

als steenbergen verhuizen

Door de verhoging van de petroleumprijzen, zijn heel wat elektrische centrales in de industrielanden van gasolie op andere energiebronnen overgeschakeld, in de eerste plaats op steenkool. Kort geleden besloot de «Caloriepool», een te Brussel gevestigde instelling die de bevoorrading van de «centrales» regelt, de energieproducenten een nieuwe brandstof te leveren, afkomstig van de oude niet verbrande Waalse steenbergen die er vandaag verlaten bijliggen. Dat initiatief kreeg de steun van de Waalse Gewestexecutieve. Als eerste werd de steenberg van de oude koolmijn Boubier te Châtelet geëxploiteerd om de centrale van Péronnes-lez-Binche van de nieuwe brandstof te voorzien. Daarna was het de beurt aan een steenberg van de voormalige kolenmijnen Houillères Unies te Gilly-Vallées, voor de centrale van Baudour. Nu is men aan de slag gegaan te Warquignies-Saint-Ghislain (in de Borinage), van waaruit gesloten treinen met teruggewonnen mijnafval naar Ruien worden vervoerd. Steenbergen komen in trek... In maart werden vanuit de Borinage twee tot drie gesloten treinen ingelegd; in april was dat aantal al opgelopen tot een trein van 22 FADS-wagens (zijlossers) per werkdag. Op die drie plaatsen werd gebruik gemaakt van de oude sporen langs de steenbergen van de kolenmijnen waarvan er sommige, door een beslissing van de EGKS, al langer dan twintig jaar dicht zijn. De steenbergen, overblijfselen van een vergeten welvaart, zijn net als zuivere steenkool of kernenergie een belangrijke energiebron. Zo'n steenberg kan echter maar worden geëxploiteerd als uit het mijnafval voldoende stoffen kunnen worden teruggewonnen

die de centrales als brandstof kunnen gebruiken. Verder moet de steenberg, althans in een eerste stadium, via de spoorweg te bereiken zijn. Als de steenhopen dicht bij de centrales liggen, zoals te Peronnes-lez-Binche, heeft het vervoer over de weg plaats.

Toegankelijk via het spoor

Eind 1982 sloot EDF (Electricité de France) met de Belgische overheid een overeenkomst voor de aankoop van het mijnafval van het bekende Bois-du-Casier te Mont-sur-Marchienne (Charleroi). Met vrachtauto's werd het afval over een afstand van ongeveer 3 km van de steenberg naar het station Marchienne-Zône vervoerd, waar het op FADS-wagens werd geladen. Het stadsbestuur van Charleroi deed dat verkeer echter voortijdig beëindigen, omdat de vrachtauto's de straten en hoofdwegen te zeer vervuilden. Die gesloten treinen reden over Jeumont naar de Franse centrale van Lourche. Naar het schijnt, zal EDF het daar echter niet bij laten.

Een blik in het verleden

Het materiaal uit de oude steenbergen wordt ter plaatse in geavanceerde installaties gesorteerd. Het teruggewinningspercentage varieert van berg tot berg volgens de kwaliteit van de grondstof en de opslagdatum. Daarvoor moeten we even in het verleden kijken. In de 18e en 19e eeuw en ook nog na de eerste wereldoorlog, werd de in wagentjes naar boven gehaalde steenkool op transportbanden met de hand gesorteerd door zogenaamde «mijnmeisjes» die krachtens een wet van 1884 geen ondergrondse arbeid meer mochten verrichten. Die meisjes namen van de band de stukken schiefer of stenen, die

vervolgens in wagentjes naar de afvalbergen werden gevoerd. Ook het kolengruis, waarvan de industrie uit de vorige eeuw het nut niet inzag, belandde op de hoop. Die «stenenraapsters» knepen al eens een oogje dicht, waardoor ook goede kolen onder het afval raakten. Dit kwam dan vooral ten goede van de «kolenleessters» die de steenbergen afzochten naar mooie brokken kool waarmee ze hun ransel vulden. Hun oogst brachten ze aan de man in de miserabele mijnwerkersbuurten. Het waren harde tijden!

De modernisering van de sorteer- en wasinstallaties

Na de eerste wereldoorlog werden de sorteerinstallaties geleidelijk uitgerust met deinmachines. Dat was al een grote stap vooruit, maar toch was het werk op verre na niet perfect. Omstreeks die tijd werd ook het kolengruis door middel van een bevochtigingsprocédé teruggewonnen. Na die bewerking verkreeg men kolenslik dat in open metalen wagens voornamelijk naar de cementfabrieken werd vervoerd. Pas in het begin van de jaren 50 werd bij het sorteren gebruik gemaakt van zware vloeistoffen om de grondstof te scheiden. De mijnprodukten werden in grote kuipen met een scheidingsvloeistof gestort. De steenkool met een kleiner soortelijk gewicht dan de vloeistof bleef bovendrijven, terwijl het zwaardere materiaal op de bodem bezonk en achteraf naar de steenbergen werd afgevoerd. Die techniek werd in de Kempen toegepast en om die reden komt het mijnafval uit die streek niet voor terugwinning in aanmerking.

Warquignies

We zijn een kijkje gaan nemen te Warquignies waar de firma Ryan-Europe in maart 1983 startte met de exploitatie van de steenberg



Een FADS-wagentrein met teruggewonnen mijnafval verlaat het werkterrein van Warquignies

van putten 7 en 8 van de oude steenkoolmijnen van Hornu-Wasmès. De komende zes of zeven jaar moet daaruit zowat 900 000 ton koolgruis worden teruggewonnen. Het materiaal van de oude steenberg wordt gesorteerd : de bruikbare steenkool wordt op enkele honderden meter van de eensporige lijn Bergen – Paturages – Saint-Ghislain (1) opgehoopt. De kolen worden over een transportband naar een metalen constructie gevoerd, waar ze door een laadtrecther terechtkomen in de FADS-wagens die aan weerszijden kunnen worden gelost. Het koolgruis wordt elektronisch gewogen. In elke wagen wordt in 10 à 12 minuten 54,5 ton gruis gestort. Het laden van de 22 wagens en het rangeren van de trein neemt iets meer dan drie uur in beslag.

(1) Die lijn werd in 1941 op enkelspoor gebracht. De wagens worden binnengereden op het kopspoor van het vroegere vormingsstation van Warquignies. Dat spoor loopt langs de lijn Bergen – Saint-Ghislain en boven beide is de metalen laadinrichting geïnstalleerd.

De toekomst van de steenberg

De energieminister van het Waalse Gewest heeft de steenberg in de Borinage en ook in de streek van Charleroi en Luik systematisch laten onderzoeken.

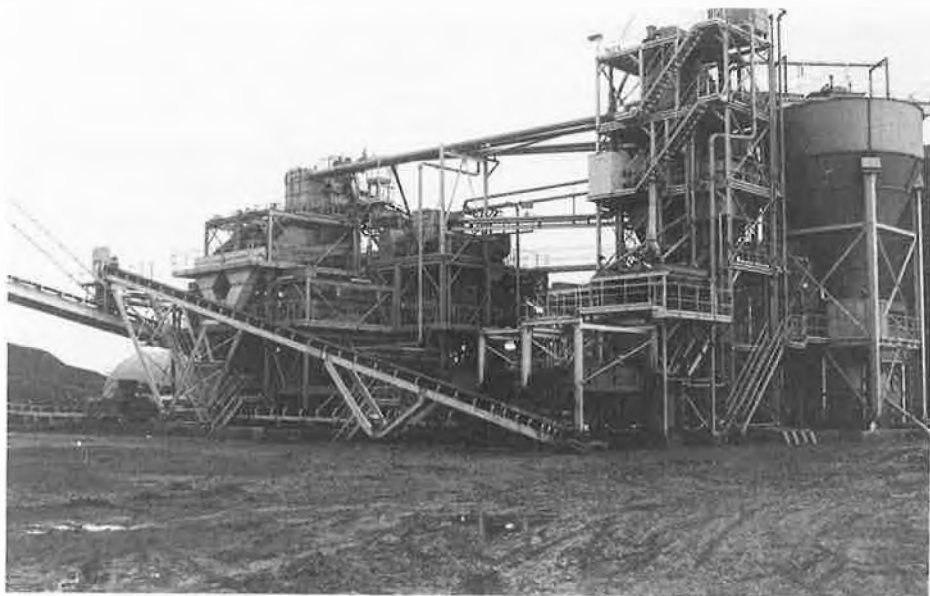
Alleen al in de Borinage, waar de spoorinfrastructuur het beste bewaard bleef, zijn er negen steenberg die goed zijn voor 17 miljoen ton mijnafval. Voor één keer ziet de toekomst er rooskleurig uit!

De « Caloriepool » van Brussel zorgt voor de bevoorrading van alle Belgische elektriciteitscentrales, zo mogelijk via het spoor. Ook bij het

vervoer van het teruggewonnen koolgruis wordt die traditie in ere gehouden : de centrales worden snel, milieuvriendelijk en op een geprogrammeerde wijze bevoorrad... waarschijnlijk nog tot na het jaar 2000.

Georges Finet

Transportband die de terugwinningsinstallatie verbindt met de brug waar de wagens geladen worden



Een gezicht op de terugwinningsinstallatie