

# ELECTRISCHE CENTRALES



## SCHELLE: Steenkool per vrachtwagen, schip en trein



1



2



3

De EBES-centrale van Schelle, gesitueerd aan de samenvloeiing van Rupel en Schelde, bevat tussen de industriezones van Antwerpen en Brussel is samen met de centrale van Mol (zie ons nummer 2/81) zonder meer de belangrijkste steenkoolcentrale van het land. Door de gunstige verkeerseconomische ligging is ze qua steenkoolbevoorrading een buitenbeentje; de drie traditionele vervoersmiddelen, vrachtwagen, schip en trein, zorgen gezamenlijk voor de nodige aanvoer, en dat is toch wel opmerkelijk.

De nabijheid van de Antwerpse haven beïnvloedt de aanwending van ingevoerde steenkool, ongeveer 3/4 van het totale verbruik. Het overige vierde komt uit eigen bodem.

En dat er steenkool wordt geslikt is een feit; eventjes 764.000 ton in 1978, wat een absolute piek was in Schelle en in België. Vorig jaar werd er 752.000 ton verbruikt.

Dergelijke kolenhonger veronderstelt een massale en onafgebroken aanvoer. Ongeveer 35% van het totale steenkoolpakket komt per lichter of duwbak via de Schelde. Er is een loskade met aangepaste losinstallatie en transportbandstelsel.

De helft wordt aangevoerd per trein via een industriële spoorlijn die van het station Niel tot in de centrale loopt. Dagelijks - behalve tijdens de weekends - worden er twee treinen van 1.000 ton aangeboden op het aansluitingsspoor. De zelflossende spoorwagens storten hun vracht uit in de loskuil. Zowel de lichters, de duwbakken als de spoorwagens worden te Antwerpen bij SGM geladen. Bij het lossen van trein of schip in de centrale zelf, zijn er twee mogelijkheden: via het transportbandstelsel naar het opslagareaal of rechtstreeks naar de kolenbunkers (totale capaciteit van het opslagareaal: 240.000 ton).

De per vrachtwagen aangevoerde steenkool uit de mijn van Zolder ( $\pm 15\%$ ) geschiedt door dezelfde transportonderneming die de EBES-centrale te Mol bevoorraadt. De vrachtwagens kippen rechtstreeks op het kolenpark. Om deze enorme steenkoolberg te "consumeren" beschikt Schelle over een efficiënt machinepark.

De centrale is eigenlijk in drie opeenvolgende stadia tot stand gekomen. Een eerste stadium was de bouw van de zogenoemde Centrale 1 van 160 MW aangevat in 1928. Deze draaide tot 1957 op steenkool en werd vanaf 1957 geleidelijk geschikt gemaakt voor het verbruik van zware stookolie. De centrale werd een laatste maal opgestart in 1975 en het jaar daarop gedeeltelijk afgebouwd en gedeeltelijk in bewaring gesteld.

De tweede fase was de oprichting van Centrale 2, waarvoor de economische heropleving na de tweede wereldoorlog verantwoordelijk was. In een nieuwe machinezaal installeerde men in 1950 twee eenheden van 50 MW die tot het einde der vijftiger jaren omzeggens uitsluitend op steenkool draaiden. Maar de steenkool werd, geleidelijk aan duurder in aankoop dan stookolie zodat het aandeel ervan in de electriciteitsproductie stelselmatig daalde. Daaruit ontstond een technische moeilijke periode met een bijna heroïsche strijd tegen de ketelproblemen, het verstoken van goedkopere maar minderwaardige Schieferkolen van de mijnterrils en de aanwending van superzware stookolie. Wanneer dan later besloten werd die ketels voor volledige oliestook aan te passen waren de ombouwwerken in 1973 amper klaar of de oliecrisis stond voor de deur. Nog hetzelfde jaar dan maar opnieuw terug naar de kolenstook. Centrale 2 draait nu nog steeds op steenkool.

Het derde ontwikkelingsstadium is de ingebruikneming van Centrale 3 met twee eenheden van 125 MW die zowel afzonderlijk als gelijktijdig met kolen, gas en stookolie kunnen produceren. Beide groepen draaien nagenoeg gans het jaar op hun maximum capaciteit en streven voorlopig naar 100% kolenstook.

De electriciteitproducerende sector past zich dus duidelijk dynamisch aan aan de eigentijdse noden en omstandigheden zowel qua machinepark als qua brandstofbevoorrading. Voor de centrale van Schelle werken vrachtwagen, schip en trein onvoorwaardelijk samen. Dat mag wel eens onderstreept worden.