

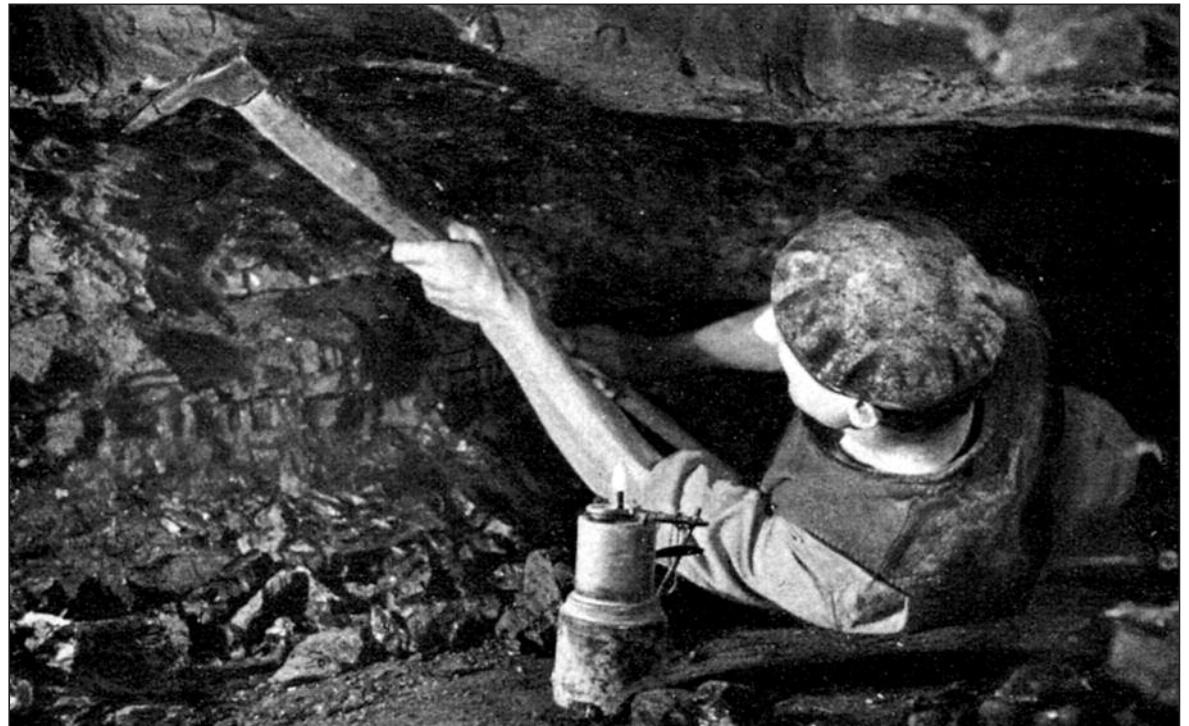
Die Schieferkohlen von Dürnten

Bergbau durch Industrielle (2. Teil)

Der Zürcher Regierungsrat hatte bis 1850 am Abhang des Oberbergs bei Dürnten nur eine beschränkte Menge Schieferkohle zu Gunsten der Armen abbauen lassen. Mit dem Rücktritt der alten Garde in der Regierung änderte sich die Situation: Von nun an wurden mittels Stollen riesige Mengen gefördert, was früher oder später zu etlichen Senkungen an der Oberfläche führte. Heute sind nur noch wenige Spuren zu finden.

1852 kaufte Johannes Wolfensperger, Besitzer der Spinnereifabrik Pilgersteg, Land am Oberberg. Er tat dies auch im Auftrag von Gustav Brändlin, der in Jona eine gleiche Fabrik betrieb. Nachdem noch Jakob Andreas Biedermann, Handelsherr in Winterthur, der in Wetzikon eine Spinnerei besass, dazugestossen war, erteilte der Regierungsrat 1854 die Bewilligung für einen bergmännischen Abbau gegen Entrichtung einer Gebühr. Als Beauftragter der Regierung wurde Berggrat Kaspar Stocker-Escher eingesetzt.

Der ortsansässige Joh. Wolfensperger übernahm die Organisation und stellte viele Arbeiter ein. Es wurden in grossem Stil Werkzeuge und Grubenlampen angeschafft. Am Oberberg entstanden Sondierlöcher und Zufahrtswege. Auf dem Niveau des gefundenen Kohleflözes gruben die Arbeiter zwei Hauptstollen in den Abhang, wofür man eine Menge Stützen und Deckenbretter aus Eschenholz aufkaufte. Da der ganze Hügel aus Moränenmaterial, das heisst Kies, Lehm und Sand, bestand, musste bei schwachem Kohleflöz viel Aus-



Stollenarbeiter verdienten sehr gut, hatten aber eine gefährliche und mühsame Arbeit, oft in liegender oder gebückter Haltung. (Foto ca. 1865, Archiv Wetzikon)

hubmaterial verschoben oder ins Freie befördert werden. An der Sohle der Stollen führte eine Holzrinne das eindringende Wasser zum Stollenmund. Es wurden Schienen für eine Rollbahn verlegt. Man beschaffte Transportwagen für das Abbaumaterial und die Kohle.

Arbeit, Aufwand und Ertrag

In den ersten vier Jahren war die Ausbeute gross, 5000 bis 7000 Tonnen pro Jahr. Das Flöz, die Kohleschicht mit dazwischenliegenden dunklen Lehmbändern, war im Osten durchschnittlich 1½ Meter hoch, an der mächtigsten Stelle über 3 Meter, lief aber an den Rändern linsenförmig aus. Unter der

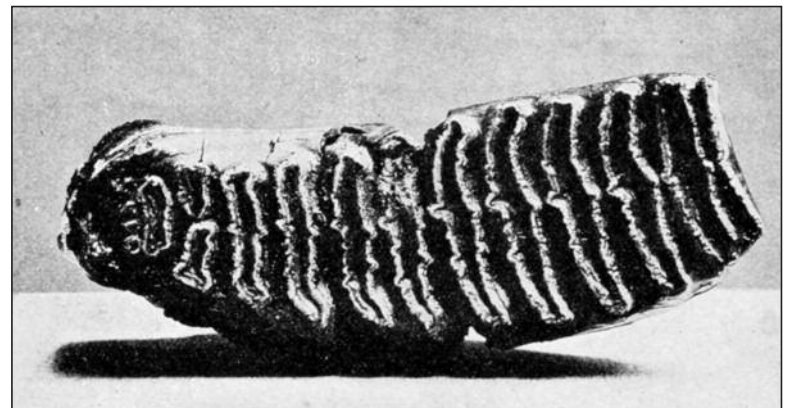
untersten Kohleschicht entdeckten die Grubenarbeiter Knochen von Urelefant, Urstier, Rhinoceros und anderen Tieren.

Laut regierungsrätlichem Befehl musste das Flöz bis auf eine Höhe von 30 Zentimeter abgebaut werden. Man stelle sich die mühsame Arbeit in den Querstollen vor, wo man doch möglichst wenig Lehm und Kies ober- oder unterhalb des Flözes abbauen wollte. Welche Kunst, die Hohlräume stets so zu stützen oder zu füllen. Und das alles mit dem schwachen Licht der Grubenlampen, oft bei eindringendem Wasser und ohne genügende Luftzufuhr! Für das Abpumpen von Wasser und wahr-

scheinlich auch den Betrieb von Ventilatoren wurden zwei «Locomobiles» angeschafft. Diese fahrbaren Dampfmaschinen verwendeten man u. a. auch zum Heben von Kohle aus Förderschächten, den so genannten Bingen. Es waren dazu mindestens zwei Aufzugvorrichtungen mit Wellenböcken vorhanden.

Behandlung und Transport der gefördert Kohle

Die abgebauten Kohlebrocken mussten zuerst vom anhaftenden Lehm befreit werden. Die «grüne Kohle» lagerte man am Oberberg in neu errichteten Schuppen an den beiden Stolleneingängen.



Knochenfunde von einem Urelefanten: Schulterblatt, Gelenkkopf eines Oberschenkels und Backenzahn.

(aus G. Strickler, «Geschichte der Gemeinde Dürnten», 1915)



Dürnten zur Zeit der Schieferkohlenbildung: Elefant, Nashorn, Urstier in unserer Gegend.

(Zeichnung aus dem Buch von Oswald Heer, 1864)

Neben einem der Schuppen entstand ein Wohnhaus mit einem Aufenthalts- und Ausschankraum für die Grubenarbeiter und die Fuhrleute.

Die Kohle verlor beim Trocknen etwa ein Drittel an Gewicht. Unzählige Wagenladungen, so genannte «Ledi», verliessen den Oberberg. Der Grossteil der Kohle wurde zu Fabriken in der Umgebung befördert. Neben den eigenen Betrieben belieferten die Unternehmer zum Beispiel die mechanische Spinnerei Joh. Wild in der Wellenwaag in Wald, die Maschinenfabrik Rüti, aber auch die Firmen Rieter und Sulzer in Winterthur und Trümpler in Uster. Die neu gebaute Glattal-Bahn bezog 1857–59 etwa 200 «Ledi» Dürntner Kohle. Eine solche Wagenladung kostete 110 bis 150 Franken. Daneben kauften viele Pri-

vate der Region solche einheimische Kohle per Zentner (zu 50 kg), auch in Form von «Schroppen und Brosamen» per Zaine oder Tanse. Zum Glück bestanden bereits neue Kantonsstrassen gegen Hinwil und Wald. Richtung Rüti musste die alte Landstrasse über Wiss Brugg, Guldistud und den Kirchenrain oder die Strasse über Bubikon benutzt werden. 1858 entstand auf Drängen der Einwohner von Tann und der Bergwerksbetreiber die Strasse übers Ried in die Nauen. Zur Umfahrung von Gartenrain und Kirchenrain baute der Kanton im gleichen Jahr zudem eine neue Strasse von der Felsenburg Tann bis zur Härte, den unteren Teil der heutigen Hauptstrasse.

Zunehmende Schwierigkeiten

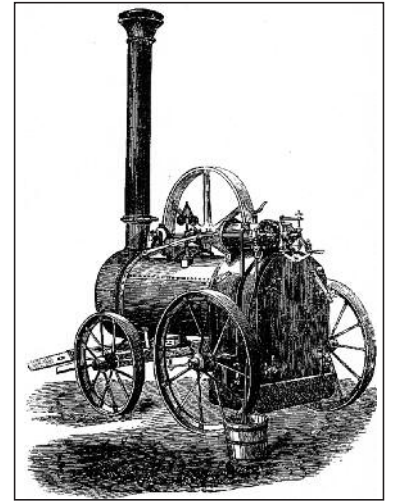
In den ersten Jahren lief das Ge-

schäft gut, und es wurden grössere Gewinne verbucht. Im westlichen Abbaufeld kämpften die Arbeiter aber gegen immer mehr eindringendes Wasser an. So beschloss man 1856/57, die Kohle nahe der Hügelkuppe von der Oberfläche her auszubeuten. Die ganze Deckschicht musste beiseitegeschafft werden. In der Grube herrschte ein unglaubliches Chaos, da an dieser Stelle Kohle- und Lehmschichten bunt durcheinander auftraten. Diese mehrere Meter tiefe Grube kann noch heute besichtigt werden.

Nach 1858 wurde die jährliche Fördermenge stets kleiner. Die letzte Kohlelieferung erfolgte im März 1866. Werkgeschirr, Bauholz und die Locomobiles wurden anschliessend verkauft, Eisenbahnschienen, Bahnschwellen, Rollwagen und Gussröhren zum Alteisenspreis. Etliches kam an eine Gant. Der Verkauf von Liegenschaften und Land brachte nicht den erhofften Betrag. Die Verzinsung der Darlehen wurde schwierig. Der Sohn von Joh. Wolfensperger versuchte geschuldete Beträge einzutreiben, es blieb aber ein Verlust von Fr. 3690.18. Im Jahre 1867 erfolgte die Liquidation dieses Bergbau-Unternehmens.

Ausbeute

Von 1854 bis 1862 wurden laut dem Geologen O. Heer 736 800 Zentner (laut Konkordat von 1838: 1 Zentner = 100 Pfund) abgebaut.



Die fahrbare Dampfmaschine (engl.: locomobile) wurde von Zugtieren an ihren Einsatzort transportiert.

Das waren bis 1866 schätzungsweise über 40 000 Tonnen grüne Kohle, also knapp 30 000 Tonnen trockene Kohle.

Walter Baumann

Quellen:

Staatsarchiv Zürich R-97, W 89/13, 14
Dr. Oswald Heer: «Die Urwelt der Schweiz», 1865
E. Baumberger: «Die diluv. Schieferkohlen», 1918
M. Stomer: «Dürnten, 1250 Jahre Ortsgeschichte», 1995

NB: Im dritten und letzten Teil «Dürntner Schieferkohlen» wird über weitere Unternehmen berichtet und ein Plan aller Dürntner Kohlenabbaugebiete veröffentlicht.



Das mittlere Holzhaus von 1854 stand noch bis vor etwa 30 Jahren. Die Stollen begannen einst gleich hinter den Gebäuden.



Noch heute erkennt man im Oberbergholz die bis zu drei Meter tiefe Tagbaugrube von 1857. (Foto: Rolf Honegger, Dürnten)