

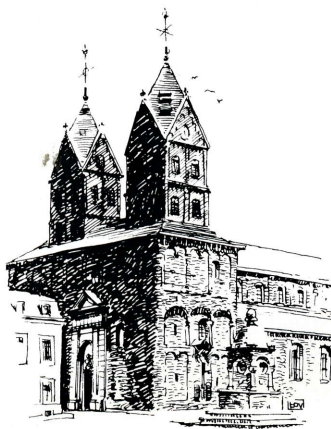


LUIK: een onbekende stad?

Ontdek dan Hors-Château-Féronstrée... een niet-alledaagse km².

Nauwelijks een jaar geleden werd met veel luister het duizendjarig bestaan van het Prinsbisdom Luik gevierd. Uitweiden over het historisch verleden van de **Vurige Stede** is dan ook niet meer nodig. De beste waarborg voor de toekomst is ongetwijfeld ons rijke verleden. In Luik, bakermat van de **Maaslandse kunst**, genieten het mooie en het degelijke werk nog altijd waardering. Het voormalige **Athene van het Noorden** gaat zeer prat op zijn instellingen voor hoger onderwijs, zijn kerken, zijn artistieke en archeologische verzamelingen. "Ons brood is beter dan brood" zegden de Luikenaren uit de 14e eeuw, en ook nu nog is de stad vermaard om haar levenskunst. "**Luik, waar u hartelijk wordt ontvangen**" is niet zomaar een slogan; de hele sfeer van de stad is in die woorden vervat. Eenieder vindt ergens wel iets naar zijn gading. De culinaire reisweg gaat van de gerechten bereid op grootmoeders wijze tot de nieuwe keuken. Wie dorstig is kan terecht in de traditionele herbergen of op een terrasje die leven brengen in de wirwar van wandelstraatjes. Lucht, land, water zijn mogelijke aantrekkingspolen voor een bezoek aan Luik. Na de geleide tocht met de bus en de rondvlucht met de "piper" is een boottocht op de Maas een aangename verfrissing.

Een must in het gamma van toeristische bezienswaardigheden, is ongetwijfeld de **museumroute** die de oude stadskern doorkruist. Ze begint bij het Bisschoppelijk Paleis en eindigt bij de doopvont in de St. Bartholomeuskerk (één van de 7 wonderen van België). In tegenstelling tot de 2 binnenhoven van het Paleis, die nog altijd de atmosfeer van het oude



Luik ademen, is het Marktplaats één van de levendigste plaatsen. In het midden ervan prijkt de hoogste fontein van de stad: **Le Perron**. Ze is het symbool van het oude Luikse nationaliteitsgevoel. Rechts ziet men het Stadhuis (1714-1718) dat opvalt door zijn soberheid waarvan de strengheid wordt verzacht door de veelkleurige versiering van het fronton.

Op de fontein van de Overlevring zijn in 3 bas-reliëfs enkele folkloristische taferelen aangebracht.

Na Neuvise en de imponerende rue du Carré, die nog Middeleeuwse kenmerken vertoont, komt men bij de Vleeshal en het administratief centrum. Vier eeuwen scheiden deze twee gebouwen waartussen 's zondags van 8 tot 13 uur een bonte mensenmassa de markt van "La Batte" bezoekt. De drukte, volgens Michélet, is kenmerkend voor de geschiedenis en de sfeer van Luik. "**Verveling is uitgesloten** in een dergelijke stad!" heeft hij geschreven. L'Ilot Saint Georges, is van zeer recente datum maar kreeg een heel mooi leien dakwerk. De gebouwen bevinden zich op een punt dat verschillende sectoren van de stad verbindt en past uitstekend in de traditionele as Perron-Féronstrée.

In Hors-Château treft men naast statige herenhuizen een groot aantal eeuwenoude steegjes aan. Rechts, een prentkaart van Luik: de "Montagne de Bueren", een trap van 373 treden die naar de Citadel leidt. Aan de voet van die stenen trap, tegen de helling op, kronkelt de steeg van de Ursulinen waarin zich het Museum voor Architectuur (oud Begijnhof van de H.-Geest) en de Studio

Eugène Ysaye bevinden. In deze laatste werd de werkkamer van deze vioolvirtuoos ingericht. Na de fontein van Johannes de Doper en de St.-Antoniuskerk komt men op de "**Cour des Mineurs**", de oude kloostergebouwen van de minderbroeders. Het complex werd verbouwd tot het Museum van het Waalse leven, waarin de folklore, de kunst en de ambachten, de geschiedenis, de taal, kortom de hele Waalse cultuur vertegenwoordigd is (350.000 voorwerpen en documenten). Van half december tot Pasen loopt haar marionettentheater dat de helden van de Karolingische heldendichten doet herleven.

Het eindpunt van onze wandeling wordt gevormd door de pittoreske rue des Mineurs waar ambachtslieden en antiquairs gevestigd zijn. In de **museumwijk** met haar prettige sfeer en haar kostbare verzamelingen, heeft de wandelaar een ruime keuze. Voor hen die Luik gaan ontdekken, maar één goede raad: **neem je tijd en maak plezier.**

*Michel FORET
Schepen van Handel,
Middenstand en
Toerisme
van de stad LUIK.*

De trein is het station Roux voorbijgereden: we naderen Charleroi. Aan de linkerkant zien we ineens een parallellepipedum met aan weerskanten een hyperbolische toren en diverse uitrustingen. Het is de Société Productrice d'Electricité d'Amercœur (SPEA), die op het einde van de jaren '60 gebouwd werd op de plaats waar zich vroeger de steenkoolmijn van Amerscœur bevond.

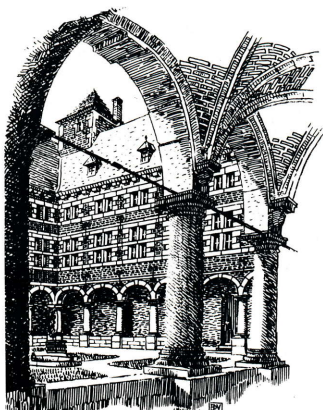
In dat met blauw staal getooid complex draaien twee groepen van 135 megawatt. De oudste leverde zijn eerste kilowatt op het einde van 1967, en de tweede werd ongeveer een jaar later in dienst genomen. Er was voor de twee eenheden van de centrale een uitbreiding met twee groepen van 300 megawatt in het vooruitzicht gesteld, maar door de petroleumcrisis en de keuze van kernenergie is daarvan niets in huis gekomen.

In het begin hadden de Union des centrales électriques Linalux-Hainaut en de maatschappij Es-malux de handen ineengeslagen om in de vorm van een coöperatieve vennootschap SPEA op te richten. Na de grote hergroepering van de elektriciteitsbedrijven is SPEA als gelijkwaardig lid in de groep UNERG opgenomen.

De twee stookketels zijn van recente bouw en voor heel wat verschillende soorten van brandstof geschikt. De oudste kan volledig werken op steenkool, op extra-zware stookolie of op aardgas, en voor 50% op cokesgas of op een mengsel van deze brandstoffen; vanaf het begin werd er steenkool in gestookt. De tweede kan werken op extra-zware stookolie of op 50% stookolie en 50% aardgas, of ook op 70% stookolie en 30% cokesgas; in de verbrandingskamer kunnen ook hoogovengasbranders geplaatst worden; hier dus geen steenkool.

Vrij vlug werd voor de twee stookketels stookolie gebruikt. Het was de gouden tijd van de petroleum. Maar vanaf 1975 deed steenkool weer zijn intrede in de eerste eenheid; doordat de nodige uitrusting gebouwd was, leverde dat geen moeilijkheden op. In dat verband kunnen we erop wijzen dat Amerscœur de eerste Belgische elektriciteitscentrale was die weer steenkool ging gebruiken. In de tweede eenheid werd op een combinatie van stookolie en gas overgestapt. Er is nu sprake van, ze naar steenkool om te schakelen, maar er is nog geen enkele beslissing in die zin genomen. Het probleem is niet eenvoudig: aangezien de eenheid niet voor steenkool gebouwd is, zou ze moeten worden aangevuld met een gebouw voor klaarmaking van de steenkool en een stofzuiginrichting en zou de verbrandingskamer grondig moeten gewijzigd worden, waardoor de investering inzake rendabiliteit een kritisch punt zou bereiken.

Op dit ogenblik werkt de eerste eenheid volledig en ononderbro-



**INLICHTINGEN:
OFFICE DU TOURISME
92, FERONSTREE
4000 LUIK.
Tel. 041/32 24 56.**



AMERCOEUR:

OMSCHAKELING EN CONTINUÛWERK

ken op steenkool. De tweede eenheid werkt als de "Service mouvement d'énergie" dat nodig acht; deze dienst zorgt voor een optimaal gebruik van alle Belgische produktie-eenheden, volgens de verbruiksbehoeften.

In 1980 slikte de eerste eenheid 350.000 ton steenkool, gemiddeld 1.000 ton per dag. De hele centrale heeft 107.000 ton extra-zware stookolie of 400 ton per dag verbruikt. We moeten er wel rekening mee houden dat de tweede eenheid verleden jaar twee maanden heeft stilgelegen en dat ze in 1981 meer zal produceren. Bovendien hebben de stookketels ook 3.261.000 normale m³ (= m³ bij 15° C onder atmosferische druk) aardgas en 52.586.000 nm³ cokesgas verbruikt. Alles samen heeft de centrale op die manier 1,5 miljard bruto-kwh geproduceerd, waarvan de eerste eenheid ongeveer twee derde voor haar rekening genomen heeft.

Waar komt de steenkool voor Amercœur vandaan? Voor 80% komt die van overzee en 20% is

een Belgisch bijproduct van Roton, van de slakkenberg van l'Épine te Trazegnies, geëxploiteerd door Ryan Charbonnages du Centre. Van alle Belgische centrales kan die van Amercœur de vetste steenkool branden, maar aangezien overdrijven nooit gezond is, worden de buitenlandse vette kolen met Belgische magere kolen gemengd in tremels, die de steenkool naar de breekinstallaties voeren.

Tot nu toe werd de steenkool over de weg aangevoerd. Vrachtwagens kipten hun lading bij de voorraad, die loodrecht op het kanaal Brussel-Charleroi aangelegd was, nabij een tremel die het beginpunt vormde van een keten van transportbanden; de vrachtwagens kwamen uit Antwerpen, Zelzate of van de haven van Dampremy, niet ver van de centrale.

Als dit tijdschrift verschijnt, komen de eerste volledige treinstellen aan boven een heel nieuwe loskuil, die volgens hetzelfde model gebouwd is als die van de centrales van Péronnes en Awirs. Het is de Pool der Calorieën geweest die, in zijn grootscheeps brandstofbevoorradingsprogramma, besloten heeft om op het spoor over te stappen, terwijl

UNERG zich heeft voorgenomen zijn centrales met een kleine, maar flink renderende loskuil van het type Belotti uit te rusten.

Het studiebureau van de constructeur heeft de zaken intelligent bekeken: het huidige transportsysteem blijft, de voorraad groeit een weinig aan en de nieuwe transportketen, komend van de loskuil voor spoorwagens, sluit aan bij de reeds bestaande installatie. De bulldozer die de steenkool uit de voorraad in de tremel bracht, vanwaar de steenkool naar de produktie-eenheid vertrok, moet de plaats ruimen voor een schraaprobot die de steenkool kan opstapelen en weer weghalen; die robot loopt op een rolbaan van 103 meter en heeft een bereik van 23 meter, terwijl de maximumbreedte van de aan te leggen stapel 37 meter bedraagt, helling inbegrepen.

Het laagste gedeelte van de kuil heeft een lengte van 17 meter en een breedte van 5 meter, zodat een vierdeurswagen aan twee kanten tegelijk gelost kan worden. De steenkool glijdt er langs wanden van roestvrij staal naar een 3 cm dikke transportband die met 15 metalen kabels verstevigd is, in de aard van een radiaalband (de fabrikant is trouwens een bekende autobandenfirma). De last van de transportband wordt voor een groot deel ook opgevangen door deflectoren die eveneens van roestvrij staal zijn. Dank zij

het gebruik van staal was het mogelijk de hellingsgraad en dus ook de diepte van de put te beperken. Aan de uitgang is de transportband uitgerust met een weegtoestel dat de geloste steenkool weegt; het heeft een automatische ijkrichting en een hertaringsysteem dat vergissingen wegens sleet of bevulling van de transportband voorkomt. Buiten loopt de transportband langs de losinstallatie van de stellen met extra-zware stookolie (want de spoorweg voert ook de petroleumprodukten naar de centrale aan) en ze komt uit op de lijn die langs de voorraad, naar de schraaprobot gaat.

Deze uitrusting heeft een afvoer-capaciteit van 1.250 ton per uur. De ervaring met de twee andere centrales leert dat een trein van 1.000 ton in de praktijk in minder dan 90 minuten gelost kan worden, de tijd voor openen en sluiten van de wagendeuren en de rangeertijd van het treinstel inbegrepen.

De hele installatie wordt vanuit de bedieningspost van de centrale op een afstand bediend. Die installatie omvat het systeem met kuil en transportbanden en ook de schraaprobot, die nu eens vette kolen en dan weer magere kolen neemt om de juiste menging klaar te maken.

Bekeken van het standpunt van de exploitatie binnen de centrale, betekent de overschakeling naar spoorvervoer geen noemenswaardige verbetering.

Dit geldt echter maar voor één aspect van de zaak, het gedeelte dat de centrale zelf in handen heeft. Als we verder gaan kijken, wordt het duidelijk dat de uitschakeling van overladings onderweg, de aanvoer bij volledige treinen, de waarborg dat er onderweg weinig verloren gaat en de vereenvoudiging van het hele proces een vooruitgang betekenen inzake vervoerkosten. De invloed van die vooruitgang wordt nog sterker doordat het aantal soortgelijke uitrustingen toeneemt, waarvoor de Pool der Calorieën dan zorgt.

De groep UNERG, die een geschikte uitrusting wilde, heeft een model van kuil gekozen die qua afmetingen en prijs meevalt, die ontworpen is door een bureau dat er voor gezorgd heeft de kuil volkomen in te passen in de infrastructuur van de centrale. Het geheel sluit aan op het bestaande transportsysteem dat nog geen 20 jaar is, de capaciteit gaat niet boven de werkelijke behoeften, de "burgerlijke bouwkunde" is zoveel mogelijk beperkt zodat er meer in het produktieapparaat dan in beton wordt geïnvesteerd, wat alleszins een flinke stap vooruit is. We komen daarop uitvoeriger terug na de bezichtiging van de drie centrales die met hetzelfde type van "spoorwegkuil" uitgerust zijn, en verstrekken onze lezers dan meer technische bijzonderheden over de uitrusting.