KOKEREI-TERTRE in Tertre bei Mons in Belgien

Am Dienstag, den 06. Mai 2003 machten Hans-Peter Gralingen und ich uns pünktlich um 06:00 Uhr auf den Weg zur stillgelegten Kokerei-Tertre nach Tertre, westlich von Mons in der Provinz Borinage in Belgien gelegen. Wir waren guter Dinge. Obwohl es im Ruhrgebiet noch regnete, hatten die Wettervorhersagen von Westen her kommend Besserung prophezeit. Und so kam es dann auch. Als wir nach etwa 350 Kilometern Wegstrecke den Ort Tertre erreichten, wurden wir mit ersten Sonnenstrahlen begrüßt.
Auf Empfehlungen des Industriefotografen Christian Brünig aus Duisburg, hatten wir uns kurzerhand auf den Weg gemacht. Wir waren lediglich mit sehr begrenzten Informationen ausgestattet, die folgendermaßen lauteten: „Die Kokerei-Tertre ist vom ehemaligen Bahnhof in der Nordostecke zugänglich. Die Begehung stillgelegter Betriebe ist nicht erlaubt und durchaus gefährlich!“
Absolut hilfreich für das Aufspüren derartiger Anlagen ist die Tatsache, dass derartige Großbetriebe bereits aus größerer Entfernung erkennbar sind. An einer Umgehungsstraße, der Rue de Chieres im Ortsteil Saint-Ghislain, konnten wir unser Auto genau gegenüber dem alten Werkstor problemlos parken.
Unser Fotogepäck geschultert, stiegen wir durch eine Öffnung in der baufälligen Werksmauer pionierhaft in das ansonsten wirksam eingezäunte Betriebsgelände der Kokerei-Tertre ein. Zunächst noch unauffällig und leicht verunsichert, passierten wir unbehelligt die ehemalige Pförtnerloge bei halb geöffnetem Schlagbaum.
Von dem Moment an lag das großflächige Kokerei-Areal im Sonnenlicht vor uns. Auf weitläufigen und leergeräumten ehemaligen Kohlelagerflächen ragten hochstelzige Förderbandanlagen regelrecht bizarr in den blauen Vormittagshimmel. Hinter einer Gleiswaage, verliefen Förderbandbrücken von einer Unterflur-Waggonentladeeinrichtung in mehrere Richtungen.
Auf der gegenüberliegenden Straßenseite treffen wir auf eine Verladestation, die bei uns als „Landabsatz“ bezeichnet wird. Hierbei handelt es sich um ein Stahlfachwerkgebäude mit innenliegenden Bunkern und Auslauftrichtern mit Muschelschiebern. Hier wurde sogenannter Brechkoks auf LKWs verladen, um anschließend als Hausbrand zu Heizzwecken an Privathaushalte ausgeliefert zu werden.
Eine der Bandbrücken mündete in einem sehr erhaben wirkenden Massivgebäude. Dieses Bauwerk war der sogenannte Sortenturm, in dem die unterschiedlichen Kokskohlenqualitäten (z.B. Fettkohle, Magerkohle und Zuschlagstoffe) in getrennten Dosierbunkern eingelagert wurden. Von hier aus wurden die unterschiedlichen Einsatzqualitäten gemischt, und über Becherwerke bzw. Förderbandanlagen in das benachbarte Mühlengebäude transportiert. Hier waren vier Hammermühlen angeordnet, in denen die Rohkohle zerkleinert wurde, bevor sie dann über eine lange Bandbrücke in den etwa 50 Meter hohen massiven Kohlenturm gefördert wurde. Dieses erhabene Stahlbetonbauwerk steht mittig zwischen den langgestreckten Koksbatterien, und dient als Vorratshochbunker für die einsatzfähig aufbereitete Füllkohle.
Die mit hellen Profilblechen verkleidete und somit weithin sichtbare Förderbandbrücke trägt die gut lesbare Werksbezeichnung „CARCOKE“ in farbigen Buchstaben.
Unterhalb der Förderbandbrücke befinden sich die Anlagenteile der sogenannten „Weißen Seite“. Hierbei handelt es sich um die Nebenanlagen, quasi die

Chemiefabrik der Kokerei. Wir begegnen Betriebsgebäuden, Werkstätten, einer Gasverdichterstation mit Resten alter Gaskompressoren, einem formschönen Verwaltungsgebäude, einem Laborgebäude, einem Feuerwehrschuppen, sowie einem Teleskop-Gasometer mit Füllstandsanzeige und Himmelstreppen.
Als sich Belgien im Jahre 1968 generell auf die Nutzung von Erdgas umstellte, ergaben sich dadurch mächtige Absatzprobleme, da die Kokereien danach ihr Steinkohlengas nicht mehr an das öffentliche Netz liefern konnten. Von dieser Umstellung wird sicherlich auch die Kokerei-Tertre nachhaltig betroffen gewesen sein.
Viele massive Rohrleitungen und auffällige Leckagen deuten auf die Anlagentechnik der Teerabscheidung, der Benzolfabrik, der Ammoniakfabrik und der Schwefelsäureanlage hin. Des weiteren finden wir noch mehrere dickwandige genietete Tankbehälter, Pumpenhäuser und stark korrodierte Kesselwaggons vor.
In den Nebenanlagen 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.
Absolut vertieft in unsere Motivsuche, wurden wir plötzlich und unerwartet aufgeschreckt durch fremde Stimmen, und wähnten uns bereits als Eindringlinge auf dem Werksgelände ertappt. Wir malten uns schon eine peinliche Situation aus, bei der wir den erwarteten Aufsehern in französischer Sprache unseren unerlaubten Besuch auf diesem abgesperrten Areal würden erklären müssen. Die Erleichterung war hingegen groß, als dann einige Jugendliche in Arbeitskleidung um die Ecke kamen, die sich dann unzweifelhaft als eine sicherlich „ungenehmigte Demontage-Mannschaft“ entpuppte, die an mehreren Stellen erlösträchtige Bauteile ausbaute. Offensichtlich war das Erstaunen über die unplanmäßige Begegnung auf beiden Seiten relativ groß, wir begrüßten einander mit einem freundlichen „Bonjour“, und gingen jeweils erleichtert unseren Tätigkeiten nach.
Wir streifen mit offenen Augen über das Gelände, und treffen auf Schritt und Tritt auf achtlos zurückgelassene Überbleibsel einstiger Produktionszeit. Rostige Werkzeuge, zahllose Türschlüssel, diverse Schilder, Schrauben, Schläuche, Schaufeln, Schubkarren und vieles mehr verschwindet zunehmend unter sich stets weiter ausbreitendem Wildbewuchs.
Am Kopf der ersten Koksofenbatterie stehen zwei elektrische Löschwagenlokomotiven, und auf der gegenüberliegenden Seite eine Ausdruckmaschine vor ihren Prellbocks geparkt.
Mächtige Gassammelleitungen, die oberhalb der Batteriedecken in Längsrichtung angebracht sind, leiten ihre Gasfracht in große Rohrleitungen, die durch Leitungsbrücken in entsprechender Höhe das Druckmaschinengleis überqueren, und anschließend in die Nebenanlagen münden. Vom Meistergang aus studieren wir die unzähligen Details der schweren Ofentüren, die uns insbesondere als Fotografen regelrecht faszinieren.
Durch ein dunkles Treppenhaus innerhalb des massiven Kohlenturmes erklimmen wir vorsichtig das Niveau der Ofendecke. Vier ausgediente Füllwagen stehen majestätisch hintereinander aufgereiht in Parkposition. Diese Füllwagen fuhren unter die Bunkertaschen des Kohlenturmes, wurden dort mit Feinkohle befüllt, fuhren über die jeweilige leergedrückte Ofenkammer, öffneten die Fülllochdeckel, und entleerten die Feinkohle in die darunter liegende Ofenkammer. Anschließend wurden die Fülllochdeckel wieder verschlossen. Da die meisten gusseisernen Fülllochdeckel zwischenzeitlich bereits entwendet wurden, erscheint uns eine Begehung der

Ofendecken als recht unfallträchtig. Selbst die kurzen Treppenaufgänge zu den Laufbühnen entlang der Steigrohrdeckel waren teilweise abgesperrt, da in mehreren Bereichen die Außengeländer entlang der Sammelleitungen bereits fehlten.
Ein weitläufiger Blick in Längsrichtung der bereits mit Birkenbäumen bewachsenen Ofendecke mündet in der Kulisse des unmittelbar benachbarten Sauerstoffwerkes, das eindrucksvolle Rauchschwaden in die Atmosphäre entlässt.
Unterhalb des Kohlenturmes gelangt man in Räume, in denen Steueranlagen mit überdimensionierten Stellrädern zu finden sind. Über diese Umstellwinden erfolgte der mechanische Antrieb der Luftklappen für die Beheizung der Öfen. Verrostete Schaltschränke mit alten Skaleninstrumenten vermitteln auch heute noch einen respektvollen Eindruck.
In ehemaligen Betriebsbüros findet man noch eine Vielzahl alter Unterlagen, Aufzeichnungen und Einsatzpläne, die allesamt von einer geordneten Produktionszeit berichten.
Leider konnten wir nicht in die Batteriekeller mit ihren Düsengängen gelangen, da die Kellersohlen --- vermutlich durch erhebliche Regenfälle --- regelrecht überflutet waren.
Wieder zurückgekehrt auf das Niveau des Druckmaschinengleises, werden wir gefesselt von reizvollen Spiegelungen, die sich in großflächigen Pfützen unseren Objektiven darbieten.
Zwei klassische Mauerwerks-Schornsteine auf der Längsseite der Koksbatterien weisen bereits erste Auswirkungen der Witterungseinflüsse auf. Im nunmehr erkalteten Zustand nagen der stetige Wechsel von Frost, Regen, Sonne und Sturm an der scheinbar massiven Bausubstanz. Risse in den Fugen und leichte Neigungserscheinungen in den Mündungsbereichen sind erste Anzeichen für die einsetzende Labilität.
Unterhalb des Kokslöschturmes steht im Halbdunkel der alte Kokslöschwagen, mit noch immer vorgespannter hellgelb lackierter Löschlokomotive.
Die Kokskuchenführungswagen stehen wie verlassen auf ihren Gleisen. Sie dienten einstmals dazu, die Koksüberleitwanne in die Türrahmen einzusetzen, und die jeweiligen Ofentüren zu öffnen, wenn der glühende Koks nach etwa 15- bis 18-stündiger Garungszeit von der Ausdruckstange der gegenüberliegenden Druckmaschine aus der Ofenkammer herausgedrückt wurde, zielgerichtet aus der Kammermündung auf den Kokslöschwagen herüberzuleiten. Nachdem dann der Kokslöschwagen seine rotglühende Fracht unter den Kokslöschturm transportiert hatte, wurde der Koks dort mit Wasser abgekühlt. Bei diesem Kühlprozess entstanden die stets weithin sichtbaren weißen Wasserdampfwolken, die aus dem Schlot in die Atmosphäre entwichen. Der gelöschte Koks wurde anschließend nach dem Öffnen der Seitenklappen aus dem Löschwagen in die schrägen, zumeist feuerfest plattierten, Koksabwurframpen geschüttet. Auf der Koksrampe genoss der abgelöschte und noch nasse Koks eine weitere Abkühlzeit zum Zwecke des sogenannten Ausschwadens (ca. 15 Minuten Verweilzeit). Das Material rutschte --- durch das gezielte Öffnen der aneinandergereihten Rechen --- auf tiefergelegene Förderbänder, die den Koks von dort aus in die Sieberei transportierten. In dem Siebereigebäude, das unverwechselbar in dem Versandbahnhof angeordnet ist, wurde der Koks in Fein-, Mittel- und Grobfraktion abgesiebt und in Verladebunker transportiert. Unterhalb dieser Verladebunker verliefen Gleisanlagen, um den Koks, sortiert nach unterschiedlichen Qualitäten, getrennt in Bahnwaggons verladen zu können. Sogenannte Spillanlagen mit Winden, Umlenkrollen und Zugseilen, dienten dazu, anstelle von Lokomotiven die leeren sowie beladenen Waggons unterhalb der Verladebunker zu verfahren bzw. zu verziehen.

Der dahinterliegende Werksbahnhof verfügte über eine Vielzahl von Aufstellgleisen, Gleiswaagen als mechanische Balkenwaagen, und Weichenanlagen für Handbetrieb mit interner Nummerierung. Die Gleisanlagen sind bereits weitestgehend mit Birkenbäumen zugewachsen.
Das Versandbüro ließ komplette Zugeinheiten zusammenstellen, die dann über das sogenannte Zustellgleis am werkseigenen Bahnhof mit dem Namen „Carbo-Tertre“ das Betriebsgelände verließen, um von dort aus über öffentliche Gleise zu den Abnehmern, sicherlich meist Hüttenwerken, transportiert zu werden.
Der Werksbahnhof „Carbo-Tertre“ diente zudem auch noch dem Personenverkehr. Die Kokerei-Belegschaft, die auf dem östlichen Bahnsteig den öffentlichen Regionalzug verließ, durchquerte das kleine Bahnhofsgebäude an der Werksaußengrenze, um auf der anderen Gebäudeseite vom dortigen Bahnsteig aus in die Werksbahn einsteigen zu können, die die Belegschaft dann in den Betrieb zum Arbeitsplatz beförderte.
Die Kokerei-Tertre ist etwa Anfang der 1920er Jahre errichtet worden, und wurde mit Steinkohle vermutlich aus den benachbarten Bergwerken (mächtige Waschbergehalden sind im Umfeld von Mons noch deutlich zu erkennen) versorgt. In Spitzenzeiten sollen auf dieser Anlage bis zu 900 Beschäftigte gearbeitet haben. Der Kokereibetrieb wurde im Jahre 1997 stillgelegt --- fast zeitgleich mit der noch älteren Kokerei-Zeebrugge (Baujahr 1900), die im Jahre 1996 stillgelegt worden ist. Die Witterung, aber auch stetiger Wandalismus, setzen der Bausubstanz deutlich erkennbar zu. Sollte nicht schnellstens in den Erhalt dieser Anlage investiert werden, so wäre diese Kokereianlage dem unaufhaltsamen Verfall preisgegeben.
Nach etwa vierstündiger intensiver Arbeit haben wir das mindestens 25 ha große Werksgelände ziemlich erschöpft durch ein weiteres Loch im Werkszaun wieder verlassen.
Nach einer kleinen Stärkung durch „Pommes mit Majo“ auf dem Marktplatz in Tertre, traten wir unseren etwa 350 Kilometer langen Heimweg an.
Die spätere Auswertung unserer jeweils mehr als 300 Fotos hat uns leider nicht gänzlich zufriedengestellt, sodass wir möglichst bald diese Industriebrache nochmals aufsuchen werden, um noch zielgerichteter zu fotografieren. Sicherlich werden wir dann erneut auf die Mitarbeiter des „Belgischen Demontage-Teams“ treffen, die wir dann in gewohnter Weise als „alte Bekannte“ mit einem freundlichen „Bonjour“ begrüßen werden.
Abschließend möchte ich noch einige Empfehlungen für engagierte Industriefotografen geben, die auf eigene Faust diese interessante Industrieanlage erkundschaften möchten. Sie sollten ausgerüstet sein mit wetterfester und schmutzunempfindlicher Kleidung, rutschfestem Schuhwerk, einer kleinen aber lichtstarken Taschenlampe, einem standfesten Dreibeinstativ als unerlässliches Hilfsmittel bei der Verwendung von niedrigempfindlichen Filmen, Kameras mit unterschiedlichen Brennweiten, wie Tele-, Weitwinkel-, Makro- und Shift-Objektiven und mehr als ausreichend viel Filmmaterial (Farbe und Schwarz-Weiß). Aus Sicherheitsgründen sollte man als Fotograf das Gelände niemals alleine betreten, und darüber hinaus stets in Rufweite agieren.
Witterungseinflüsse, Wandalismus und gezielte, jedoch vielfach nicht fachgerecht ausgeführte Demontagen haben dieser stattlichen Industrieanlagen seit der Stillegung im Jahre 1997 bis heute bereits erheblich zugesetzt. Es wäre bedauerlich, wenn eine der letzten belgischen Kokereibetriebe ohne jegliche Beachtung verfallen würde. Es ist zu hoffen, dass regelrechte Paradeobjekte im Ruhrgebiet, wie die Betriebsanlagen der Kokerei-Zollverein in Essen und der Kokerei-Hansa in Dortmund, auch in der belgischen Bevölkerung das Bewusstsein für eine einmalige

Industriekultur geschärft wird. Soeben finde ich im Internet auf der Webseite www.mining-europe.de in dem Forum über Bergbau und Stahlindustrie in Europa, eine aktuelle Nachricht von dem Industriefotografen Harald Finster, die mit dem Hinweis auf zuverlässige belgische Informationsquellen besagt, dass die Kokerei-Tertre bereits ab August 2003 abgebrochen werden soll.
Gemessen an in Deutschland geltenden technischen Standards und einschlägigen Umweltschutzauflagen (das Gelände ist erfahrungsgemäß mit erheblichen Schwermetallbelastungen behaftet), würde der Abbruch der kompletten Kokereianlagen mindestens ein Jahr lang dauern und etwa 8 – 10 Millionen Euro kosten. Nach meiner persönlichen Einschätzung dürfte der anschließend zu erzielende Verkaufserlös für derartige Gewerbeimmobilien in der Region (Erlös = ca. 150.000,- m² x 30,- €/m² = ca. 4,5 Millionen €) die Aufwendungen nicht abdecken können. Demnach müsste diese Maßnahme mit mindestens 5 Millionen € bezuschusst werden.
Dieses Vorhaben wäre bedauerlich, und ließe uns nur noch wenig Zeit, die Anlage nochmals mit der Kamera zu besuchen, bevor sich das Erscheinungsbild drastisch wandeln wird.
Nach Insiderinformationen wissen wir zu berichten, dass offensichtlich im Jahre 2006 mit den Abbrucharbeiten begonnen worden sei. Möglicherweise haben die anhaltend hohen Schrottpreise den frühzeitigen Abbruchbeginn beeinflusst.
Leider hat es bei uns für einen zweiten Besuch terminlich nicht mehr gereicht.