

KOKEREI-ZEEBRUGGE im Hafengebiet von Zeebrugge an der Nordseeküste in Belgien

Am Donnerstag, den 29. Mai 2003 machten Jürgen Endres, Hans-Peter Gralingen und ich uns pünktlich um 06:00 Uhr von Niederwenigern aus auf den Weg zur stillgelegten Kokerei-Zeebrugge in das Hafengebiet von Zeebrugge, gelegen in der Provinz West-Vlaanderen an der Nordseeküste von Belgien.

Das optimale „Vatertagswetter“ hatte viele Familien dazu verleitet, an diesem Morgen früh aufzustehen, um dann rechtzeitig den sandigen Badestrand an der Nordseeküste erobern zu können.

Nach dreistündiger staufreier Fahrt und 325 Kilometern Wegstrecke, erreichten wir pünktlich um 09:00 Uhr unseren Zielort. Bereits aus respektabler Entfernung konnten wir die unverwechselbare Kulisse der gewaltigen Kokereibauten am Horizont erkennen.

Das Betriebsgelände der Kokerei-Zeebrugge ist etwa 15 Hektar groß, und liegt im Hafengebiet unmittelbar am Boudewijnkanaal, der auch für hochseetaugliche Schiffe mit entsprechendem Tiefgang befahrbar ist. Obwohl das Werksareal gänzlich eingezäunt ist, fanden wir auf Anhieb ein geeignetes „Einstiegsloch“ im Maschendrahtzaun.

Nach einer kurzen Lagebesprechung bei frischem Kaffee und schmackhaften Landjäger-Würstchen, rüsteten wir uns mit unserem schweren Fotogeäck aus. Nacheinander krochen wir durch den provisorischen „Besuchereingang“, und betraten damit „unerlaubt“ das historische Kokereigelände.

Bei herrlichem Sonnenschein und einer Außentemperatur von angenehmen 17°C, eröffnete sich vor unseren Augen der Vorhang auf eine phantastische Industriekulisse. Vor uns lag eine nahezu vollständig erhaltene Kokereianlage, deren ältesten Bauwerke bereits im Jahre 1900 errichtet worden sind.

Die ursprüngliche Genehmigung zur Errichtung dieser Betriebsstätte wurde am 24. August 1900 erteilt. Die Baupläne --- und ein Teil späterer Pläne --- wurden seinerzeit unterschrieben durch den (sicherlich nicht unbekanntem) Architekten René Buyck. Seit 1878 war René Buyck der Gemeindecarchitekt von Zeebrugge, und hat die Kirchenbauten von Zeebrugge und Beernem entworfen.

Vermutlich unter Berücksichtigung des sehr hohen Grundwasserpegels in dieser unmittelbaren Küstennähe, weisen einige Kokereigebäude eine außergewöhnliche, möglicherweise sogar einmalige, Bauform aus.

Die ältesten Koksofenbatterien (die heutige Batterie-❶ entstammt der zweiten Generation und wurde im Jahre 1930 in Betrieb genommen) wurden offensichtlich noch in konventioneller Bauweise errichtet. Bei dieser alten Batterie wurden die 50 Koksöfen noch erdbodengleich auf einer sicherlich mit sogenannter Pfahlgründung versehenen Stahlbeton-Bodenplatte aufgemauert.

Möglicherweise aus akuten Gründen eines zusätzlichen Hochwasserschutzes, wurden die beiden neuesten Koksofenbatterien der somit dritten Ausbaustufe in den fünfziger Jahren vorsorglich auf eine etwa vier Meter hoch über Geländeneiveau aufgeständerten Stahlbetondecke aufgesetzt.

Die „schwarze Seite“ (Koksofenbatterien) und die „weiße Seite“ (Nebenanlagen) wurden mittig durch einen Löschwassergraben durchzogen, der am Ende in einen Löschteich mit einem eigenen Pumpenhaus mündet. Dieser Wassergraben wird durch mehrere schmale Fußgängerbrücken überquert.

Auf der linken Seite finden wir eine großzügig dimensionierte Lagerhalle vor, in der die Kokskohle als Vormaterial eingelagert wurde. Hier wurde überwiegend englische Import-Steinkohle eingelagert, die mit Schiffen auf dem Seewege durch die Seeschleuse von Zeebrugge in den Industriehafen bis an den Entladekai neben dem Kokereigelände angeliefert wurde. Die alten Entladeeinrichtungen an der Mole wurden bereits entfernt. Im Inneren der Lagerhalle befinden sich noch ein Brückenkran und Verladetrichter an der Längswand, in die dann die Kokskohle aus Lagerboxen gezielt nach unterschiedlichen Qualitäten (z.B. Fettkohle, Magerkohle, Zuschlagstoffe) auf Förderbänder aufgegeben wurde, die die Kokskohle über eine Bandbrücke auf die gegenüberliegende Seite des Wassergrabens in das Obergeschoss eines Mühlengebäudes transportierten.

Mehrere Kugelmühlen, die noch über sogenannte Transmissionen angetrieben wurden, zerkleinerten die grobstückige Rohkohle. Die hier aufbereitete Füllkohle wurde anschließend aus dem Mühlengebäude über schräg angeordnete Becherwerke in den etwa fünfzig Meter hohen massiven Kohlenturm gefördert, und dort in die einzelnen Bunkerammern entleert.

An diese massive Stahlbetonkonstruktion des Kohlenturmes schließen sich lediglich in eine Richtung die klassischen Konstruktionen der Koksofenbatterien an. Bei nahezu allen anderen Kokereien wurde der Kohlenturm mittig zwischen die Koksofenbatterien gebaut, um dann mit zwei Füllwagen zeitgleich und ungehindert in beide Richtungen die Füllkohle aus dem Kohlenturm auf die jeweiligen Öfen verteilen zu können.

Im Jahre 1900 wurden vier Koksofenbatterien mit jeweils 32 Öfen --- also insgesamt 128 Kammern --- errichtet, die im Jahre 1905 eine Produktionskapazität von 150.000,-- Jahrestonnen Koks erreichten. Hierbei handelte es sich im wesentlichen um Hüttenkoks, der größtenteils an die Société Lorraine des Aciéries de Rombas (Nachfolger der Rombacher Hüttenwerke) und an die S.A. d'Ougrée-Marihaye geliefert wurde.

Bereits im Jahre 1927 (also nach etwa 25 Betriebsjahren) waren die Koksofenbatterien der ersten Generation verschlissen und technisch überholt. Deswegen wurde im Jahre 1928 beschlossen, eine vollständig neue Anlage zu bauen, die auf der Standfläche der alten Öfen errichtet werden sollte. Die erforderlichen Investitionskosten für 50 neue Koksöfen (heutige Batterie-❶) wurden aufgebracht durch die Firma S.A. des Hauts Fournaux de la Chiers (Hochofenwerk-Longwy), die Firma S.A. d'Ougrée-Marihaye und die Firma Société Lorraine des Aciéries de Rombas (Nachfolger der Rombacher Hüttenwerke).

Die neuen Anlagen werden im Jahre 1930 in Dienst gestellt. Ebenfalls im Jahre 1930 wird auf dem Betriebsgelände eine Elektrozentrale errichtet, die den erzeugten Strom sowohl an die Kokerei, als auch an das öffentliche Netz lieferte.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Kokerei mehrfach bombardiert, jedoch spätestens zum 02. November 1945 waren sämtliche Schäden repariert, und die Produktion konnte uneingeschränkt fortgesetzt werden.

Die Kokerei erfährt noch zwei weitere Ausbaustufen. Im Jahre 1956 (also nach etwa 26 Betriebsjahren der neuen Batterie-❶) werden 25 neue Öfen eines neueren Bautyps in Verlängerung der 50 alten Öfen angebaut, und im Jahre 1959 wird die Anlage nochmals um weitere 35 Öfen erweitert.

Das Erscheinungsbild der Kokerei-Zeebrugge stellt sich zu diesem Zeitpunkt wie folgt dar:

- ⇒ Batterie-❶ mit den Ofen-Nummern 01 – 50 ⇒ 50 Kammern,
- ⇒ Batterie-❷ mit den Ofen-Nummern 51 – 75 ⇒ 25 Kammern,
- ⇒ Batterie-❸ mit den Ofen-Nummern 75 – 110 ⇒ 35 Kammern.

Damit verfügten die drei Koksofenbatterien über insgesamt 110 Kammern. Da die Batterie-❶ nach insgesamt 29 Betriebsjahren stark verschlissen war, wurde sie nach Inbetriebnahme der Batterie-❸ im Jahre 1959 stillgelegt. Von da an diente sie den beiden Füllwagen lediglich als Gleisbrücke auf ihrem Weg, mit Füllkohle beladen vom Kohlenturm zu den Koksofenbatterien-❷ und -❸. Als sich Belgien im Jahre 1968 generell auf die Nutzung von Erdgas umstellte, ergaben sich dadurch mächtige Absatzprobleme, da die Kokerei-Zeebrugge von diesem Zeitpunkt an ihr Steinkohlengas nicht mehr an das öffentliche Netz liefern konnte. Glücklicherweise konnte noch ein Liefervertrag mit der Elektrozentrale von Slijkens, und anschließend im Jahre 1975 mit der Betriebselektrozentrale von UCB in Zandvoord abgeschlossen werden.

Im Jahre 1975 wurde die Kokerei von Zeebrugge mit der Kokerei von Marly in Vilvoorde nördlich von Brüssel (Anlage wurde bereits abgebrochen) und der Kokerei-Tertre bei Mons fusioniert, und der Betrieb erhielt den neuen Namen „Carcoke afd. Zeebrugge“ (Carcoke ⇒ Société Carolorégienne de Cokéfaction), mit der Firma Cokerill Sambre als größtem Anteilseigner (vermutlich auch größtem Abnehmer des Produktes Hüttenkoks).

Im Jahre 1996 wurde die Kokerei-Zeebrugge dann endgültig stillgelegt.

Am 30. Mai 1996 um 16:00 Uhr wurde der letzte Ofen gedrückt, und die Anlage abgeschaltet. Die Kokerei-Tertre bei Mons wurde fast zeitgleich im Jahre 1997 stillgelegt.

Da der Kohlenturm vor dem Batteriekopf der Koksofenbatterie-❶ angeordnet wurde, diente die im Jahre 1929 errichtete und im Jahre 1959 stillgelegte Batterie-❶ in den 37 Folgejahren zwangsläufig als Überfahrt für die beiden Füllwagen auf ihrem Weg vom Kohlenturm zu den Batterien-❷ und -❸. Da heutzutage weder Fülllochdeckel noch Kammeröffnungen in der Ofendecke erkennbar sind, liegt die Vermutung nahe, dass die alten Ofenkammern nach der Außerbetriebstellung im Jahre 1959 aus Stabilitätsgründen verfüllt wurden, um nach ihrem Erkalten den dynamischen Belastungen der beladenen Füllwagen möglichst langfristig standhalten zu können. Nach nunmehr 75 Jahren macht die Batterie-❶ einen äußerst auffälligen Eindruck. Ehemals betriebsnotwendige Anlagenteile, wie beispielsweise Steigrohre, Gassammelleitung, Gichtgasleitung, Beheizungs- und Belüftungseinrichtungen, wurden offensichtlich nach der Außerbetriebstellung im Jahre 1959 bereits zielgerichtet entfernt. Die Betondecke des alten Meisterganges auf der Druckmaschinenseite ist bereits größtenteils eingestürzt. Auf der Löschwagenseite wurden sowohl der komplette Düsengang beseitigt und verfüllt, als auch die Gleiskonstruktionen des Kokskuchenführungswagens gänzlich entfernt. Die alten Ofentüren (offensichtlich noch geschweißte Rahmenkonstruktionen) weisen ungewöhnlich viele (8 Stück) Verschlussriegel auf. Die Batterieständer und die vielzähligen Spannstangen sind (vermutlich auch durch die langjährige Einwirkung des aggressiven salzhaltigen Seeklimas) extrem stark korrodiert, sodass die alte Batterie-❶ bereits einen sehr „bauchigen“ Eindruck macht.

Die Batterien-❷ und -❸ hingegen sind bereits ausgestattet mit den heute noch gebräuchlichen schweren Ofentüren aus Gusseisen, die mit nur noch zwei Riegeln im Türrahmen verschlossen werden.

Auf der Kokslöschseite der Anlage ist ein Anbau an den mächtigen Kohlenturm erkennbar, der augenscheinlich den Zweck eines Kokslöschturmes in der frühen ersten Ausbaustufe der Kokerei erfüllte. Dieser, nach oben kaminartig geöffnete Anbau, überspannt noch heute das Löschwangleis, und lässt an seinen Innenwänden in größerer Höhe eindeutige Reste von Wasserrohren mit großen Querschnitten erkennen. Hinter diesem mutmaßlich alten Löschurm mündet das

Löschwagengleis in einen Werkstattraum, der noch heute mit einem Brückenkran ausgestattet ist. In diesem Raum konnten offensichtlich sowohl die Löschwagen als auch die Löschwagenlokomotiven gewartet und repariert werden. Auf einer Bühne oberhalb der Löschwagenwerkstatt erkennen wir die Umrisse einer Druckstange, die dort als Reserveteil für die Druckmaschine eingelagert wurde.

Parallel zur alten Batterie-❶ verläuft die einzige Koksabwurframpe. Die Anordnung ist heute noch ein Indiz dafür, dass diese Koksabwurframpe bereits im Jahre 1900 in der ersten Ausbaustufe der Kokerei errichtet wurde. Hier wurde der gelöschte Koks nach dem Öffnen der Seitenklappen aus dem Löschwagen auf die schrägen, feuerfest plattierten, Koksabwurframpen geschüttet. Auf der Koksabwurframpe genoss der abgelöschte und noch nasse Koks eine weitere Abkühlzeit zum Zwecke des sogenannten Ausschwadens (etwa 15 Minuten Verweilzeit).

Anschließend rutschte das Material --- durch das gestaffelte Öffnen der aneinandergereihten Rechen --- auf tiefergelegene Förderbänder, die den Koks von dort aus über Bandbrücken und Eckstationen in die benachbarte Sieberei transportierten. Diese relativ modern anmutende Stahlkonstruktion des Siebereigebäudes mit großflächiger Profilblechverkleidung diente ausschließlich dem Zweck, den Koks in Fein-, Mittel- und Grobfraktionen abzusieben und als Brechkoks in Verladebunker einzulagern. Aus diesen Verladebunkern wurden dann die unterschiedlichen Koksqualitäten durch Trichter mit Muschelschiebern auf LKWs bzw. Bahnwaggons verladen. Diese Materialverladeeinrichtung wird bei uns vielfach als sogenannter „Landabsatz“ bezeichnet.

Die Batterie-❷ (Baujahr 1956) und die Batterie-❸ (Baujahr 1959) weisen gegenüber der alten Batterie-❶ (Baujahr 1929) völlig andersgeartete Baumerkmale auf. Die beiden neueren Batterien wurden auf etwa vier Meter hohen Stahlbetontischen errichtet (möglicherweise bedingt durch den extrem hohen Grundwasserstand in Küstennähe bzw. zum Zwecke der Hochwassersicherheit), die mit einer Vielzahl von Stahlbetonstützen auf der ebenerdig angeordneten Bodenplatte aufgeständert wurden. In diesen mühelos begehbaren und sehr aufgeräumt anmutenden Batteriekellern, entdeckt man an den Decken die Gasleitungen für die Beheizung der einzelnen Ofenkammern.

Durch die „Hochlegung“ der Koksofenbatterien mussten auch die Versorgungseinrichtungen in gleicher Weise aufgeständert werden. Somit verläuft sowohl das Druckmaschinengleis, als auch das Löschwagengleis auf gleichem Höhenniveau mit der Batteriesohle in etwa vier Metern Höhe über dem allgemeinen Geländeniveau.

Es ist lediglich eine Druckmaschine vorhanden, die sicherlich beide Batterien bedienen konnte. Die Druckstange weist erhebliche Verschleißspuren ihres langjährigen „heißen“ Betriebseinsatzes auf. Sämtliche Stegbleche sind gerissen, und die Gleitkufen sind bis auf ein Minimum abgenutzt. Der Bediener im Führerstand wurde durch die Anbringung einer Asbestmatte gegen die extreme Hitzeabstrahlung des geöffneten Ofens geschützt. Nach Ablauf der Garungszeit (nach etwa 15 bis 18 Stunden) hat der rotglühende Koks eine Temperatur von etwa 800⁰ C bis 1.000⁰ C erreicht.

Auf der Kokslöschseite der Batterien weist die Anordnung der Gleisanlage auf den Einsatz von zwei Kokslöschwagen hin. Im Bereich der Batterie-❷ sind noch Reste eines Ausweichgleises zu erkennen, das offensichtlich noch aus der Anfangszeit der Kokerei resultiert.

Am Ende der Batterie-❸ befindet sich heute die Konstruktion des Kokslöschturmes mit einem seitlich angebauten Absetzbecken, in dem sich die Feinstbestandteile aus dem Kühlwasserrücklauf als Schlamm absetzen konnten, bevor das Wasser wieder

in den Kühlkreislauf, d.h. in die Vorratsbehälter auf dem Dach des Löschturmes gepumpt wurde. Wenn der rotglühende Koks im Kokslöschurm mit Wasser abgelöscht wurde, entstanden die stets weithin sichtbaren weißen Wasserdampfwolken, die aus dem Kamin in die Atmosphäre entwichen. Der abgesetzte Schlamm wurde mit einem Brückenkran nebst Greifer aus dem Absetzbecken regelmäßig entfernt.

Heute befindet sich das sogenannte Ausweichgleis hinter dem Kokslöschurm, und ist regelrecht bizarr anmutend in dem Freigelände aufgestellt worden. Die beiden Löschwagen-Elektrolokomotiven stehen hintereinander geparkt außerhalb des Kokslöschturmes auf ihrer Gleisanlage, und blicken völlig unbeteiligt auf das leicht begrünte Freigelände herab.

Die zwei Löschwagen sind leider nicht mehr vorhanden. Möglicherweise wurden sie noch geborgen, und als Reserveteile für andere baugleiche Anlagen verwendet. Zumindest einer der zwei Kokskuchenführungswagen ist offensichtlich neuerer Bauart. Im Vergleich zu dem alten Kokskuchenführungswagen in konventioneller Bauausführung, wurde das augenscheinlich neuere Modell erheblich breiter gebaut. Neben der klassischen Mechanik zum Entriegeln und Aushängen der Ofentüren, sowie der traditionell verfahrbaren Koksüberleitwanne, wird bei dieser Sonderkonstruktion die gesamte Breite des darunter verlaufenden Kokslöschwagengleises in Form einer Abzugshaube überspannt. Offensichtlich sollte diese Abzugshaube die extreme Hitzeabstrahlung des etwa 800⁰ C bis 1.000⁰ C heißen Kokskuchens beim Ausdrücken der Ofenkammer zielgerichtet in die Atmosphäre ableiten. Zusätzlich war eine Berieselungseinrichtung in diese Konstruktion integriert, die dazu diente, den Druckstaub zu binden. Für diese ungewöhnlich breite Sonderkonstruktion musste eigens eine zusätzliche Laufschiene entlang des Kokslöschwagengleises im Bereich der Batterien-② und -③ errichtet werden. Hierfür wurden entsprechende Stahlfachwerkstützen installiert, auf denen ein Stahlträger mit Laufschiene aufgeständert wurde. Beim Bau der Stahlfachwerkstützen und deren Betonfundamente, wurde das alte Ausweichgleis der Löschwagenlokomotive im Bereich der Batterie-② stillgelegt und an mehreren Stellen abgebrochen. Das neue Ausweichgleis befand sich augenscheinlich zu diesem Zeitpunkt bereits am Ende der Batterie-③ hinter dem neuen Kokslöschurm. Außerhalb des Kokslöschwagengleises stehen neben den Batterien-② und -③ zwei etwa 80 Meter hohe Mauerwerksschornsteine, deren Rauchgaskanäle (Füchse) das Kokslöschwagengleis unterqueren.

Nach Stilllegung der Koksofenbatterien im Sommer 1996 ist die Anlage langsam erkaltet. Dieser Abkühlungsprozess, sowie nicht unerhebliche Witterungseinflüsse, wie Sturm, Regen und Frost, haben an der Bausubstanz der Schornsteine bis heute bereits erhebliche Spuren hinterlassen. Mächtige Risse im Mauerwerk und viele gebrochene Schlösser der umlaufenden Spannbänder sind ein unübersehbares Zeugnis für die bereits weit fortgeschrittene Baufälligkeit der beiden Schornsteine. In dem Meistergang auf der Kokslöschseite der Batterien-② und -③ ist die technische Einrichtung mit den zentral gesteuerten Luftklappen einschließlich der mechanischen Zentralsteuerung noch vollständig erhalten geblieben. An den Batterieköpfen waren die jeweiligen Steueranlagen mit ihren überdimensionierten gusseisernen Stellrädern angeordnet.

Auf der Druckmaschinenseite der Batterien-② und -③ sind an der Längsseite der Batteriedecken noch die gesamten Steigrohre, sowie die mächtigen Gasvorlagen (Gassammelleitungen) vorhanden. Von diesen Gasvorlagen zweigen rechtwinklig die zwei Gichtgasleitungen ab, überqueren in großer Höhe und in Rohrbrücken geführt

das Druckmaschinengleis, und führen weiter in die Nebenanlagen zu den Betriebsstellen der Gasreinigung.

In dem mittlerweile zögerlich begrünten Freigelände neben den Koksofenbatterien sind noch die Werksgleise des alten Rangierbahnhofes zu erkennen. Verlassen und einsam wirkt eine alte dieselgetriebene Rangierlokomotive, die vermutlich neben einer ehemaligen Gleiswaage abgestellt wurde. Am äußeren Ende des Werksgeländes erkennt man einen Flachbau, in dem möglicherweise die Versandabteilung untergebracht war.

Unmittelbar neben der Löschwasserpumpstation überqueren wir eine Fahrzeugbrücke, die über den Feuerlöschgraben führt, und gelangen zu dem alten Verwaltungsgebäude, das bereits im Jahre 1900 nach Plänen des namhaften Architekten René Buyck errichtet wurde. Dieses Bürogebäude ist bereits sehr stark durch Vandalismus heimgesucht worden.

In Verlängerung dieses zweigeschossigen Gebäudes treffen wir auf zwei alte Lokschuppen, mit charakteristischen Rauchabzugshauben in den Dachfirsten. Im Boden befinden sich noch Gleisgruben. In diesen zwei Schuppen waren offensichtlich die dampfbetriebenen Werkslokomotiven untergebracht. In einem dritten Schuppen war vermutlich eine kleine Lokomotivwerkstatt angesiedelt.

Im Freigelände neben dem Lokschuppen wurde ein alter Werkswaggon (Baujahr 1906 ist noch auf den Lagerdeckeln der Achsen zu erkennen) abgestellt, der möglicherweise mit seiner seitlich angeordneten Öffnungsklappe für die tägliche Bekohlung der mindestens zwei Dampflokomotiven diente.

Großzügig angelegte Freiflächen sind weitestgehend mit Stelcon-Platten befestigt, und dienten offensichtlich als Kokslagerflächen. Mit Hilfe eines alten mechanisch angetriebenen Seilbaggers, der heute nur noch vor sich hinrostet, wurde der Koks beim Abhalten der Lagerbestände wieder auf Waggons verladen.

Bei einigen alten Betriebsgebäuden ist der ursprüngliche Zweck nicht mehr erkennbar, da sie teilweise ausgeräumt bzw. abgebrochen wurden.

Wir befinden uns jetzt auf dem Betriebsgelände der sogenannten „weißen Seite“, der sogenannten Chemiefabrik der Kokerei. In diesen Nebengewinnungsanlagen der Kokerei wurden Produkte hergestellt wie Teer, Benzol, Ammoniak und Schwefelsäure, die anschließend in anderen Industriebetrieben zu unterschiedlichsten Produkten weiterverarbeitet wurden. Hierbei handelte es sich um Düngemittel, Sprengstoff, Kunststoffe und sogar Kosmetikartikel, um nur wenige Endprodukte zu nennen.

An der äußeren Grundstücksgrenze finden wir das ehemalige Kesselhaus mit der benachbarten Kraftzentrale vor. Im Kesselhaus entdecken wir noch alte Flammrohrkessel, die früher mit Kohle beheizt wurden. Ein Flammrohrkessel ist offensichtlich noch auf Gasbeheizung umgerüstet worden, was an den relativ modern anmutenden Brennern erkennbar ist.

In der alten Kraftzentrale wurden sämtliche Turbinen und Generatoren bereits entfernt. Neben den massiven Turbinentischen ist lediglich die entkernte Blechwand der Schaltanlagen zurückgelassen worden. An der Längsseite des Kesselhauses stehen noch zwei Mauerwerks-Schornsteine. Einer von beiden wurde bereits eingekürzt, vermutlich wegen mangelnder Standsicherheit.

Zwischen weiteren Gebäuden ragt ein alter Teleskop-Gasometer mit seinem filigran anmutenden Führungsgerüst heraus. Dieser Gasbehälter zählt zu den letzten noch erhaltenen stählernen Gastanks in Vlaanderen. Ein langgestrecktes eingeschossiges Gebäude beherbergt die alte Kokereiwerkstatt. In einer relativ großflächigen Werkstatthalle sind noch einige ursprüngliche und sehr klobige Werkzeugmaschinen zurückgelassen worden. Neben einer antiken Abrichtmaschine sind noch zwei große

Drehbänke zu entdecken. Auf dem Rahmen einer Drehbank ist sogar das „Baujahr 1900“ in großen Buchstaben eingegossen worden.

In einem Vorbau dieser Werkstatt befinden sich Toilettenanlagen, Magazineinrichtungen, Büros und ein Schulungsraum. An einer Pinwand ist noch ein handschriftlicher Hinweis über den Termin der Stilllegung zu lesen. Er lautet: „Letzter Ofen --- gedrückt am 30. Mai 1996 um 16:00 Uhr“.

In einem weiteren Massivgebäude war auf drei Etagen die Anlagentechnik der Benzolgewinnung untergebracht. Dickwandige, teilweise genietete Behälter, sowie dazugehörige Rohrleitungen und Pumpen, befinden sich noch heute an ihren angestammten Plätzen. Auf dem Flachdach eines Anbaues stehen immer noch drei große Benzollagertanks im gleißenden Sonnenlicht.

In einem Nachbargebäude war im Erdgeschoss das Kokereilabor untergebracht. Stark beschädigte Reste alter Laboreinrichtungen machen diesen Einsatzort unmissverständlich kenntlich.

In einem weiteren Massivgebäude finden wir die technischen Einrichtungen der Ammoniakfabrik vor. Behälter, Pumpen und Rohrleitungen sind durch die langjährige Einwirkung von Produkten teilweise fast bis zur Unkenntlichkeit zersetzt.

In einem Nebenraum konnte man über eine Außentreppe auf eine Maschinenbühne gelangen, auf der die alten Kompressoren der Gasverdichterstation angeordnet waren. Trotz schlechter Lichtverhältnisse gelangen uns Detailaufnahmen der Maschinenteknik. An einer Längswand war ein antiker Steuerschrank zu entdecken, und daneben hatte man vermutlich während des zweiten Weltkrieges einen massiven Splitterschutzbunker mit Schießscharten eingebaut. Im Erdgeschoss waren Rohrleitungen und Pumpen installiert, die noch über eine alte Transmission angetrieben wurden.

Zwischen der Gasverdichterstation und der Rohkohlenlagerhalle sind die Betriebseinrichtungen der Teerabscheidung angesiedelt. Starke Teerverunreinigungen durch Leckagen dokumentieren zweifelsfrei die annähernd einhundertjährige Betriebszeit der Teergewinnung. Neben der relativ schmalen Werksstraße sind dickwandige genietete Teertanks angeordnet.

Hinter den Massivgebäuden ragen die hohen und schlank wirkenden Stahlkonstruktionen der Gasreinigungskolonnen wie Türme in den hellblauen Sommerhimmel.

Vor der Längswand der Kokskohlenlagerhalle steht sehr erhaben wirkend ein alter Wasserhochbehälter. Dieses schlank anmutende Bauwerk besteht aus einer Stahlbeton-Rahmenkonstruktion. Im Turmbereich ist ein dickwandiger genieteter Stahlbehälter als Wassertank aufgesetzt worden. Im Erdgeschossbereich wurde ein Pumpenraum integriert, versehen mit Mauerwerksaußenwänden und Fenstern. Im Inneren verläuft ein Steigrohr senkrecht hinauf zum Wasserhochbehälter.

Die ziemlich vernachlässigt anmutenden Fassaden mehrerer Massivgebäude sind teilweise verziert durch helle Sandsteinstürze, in die entsprechende Gebäudefunktionsbezeichnungen (z.B. SALLEDES MACHINES ⇒ Maschinenraum oder USINE A BENZOL ⇒ Benzolküche) als Schriftzüge eingemeißelt worden sind.

An unzähligen Stellen innerhalb der gesamten Anlage findet man unmissverständliche Spuren für das aktuelle Engagement von unprofessionellen und sicherlich ungenehmigten Demontage-Kolonnen, die sich an den meisten Betriebspunkten auf den Ausbau von erlösträchtigen Buntmetallen (wie Kupferkabel, Kupferschleifleitungen, VA-Bauteile usw.) konzentriert haben.

Nach mehr als fünfstündiger Fotografiererei verließen wir bei einer Außentemperatur von inzwischen 27⁰ C durch das einzige Loch im Zaun das großflächige Kokereigelände. Ziemlich erschöpft von unserer unerlaubten Werksbesichtigung

löschten wir unseren übermächtigen Durst mit gut aufgeheizter Limonade, die wir im Kofferraum unseres Autos in praller Sonne deponiert hatten.

Sehr zufrieden mit unserer Betriebserkundung machten wir uns gegen 15:00 Uhr auf den 325 Kilometer langen Heimweg ins Ruhrgebiet.

Die spätere Auswertung unserer jeweils mehr als 200 Aufnahmen hat bestätigt, dass wir unvergleichlich aussagekräftige Fotos geschossen haben, die diese repräsentative Industriebranche nahezu umfassend dokumentieren können.

Aus eigenen Recherchen wissen wir bereits, dass sich in Vlaanderen eine Interessensgemeinschaft gebildet hat, die gemeinsam mit Denkmalpflegern und der belgischen Regierung für den Erhalt dieser herausragenden Kokereianlage kämpfen. Die Bauformen der drei Koksofenbatterien aus unterschiedlichen Generationen haben mittlerweile einen großen Seltenheitswert, da nur noch zwei Kokereien in Belgien erhalten sind (Zeebrugge und Tertre). Ein Mitarbeiter der Stadtverwaltung-Brugge hat erst unlängst in einer Stellungnahme hierzu geschrieben: „Die Kokerei ist ein ungemein beeindruckendes Zeugnis einer einhundertjährigen sozial-ökonomischen Geschichte in Brugge“.

Angelehnt an die Umnutzung zweier Kokereianlagen in Deutschland (Kokerei-Zollverein in Essen und Kokerei-Hansa in Dortmund) von ehemaligen Produktionsanlagen in nahezu musterhafte Industriemuseen, will man sich für den Erhalt vieler historisch bedeutungsvoller Gebäude auf dem großen Kokereigelände in Zeebrugge einsetzen. Hierbei verspricht man sich von der Anlage eine vergleichbar hohe touristische Anziehungskraft, wie sie von den zwei Anlagen im Ruhrgebiet ausgehen.

Ungeachtet der nach einhundertjähriger Betriebszeit im Untergrund vorzufindenden Schwermetall- und PAK-Verunreinigungen, müssten erhebliche finanzielle Aufwendungen getätigt werden, um die teilweise extrem marode Bausubstanz durch Renovierungen deutlich zu verbessern, damit anschließend eine gefahrlose Besichtigung der Anlage für Besucher möglich wird.

Die durch Korrosion nahezu gänzlich vernichteten Ständerwerke der fast 75 Jahre alten Koksofenbatterie-① mit ihren 50 Ofenkammern, lassen sich meines Erachtens in diesem fortgeschrittenen Stadium nicht mehr wirksam konservieren. Es ist offensichtlich nur noch eine Frage weniger harter Wintermonate, bis die Außenwände mit ihren Rahmenresten und Ofentüren in sich zusammenbrechen.

Ähnliches gilt auch für die beiden Schornsteine neben den Koksofenbatterien-② und -③, die auch sehr bald im Fußbereich auseinanderbrechen und dabei unkontrolliert einstürzen werden.

Alle anderen Betriebsgebäude, die generell keinen hohen Betriebstemperaturen ausgesetzt waren, machen auch heute noch einen relativ stabilen Eindruck. Sicherlich müssten an manchen Stellen die Dächer bzw. die gesamten Dachstühle repariert bzw. erneuert werden.

Der komplette Erhalt dieser alten Kokereianlage als ein äußerst repräsentatives „Industriedenkmal des 20. Jahrhunderts“ wäre mehr als wünschenswert, scheint allerdings nach meiner Einschätzung in diesem desolaten Zustand nicht mehr finanzierbar zu sein.

Die Bezirksregierung der Provinz Vlaanderen hat bereits eine Kostenschätzung vorliegen, in der für die Abbruch- und Sanierungsmaßnahmen Aufwendungen in Höhe von 27,5 Millionen € bis 36,1 Millionen € (je nach ausgewählter Sanierungsvariante) ausgewiesen sind. Der Verkaufswert des 15 Hektar großen Geländes wurde mit 3,1 Millionen € beziffert. Aus meiner persönlicher Erfahrung mit

vergleichbaren Projekten, halte ich allerdings diese Kostenschätzungen für zu hoch angesetzt.

Vermutlich werden aus den vorgenannten Umständen zwei der letzten Zentralkokereien Belgiens (Kokerei-Zeebrugge und Kokerei-Tertre) als Zeitzeugen einer bewegten industriellen Entwicklung schon sehr bald von der Bildfläche verschwinden.

Wir können uns daher glücklich schätzen, noch kurzfristig vor dem „Count-down“ gute Fotodokumente dieser letzten Zeitzeugen geschossen zu haben.

Da die ehemals so leistungsstarke Montanindustrie in Europa unaufhaltsam schrumpft, müssen wir uns weiterhin auf Projekte konzentrieren, die konkret von geplanten Stilllegungs- und Abbruchplanungen bedroht sind.

Bedauerlicherweise haben wir es zeitlich nicht geschafft, der Kokereianlage einen zweiten Besuch abzustatten. Einer Berichterstattung im Internet mussten wir entnehmen, dass die Kokereianlage im Jahre 2003 weitestgehend abgebrochen worden ist.