

*Zicht op het huidige kolenpark. In het eindstadium zal het naar rechts worden uitgebreid met een tweede transportband met scheprad-starter. De capaciteit zal dan 600.000 ton bereiken.*

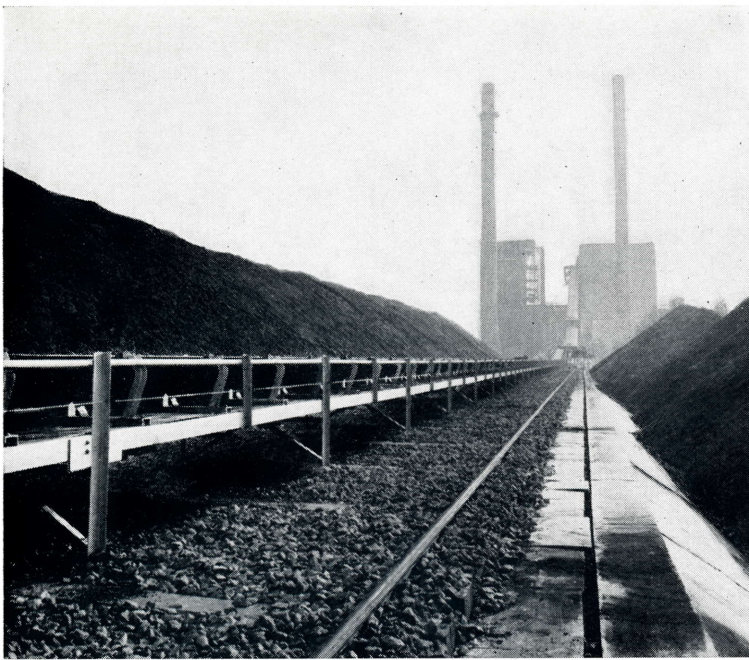
## De automatisering van de kolenbevoorrading der electriciteitscentrale "EBES RODENHUIZE"

Op de rechteroever van het zeekanaal Gent-Terneuzen, in de nieuwe nijverheidszone, is reeds een gedeelte klaar gekomen van wat eerlang een der grootste electriciteitscentrales van ons land zal worden, nl. „EBES Rodenhuize“.

Het vermogen van deze centrale zal bij het eindstadium 1000 MW bedragen. Een eerste monoblok van 125 MW is reeds in dienst en een tweede met hetzelfde vermogen nadert zijn voltooiing.

De kolenbevoorrading van deze centrale werd hoofdzakelijk op de spoorweg afgestemd en dit om louter economische redenen.

Er werd inderdaad uitgemaakt dat, alle investerings-, onderhouds- en arbeidskosten in aanmerking genomen, het vervoer per spoor het meest voordelige is ter zake, ten overstaan van de regelmaat en de zekerheid die het biedt.



1

E.B.E.S. besloot dan haar bevoorrading te laten verzekeren met de Intercomwagens waarover wij het uitvoerig hadden in ons vorig nummer blz. 16 en 17. Door het gebruik van ditaangepast materieel kan zelfs de aanvoer van verscheidene duizenden ton per dag praktisch zonder hand-enarbeid worden verzezenlijkt.

De losinstallatie die in Rodenhuize werd gebouwd kan in een uur tijds een wagenstel van 1000 ton kolen verwerken. De kolentreinen rijden zonder stilstand over de loskuil en er werd voorzien dat de locomotieven die de stellen slepen later automatisch bestuurd zullen worden vanuit een bedieningspost die zich in de nabijheid van de loskuil bevindt.

De dertig wormwielen onder in de loskuil sluiten aan op één enkele transportband van 1200 mm breed, die de afgeladen kolen met een maximum debiet van 1000 ton per uur zowel rechtstreeks naar de centrale als naar het kolenpark kan afvoeren. In het laatste geval gebeurt dit via een schepradstorter (foto nr 2). Hetzelfde scheprad dat langs de kolenvoorraad over een 350 m lang spoor evolueert, kan de opgeslagen kolen terug opnemen en op de transportband, die naar de centrale loopt, brengen.

De opslagcapaciteit van het kolenpark, bruikbaar zonder bulldozer bereikt nu reeds 110.000 ton. In het eindstadium zal deze capaciteit zo maar eventjes 600.000 ton bedragen.

Dit cijfer illustreert duidelijk welke massale hoeveelheden hier regelmatig zullen verbruikt en aangevoerd worden.

De spoorweg gaat er prat op een zeer belangrijke schakel te zijn in dergelijk groots opgevat plan.



2

1. Zicht van uit het kolenpark op de twee bestaande monobloks van 125 MW. Deze rechts werd reeds in gebruik genomen, deze links komt weldra klaar.

2. De scheprad-storter, die over de transportband op een 350 m lang spoor evolueert. De totale lengte van de op elkaar aansluitende transportbanden bedraagt 830 m.

3. Zo rijden de kolentreinen over de loskuil van Rodenhuize. De lading is uit de wagen in de kuil gevallen en de zijwand staat nog geopend. Een ogenblik later zal het „krokodil“-dispositief tussen de sporen het hefboommechanisme van de wagen terug in werking stellen en de zijwanden automatisch sluiten.



3