



Foto: Hervé Montaigne

Das Kulturministerium hat eine Studie in Auftrag gegeben, um den Zustand der Halle zu prüfen



Foto: Tageblatt-Archiv

Im Keller der Halle stehen noch fünf riesige Heizkessel

Die Gebläsehalle ist einer der ältesten Zeitzeugen in Belval

„Ein Abriss wäre unverantwortlich“

Luc Laboulle

Die „Hall des soufflantes“ war lange Zeit ein wichtiger Bestandteil der Belvaler Schmelz. Im vergangenen Jahr gab das Kulturministerium eine Studie in Auftrag, um den Zustand der Halle zu prüfen. Laut Einschätzungen der „Amicale des hauts-fourneaux A et B“ ist die Gebläsehalle, bis auf leicht behebbare Mängel am Dach, intakt.

BELVAL - Die 1911 erbaute „Hall des soufflantes“ besteht aus zwei Gebäudeteilen, die jeweils 135 Meter lang und 40 Meter breit sind. Laut Roby Gales, Präsident der „Amicale des hauts-fourneaux A et B“, gibt es in der ganzen Großregion keine Halle mehr in dieser Größenordnung.

In dem auf der Seite der Hochöfen gelegenen Teil der Halle, der Gebläsezentrale, waren acht 25 Meter lange Kolbengasmotoren untergebracht, die durch das Gichtgas aus den Hochöfen angetrieben wurden. Durch sie wurde die Luft, die zur Aktivierung und Erhaltung des Feuers benötigt wurde, mittels eines Leitungssystems in die Hochöfen befördert.

Die Kolbengasmotoren waren zur Gewinnung von Gusseisen

und zur Gichtgasproduktion, und somit auch für den Betrieb der ganzen Schmelz, unablässig. 1965 wurden die Kolbengasmotoren durch vier teure Turbogebläse ersetzt, von denen heute noch drei unversehr erhalten sind.

Die Dynamozentrale befindet sich im Gebäudeteil zum Elektrostahlwerk hin. Dort standen zwölf Gasmotoren mit Generatoren, um die Dynamos anzutreiben und Strom zu produzieren, der sowohl in den Schmelzen gebraucht als auch an die Stadt Esch verkauft wurde.

Dach in Fachwerkbauweise

Ein besonderes Merkmal der Gebläsehalle ist das Dach, das in einer aufwendigen Fachwerkbauweise errichtet wurde.

Im Ersten Weltkrieg war die Gebläsezentrale ein wichtiges, strategisches Angriffsziel der französischen Flugzeugflotte. 1916 wurde die Hälfte des Hallendachs bei einer Bombardierung zerstört. Dabei wurden auch sechs der acht Kolbengasmotoren beschädigt, so dass die Adolf-Emil-Hütte eine Woche lang außer Betrieb gesetzt war.

Die lange und bewegte Geschichte der Gebläsehalle ist wohl das wichtigste Argument, das die „Amicale des hauts-fourneaux A et B“ zu ihrer Erhaltung anführt. Die Unversehrtheit der Halle führen die ehemaligen Arbeit- Angestellten darauf zurück, dass dort 90 Jahre lang eine hohe Hitze geherrscht habe, die das Rosten der Stahlkonstruktion verhindert habe. Zudem sei die „Hall de soufflantes“ jährlich gewartet worden.

Aufgrund dessen schlägt die „Amicale“ vor, das geplante „Centre national de culture industrielle“ (CNCI) in der Gebläsehalle anstatt in der Gießhalle von Hochofen A unterzubringen. Dies sei nicht nur kostengünstiger als der auf 30 Millionen Euro geschätzte Umbau der Gießhalle, sondern die „Soufflante“ biete mit seinen drei intakten Turbogebläsen und fünf riesigen Heizkesseln im Keller bereits umfangreiches Anschauungsmaterial vor Ort.

„Es wäre unverantwortlich und eine Schande, diese einzigartigen Monumente der Kulturindustrie abzureißen“, sagt Roby Gales. Die „Amicale“ befürchtet, dass die „Hall des soufflantes“ demoliert werden könnte, um Reserveterrain für einen eventuellen Ausbau der Universität zu schaffen.

Geplantes Massaker am Highway

„Ein Skandal“



Foto: Hervé Montaigne

Der Highway wurde bereits stark demoliert

In einer Mitteilung teilte der öffentliche Bauherr „Le Fonds Belval“ kürzlich mit, dass der Highway, eine Art Brücke, die durch die Hochofenanlage führt, in den nächsten Monaten abgerissen werde, um später wieder teilweise neu aufgebaut zu werden (das *Tageblatt* berichtete). Ein Skandal, findet die „Amicale des hauts-fourneaux A et B“.

BELVAL - Einst verband der 538 Meter lange und 6,20 Meter breite Highway die drei Hochöfen A, B und C miteinander. Heute sind nur noch 250 Meter davon erhalten, und das obwohl im Masterplan zu Belval seine integrale Erhaltung vorgesehen war.

Zum wiederholten Male forderten die „Amicale“ und das „Mouvement écologique“ im vergangenen Jahr in einem Brief an die Regierung, dass der Highway in seiner ursprünglichen Länge wieder aufgebaut werden müsse, weil die späteren Besucher der Anlage sonst die wichtige Funktion der Brücke nicht verstehen könnten. Auf eine Antwort warten sie noch heute.

In seiner Mitteilung erklärt der „Fonds Belval“, ein nicht benanntes Büro, das auf Beton spezialisiert sei, habe Analysen

durchgeführt, die zeigten, dass die tragende Struktur des Highways stark beschädigt sei und daher abgerissen werden müsse.

Konstruktion aus stabilen Stahlträgern

Ein Argument, das den pensionierten Ingenieur Gales überrascht: Die tragende Konstruktion des Highways sei nämlich nicht aus Beton, sondern aus dicken, stabilen Stahlträgern gefertigt und erst um die 50 Jahre alt. Lediglich der 20 bis 30 cm dicke Teppich darauf bestehe aus Stahlbeton, den man, laut Gales, bei Bedarf mit Spritzbeton torretieren könne.

Laut Mitteilung des „Fonds Belval“ soll lediglich das Teilstück zwischen Gießhalle und „Maison de l'innovation“, nach dem Abriss im Frühjahr, später für teures Geld wieder aufgebaut werden. Wie Roby Gales bemerkt, ist dies auch schon auf dem Modell in der Expo im „Masse noire“-Gebäude zu sehen. Dies würde bedeuten, dass auch die Auffahrtsrampe des Highways am Hochofen A verschwinden wird. LL

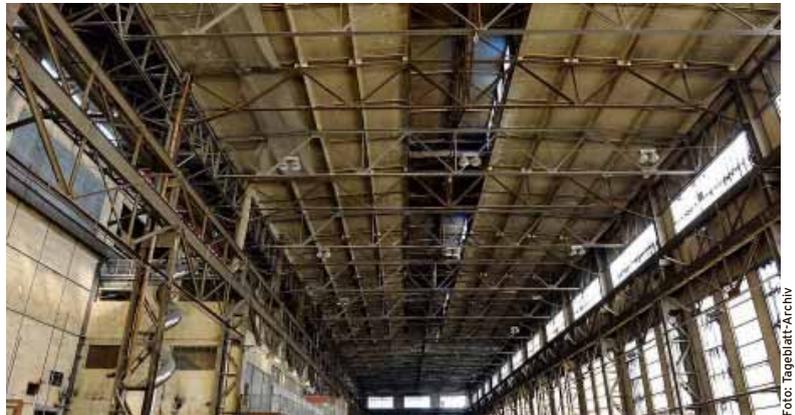


Foto: Tageblatt-Archiv

Das Dach der Gebläsehalle wurde in einer aufwendigen Fachwerkbauweise errichtet



Drei der vier Turbogebläse sind heute noch intakt

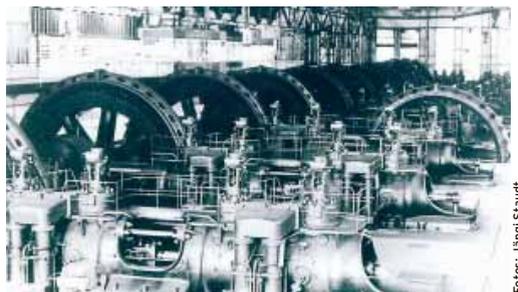


Foto: Jängli Staudt

Die zwölf Gasmotoren mit Generatoren in der Dynamozentrale



Foto: Tageblatt-Archiv



Die Zähler und Schalttafeln sind noch zum größten Teil vorhanden