

De steenkoolmijnen in Wales

Door: Jur Kingma voor de website
<http://zaans-industrieel-erfgoed.nl/>

De Romeinen wisten al dat je in Wales steenkool kon winnen. Maar dat begon pas op kleine schaal in de 13^{de} eeuw. Vooral door het graven van mijngangen (drifts). Aan de kust van Zuid Wales werd steenkool gewonnen om te gebruiken bij het smelten van koper uit Cornwall. Swansea werd het centrum van de kopersmelterij. Toen in de 18^{de} eeuw cokes gebruikt kon worden voor de vervaardiging van ijzer, werden er steeds meer kleine kolenmijnen geopend in Zuid Wales.

De ijzermeesters hadden hun eigen steenkoolmijnen om te zorgen dat ze voldoende aanvoer van steenkool hadden. Na 1830 werden ook steenkolen verhandeld op de markt. De steenkool uit Wales bleek zeer geschikt als brandstof voor stoommachines en locomotieven en later ook voor stoomschepen. In 1840 werd in Zuid Wales per jaar 1,5 miljoen steenkool gewonnen. In 1870 was al gestegen tot 16,5 miljoen ton. Verder werd er antraciet en bitumineuze steenkool gewonnen. De bitumineuze steenkool werd gebruikt om cokes, gas, teer en ammoniak te winnen.

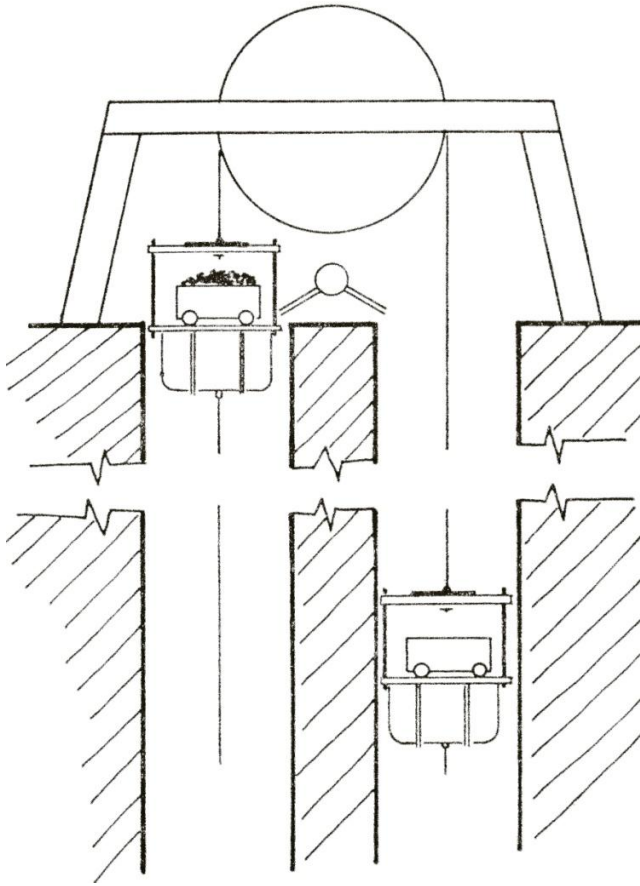
Antraciet was een langzaam brandende weinig rokende brandstof, zeer geschikt als huisbrandstof. Steam coal zit ergens tussen antraciet en bitumineuze steenkool. In de vallei van de Rhondda werd de eerste mijnschacht in 1809 gegraven; De Dinas level, door Walter Coffin. In 1839 werd in Cardiff het Bute West dock geopend voor de export van ijzer. Een paar jaar later werd vanuit Cardiff de Taff vallei spoorweg aangelegd. Dit maakte ook de export van steam coal gemakkelijker. Tussen 1841 en 1855 werden 14 steenkoolmijnen geopend in het gebied.

Aanvankelijk werd in de mijnen gewerkt met ploegen die bijeen gebracht werden door een ploegbaas; een butty. Die betaalde ook het loon. Ongeveer vergelijkbaar met de losse ploegen die soms in de Zaanstrek actief waren. Toen 1842 werkten er kinderen in de mijnen. Ze bedienden houten deuren die het ventilatiesysteem regelden en ze werden gebruikt als 'trappers' die mijnwagentjes trokken.



Het uitzicht van een hijsbaas op de mijnbok.

De mijnen waren niet diep. Voor het hijsen maakte men gebruik van paardenmolens en watermolens. Maar het hijsmechanisme van keuze was de waterbalans. Over twee parallelle mijnschachten was een hijsbok gebouwd. Zo'n hijsbok bevatte een groot wiel. In beide schachten hing een ijzeren bak met daarboven op rails. De lege wagen werd op de bovenste bak geplaatst. Die werd gevuld met water. Op de laagste bak stond een met steenkolen gevulde wagen. Door het gewicht van het water zakte de lege wagen naar beneden. De volle wagen kwam zo boven. Het water werd beneden uit de bak gelaten en het proces kon in de omgekeerde weg worden herhaald. De eerste waterbalans hijsmachines werden waarschijnlijk in 1830 in gebruik genomen. Bij de aanleg van de steenkoolmijnen waren vooral ondernemers uit Wales betrokken.



Principe van de waterbalans mijnhijsmachine. In de tanks kon water worden ingelaten. Door het gewicht zakte de tank en ging de volle kolenwagen omhoog.

De Britse marine vond de steenkool uit Wales het beste om de stoomketels van de oorlogsschepen te stoken. Dit gaf een enorme stimulans aan de steenkoolwinning in Zuid Wales. En mijnen kregen namen als 'Ocean Collieries' en 'Naval Collieries'. De Mines Act van 1872 bepaalde dat de mijnen een duidelijke managementstructuur moesten hebben in verband met het garanderen van de veiligheid. Voor losse ploegen was geen plaats meer.

De overman werd de belangrijkste manager, gevolgd door de foreman die verantwoordelijk was voor de veiligheid. Een ripper maakte mijngangen voor transport. Een road man onderhield die gangen. De winding-man was verantwoordelijk voor de hijsmachine en de pump-man voor de pompen. De lamp-man zorgde voor de mijnlampen. Smeden onderhielden de pikhouwelen en scheppen van de mijnwerkers. Zij waren eigendom van de mijnwerkers.

Een company check weigter woog de geproduceerde steenkool om zou het stukloon te bepalen. De mijnwerkers benoemden een eigen check weigter

om de eerste te controleren. Een ostler zorgde voor de paarden en een haulier leidde de paarden in de ondergrondse gangen. Vrouwen werkten bovengronds, o.a. om steenkool te sorteren. Ze mochten na 1842 niet meer ondergronds werken. Verder moesten ze thuis zorgen dat er een heet bad was voor de echtgenoot om zich te kunnen wassen. Het duurde tot 1950 voordat alle mijnen een eigen badgelegenheid hadden!

Na 1870 werd het duidelijk dat productievergroting alleen bereikt kon worden door diepere mijnschachten te graven. Het kapitaal dat hier voor nodig was, kon alleen worden opgebracht door naamloze vennootschappen. In 1887 vormde David Davies zijn 'Ocean Company' om in 'The Ocean Coal Company Limited'. Er zouden nog een aantal grote bedrijven volgen. Er ontstonden verschillende grote combinaties van mijnen. De topmannen werden erg rijk. Baron Rhondda, geboren als David Alfred Thomas, leefde van 1856 tot 1918. Hij controleerde een groot deel van de mijnen in Monmouthshire en de Rhondda vallei. Thomas Powell (1779-1863) had een aantal mijnen in Aberdare vallei en de Rhymney vallei. Na zijn dood werd het bedrijf omgezet in de 'Powell Duffryn Steam Coal Comp'. Het werd een van de grootste exporteurs van steam coal. De naam was van het bedrijf, P & D, werd gezien als 'Poverty & Death'; armoede en dood. Lord Merthyr was geboren als William Thomas Lewis (1837-1914). Via zijn 'Lewys Merthyr Consolidates Collieries Ltd.' controleerde hij een groot aantal steenkoolmijnen. Hij was een mijnningenieur die vooral de mijnrechten van de markies van Bute exploiteerde. Hij was oprichter van de 'South Wales Coal owners' Association' die zich sterk maakte tegen looneisen en arbeidsongeschiktheidsclaims.



De verbeelding van kinderarbeid in de mijn. Kleine kinderen moesten de karretjes over rails trekken.

John Crichton-Stuart (1793-1848) was de tweede markies van Bute, een Schots edelman die ook bezittingen had in Wales. Hij opende in 1839 'West Bute docks' in Cardiff. Vanaf 1790 liep het Monmouthshire Canal van Merthyr Tydfil naar Cardiff om de export van ijzer gemakkelijker te maken.



Brecon & Monmouthshire canal bij Tall-Y-Bont met jaagpad en oude spoorwegbrug.

Bute was ook aandeelhouder in dit kanaal. In 1841 werd de Taff Vale spoorweg geopend die ongeveer hetzelfde traject volgende. Die maakte het mogelijk dat de valleien van de Rhondda en de Cynon belangrijke steenkool exporterende gebieden konden worden. Zijn zoon opende in 1855 Bute East dock.

Later werden er ook dokken gebouwd door andere bedrijven. In 1913 werd ruim 10 miljoen ton steenkool geëxporteerd via de dokken van Cardiff. Dat was toen de grootste steenkoolhaven ter wereld. De derde markies was 6 maanden toen zijn vader stierf en twaalf toen zijn moeder stierf. Behalve de titel erfde hij een schuld van £ 500.000. De export bracht zo veel geld in het laatje dat hij per jaar een inkomen had van £ 300.000. Hij werd hierdoor de rijkste man ter wereld. Hij was een amateur historicus die een romantische liefde had voor de middeleeuwen. Hij herbouwde twee kastelen in Wales in neogotische stijl. Niet alle mijneigenaars waren zo. De al

genoemde David Davies begon als arbeider bij de spoorwegaanleg in Wales. Hij spaarde voldoende om een mijn te kunnen openen. Zijn 'Ocean Coal Company' had al snel 5000 man in dienst. Om de hoge tarieven van de spoorwegen en dokmaatschappijen te omzeilen bouwde hij zijn eigen haven: Barry docks. Dat kostte in 1889 £ 2 miljoen. Hij was een diep religieuze man die zich strik aan de zondagsrust hield en geheelonthouder was. Hij bouwde scholen, kerken en ziekenhuizen. In 1890 was de 'Ocean' de grootste steenkoolproducent van Zuid Wales. Zijn kinderen en kleinkinderen traden in zijn voetsporen. De grote collectie Franse schilderkunst in het Nationale museum van Wales is bijeengebracht door zijn kleindochters.

In 1913 bereikte de steenkoolproductie zijn hoogtepunt. De 232.000 mijnwerkers brachten 57 miljoen ton steenkool aan de oppervlakte. Wales was het Koeweit van het begin van de 20^e eeuw. Vanaf 1921 zou de steenkoolindustrie achteruit gaan. Tussen 1921 en 1935 werden 250 mijnen gesloten waar door 40.000 mijnwerkers op straat kwamen. In 1944 werkten er 112.000 mijnwerkers. In 1984 was de grote mijnwerkersstaking tegen het sluiten van overgebleven mijnen. Margaret Thatcher won.



Kolenwagen van de 'Ocean' steenkoolmaatschappij in het museum in Swansea.