

Bergwerk Kämpfnach

door Hans van de Ven

Zo'n kleine twintig jaar geleden vertrok mijn oudste dochter voor een snuffelstage naar Horgen in Zwitserland - om er nooit meer weg te gaan. Horgen, een stadje met 20.000 inwoners,



ligt aan de zuidwest-oever van de Zürichsee op zo'n 20 km van Zürich. Na de nodige omzwervingen trok ze in bij haar vriend, inmiddels echtgenoot. Het (zeker na de ingrijpende inbandige verbouwing) prachtige huis ligt op een stevige helling van de Horgenberg: vierenvestig traptreden hoogteverschil zitten er tussen de garagedeur en de voordeur.

Vorig jaar werd het kruispunt om de hoek op de schop genomen en verbouwd tot rotonde. Bij de afwerking werd midden op de rotonde een lorrie geplaatst en in een keermuur is fraai een onder-

grondse tunnelgang verbeeld. Hoog tijd om het verhaal daarachter grondig, letterlijk tot in de bodem, uit te zoeken.

DE HISTORIE

De lorrie is gevuld met steenkolen. Al in 1548 werd in een kroniek de aanwezigheid van deze delfstof gemeld. Het was op laaggelegen schuine weiden gewoon aan de oppervlakte te vin-

den, maar natuurlijk werd al snel verondersteld dat er onder de grond meer te vinden moest zijn. Het ging om bruinkool en de kwaliteit was matig. Er bleven na verbranding veel slakken en as over. Erg enthousiast was de bevolking sowieso niet over deze onbekende brandstof. Met hield het liever vertrouwd bij hout en houtskool. Pas toen de prijs van deze producten sterk begon te stijgen, overwon men zijn antipathie. Toch duurde het tot 1709 voordat door een particuliere onderneming een eerste concessie voor 20 jaar werd aangevraagd. Het bleek echter erg moeilijk om de mijn rendabel te maken en het bedrijf ging failliet. Toen jaren later een tweede poging werd ondernomen, bleek er intussen door de plaatselijke bevolking veel schade aan de mijngangen te zijn toegebracht. Kennelijk



erzelt/durch dieses lands gebirg hinweg befunden. Da findt man auch weyße vñ rote Crystallen/besser vnd grösser dan bey den Lepontiern. So hat das land vil Erz vñ Bergwerck/von deren yedem besonder an seinẽ ort meldung beschicht. Besonder sindt kürzer jaren/vom 1540. jat hat/an vilen orten dieses lands erfunden die Steinkolen/ein besond Bergwerck/da grabt man stein die brünnend/also das man dar bey die stuben wermen/ auch schmidẽ mag. Dieser Steinkolen habẽd sich vnserer tagen auch etliẽ

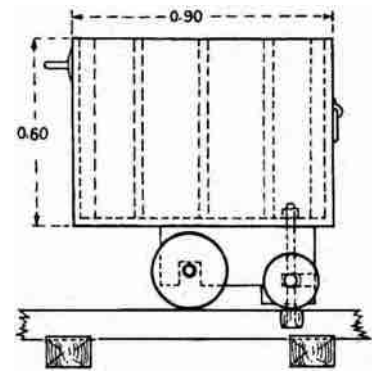
hadden nogal wat mensen gepoogd om voor eigen gebruik wat kolen te winnen. Veel gangen stonden onder water. Tot rond 1850 werden er meerdere pogingen gedaan om de bruinkool zakelijk te exploiteren. In

de archieven is terug te vinden dat in 1784 twee hoofdgangen in de mijn waren aangelegd. Er was zelfs sprake van een eerste infrastructuur: er was grond aangekocht waarop arbeiderswoningen en een kolenmagazijn werden gebouwd. In het reglement werd vermeld dat het werk dagelijks werd opgestart met een gezamenlijk gebed, gevolgd door de nodige voorschriften. Wie te vroeg (!) of te laat de mijn inging moest een boete van 5 shilling betalen. Ook voortijdig er tussenuit knijpen bleek toen al voor te komen! Doordat er nogal amateuris-

tisch te werk werd gegaan met een weinig planmatige aanpak waren er herhaaldelijk dodelijke ongelukken te betreuren en was exploitatie lang niet altijd winstgevend. Toch waren er halverwege de negentiende eeuw 160 personeelsleden werkzaam in de mijnbouw. Ook werd er de nodige mergel aangetroffen. Van 1874 tot 1934 was een cementfabriek operationeel.

In 1858 groeven de Gebr. Ginsberg (een van deze heren was al eens tot 4½ jaar tuchthuis veroordeeld wegens verduistering) zonder toestemming een nieuwe gang van zo'n 65 meter lengte, troffen een nieuwe steenkoollaag aan en vroegen prompt officieel een concessie voor 25 jaar aan. De gemeente ging niet akkoord. Het was al geruime tijd de gewoonte dat de exploitatie een staatsaangelegenheid was; om precies te zijn vanaf 1784. Pas na een gewonnen rechtszaak konden de gebroeders aan de slag, om na dik twee jaar het bijtje er weer bij neer te leggen: de kolenlaag bleek slechts 12 cm dik en te weinig op te brengen. Toen zag de gemeente haar kans schoon en nam de productie weer over. Met slechts vier man personeel werd zo'n veertig jaar lang bruinkool boven de grond gehaald.

Het werken in de mijn was beslist niet voor watjes. Juist omdat de steenkoollagen niet dik waren, moesten ze liggend met een houweel worden bewerkt. Personeelsleden werden geselecteerd om als "Links-" dan wel als "Rechtshäuer" in ploegendiensten van steeds 10 uur te werk te worden gesteld. Het loon was echter aantrekkelijk: een mijnwerker verdiende het dubbele van zijn collega in de gewone industrie. Dat zal vast niet van toepassing zijn geweest op degenen die de gedolven bruinkool moesten opschonen en poetsen. Daar werden geregeld kinderen van 10 tot 14 jaar voor ingezet. Een andere zware klus was het transport. Daarvoor werden al vroeg zogeheten "Hunden" ingezet: kisten op wielen, die over houten rails werden voortgeduwd. De wielen waren niet voorzien van flenzen, de kisten werden gevuld met zo'n 230 kilo steenkool en de doorgang in de dwarsgangen reikte niet verder dan borsthoogte. Ga daar maar eens tegenaan duwen!



In 1911 viel het doek voor de mijnbouw in Horgen. Maar in 1917 werd weer een onderneming opgestart: door de eerste wereldoorlog waren de grenzen van het neutrale Zwitserland gesloten en de invoer van kolen stagneerde ernstig. De nood was hoog en er werd hoog ingezet: een smederij, een werktuigendepot, een munitiedepot, een kantine met plaats voor 50 man en een slaapbarak voor 30 man personeel werden ingericht. In totaal was al snel 80 man personeel in dienst. Maar helaas: het initiatief kwam te laat op gang. De oorlog was al drie jaar op streek en daar was niet tijdig op ingespeeld. Dus hoe triest ook voor het Bergwerk in Horgen: de vrede kwam te snel...



Hoe anders was dat tijdens de tweede wereldoorlog. Al in 1941 investeerden 27 bedrijven voor een totaalbedrag van 154.000 Zwitserse Franken in een volledig privaat bedrijf. Per aandeel van Fr 1000 werd tegelijkertijd het recht verkregen op de aankoop van 20 ton bruinkool per jaar. En hoe bekend klinkt het ons nu in de oren: er werden 96 buitenlandse werknemers geworven tegen 14 arbeiders uit Horgen. De zaken werden voortvarend aangepakt. In een half jaar tijd werd een nieuwe mijngang van 1 kilometer lengte aangelegd, meer oostelijk werden diverse oude hoofdgangen anderhalve meter verdiept en droog gepompt. Al snel werd flink geproduceerd en kon een prima opbrengst worden genoteerd. Intussen was het mijnbouwwerk tot 2,5 km diep in de Horgenberg doorgedrongen. Daardoor kostten aanden afvoer onrendabel veel tijd en energie en er moest dringend langs de andere zijde van de

berg een nieuwe ingang worden gecreëerd. Het onderzoek daarnaar vond plaats terwijl WO II ten einde liep. De uitkomst kwam te laat en was te verwachten: in een jaar tijd werd het mijnbedrijf met toen 262 personeelsleden wederom afgebouwd. Bergwerk Käpfnach werd in februari 1947 definitief gesloten. Maar in de achterliggende eeuwen is een complex van 80 km mijngangen ontstaan, de grootste in zijn soort in Zwitserland.

Toch was het tijdens deze laatste periode dat technisch de meeste progressie werd geboekt. Dat was na al die eeuwen ook hoog tijd. Wie wilde nog zwaar handwerk verrichten in een



twalf meter diepe pijpenlade met een hoogte van maximaal 50 centimeter? Het werd niet voor niets het Sargdeckel, de doodskist, genoemd. Je moest beslist niet claustrofobisch zijn aangelegd. Een elektrische boormachine bood als eerste uitkomst; het werk ging veel sneller en er hoefde aanzienlijk minder spierkracht te worden ingezet. Maar de grootste verandering was de komst van de elektrolocomotief. Met een hoogte van 1.37 m trok dit locje, nu wel op ijzeren railstaven, met gemak zeven kolenwagentjes en even zoveel rijtuigen met zitplaatsen, niet zonder gevoel voor humor "Pullmanns" genoemd.

Dag en nacht reed deze treinen af en aan. De steenkoolproductie werd met gemak verdubbeld. En in tegenstelling tot eerdere tijden: de kolen waren zéér gewild.

OP EXPEDITIE

Maar ik schreef toch dat het hoog tijd was om het verhaal grondig, letterlijk tot in de bodem, uit te zoeken? Dus gaan we op een mooie, zonnige zaterdagmorgen naar het Kohlenmuseum in Käpfnach, een buitenwijk van Horgen. Al snel hebben zich daar zo'n twintig bezoekers verzameld. Gids Heinz neemt ons mee voor een korte wandeling naar ingang Rotweg. Aan de kleine elektroloc Barbara worden twee wagons gekoppeld, die over de hele lengte voorzien zijn van een zitbalk. Nadat we verplicht allemaal een veiligheidshelm hebben opgezet, mogen we schrijlings plaatsnemen. Het is weer eens wat anders: zo'n opstelling in een rijtje achter elkaar. Een beetje intiem, dat wel. Heinz zal ons steeds met een fluitje waarschuwen voor vertrek, aangezien dat met een schok gepaard kan gaan. Dat valt



alleszins mee en we maken snel behoorlijk tempo in de mijngang. Wel een beetje gebukt blijven zitten, hoor, want het plafond zit héél laag. We hebben ons gelukkig goed gekleed op dit ondergrondse avontuur, want de temperatuur in de mijngang is constant slechts 13 graden Celsius.

Na een kleine kilometer stopt de trein. We mogen blijven zitten, terwijl Heinz de steenkoollaag aanwijst en de nodige verhalen daarbij te vertellen heeft. Zo vertelt hij dat de steenkoollaag in

Käpfnach 16 miljoen jaar geleden ontstond in het bovenste gedeelte van het Molassebekken dat zich over zo'n duizend kilometer uitstrekt boven de Alpen. De beschrijving van de geologische ontwikkelingen en de geschiedenis van de mijnexploitatie werden uitgebreid beschreven in het "Horgner Jahrheft" van 1982, een brochure van 48 pagina's met daarin ook de nodige illustraties. Dit boekje kreeg in het stadje een dermate enthousiast onthaal, dat nog

datzelfde jaar een 'Vereniging Bergwerk Käpfnach' werd opgericht met de bedoeling het verleden weer tot leven te brengen. Niet in een nieuwe poging tot steenkoolwinning, maar door de mijn open te stellen voor publiek. Dat viel nog niet mee, want het bleek wettelijk nodig dat de vereniging dan ook officieel het ontginningsrecht op de nog aanwezige 300.000 ton steenkool verwierf. Toen dat varkentje juridisch was gewassen, kon al zo'n anderhalve kilometer van de mijngangen toegankelijk worden gemaakt. Al snel zijn zo'n 35 vrijwilligers beschikbaar om puin te ruimen, rails te verleggen en (spaarzame) verlichting aan te leggen. Het kolenmagazijn uit 1785 is dus geschikt gemaakt tot museum en ontvangstruimte en er is een kleine, maar fraaie expositie in gerealiseerd. Inmiddels zijn al bijna een kwart miljoen bezoekers rondgeleid.

Zijn er op dit moment nog vragen, vraagt Heinz. Een mevrouw achter me steekt haar vinger op: ze heeft tijdens het ritje met de trein even niet goed genoeg gebukt en onbedoeld het plafond geraakt. Daarbij is haar veiligheidshelm afgevallen. Dat gebeurt kennelijk vaker, want onze gids deelt met een grote grijns een reserve-exemplaar uit. Zijn fluitje echoot door de lange gangen en voort gaat het weer.



Bij onze volgende stop komt het verleden bijna werkelijk tot leven. Heinz dooft het kunstlicht en ontsteekt de werkverlichting van weleer. Nagenoeg pikkedonker blijft het. Niks geen krachtige lichtbundels, alleen een paar kleine gaslantaarns gloeien op in het duister. Hoe hebben de mijnwerkers ooit hun werk kunnen doen? O kijk, daar achter die houten stutpalen ligt er een! Een Linkshäuer! Zie je hoe hij in de steenkoollaag ligt te bikken? Plaatsvervangende moeheid overvalt ons. Gelukkig is de mijngang nu opgeruimd en goed toegankelijk, maar je kunt je levendig voorstellen hoe stoffig, benauwd, inspannend en ongezond het werken indertijd geweest zal zijn.

Bij de derde stop voert Heinz beschermengel Barbara ten tonele. Vanuit een nis in de muur van een hoofdgang keek de Heilige Barbara toe bij het moeilijke en gevaarlijke werk van de mijnbouwers en ze staat nog steeds op haar post. Ook op de illustratie van de tunnelingang

bij de rotonde is ze aan de rechterkant te ontwaren. Sint Barbara is internationaal de beschermheilige van verschillende gevaarlijke beroepen, in het bijzonder van de artilleristen en mijnwerkers, maar ook van de infanteristen, telegrafisten, genisten, ingenieurs, brandweerlieden, architecten, boeren, dakdekkers, metselaars, bouwvakkers, klokkengieters, metaalgieters, smeden, steenhouwers, beiaardiers, geologen en explosievenruimers. En zo wordt deze heilige ook in Bergwerk Käpfnach nog jaarlijks op 4 december geëerd, zoals in het verleden gebeurde om de veiligheid van de werknemers te verzekeren. En nu begrijpen we ook waarom de elektroloc deze naam draagt!



Het toegankelijke gedeelte van de mijngangen heeft de vorm van een U. We zien al licht aan het eind van de tunnel en blijken vlak bij het museumgebouw te staan. Een nieuwe groep belangstellenden wacht al om de rit, met Barbara nu als duwloc, in omgekeerde richting te gaan maken. Onze rondleiding wordt gecompleteerd met de vertoning van een oorspronkelijke film uit 1943, die het zware, risicovolle werk in de

mijnen van Käpfnach in Horgen indringend verbeeldt. Tot slot dwalen we even door de expositie in het museum en vinden er op een plattegrond zelfs het huis van mijn dochter terug (zie de groene cirkel). Jammer van die dikke zwarte streep. O, wacht eens even - dat is een hoofdmijngang die precies onder het huis door loopt! Is daar bij de verbouwing wel goed rekening mee gehouden?



Op ons startpunt, bij ingang Rotweg, staan diverse originele wagons opgesteld. Ondergronds bevinden zich de compleet nieuwe werkplaats en vergaderruimte van de Vereniging.

De rode lijn, inclusief inhaalspoor, op het kaartje hierboven is het middelste deel van de U, die we met Barbara aflegden.

De genoemde brochure is inmiddels toegevoegd aan de MVA-bibliotheek van Carlo. Een deel van de gebruikte illustraties is hieruit afkomstig.

De foto van de groep belangstellenden op de wagons is afkomstig van de website van de Vereniging: www.bergwerk-kaepfnach.ch