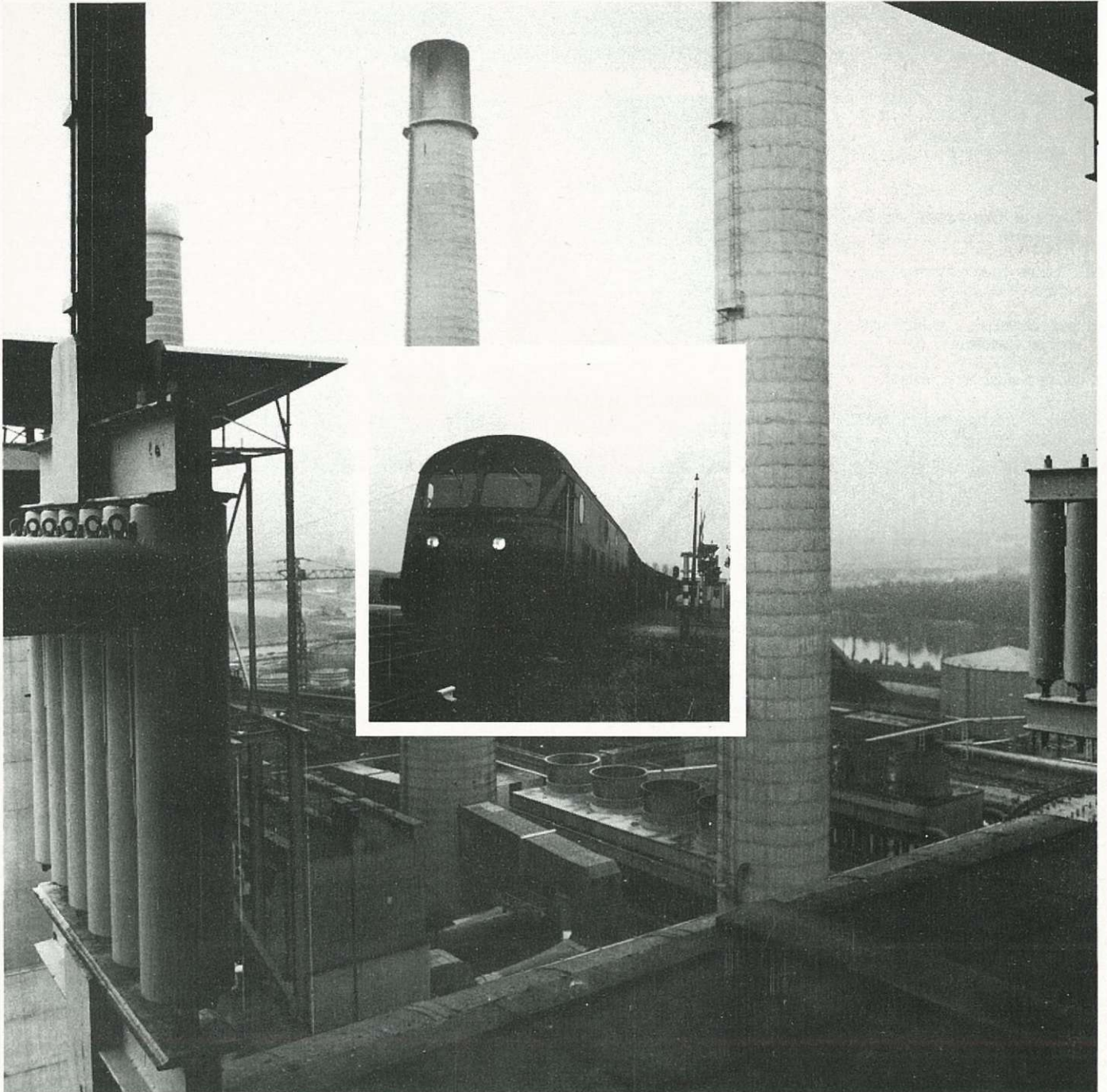




RUIEN: GOEDE START MET TWEE TREINEN PER DAG



Wij gingen een kijkje nemen in de INTERCOM-centrale te Ruien om het hoe en het waarom van de overschakeling naar de steenkool aan de weet te komen.

In dat verband is het misschien nuttig eerst even in herinnering te brengen hoe elektriciteit wordt geproduceerd.

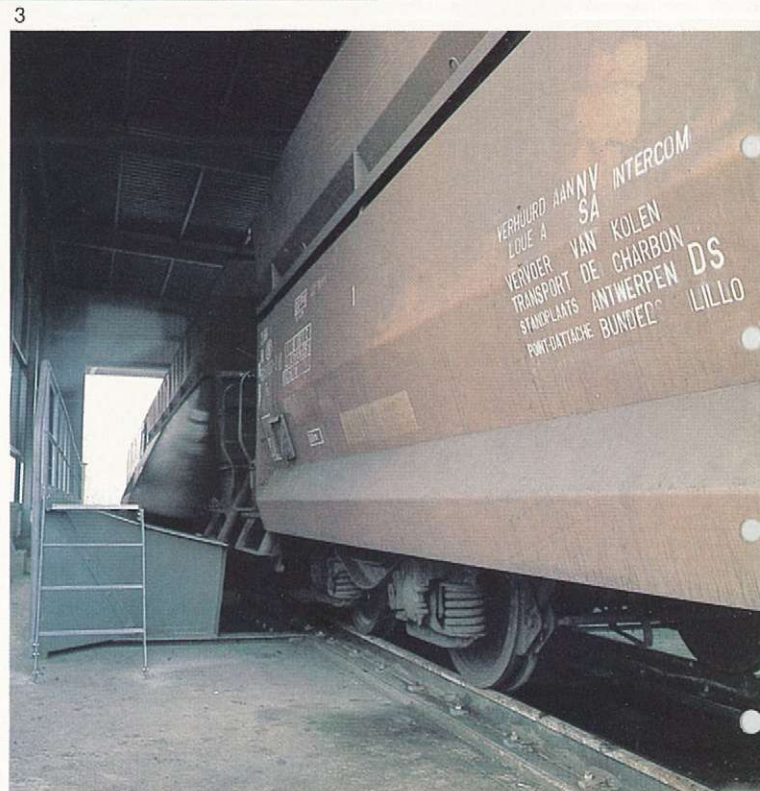
In een klassieke elektriciteitscentrale zoals Ruien wordt elektriciteit opgewekt vertrekkende van een brandstof (steenkool* of

fuel). Via een verbrandingsoven wordt in een stoomketel stoom gemaakt die een turbine aandrijft. De turbine drijft op haar beurt een alternator aan. De in de alternator opgewekte elektriciteit wordt in een transformator op netspanning gebracht en verdeeld. Ook in een nucleaire centrale is het "productieprocédé" identiek. Enkel de klassieke brandstof wordt vervangen door een nucleaire splijstof.

De Intercomcentrale van Ruien is progressief uitgebouwd. De eerste twee productiegroepen met een vermogen van 60 megawatt zijn gebouwd in de jaren 1957/58. (Voor de duidelijkheid: één groep bestaat uit een verbrandingsoven, een stoomgenerator, een turbine, een alternator en een transformator). In 1964 werden twee groepen van 130 megawatt bijgebouwd en nog eens een decennium later de

twee groepen van 300 megawatt. Oorspronkelijk was de centrale integraal voor kolen gepland. De groepen I en II hadden steeds op kolen gewerkt. Groep IV, gestart voor groep III, heeft nog anderhalf jaar kolen geslikt; maar groep III met een ganse infrastructuur voor kolen is zonder ooit op kolen te hebben gewerkt rechstreeks overgeschakeld op fuel. Dat keerpunt kolen/fuel situeert zich in 1968. In 1970

draaiden de vier groepen op fuel. De enige reden voor deze omschakeling was de kostprijs. Kolen werden te duur, petroleumprodukten waren de toekomst. De groepen V en VI werden zodoende onomkeerbaar op fuel ingesteld.

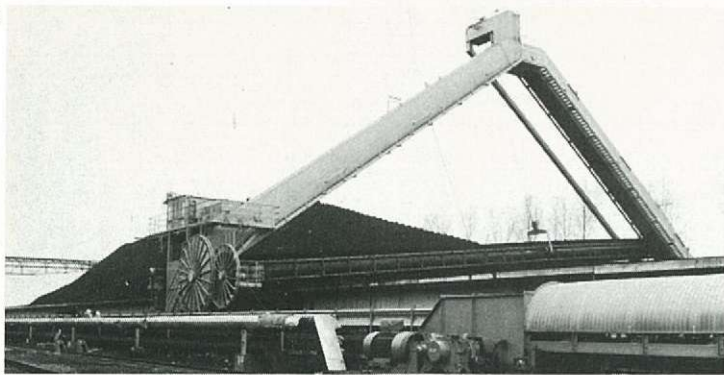


1. Dagelijks twee treinen van 22 Fals-wagens

2&3. Lossen in een minimum van tijd boven de loskuil.

4. Intercom-Ruien, overgeschakeld op steenkool.

5. Modern uitgerust kolenpark.



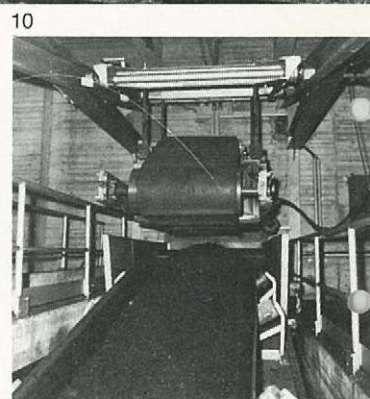
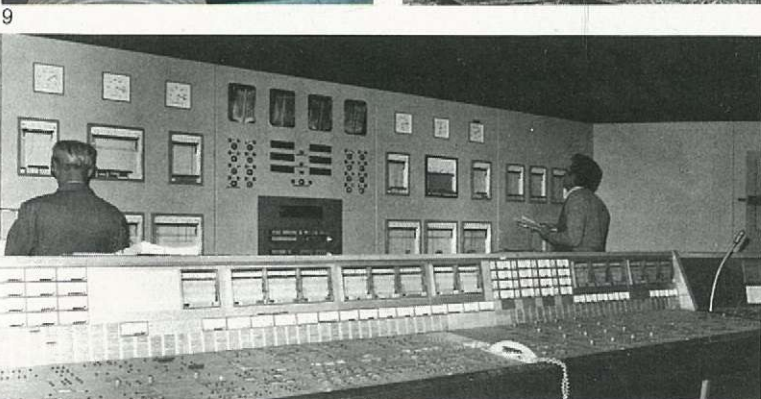
6. Uit de loskuil... naar het kolenpark.

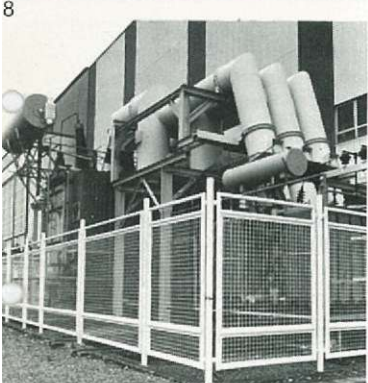
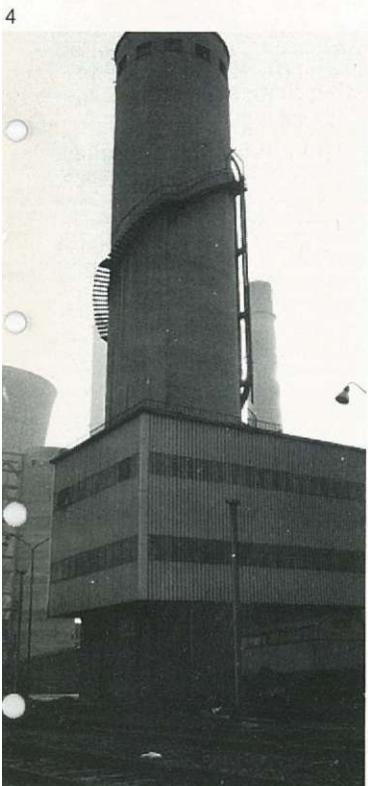
7. "Stacker" voor kolenopslag.

8. Transformator.

9. Indrukwekkende controlekamer.

10. Magnetisch verwijderen van metaaldeeltjes uit de kolen.





Deze overgang van kolen op fuel was nogal radikaal te Ruien. Alles wat met kolen te maken had werd afgebouwd of verkocht: maalmolens, transportbanden enzovoort. De kolen kwamen nooit meer terug, het kolenpark moest plaats ruimen voor de nieuwe fueltanks. Nu, bij de terugkeer naar de steenkool, gevolg van de opnieuw gewijzigde prijsverhouding kolen/fuel, is men al enigszins wijzer en voorzichtiger geworden. Men zal er voor zorgen dat in een paar uur tijd van de ene naar de andere brandstof kan overgeschakeld worden. Groep I is reeds derwijze aangepast.

Dit teruggrijpen naar de steenkool is geen individuele beslissing van Intercom Ruien. Deze komt van hogerhand in overleg met de "Pool der Calorieën" die instaat voor de aankoop van de brandstof voor alle Belgische elektriciteitscentrales. Het is dus een nationale politiek.

In Ruien was men genoodzaakt opnieuw de nodige installaties te laten bouwen om efficiënt de steenkoolaanvoer te kunnen verwerken: een moderne loskuil, transportbanden, kolenpark, maalmolens. Deze nieuwe uitrusting is bijna identiek als de vorige, maar ze is groter en bestemd voor het ontvangen van Fals*-wagens met grote capaciteit (* nieuwe nummering). Daar alles per spoor wordt aangevoerd zijn vooral de loskuil en het kolenpark met een opslagcapaciteit van 50.000 ton heel belangrijk.

Per dag worden twee treinen van 22 Fals-wagens gelost. Met de ene reeds omgeschakelde groep van 60 megawatt komt men a rato van 20 ton kolen per uur, draaiend op maximale belasting over 24 uur, tot een verbruik van 500 ton per dag. Dat is het actuele maximumverbruik. Van de 2400 ton die dagelijks aangevoerd worden is er dus een overschot van 1900 ton. De bedoeling is een maximum voorraad aan te leggen rekening houdend met de gunstige kolenprijzen. Het is een zekere speculatie.

De moderne loskuil, op maat gemaakt door de Belgische specialist "S.A. Manutention Bodart" laat toe een trein te lossen in amper één uur. In het vooruitzicht

van een intensievere aanvoer is dat natuurlijk geen overbodige luxe. In juni 1981 verwacht men een derde dagelijkse trein en in november een vierde. De elektrische weegbrug, die de wagens individueel weegt rijdend tegen een snelheid van 5 à 7 km per uur, zorgt eveneens voor een aanzienlijke tijdswinst.

In Ruien is men uitermate tevreden over de samenwerking met het spoor. Er zijn quasi geen onopgeloste technische moeilijkheden geweest. Enkel een paar kleine problemen qua timing en dienstregeling omdat de behandelingsdienst van de centrale in dagploeg werkt. Het spoor heeft zich hier aangepast aan de klant; de wagens worden enkel in "dagdienst" aangeboden.

Indien Intercom een tevreden klant is, dan is dat zeker voor een groot deel te danken aan het lokale spoorwegpersoneel. Uit een gesprek met de stationschef van Oudenaarde, leerden we dat er heel wat studie- en organisatie-werk bij te pas kwam vooraleer de eerste trein op 1 oktober 1980 de centrale kon binnenrijden.

Deze studie omvatte drie componenten:

- de ladingsproblemen in de havens van Antwerpen en Gent;
- de verkeerstechnische problemen op het vak Oudenaarde - Leupegem - Ruien. Ramingen werden opgemaakt gebaseerd op vroegere situaties om tot een "realistische" dienstregeling te komen. Ook dienden infrastructuraanpassingen te worden uitgevoerd;
- de lossingsproblemen, opgelost in onderling overleg met de centrale.

In het uitvoeringsconsigne voor het bedienen van bedrijven met een particuliere aansluiting staat gestipuleerd dat de wagens op het aansluitingspoor worden aangeboden zonder meer. De klant zelf zorgt voor de tractie binnen het bedrijf, tenzij hij deze bijkomende prestatie koopt bij de spoorweg.

Voor Ruien, net zoals voor alle andere Belgische centrales, werd een globaal akkoord afgesloten tussen de NMBS en de Pool der Calorieën, om ook de spoorwagens binnen de centrales door de NMBS te laten slepen. Dus een "deur-aan-deur"-dienst.

Tot besluit citeren we het onzer toekomstbeeld dat door een vertegenwoordiger van de centrale werd verwoord.

"Onze toekomst hangt af van de ganse internationale brandstofproblematiek. Momenteel kosten de kolen ongeveer de helft minder, geleverd aan de centrale, dan de fuel. Hoe lang zal het nog duren, welke kant gaat het uit? Ik denk dat de vette fueljaren zoals we die gekend hebben nooit meer zullen terugkeren. Daarom passen we ons aan aan de evolutie van de dag. Dat is trouwens een zwaar probleem voor de elektriciteitscentrales, te weten aan welke kant zij moeten investeren.

Ook voor Ruien betekent dit heel wat, met dan de vraag erbij: gaat het blijven duren? De prijzen van de kolen beginnen nu ook al te stijgen. Maar in welke verhouding zullen ze stijgen ten opzichte van een eventuele daling van de fuelprijzen? Tot voor de oorlog Irantrak was er een dalende tendens op de fuelmarkt. Nu is het weer omgekeerd. Het gaat te vlug!"

* De steenkool wordt eerst tot stof gemalen in een maalmolen. Het koolstof wordt daarna samen met warme lucht in de oven gespoten. Zodoende bekomt men een meer efficiënte verbranding.

Sinds de fusie van de gemeenten is Ruien deelgemeente van Kluisbergen. In de volksmond blijft het echter nog steeds "de centrale van Ruien". Ons artikel werd in dezelfde geest gesteld.