

natürlich nach der Neigung und der Richtung (ob gerade oder gebogen) der Strecken zu richten. Die Bahnen sind einspurig oder doppelspurig, sie sind mit Weichen und Wechseln versehen, deren Anlage lokale Verhältnisse bedingen. Schwere Sorgen und grosse Reparaturkosten verursacht bei den Grubenbahnen ein etwa vorhandenes quellendes Sohlengebirge. Was die Anlagekosten von Förderbahnen anlangt, so teile ich aus einer Reihe von für das Ruhrgebiet genannten Zahlen jeweils das Maximum und das Minimum mit<sup>1)</sup>. Es betragen nämlich die Kosten pro laufenden Meter in M., und zwar für

	Schienen- material	sonstiges Eisenzeug	Schwel- len	Löhne	Summe
bei doppelspuriger Schienenbahn:					
auf Zeche Hibernia und Amalie	7,00	0,44	1,84	1,50	11,55
» » Gneisenau	3,86	0,16	0,57	0,60	5,19
bei einspuriger Schienenbahn:					
auf Zeche Konsolidation	1,90	0,05	0,78	0,35	3,08
» » Eintracht Tfb.	0,92	0,06	0,25	0,50	1,73

Wir betrachten jetzt

## B. die einzelnen Förderungen

und zwar

### I. die Grubenförderung.

Ich will mich hierbei nicht beschäftigen mit der sog. tragenden Förderung, die an solchen Stellen stattfindet, an denen man nicht einmal mit der Schaufel hantieren kann; auch nicht mit der sog. schleppenden, die mit Schlitten in wenig mächtigen Flötzen stattfindet. Beide spielen eine untergeordnete Rolle gegen die sog. rollende Förderung, deren Material eben geschildert ist. Nach der Neigung der Strecken unterscheidet man bei der Grubenförderung einmal die Streckenförderung (a), d. h. die Bahnen sind annähernd horizontal, sodann die Förderungen bei starkem Flötzfallen, hier besonders die sog. Berg- und Bremsschachtförderung (b).

#### a. Die Streckenförderung.

Bei dieser Förderung ist nach den Förderkräften auseinanderzuhalten: 1. die Schlepper- und Pferdeförderung, 2. die me-

1) Entw. Bd. V. 35.