



AUVELAIS: 800 TON PER DAG

De centrale van Auvelais, die behoort tot de UNERG-groep, is één van de twee centrales die bevoorrad worden met steenkool door AKB.

De geschiedenis van de centrale gaat terug tot begin van deze eeuw. Zij is ontstaan uit de elektriciteitscentrale van de steenkoolmijn te Velaine-sur-Sambre, die in 1907 een turbo-alternator installeerde als eerste in het land. De centrale die men vandaag de dag ziet langsheen de Samber, op het grondgebied van de gefusioneerde gemeente Sambreville, is gebouwd in 1914 toen de exploitatiemaatschappij besloot op eigen houtje elektriciteit te produceren en de mijn verliet.

Nu zijn er drie produktiegroepen: twee van 25 MegaWatt, gebouwd in 1939 en 1948, die voor noodgevallen in reserve gehouden worden en dus niet meer draaien, en een groep van 62 MW die nog

steeds kan beschouwd worden als één der beste en één der meest rendabele van België, niet-tegenstaande hij reeds 23 jaar draait.

Aanvankelijk draaiden alle groepen op steenkool. In 1972/73 schakelden ze over op gas, en in 1974 had men opnieuw het klassieke scenario: gevolg de energieperikelen terug naar de steenkool. Deze terugkeer was heel eenvoudig doordat de stoomketels polyvalent zijn. In minder dan een halve dag kan men op een andere brandstof draaien.

Wat nu de steenkool zelf betreft. De centrale heeft vorig jaar 168.000 ton verbruikt in 47 weken - de overige 5 weken zijn gespendeerd aan het onderhoud - wat 600 ton per dag betekent. Gedurende de weekends werkt de centrale "op stock"; het opslagareaal kan ongeveer 50.000 ton opnemen. In het kader van het lopende programma is er een aanvoer van 800 ton per dag, wat voldoende is om het weekend te overbruggen.

De AKB, gelost sinds november vorig jaar op de terminal te Châtelain (de goederenkeer te Auvelais was pas midden februari klaar), worden door een wegvervoerder per vrachtwagen ter bestemming gebracht. Hij kipt de steenkolen in een tremel, van daaruit gaan ze via een transportband naar de maalmolens om tenslotte in de ovens te belanden.

Theoretisch heeft het dagelijks verbruik zijn maximum bereikt daar de 62 MW-groep permanent op maximaal vermogen draait. Indien men de centrale evenwel



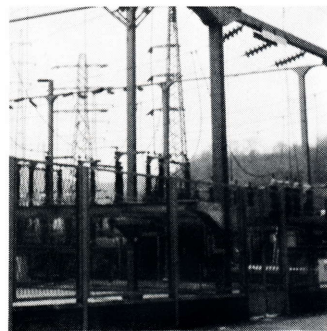
De vrachtwagen van de firma Mathieux stort zijn lading in de tre-

mel te Auvelais.

zou vragen de produktie te verhogen dan stelt dat geen enkel probleem: de goed onderhouden groepen van 25 MW worden opgestart en de kolenaanvoer kan elk ogenblik opgevoerd worden dank zij het soepele AKB-systeem.

Vermelden we nog dat slechts 4 personen de centrale draaiende kunnen houden, 4 personen per

tijdspanne van 8 uren. In feite, rekening houdend met het directiepersoneel, het onderhoudspersoneel, de werklieden en de laboranten bedraagt het effectief van de centrale 99 eenheden.



MOL: STEENKOOLCENTRALE IN DE KEMPEN



Als je "Mol" opgeeft als denkelement dan zal je bijna onveranderd als antwoord te horen krijgen: kerncentrale, atoomcentrale, atoomcentrum of iets dergelijks. Wat echter minder gekend is, is dat er in de schaduw van de grote atoombroer ook een traditionele elektriciteitscentrale werkt en leeft.

zie vervolg bladzijde 15

De steenkool wordt in de centrale te Mol per AKB geleverd door de camions van de firma Bielen.



Aansluitend heeft de NMBS op zondag 18 januari II. een open-deuractie georganiseerd waaraan ook de steden Antwerpen, Lier, Aarschot en Leuven hebben meegewerkt. Reizigers konden op de nieuw geëlectriceerde lijn een speciaal gratis reisbiljet bekomen dat bovendien gratis toegang verschafte tot tal van musea in voornoemde steden, en ook een aanzienlijke korting toe-kende bij een bezoek aan de Zoo en de Zimmertoren.

De toeloop mocht gerust overrompelend genoemd worden. Meer dan 50.000 reizigers - dat beduidt 100.000 enkele treinreizen - hebben gebruik gemaakt van het NMBS-aanbod, zodat de 18 treinen in elke richting die 's zondags de dienst verzekerden ontoereikend waren, hoewel hun capaciteit vervierdubbeld werd. Al na het vertrek van de trein van 9.19 u uit Leuven dienden extra-treinen ingelegd om de massa op te vangen.

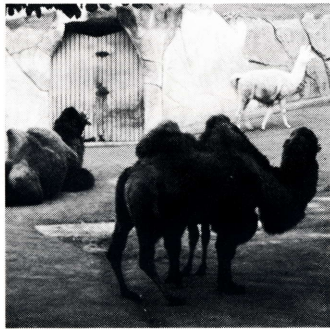
Gedurende de hele dag reden 45 extra-treinen en nog moesten vele reizigers genoegen nemen met een staanplaats. Toch bleken allen opgetogen over het gebaar van de NMBS, zodat het ongetwijfeld een uitstekende promotie is geweest.

De vier steden waren even enthousiast over de resultaten. De Zoo die dezelfde ingangsprijzen toestond als voor de formule "Een mooie dag te..." telde ongeveer 3.000 bezoekers meer dan het 100-tal van een gewone winterzondag. De Zimmertoren reikte bijna 1.000 ingangskaarten uit,

normaal is dat in deze periode een tiental en het museum voor Heemkunde en Folklore te Aarschot kreeg 400 bezoekers. In Leuven tenslotte waar o.a. het stadhuis gratis toegankelijk was, was de opkomst zo massaal dat de 4000 folders die beschikbaar waren op minder dan geen tijd waren rondgedeeld.

Het intense treinverkeer had ook een gunstige weerslag op de horecasector. De verkoop in de stationsbuffetten van Antwerpen Centraal bijvoorbeeld lag 80% tot 90% hoger dan normaal en sommige gelegenheden in de omgeving moesten hun deuren voortijdig sluiten bij gebrek aan eten en drank. Dat was ook zo in Leuven. Aarschot en Lier noteerden eveneens een flinke verbruikstijging.

De conclusie: de opendeuractie was een voltreffer van formaat!



Nieuwe seinpost in Heist-op-den-Berg

Nieuw tractie-onderstation in Heist-op-den-Berg



MOL: STEENKOO- CENTRALE IN DE KEMPEN

voortzetting van blz. 8



Reeds sinds november vorig jaar spoort er dagelijks een AKB-trein vanuit Antwerpen naar het station Mol, behalve op zaterdag en zondag. De 1000 ton steenkool in 40 bakken van elk 25 ton - worden door een wegvervoerder naar het kolenpark van de centrale gebracht. De kolen voor het dagelijks verbruik worden op een transportband gestort via een lostrechter, en rechtstreeks naar de kolenbunkers getransporteerd. Men moet slechts opslaan voor de tijdstippen dat er geen aanvoer is, bijvoorbeeld voor de weekends. Het beheer van het kolenpark wordt hierdoor veel overzichtelijker. De opslagcapaciteit bedraagt 100.000 ton waarvan één vierde als roterende werkstock is te beschouwen. De overige 75.000 ton zijn van strategisch belang.

Om de vervuiling van de openbare weg tegen te gaan is er een automatische wasinstallatie gebouwd. Na lossing rijden de vrachtwagens erdoor tegen lage snelheid en worden met krachtige waterstralen afgespoten vooraleer ze een nieuwe lading ophalen.

Een elektrische centrale, die zowel letterlijk als figuurlijk nogal geïsoleerd staat in haar omgeving, is geen arbeidsintensief bedrijf. Toch schommelt het personeelseffectief te Mol rond de 210 werknemers, voornamelijk gerecruteerd in eigen streek.

Met haar actuele uitrusting rangschikt de EBES-centrale zich evenwel nog steeds gunstig in het Belgische machinepark van vandaag.

De EBES-centrale van Mol produceert reeds meer dan een halve eeuw electriciteit. Om de centrale te kunnen bouwen werden de gronden door de "Société d'Electricité de la Campine" in 1926 aangekocht van niemand minder dan Koning Albert. In 1956 werd de "Société" samen met verscheidene andere electriciteitsvennootschappen verenigd onder de gemeenschappelijke noemer EBES.

Mol, gelegen in de onmiddellijke nabijheid van de Limburgse mijnstreek, is traditioneel een steenkoolcentrale. De twee eenheden van 130 MegaWatt verbruiken nagenoeg voor 100% steenkool als brandstof, waardoor de jaarlijkse consumptie op ongeveer 750 à 800.000 ton wordt geraamd. Ze zijn beide polyvalent uitgerust, wat betekent dat ze, indien noodzakelijk, met verschillende brandstoffen kunnen worden gestookt. Er is ook nog een gasturbine van 30 MegaWatt die gevoed wordt met extra-zware fuel.

De grote steenkoolhonger van de 130 MW-eenheden vereist een regelmatig en onafgebroken aanvoer. Op dat gebied is Mol een buitenbeentje. Alle steenkool wordt per vrachtwagen aangevoerd: 150 à 200 camions per dag. Aangezien onze nationale steenkoolproductie geen gelijke tred houdt met de behoeften, diende men ook een aanvoer uit Antwerpen te organiseren van ingevoerde steenkool. Een gemengd transport trein-vrachtwagen met AKB bleek daarvoor de meest rationele oplossing te zijn. Voor de centrale, die niet op het spoorwegnet is aangesloten, bleef alles zodoende onveranderd.