



Marius Broos

ELEKTRISCHE VERLICHTING BIJ HET SPOORWEGBEDRIJF IN ROOSENDAAL

Inleiding ¹

In Roosendaal werd in april 1914 een overeenkomst gesloten met de kort tevoren tot stand gekomen 'N.V. Provinciale Noord-Brabantsche Electriciteits Maatschappij' (PNEM). Het aanleggen van een ondergronds leidingennet en het leveren van elektriciteit zou geheel worden overgelaten aan de PNEM. Maar na het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog kon dat bedrijf niet meer over de benodigde materialen beschikken voor de aanleg van een elektriciteitscentrale, hoogspanningsleidingen en transformatorstations. En het weinige dat slechts mondjesmaat werd geleverd, was ook nog eens peperduur in prijs. Het einde van de oorlog kwam maar niet in zicht, vandaar dat de gemeente Roosendaal in de zomer van 1918 niet langer meer kon wachten op de activiteiten van de PNEM.

Het voortdurend kleinere rantsoen aan gas voor verlichtingsdoeleinden dwong de gemeente tot het initiatief om een tijdelijk bovengronds elektriciteitsnet in te richten vanuit zes 'blokcentrales' in de wijken Centrum, Boulevard, Kalsdonk, Hulsdonk, Stationsbuurt en Nispen. Voor fl. 240.000,- bleek de 'N.V. Algemeene Nederlandsche Electriciteitsmaatschappij vh Groeneveld, Ruempol & Co' te

Amsterdam bereid een bovengronds leidingennet met 865 huisaansluitingen aan te leggen. De opwekking van de elektriciteit werd gedaan door vijf generatoren, die aan zuiggasmotoren bij plaatselijke bedrijven waren gekoppeld. Alleen de elektriciteitscentrale uit 1907 van de 'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen' (SS), die het gebied van de Spoorstraat, de Stationsstraat en de Brugstraat kon bestrijken, leverde rechtstreeks.

In november 1918 brandden de eerste elektrische lampen in de stad, juist op het moment dat de oorlog was afgelopen. Achteraf gezien kwam het besluit van de gemeenteraad wel zeer ongelukkig uit, want al in september 1922 werd de PNEM in Roosendaal operationeel. Voor veel minder geld kwam toen alsnog een ondergronds net tot stand. Overigens was het elektriciteitsbedrijf van de SS al in januari 1921 met de leverantie aan particulieren gestopt.

Toch was elektrische verlichting voor de Roosendalers al lang geen nieuwtje meer. Het nieuwe stationemplacement uit 1907 was immers al vanaf het begin voorzien van een dergelijke verlichting. En dat niet alleen, ook het oude spoorwegemplacement had al sinds 1889 elektrische verlichting gekend.

Verlichting met gas, olie of elektriciteit?

In 1887 stond de SS voor de keuze het emplacement en de gebouwen na de uitbreiding te voorzien van een klassieke gas- of olieverlichting of eventueel een elektrische verlichting. Wel had een verlichting op gas of olie maar weinig onderhoud nodig, maar de opbrengst aan licht was veel minder dan met elektriciteit.

Daarentegen vergden de technische nieuwigheden bij elektrische verlichting 'veel meer zorg en beleid' van het personeel. Toch koos de SS na rijp beraad voor een dure elektrische verlichting van het grensstation in Roosendaal. Het nachtelijke rangeerwerk gaf immers de doorslag.



Er is maar één afbeelding bekend van de elektriciteitscentrale uit 1889 (rechts met een schoorsteen van 21 meter hoog) op het oude stationsemplacement. De voetgangersbrug gaf uitsluitend toegang tot het kantoor van Directe Belastingen, Invoerrecht en Accijnzen dat in het douanegebouw tegenover het stationsgebouw was gevestigd. Nimmer konden reizigers via deze brug naar en van de treinen lopen. Links in verte ligt de douane(goederen)loods uit de jaren 1887-1893. De ansichtkaart is uiterlijk eind 1899 uitgegeven. De foto hiervoor is al omstreeks 1895 door A.M. Bruglemans gemaakt. Ansichtkaart, collectie Marius Broos.



Slechts op een enkele foto van het oude emplacement is de schoorsteen van de elektriciteitscentrale uit 1889 goed te zien en dan ook nog met de elektrische lampen in hoge lantaarnpalen op de perrons. Links staat een trein uit Vlissingen naar Rotterdam en rechts één van Amsterdam over 's-Hertogenbosch en Breda naar Vlissingen. Uiterst rechts is het nog bestaande vroegere pand van Van Gend & Loos te zien, evenals de twee herenhuizen. Foto, collectie Marius Broos.

Verschillende systemen in Nederland

In Nederland werden op dat moment nog verschillende systemen toegepast, waardoor in de praktijk de voor- en nadelen naar boven kwamen. In Venlo kwam in 1883 een stelsel van 1000 Volt tot stand, waarbij alle lampen in serie waren geschakeld. Het Centraal Station van Amsterdam kende een systeem van 300 Volt met telkens zes tot zeven booglampen in serieschakeling.

In Roosendaal kwam in 1889 een inrichting van 110 Volt, waarbij alle lampen in parallelschakeling waren geplaatst, zodat overal op het emplacement en in de gebouwen het licht naar behoefte kon worden ontstoken. Pas in 1892 kreeg Utrecht elektrische verlichting en in 1894 was Vlissingen aan de beurt. Tot 1891 werd de aanleg geheel uitbesteed.

Daarna verzorgde een eigen afdeling van de twee grote spoorwegmaatschappijen het ontwerp en de uitvoering. In 1895 was er op 22 stations en werkplaatsen in Nederland een elektrische verlichting aangebracht.²

De aanleg

Bij Koninklijk Besluit van 20 januari 1889 werd aan de SS de vergunning verleend 'tot het oprichten van eene door stoom gedreven inrichting voor de levering van electrisch licht' op het stationsemplacement te Roosendaal. Al in 1888 had de spoorwegmaatschappij een gebouw met ketelhuis en machinelokaal laten bouwen, waarin drie stoommachines werden opgesteld. Twee ervan zorgden voor het draaien van de generatoren voor het opwekken van de elektriciteit. De derde diende voor het aandrijven van de pompwerktuigen voor de voeding van de ketels met water of gecondenseerde stoom.

De opening

In april 1889 werd de installatie, bestaande uit 28 booglampen op het emplacement en 120 gloeilampen in de gebouwen, in bedrijf gesteld. De elektriciteitscentrale leverde een vermogen van 26 KW bij een spanning van 110 Volt. De booglampen op het emplacement waren twee aan twee parallel geschakeld. De totale kosten in Roosendaal bedroegen ruim fl. 40.000,- voor gebouw, machines en inrichtingen. In afwachting van het gereedkomen van de installatie werd 'een gedeelte van het spoorwegstation verlicht door het z.g. Well'sch licht, dat ontstaat door teerolie', Deze verlichting (...) voldoet zeer goed aan de behoefte', aldus de plaatselijke krant 'De Grondwet' in een bericht op 18 oktober 1888.

Meer berichtgeving in 'De Grondwet'

De aanleg van de elektrische verlichting in Roosendaal werd op de voet gevolgd door de plaatselijke krant 'De Grondwet'.

* 'Met kracht wordt gewerkt aan de gebouwen voor de elektrische verlichting ten dienste van het spoorwegstation alhier. De fundeering voor de 21 meter hoogen schoorsteen is gereed en die voor de andere gebouwen begonnen.' (2 december 1888)

* 'De werkzaamheden aan den bouw voor de elektrische verlichting op het spoorwegstation alhier vorderen uitstekend. De 21 meter hooge schoorsteen nadert zijne voltooiing; de verdere gebouwen zijn zoo goed als gereed. Door het Rijksstoomwezen werden heden de beide kolossale stoomketels onderzocht, terwijl de werktuigen, voor de verlichting noodig, allen zijn aangevoerd. Een aantal ijzeren palen staan als zoovele nette pyramiden op het stationsterrein opgericht, en een net van draden verbindt reeds al de lokalen op het terrein aanwezig.' (31 januari 1889)

In 'De Locomotief', het weekblad, gewijd aan de belangen van spoor- en tramwegen (jaargang 7, 1889, no. 20 van 13 februari 1889) werd onder het kopje 'S.S. verlichting station Roosendaal' het in dienst nemen al vroegtijdig aangekondigd:

* 'Ongeveer 20 Februari a.s. zal de verlichting van het stationsemplacement, de douaneloods in de stationsgebouwen te Roosendaal, door middel van elektriciteit een aanvang nemen. Op het stationsterrein zijn geplaatst 25 booglichten, in de douaneloods 2 booglichten en in de gebouwen en onder de markiezen 105 gloeilichten. De elektrische stroom voor deze lampen wordt geleverd door 2 dynamo-machines, ieder gedreven door eene horizontale compound stoommachine, die in staat is den elektrischen stroom noodig voor 2/3 van het aantal lampen te leveren, zonder dat zulks bij een geregeld in werking zijn, eenigen nadeeligen invloed op stoommachine of dynamo-machine, mag hebben.'

'De Grondwet' vervolgt in drie berichten:

* 'Gisteravond is eene proef genomen met de elektrische verlichting aan het spoorwegstation alhier. De lichtsterkte en de kleur van hetzelfde is uitmuntend. Heden-avond zal de proeve op grooter schaal plaats hebben.' (10 maart 1889)

* 'Met de elektrische verlichting aan het spoorwegstation alhier is men reeds een goed eind gevorderd, daar sedert Maandagavond eenige groote ballons op het emplacement in werking zijn gesteld.

Het licht dat de ballons afgeven is buitengewoon schoon en zoo helder, dat men gewoon schrift des avonds op het perron kan lezen. De gloeilampen voldoen mede uitstekend, deze hebben zoo wat de kleur van gewoon gaslicht; doch zijn veel sterker van lichtgehalte. Des avonds biedt

het geheele emplacement dan ook een verrassend gezicht aan.' (14 maart 1889)

* 'Het emplacement is nu den geheelen nacht bijkans daghelder verlicht, wat zeer te stade komt aan de vele treinen die des nachts hier in beweging zijn en aan de werkzaamheden daaraan verbonden.' (11 april 1889)

Uitbreiding en onderhoud³

Van het gebouw met inrichtingen zijn helaas geen constructietekeningen bewaard gebleven, simpelweg omdat de SS wel zo wijs was om het gebouw met ketels, stoommachines en dynamo's uit te besteden aan één van de (hoogstwaarschijnlijk buitenlandse) inschrijvers.

De kostprijs van de elektrische verlichting was uiteraard niet gering. Van 1890 tot 1894 varieerden de uitgaven van fl. 6797,- tot fl. 8449,- per jaar. De lasten waren afhankelijk van de prijzen van steenkolen, koolstaven (in booglampen) en het aantal branduren. Elk paar booglampen kon apart worden in- of uitgeschakeld, zodat het aantal branduren naar behoefte werd bepaald. Een booglamp nam 450 Watt voor zijn rekening en een gloeilamp slechts 55 Watt.

In 1893 werd de elektrische verlichting uitgebreid met een booglamp van 1000 Watt. Die hing in de aanbouw van de douanegoederenloods aan de westzijde van het emplacement. Verder kreeg de laad- en lossteiger naast de loods negen gloeilampen. Het aantal lampen in de kantoren van de douanebeambten werd met vier stuks uitgebreid, terwijl bovendien 'voor de verlichting der doorschijnende richtingswijzers op het 3^e perron een viertal gloeilampen' was aangebracht.⁴

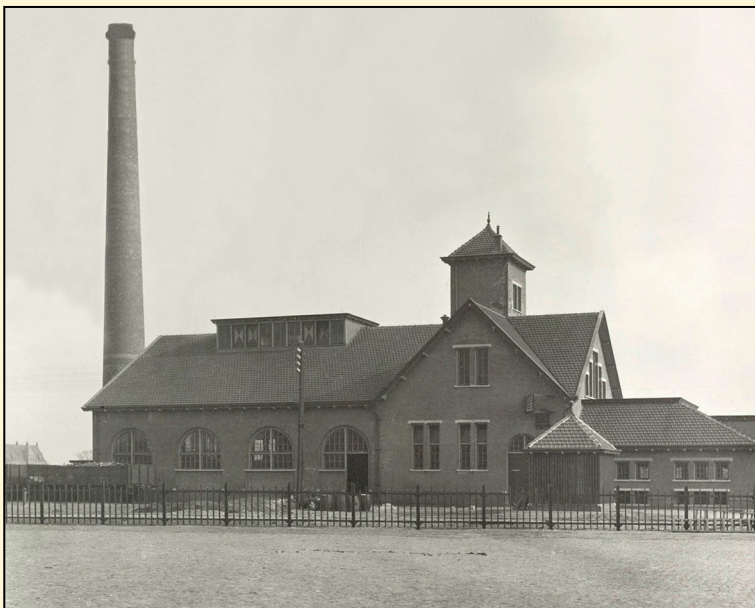


Richtingborden met elektrische verlichting bij de Deutsche Reichsbahn te Halberstadt. Foto Marius Broos, 2 februari 1979.

De plaatselijke krant toonde zich op 10 december 1893 enthousiast: 'De richtingborden aan het westelijk gebouw van het station alhier zijn thans elektrisch verlicht. Het opschrift: "Richting Breda – Richting Rotterdam" is zelfs bij avond duidelijker dan bij daglicht zichtbaar. Het is derhalve eene

onmogelijkheid voor de uit België komende reizigers in een verkeerde trein plaats te nemen.⁵ Ofschoon de elektriciteitscentrale in 1895 al het maximumvermogen leverde, werd toen alsnog 'in de dameswachtkamer van het stationsgebouw een kroon met vijf gloeilichten' aangebracht.⁶

Alle stoommachines en generatoren van de elektriciteitscentrale kregen om de vijf jaar 'groot onderhoud'. Maar wegens het ontbreken van een reserve-stoommachine leverden deze herstellingen telkens weer problemen op. Een revisie kon alleen geschieden 'door van de beide voorhanden compoundstoommachines achtereenvolgens een halve stoommachine met één hoge of één lage drukcilinder in herstelling te nemen, waardoor het regelmatig doen lopen van de beide parallel geschakelde dynamomachines met enige moeite gepaard ging'. Het 'groot onderhoud' had plaats in 1894, 1899 en 1904.



Gezicht vanaf het noorden op de nieuwe elektriciteitscentrale van de Staatsspoorwegen te Roosendaal, 1907.

Maar ook tussendoor traden wel eens defecten op, waardoor een deel van het station zonder verlichting kwam te zitten. In 1898 was dat bijvoorbeeld het geval: 'Sinds eenigen tijd is op ons station een der machines voor de elektrische verlichting defect, waardoor men zich op verschillende plaatsen tijdelijk behelpen moet met petroleumlampen of lantaarns. Het is licht te begrijpen dat deze hulpverlichting vele bezwaren oplevert en dat het groote nut en gemak der electriciteit thans het best beseft wordt. Verlangend wordt uitgezien naar het oogenblik dat de machine weer den gewonen dienst zal verrichten.'⁷

Een nieuwe elektriciteitscentrale

In het laatste decennium van de negentiende eeuw bleken in het spoorwegbedrijf elektrische booglampen op emplacementen, waar 's nachts

druk werd gerangeerd, een zeer geschikte methode van verlichting te zijn. Bij de nieuwbouw van het Roosendaalse station moest uiteraard een centrale met een veel grotere capaciteit komen. Bovendien kreeg deze een uitbreiding met een installatie voor de verwarming van het hoofdegebouw en de lokalen op het perron.

Op 25 september 1906 volgde de aanbesteding voor het maken van 'een gebouw voor elektrische verlichting en warmwaterverwarming' met schoorsteen, een takkenbossenloods, een kolenpark en een bergplaats voor zwavelzuurflessen. De aannemer Andreas Michels kreeg het werk volgens bestek 1079 gegund en na tien maanden was het gebouw bruikbaar.

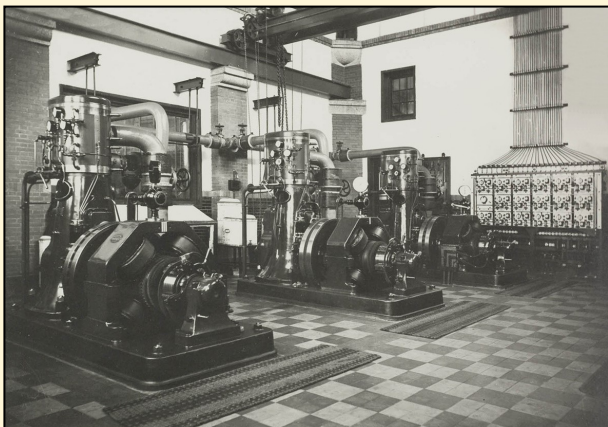
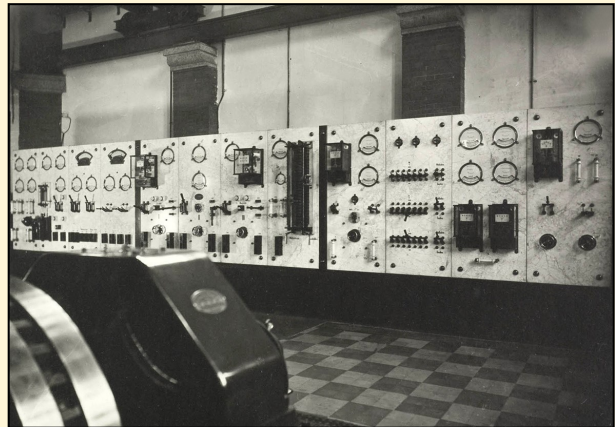
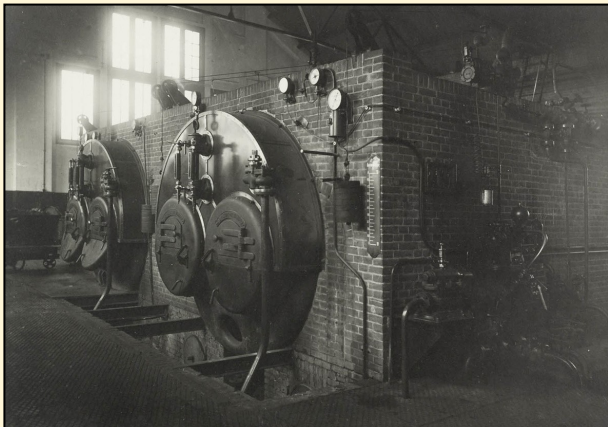
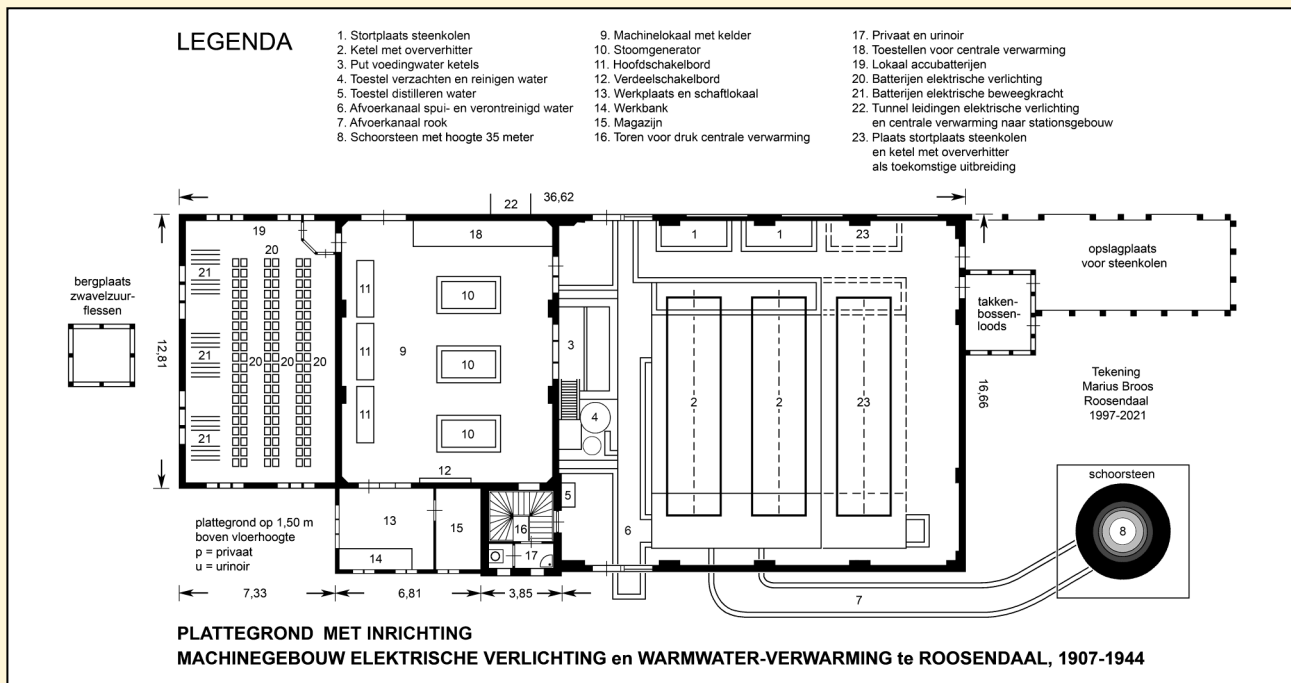
De verslaggever van 'De Grondwet' wist op 27 juli 1907 te melden: 'Gister is er in het nieuwe gebouw voor de elektrische verlichting van het nieuwe station, voor het eerst proefgedraaid, zoodat op een gegeven oogenblik de talrijke elektrische lampen op het uitgestrekte emplacement hun schitterend licht verspreidden. Naar wij vernemen moet deze proefneming uitstekend geslaagd zijn.'

De elektrische verlichting⁸

Drie maanden later kwamen de drie generatoren in de machinekamer in vol bedrijf. Deze leverden electriciteit met een spanning van 220 Volt en werden aangedreven door stoom met een spanning van tien atmosfeer, geleverd door twee ketels van het type Lancashire met oververhitter. Elke ketel kon per uur 2200 kilo stoom van 350 graden Celsius maken. In het ketelhuis bevonden zich pompen en injecteurs voor de voeding van de ketels en toestellen voor het verzachten, reinigen en distilleren van water. Voor het vullen van de accu's was immers zuiver water nodig. Het waterreservoir voor de voeding van de ketels lag onder de vloer.

Elke generator was verticaal opgesteld en maakte 400 omwentelingen per minuut. De afgewerkte stoom werd benut voor de verwarming van het stationsgebouw. Een condensatie-inrichting was overbodig, omdat de behoefte aan electriciteit meestal samenviel met die voor verwarming. Alleen in de zomer was dat niet nodig, maar de kosten van een condensatie-inrichting wogen niet op tegen het 'arbeidsverlies' van de stoom. Alle bewegende delen werden gesmeerd met olie, geleverd door aan de machines gekoppelde pompen. Wanneer de toevoer om de een of andere reden stagneerde, waarschuwden de 'zelfwerkende oliepompen' met een elektrische schel.

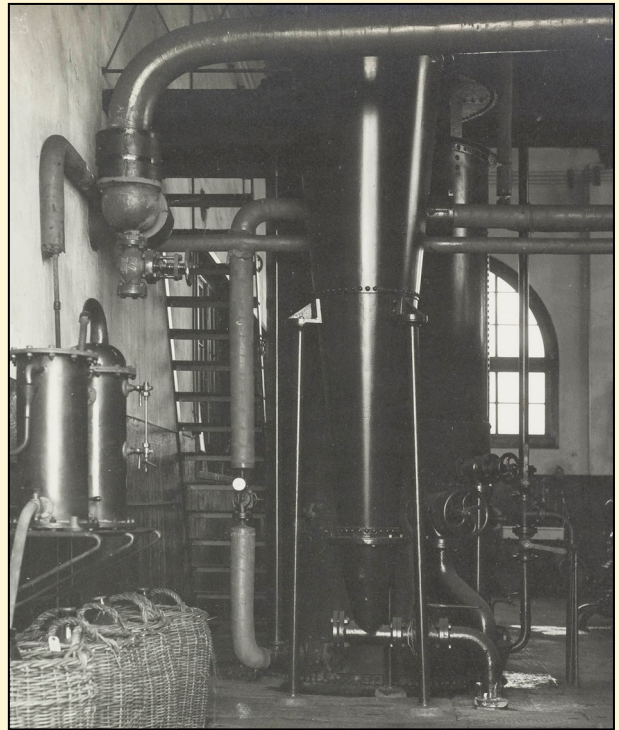
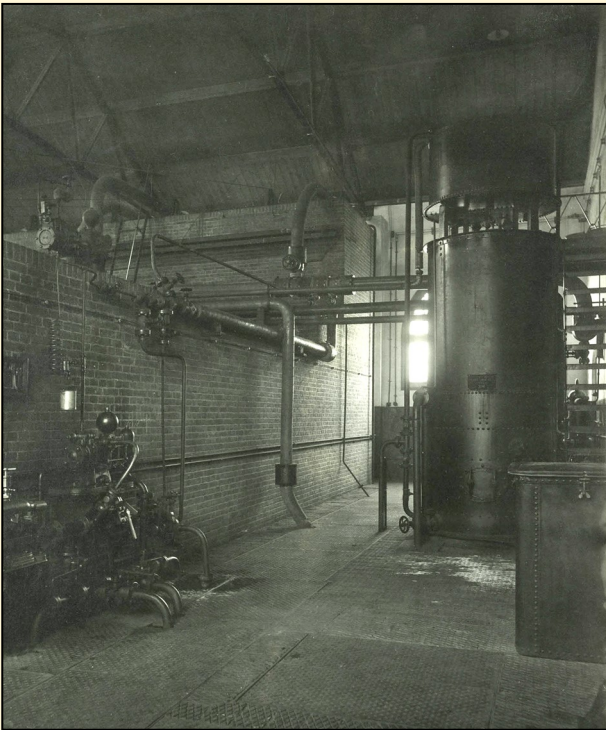
Elke generator ontwikkelde aan de uitgang een vermogen van circa 45 KW. Dit was voldoende voor een stroom met een sterkte van 200 Ampère bij 220 Volt voor verlichting of 150 Ampère bij 300 Volt



Foto's, van links naar rechts en van boven naar beneden (met nummers in tekening erboven): ketels met oververhitter (2 en 23), hoofdschakelborden (11), stoomgeneratoren en verdeelschakelbord (10 en 12), batterijen voor elektrische verlichting en beweegkracht (20 en 21).

voor het laden van de accu's. Bij een maximumvraag naar elektriciteit werden twee generatoren volledig belast en stond de derde op reserve. In de machinekamer stonden drie hoofdschakelborden met schakelaars, regelweerstand en meetinstrumenten voor de generatoren, alsmede toestellen voor het laden en ontladen van de ac-

cu's. Een ander schakelbord diende om de booglampen op het emplacement vanuit de elektriciteitscentrale in en uit te schakelen. Een loopkraan was aangebracht om op een gemakkelijke manier de machines te kunnen reviseren. De toestellen voor de verwarming stonden onder het bereik van de machinist in de machinekamer opgesteld.



Gezicht op het middengedeelte van de elektriciteitscentrale met toestellen voor het reinigen, verzachten en distilleren van voedingswater voor de stoomketels.

De warmwaterverwarming

De keuze was gevallen op een 'warmwater-verwarming met snelcirculatie, patent Bolze' in plaats van een traditionele verwarming met stoom, zodat een kostbare onderkeldering van het hoofdgebouw en de lokalen op het perron kon vervallen. Verder gaf warm water een aangenamere verwarming dan stoom, omdat in de wat mildere wintermaanden ook half warm water naar de radiatoren kon worden geleid. Door het toepassen van een snelle circulatie konden de aan- en afvoerbuizen een geringere doorsnede krijgen en op gelijke hoogte worden gelegd. Ook de radiatoren konden bescheiden van afmetingen blijven. De snelheid van het water werd geregeld met elektrisch aangedreven vleugelpompjes. Het systeem werd automatisch geregeld vanuit de machinekamer en was afhankelijk van het aantal aan- of afgesloten radiatoren. De warmtetoevoer was niet alleen te regelen met het aan- of afsluiten van radiatoren, maar ook mogelijk door het laten circuleren van meer of minder warm water, afhankelijk van de buitentemperatuur. Naast de machinekamer lag een werkplaats met schaftlokaal, een magazijn en een toren om de druk van het water in de buizen te kunnen regelen.

Elektrisch licht en bewegkracht

Vanuit de machinekamer kwam het personeel via een portaal in het accu-lokaal. Het portaal diende om het eventueel aanwezig zijnde gas uit de machinekamer te weren. De batterijen in het lokaal waren niet alleen bedoeld voor de verlichting van de gebouwen, het emplacement, de perrons en de

seinen, maar ook voor de beweging van de liften, de wissels, de seinen en de waterpompen. Er waren in totaal vier batterijen opgesteld, één batterij van 120 cellen voor de verlichting en drie batterijen van elk 72 cellen voor de beweging.

De elektriciteitscentrale en het stationsgebouw waren verbonden door een tunnel van gewapend beton, waarin de verwarmingsbuizen en elektriciteitsleidingen waren gemonteerd. Op de lange perrons en het uitgestrekte emplacement stonden in totaal 164 booglampen.

In 1907 stonden op het hele net van de SS in Nederland in totaal 1050 booglampen. De uitgestrektheid van het Roosendaalse emplacement blijkt eens te meer uit het feit, dat hier ruim vijftien procent van het totaal aantal booglampen op de stations van de SS was geplaatst. De lampen op de perrons waren opgehangen op het hoogste punt tussen de kasspanen. Op de glazen bollen van iedere lamp stond de plaatsnaam 'Rosendaal' in plaats van de firmanaam van de fabrikant of leverancier.

De elektriciteitsleidingen voor de verlichting waren gedeeltelijk bovengronds aangelegd. Ondergrondse kabels lagen naar de vier liften voor het bagage- en bestelgoederenvervoer van het eerste naar het tweede perron en naar de pompen in het gebouwtje bij de splitsing van de lijnen naar Antwerpen en Vlissingen. Het water voor de stoomlocomotieven, de ketels in de elektriciteitscentrale en de verschillende was-, bad- en spoelinrichtingen werd betrokken uit de Watermolenbeek, ten zuiden van de stad. Vóór 1907 werd het water voor de locomotieven opgepompt met stoomkracht.

Het aan- en afzetten van de elektrische pompen gebeurde vanuit de machinekamer van de centrale. Het gaf de SS een flinke besparing op de inzet van personeel. De machinist hield zich nauwkeurig op de hoogte van de waterstand in het waterreservoirgebouw elders op het emplacement met behulp van een elektrische 'waterstands-aanwijzer'.

Naast elektrische beweegkracht voor de wissels en seinen, bediend vanuit seinhuis P, werden ongeveer 90 seinen op het emplacement van elektrische verlichting voorzien. 'Daar door die verlichting de omslachtige arbeid voor het uithalen, schoonmaken, vullen en inhangen van petroleumlantaarns vervalt, wordt een aanzienlijke besparing verkregen', aldus ingenieur M.L. Bleuland van Oordt op 16 oktober 1907 in een bijeenkomst van de 'Vakafdeling voor spoorwegbouw en spoorwegexploitatie' van het Koninklijk Instituut van Ingenieurs in Roosendaal.

De 'oude fabriek'

De oude elektriciteitscentrale werd nog in 1907 afgebroken en bestond slechts achttien jaar. Uiteraard waren de ketels, machines en generatoren geschikt om nog elders te worden gebruikt. Vier dagen na de opening van het nieuwe station wist de plaatselijke krant te melden:

*'Wanneer vanavond voor 't laatst de oude Electrische Centrale voor de verschillende ingenieurs proef zal geloopt hebben, teneinde ze nog eens te keuren alvorens ze vertrekken naar 't station Leeuwarden, dan zal ook met de demontage daarvan reeds morgen een aanvang worden genomen.'*⁹

Eind november 1907 zag het er bij de Vughtstraat al heel anders uit: '(...) er bestaat niets meer dan een open ruimte, waarvan het vreemde voor de omwonenden maar niet te wennen valt. Nog enkele dagen en de overige gebouwen zijn voor goed verdwenen. Heden middag zag men, tot groote verbazing van de omwonenden eerst een paar koppen, toen een stel bovenlijven hoog uit den 30



Gezicht op het Stationsplein te Roosendaal. Van links naar rechts zijn te onderscheiden: de elektriciteitscentrale van de SS, de sigarenkiosk van de Gebroeders Van Wely, de rijwielstalling, het Hotel 'Verbunt', later 'Goderie' en het 'Hotel Central'. Foto uit circa 1925.



Gezicht op het Stationsplein te Roosendaal. Van links naar rechts zijn te onderscheiden: de elektriciteitscentrale van de SS, de rijwielstalling en het Hotel 'Verbunt', later 'Goderie'. Reproductie uit tijdschrift 'Brabantsche Illustratie', 1928.

meter hoogen schoorsteen van het voormalige elektrisch gebouw steken, die, als poppetjes uit een figuurdoos, hoog in de lucht al terstond begonnen de kroonlijst van dezen schoorsteenkolossus af te breken. Dus ook hiermede zal men binnen een paar dagen gereed zijn (...), aldus 'De Grondwet' van 30 november 1907.¹⁰ De afbraak was onderhands gegund aan de Roosendaalse aannemers F.D. Bruglemans en J.J. Stevens. In februari 1908 lag alles met de grond gelijk.

Afhankelijkheid van elektriciteit¹¹

De elektriciteitscentrale kreeg elk jaar meer afnemers. Al in 1909 werden de lantaarns op acht waterkranen en het overkapt overlaadperron bij de

Tabel met gegevens van de elektriciteitscentrales te Roosendaal

	1889	1907
vergunning bij Koninklijk Besluit	20-01-1889	04-02-1907
type stoomketel	Cornwall	Lancashire
aantal stoomketels	2	2
verwarmd oppervlak stoomketel	2 x 41 m ²	2 x 110 m ²
verwarmd oppervlak oververhitter	n.v.t.	2 x 50 m ²
type stoommachine	horizontaal	verticaal
	enkelvoudige expansie	tandem compound expansie
aantal stoommachines	2	3
vermogen stoommachines	2 x 35 PK	3 x 73 PK
vermogen dynamo's	2 x 13 KW	3 x 45 KW
afgenomen vermogen in 1907	25 KW	119 KW
stroomspanning	110 Volt	220 Volt
aantal booglampen in 1907	30 x 450 W	164 x 450 W
aantal gloeilampen in 1907	140 x 55 W	1000 x 55 W
prijs gebouw	fl. 11.900,--	fl. 50.000,--
prijs machines en installaties	fl. 28.650,--	fl. 77.300,--
		(In 1914 opgelopen tot fl. 89.657,--)

goederenloods van elektrische verlichting voorzien. Voor het aandrijven van de centrifugaalpompen (voor centrale verwarming en ketelwassen) in de werkplaats werden drie elektromotoren geplaatst. In 1911 moest het schakelbord worden uitgebreid. De juist gereed zijnde woningen voor de opzichter van de Dienst van Weg en Werken aan de Spoorstraat en voor de chef van het tractiedepot aan de Lepelstraat werden ook van een aansluiting voorzien. Op tal van plaatsen op het emplacement en in de gebouwen onderging de elektrische verlichting een uitbreiding. In 1912

Een eerste flinke storing

Het was evenwel niet allemaal goud wat er blonk. In oktober 1908 deed zich een storing voor in de elektriciteitscentrale, waardoor het publiek de technische vooruitgang aan den lijve kon onder vinden. 'De Grondwet' van 6 oktober 1908 maakte melding van de vervelende gevolgen: *'Gisteravond omstreeks half negen plofte eensklaps het geheele station, de wachtkamers, kantoorlokalen, terreinen, zelfs de seinen, in de diepste duisternis. Door 'n defect aan de elektrische centrale bleef deze hoogst gevaarlijke en angstige toestand ruim een*

kwartier duren. In de wachtkamers prijkten weldra de tafeltjes met tal van candelabres waarop de brandende kaarsen een fantastisch licht wierpen in die ruime, hoge zalen. Op de perrons en andere dienstvertrekken zag men zich behelpen met kaars- en olie-licht, maar angstigste was die diepe duisternis op de seinhuizen en aan de seinpalen zelf.'

Indien de elektriciteit een half uur eerder was uitgevallen, dan was de ellende niet te overzien geweest bij de aankomst en het vertrek van de internationale treinen. Bij dit defect traden twee zaken duidelijk naar voren, namelijk het ontbreken van gasgloeilicht in het geval van



Gezicht op de schoorsteen met een hoogte van circa 35 meter en aan de basis een doorsnede van circa 4,5 meter. Foto P. Penneweert, circa 1937.

werden in de centrale een tweede ketelvoedingwaterpomp opgesteld en de bovenramen van jaloeziesluitingen voorzien. Drie jaar later kwamen op het buffet in de wachtkamer met restauratie 1^e en 2^e klasse twee lichtstandaards te staan.

nood en het ontbreken van dienstwoningen in de buurt van de centrale. De opzichter, annex hoofdmachinist/elektricien, was niet direct bij de hand geweest. Korte tijd later werd opdracht gegeven voor de bouw van twee woningen.¹²



Gezicht op de elektriciteitscentrale vanaf de hoek Brugstraat en Stationsplein, met op de achtergrond het oostelijke gedeelte van het stationsgebouw, 1908. De twee dienstwoningen zijn nog niet gebouwd.

Voor particuliere doeleinden ¹³

Vanwege het uitblijven van een spoedige levering van elektriciteit door de PNEM in Geertruidenberg koos de gemeente Roosendaal in 1918 voor een tijdelijk bovengronds net, gevoed door een aantal ondernemingen in de stad, waaronder de borstelfabriek 'Vermunt' (VeRo, rond Kloosterstraat en Molenstraat), de 'Boerenbond' (NCB, rond Wilhelminastraat) en de 'Staatsspoorwegen' (SS, rond Spoorstraat, Stationsstraat en Brugstraat). Voor de SS was toen ook de tijd gekomen om de Lancashire-ketels in de centrale te voorzien van automatische stookinrichtingen.



De twee dienstwoningen aan het Stationsplein (Spoorstraat). De rechtse werd in 1944 door een voltreffer grotendeels weggevaagd, maar in oude luister hersteld. Nog tientallen jaren woonde er personeel van NS, maar inmiddels zijn de woningen in andere handen overgegaan en samengevoegd tot één pand, zonder aantasting van de buitenkant. Foto Marius Broos, 20 maart 1991.

In maart 1919 was het dan zover. Voortaan kon elke klant al om vijf uur 's ochtends een elektrisch lampje aandoen. De krant meldde: *'Aangezien de meeste bedrijven thans reeds om 6 uur beginnen, zal dit door velen gewaardeerd worden, vooral ook, omdat nu de straten verlicht zijn, wanneer zij zich naar hun werk begeven'*. Toch had het bovengrondse net een keerzijde, want daags voor Koninginnedag op 31 augustus 1919 waarschuwde *'De Grondwet'* de bewoners van de straten met een bovengronds elektriciteitsnet om de vlaggen op die Koninginnedag vóór acht uur 's avonds binnen te halen, met het oog op het veroorzaken van storingen.

De pret in de omgeving van het station duurde echter niet lang, want eind 1920 kwam de SS in problemen, hoogstwaarschijnlijk omdat de inmiddels al dertien jaar oud zijnde stoomketels vanwege allerlei mankementen niet voldoende stoom konden leveren om de generatoren voor de eigen elektriciteitsvoorziening te laten draaien en daarnaast ook nog voor particulieren. Ook de slechte kwaliteit van de steenkolen in die naoorlogse jaren zal ongetwijfeld een rol hebben gespeeld.

Op 14 december 1920 meldde *'De Grondwet'* dat de levering van elektriciteit met een maand zou worden verlengd, onder voorwaarde dat het verbruik in de drukke uren werd teruggebracht tot de helft. Dat hielp echter niet, zodat de krant zes dagen later een mededeling van het spoorwegbedrijf opnam: *'De aangeslotenen op het net der S.S. worden in hun eigen belang aangeraden, met in-gang van heden 50% stroom te besparen. Dit kunnen zij het beste bereiken door alle lampen, met*

een grotere lichtsterkte dan 50 kaarsen, te vervangen door kleinere lampen en tevens de helft van het aantal lampen, hetwelk zij gewoon waren, te gebruiken. Indien hieraan niet wordt voldaan, zal vanwege de directie der S.S. de stroomlevering met ingang van 24 December worden stopgezet'.

hier doet men net of men van den prins geen kwaad weet en laat men maar waaien wat waait, terwijl de kleinste gemeenten ons reeds maanden voor zijn. Er wordt op deze wijze toch wel wat te erg gesold met de belangen onzer burgerij', aldus de krant van 25 januari 1921.

ELECTRICITEITSVOORZIENING.

De aangeslotenen op het net der S.S. worden in hun eigen belang aangeraden, met ingang van heden

50% stroom te besparen.

Dit kunnen zij het beste bereiken door alle lampen met een grotere lichtsterkte dan 50 kaarsen, te vervangen door kleinere lampen en tevens de helft van het aantal lampen, hetwelk zij gewoon waren, te gebruiken.

Indien hieraan niet wordt voldaan zal vanwege de directie der S.S. de stroomlevering met ingang van 24 December worden stopgezet.

Advertenties in 'De Grondwet' van 21 en 23 december 1920.

Electriciteitsvoorziening.

Aangezien gebleken is, dat zeer weinigen van de op het net der S.S. aangeslotenen bezuinigd hebben, **waarschuwt** de directie der Gemeentebedrijven bij dezen **alle op dat net aangeslotenen, zoo min mogelijk lampen tegelijkertijd te laten branden en in geen geval lampen van groter lichtsterkte dan 50 kaarsen te bezigen.**

Wordt hieraan niet voldaan met ingang van hedenavond, zoo zullen bovengenoemde aangeslotenen **aanstaanden Zaterdag zonder electriciteit zijn.**

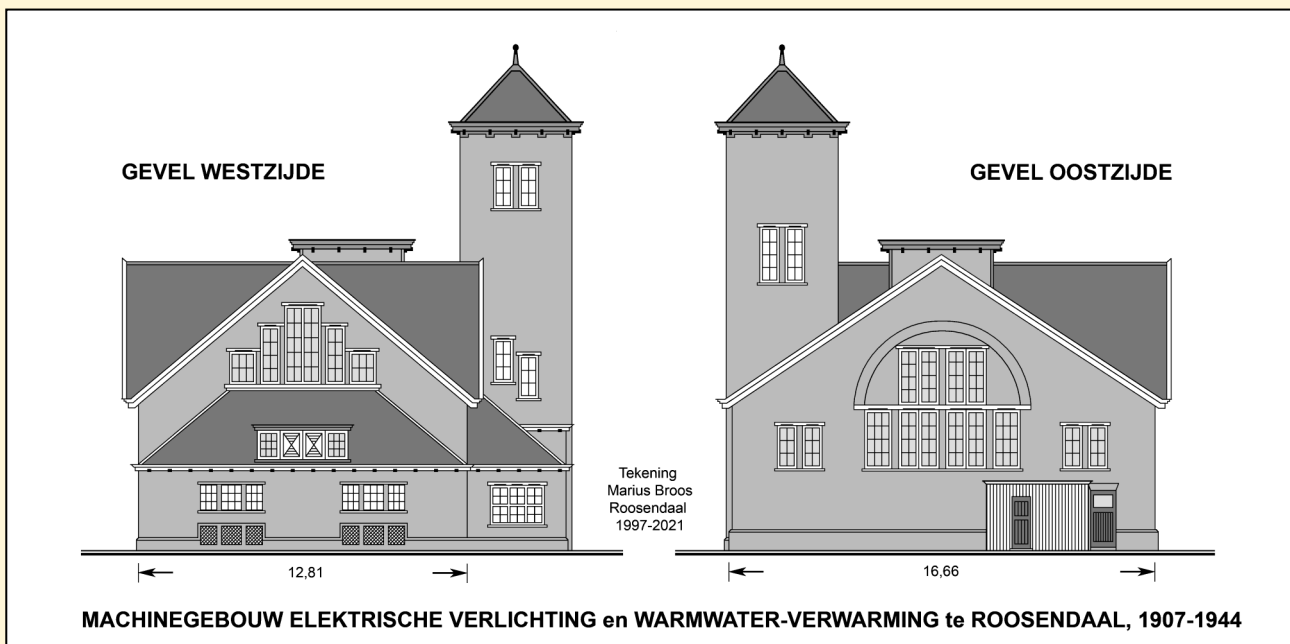
Het is dus raadzaam andere lampen in gereedheid te brengen.

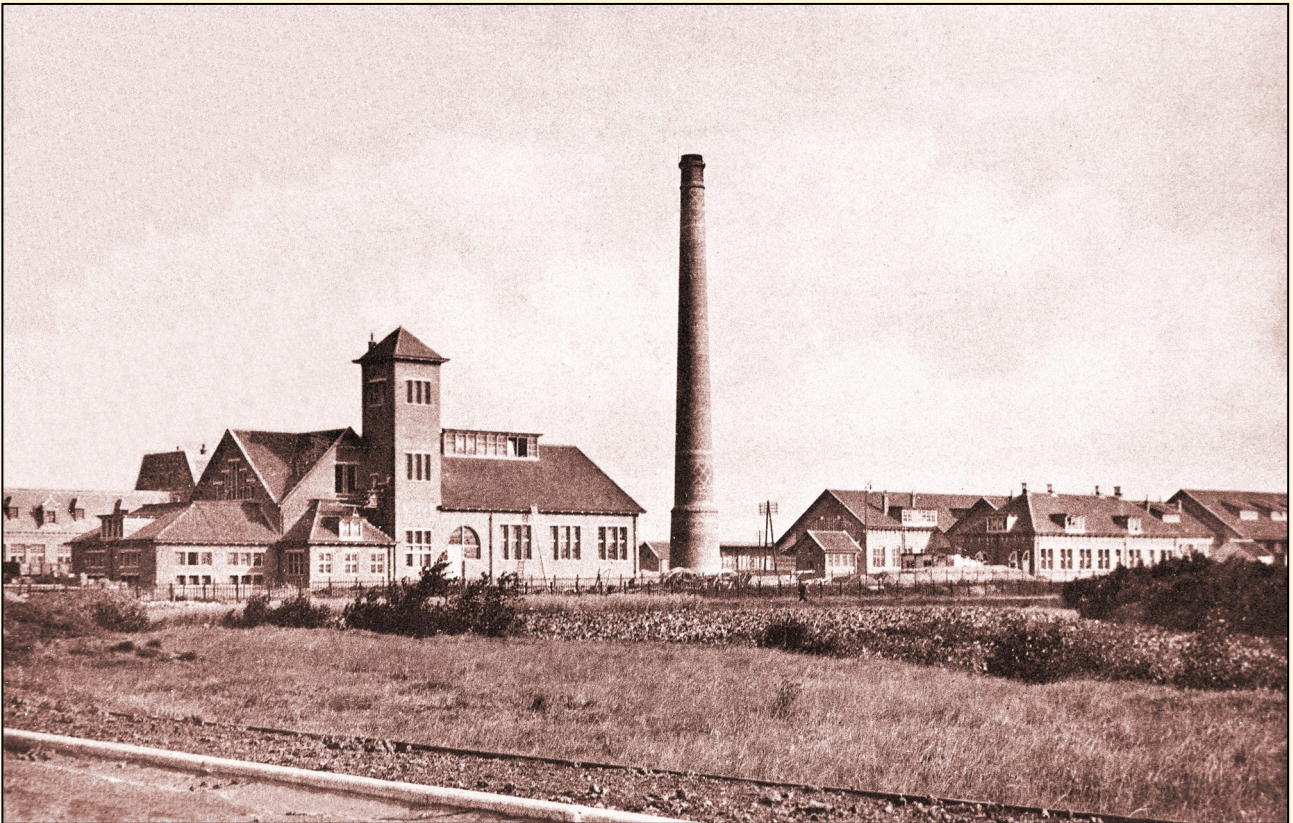
Onder het kopje 'Ons Electricisch "Licht (?)"' deed de krant er de volgende dag nog een schepje bovenop: 'Ook gisteravond waren de meeste aangeslotenen op de SS-centrale, geheel verstoken van licht, thans echter, naar wij van verschillende zijden vernamen... zonder waarschuwing. In enkele huisgezinnen zag men de bewoners met kaarsen en petroleumlampen tobben... en of er gemopperd, neen geraasd werd tegen deze verregaande onbillijkheid, dat kan men begrijpen. 't Is dan ook meer dan bar!'

Drie dagen later, op 23 december 1920, kwam de krant er nog eens op terug: 'Het is toch beter van b.v. zes lichtpunten te gebruiken, dan geheel in 't donker te zitten of zich – voor wie weet hoe lang nog – te moeten gaan behelpen met andere lampen of kaarsen.'

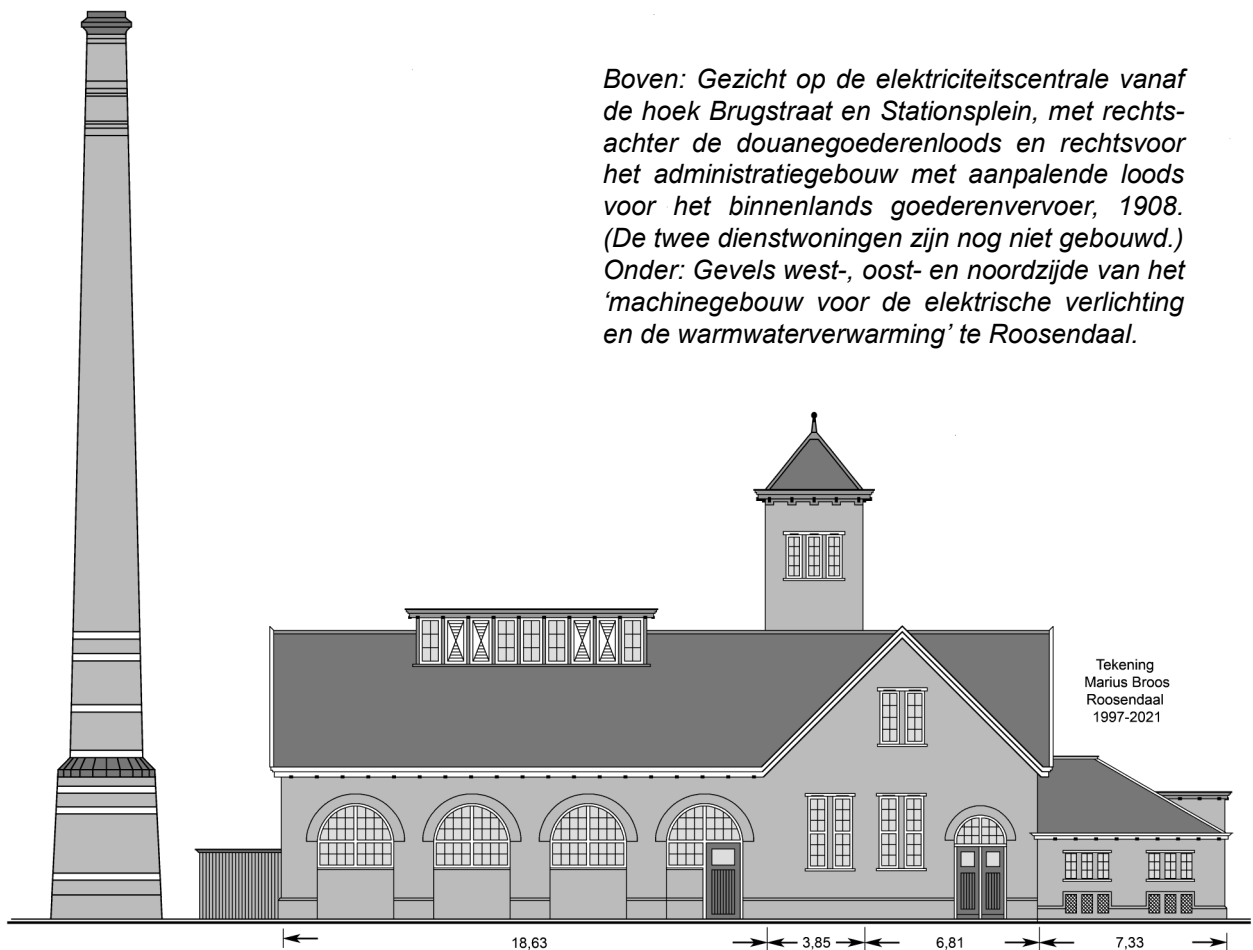
De berichten gingen gepaard met niet aan duidelijkheid te wensen overlatende advertenties op 21 en 23 december 1920. Met de dag werd de situatie voor het spoorwegbedrijf nijpender. Op 24 januari 1921 liet de 'blokcentrale' van de Staatspoorwegen het afweten, terwijl die van de borstelfabriek Vermunt nog niet zover was. Verder was het in aanbouw zijnde net van de PNEM 'tot voor de poorten van onze stad geheel gereed en

Maar aan alle pech kwam op 1 februari 1921 toch een eind: 'Gisteravond heeft voor het eerst de 'blokcentrale' Vermunt stroom geleverd over het netgedeelte, dat tevoren gevoed werd door de centrale van de SS. Naar wij vernemen, was er nog een kleine storing in een klein gedeelte van het net, waardoor enkelen der aangeslotenen nog niet hebben profiteeren van deze stroomlevering. Hedenavond verwacht men, zal die stoornis zijn opgeheven. Het ligt in de bedoeling van heden af de stroomlevering door de centrale van den Boerenbond [aan de Wilhelminastraat] te doen ophouden en dat gedeelte van het net ook te voeden van uit de 'blokcentrale' Vermunt. Dit zal voor deze aangeslotenen een flinke verbetering brengen.'





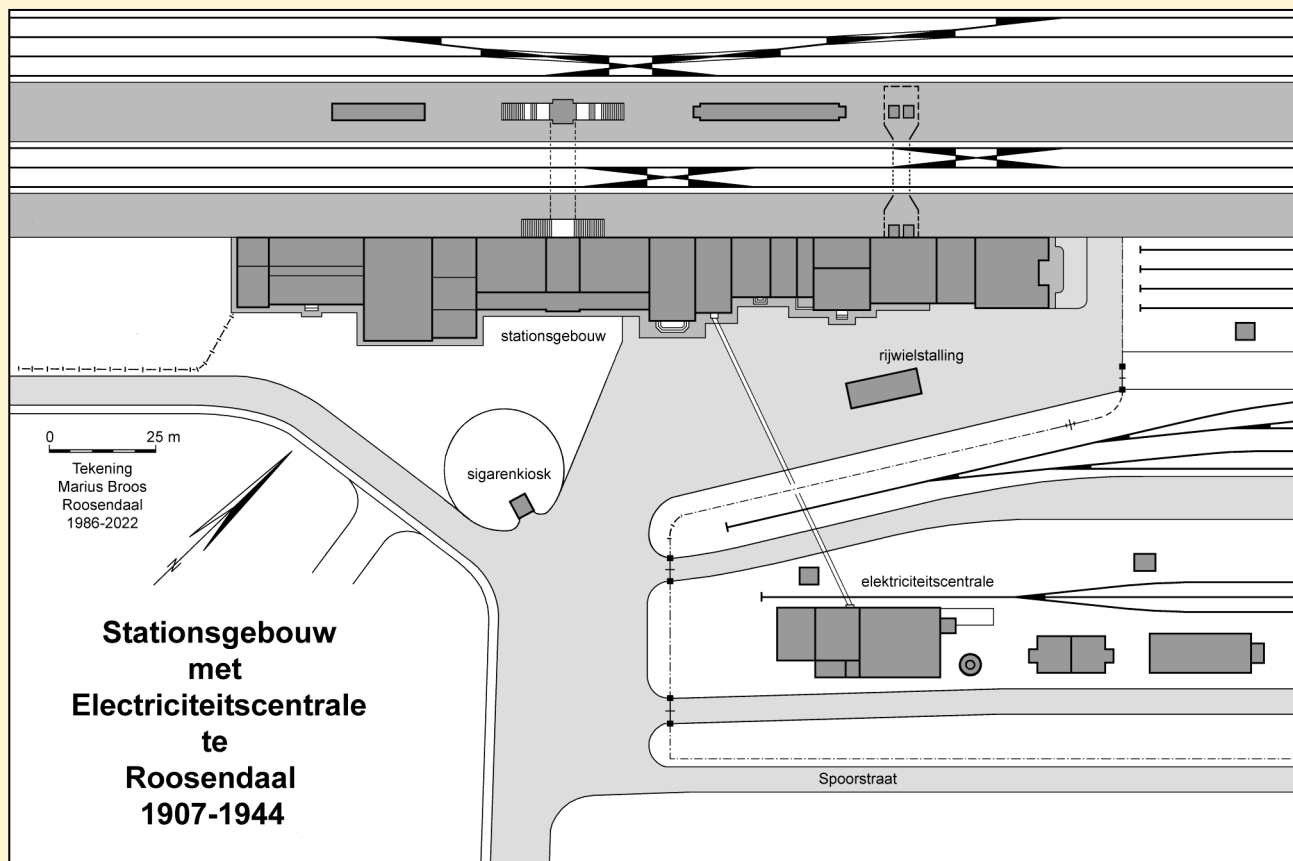
*Boven: Gezicht op de elektriciteitscentrale vanaf de hoek Brugstraat en Stationsplein, met rechts-achter de douanegoederenloods en rechtsvoor het administratiegebouw met aanpalende loods voor het binnenlands goederenvervoer, 1908. (De twee dienstwoningen zijn nog niet gebouwd.)
Onder: Gevels west-, oost- en noordzijde van het 'machinegebouw voor de elektrische verlichting en de warmwaterverwarming' te Roosendaal.*



Tekening
Marius Broos
Roosendaal
1997-2021

GEVEL NOORDZIJDE

MACHINEGEBOUW ELEKTRISCHE VERLICHTING en WARMWATER-VERWARMING te ROSENDAAL, 1907-1944



Plattegrond van het Stationsplein met een deel van de aanliggende bebouwing, 1907-1944. De elektriciteitscentrale en het stationsgebouw waren verbonden door een tunnel van gewapend beton, waarin de verwarmingsbuizen en elektriciteitsleidingen hingen. Tekening Marius Broos, Roosendaal.

De volgende dag bracht 'De Grondwet' een uitgebreid verslag van haar bezoek aan de 'blokcentrale' van Vermunt. Ter plekke kwam uit de verbranding van antraciet, gas beschikbaar voor de aandrijving van een zuiggasmotor van circa 60 KW, waarmee dan enkele werktuigen in de fabriek en een draaistroomgenerator voor het opwekken van elektriciteit werden aangedreven.

Uitbreiding van het net

In 1923 werd een elektrisch aangedreven kolenkraan op het tractiedepot in gebruik genomen. Een jaar later kwamen er 'beweegbare verlichtingsinrichtingen' voor goederenwagens bij het laden of lossen bij de loodsen. In 1927 werden de automatische stookinrichtingen uit 1918 vervangen door twee 'Dobij-stookinrichtingen'. Bij de modernisering van het tractiedepot in 1931 kwam een elektrisch aangedreven kolentransportinrichting tot stand. Ook de nieuwe draaischijf met een middellijn van 20 meter kreeg een elektrische aandrijving.

In 1935 werd de centrale aangesloten op het net van de PNEM, zodat het spoorwegbedrijf niet langer meer afhankelijk was van een eigen elektriciteitsopwekking. De sluiting van de centrale, zoals in Lage Zwaluwe in 1924, kwam echter niet ter sprake vanwege de warmwaterverwarming van het stationsgebouw.

Het abrupte einde

Het abrupte einde kwam echter na bijna 37 jaar 'trouwe' dienst op 29 oktober 1944. Om half negen 's avonds werd de elektriciteitscentrale door Duitse springladingen opgeblazen. Het gebouw en de inventaris werden zodanig vernield, dat herstel beslist was uitgesloten. Slechts de 'toren' en de schoorsteen stonden nog enigszins onbeschadigd overeind. De luchtdruk veroorzaakte ook een enorme schade in de buurt.

Een nieuwe verwarmingsinstallatie

Bij de bouw van de nieuwe verwarmingsinstallatie voor het stationsgebouw kwam wederom een in een 'toren' hoog geplaatst reservoir tot stand, zodat het opgewarmde water in het stationsgebouw een voldoende hoogte kon bereiken. Deze 'toren' die er nog altijd staat en deel uitmaakt van de in 1949 gebouwde gevelpartij aan de oostzijde van het Stationsplein, is gebouwd op de fundamenten van de oude 'toren'.

De nieuwe installatie uit 1948 werd aanvankelijk nog gestookt met steenkolen en later olie. Juist in datzelfde jaar werd de tot dan toe intact gebleven schoorsteen uit 1907 ten val gebracht.

Maar inmiddels is dit verwarmingsgebouw al enkele decennia niet meer als zodanig in gebruik, want het stationsgebouw wordt tegenwoordig verwarmd door in het gebouw zelf opgestelde units.

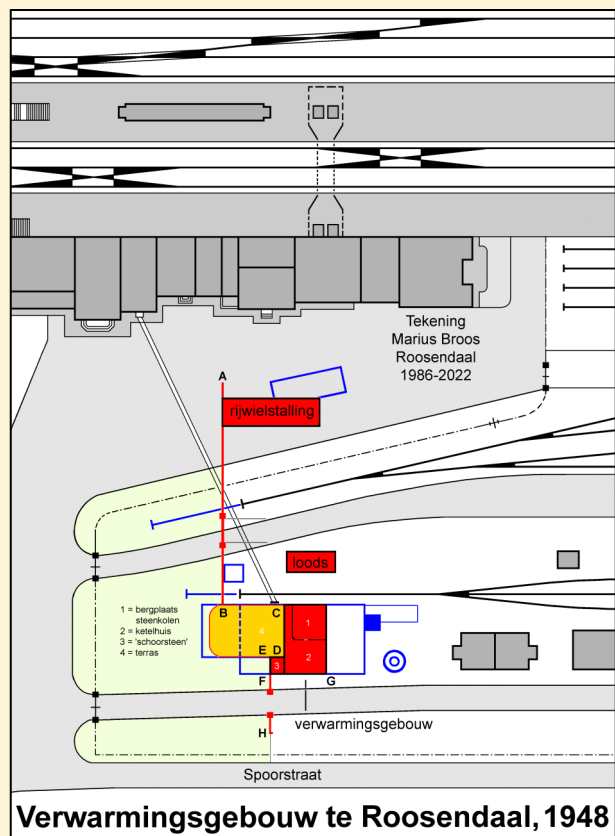
Wel is het verwarmingsgebouw met de 'toren' aan de Spoorstraat (samen met de gevelpartij langs de oostzijde van het Stationsplein behouden gebleven. Ook de tunnel onder het Stationsplein als vroegere verbinding tussen 'productie' en 'consumptie' van warmte en elektriciteit is er nog altijd, zij het dat deze nog nooit toegankelijk is geweest voor het publiek...! Wel kon je vroeger bij hevige sneeuwval in de winter de ligging van de tunnel op het Stationsplein zien. Want juist daar smolt de sneeuw wel en elders niet. Overigens werd in september 2007 bij de aanleg van een nieuwe en zeer dikke asfaltlaag van het Stationsplein het dak van de tunnel enkele dagen zichtbaar. Tot dan toe was de weg steeds bestraat geweest met klinkers, maar die begaven het onder het gewicht van het steeds zwaarder en drukker wordende stads- en streekvervoer. Toen ook bleek dat bij de uitvoering van het werk niemand van de leidinggevenden meer op de hoogte was van het bestaan van de tunnel, zodat de aannemer bij het ontgraven van grond met zijn 'laadschop' op het dak van de tunnel stootte. Dit alles bleef zonder schadelijke gevolgen, omdat het destijds een normale zaak was dat bruggen en tunnels voor alle zekerheid 'overgedimensioneerd' werden aangelegd. Het vooraf berekenen van de noodzakelijke 'sterkte' was toen nog niet mogelijk.

Herinneringen van Egbert van Reenen

Egbert van Reenen, geboren op 10 oktober 1919 te Winterswijk als één van de twee kinderen van stoker Gerrit van Reenen, heeft in 1997 enkele herinneringen uit zijn jeugd in Roosendaal op schrift gesteld. Egbert kwam na 1946 als meubelmaker bij scheepswerf 'De Schelde' in Vlissingen terecht en woonde sindsdien in Souburg. Regelmatig bezocht hij in de jaren dertig zijn vader op het werk en herinnert zich: "Voordat wij in 1929 naar Roosendaal kwamen, werkte mijn vader in de elektriciteitscentrale te Amsterdam. Die lag aan de achterzijde van het Centraal Station, aan de IJ-zijde. Daarvoor deed hij soortgelijk werk in de centrale te Deventer. In Roosendaal werd in een drieploegendienst gewerkt, steeds met twee man, waarvan de ene in de machinekamer en de andere in het ketelhuis stond. De werktijden waren van 06.00 uur tot 14.00 uur (ochtenddienst), van 14.00 tot 22.00 uur (middagdienst) en van 22.00 tot 06.00 uur (nachtdienst). Zowel de machinekamer als het ketelhuis werden altijd schoongehouden en waren zeer netjes ingericht. Het blanke metaal van de bedieningshandels en afsluiters was met vet ingesmeerd om het roesten tegen te gaan. Het personeel haalde ook altijd een dot poetskatoen uit de zak van hun blauwe kiel, alvorens aan de handels te komen."



Gezicht vanuit het westen op de in puin gelegde elektriciteitscentrale te Roosendaal. Foto Jan Sturm, november 1945.



Verwarmingsgebouw te Roosendaal, 1948

De huidige situatie aan de oostzijde van het Stationsplein dateert uit 1948. In rood zijn het nieuwe verwarmingsgebouw met 'toren' en de nieuwe rijwielstalling aangeduid; in geel het 'terras'. De omtrek van de voormalige elektriciteitscentrale en oude rijwielstalling is blauw. De publieke ruimte op het Stationsplein is vergroot met het lichtgele deel. Het Stationsplein en het ten oosten hiervan gelegen emplacement werden toen gescheiden door een hoge stenen muur, voorzien van beeldhouwwerk boven de poort en drie beelden aan de gevels van de nieuwe schoorsteen van het verwarmingsgebouw.



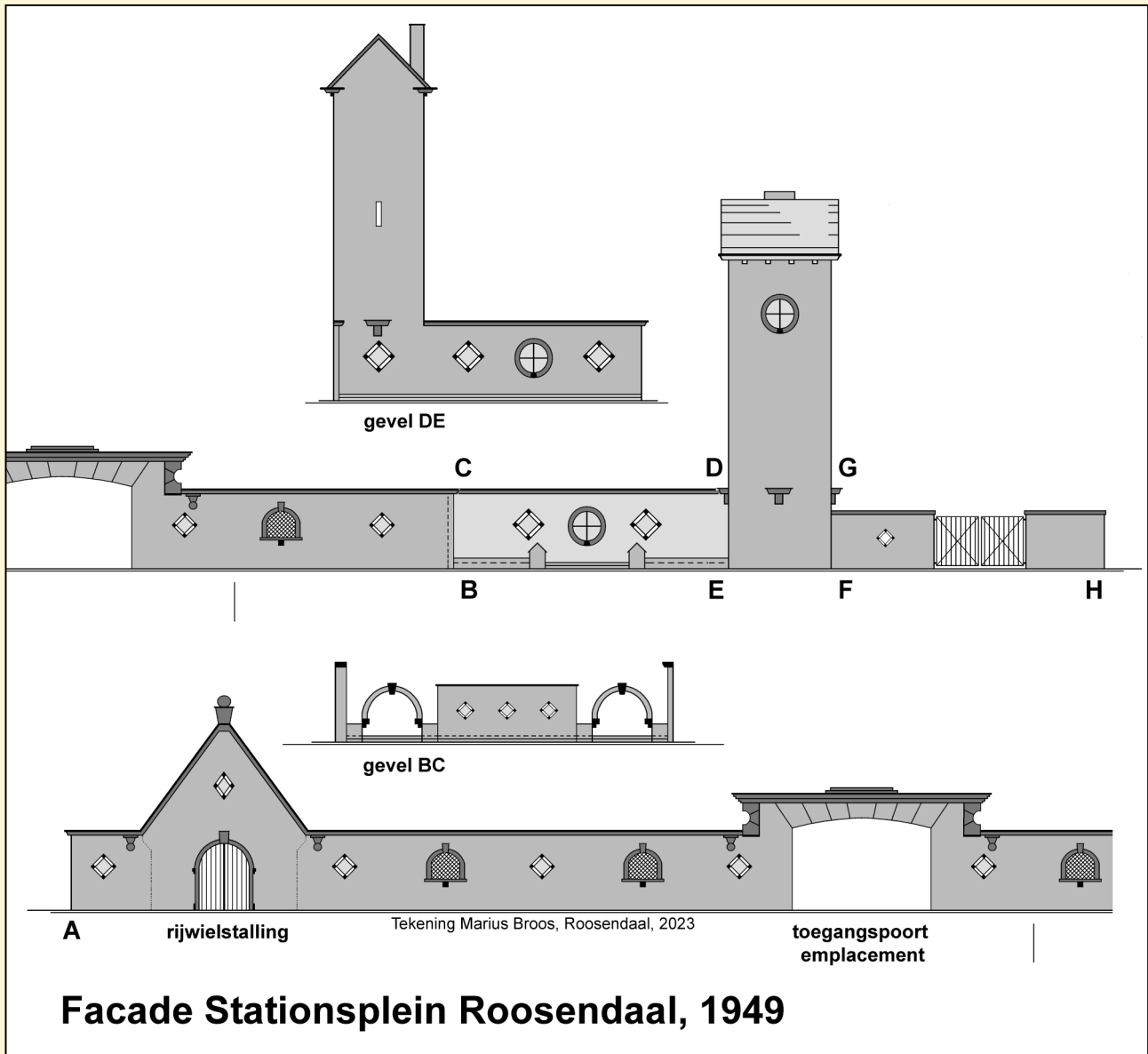
In september 2007 werd het dak van de 'manshoge' tunnel voor het eerst zichtbaar. Het gewelfde dak ligt slechts enkele decimeters onder de bestrating van het Stationsplein. Overigens staat er vaak een laag opwellend grondwater in de tunnel, maar met laarzen kon je er in de jaren rond 1985 nog steeds door heen waden. De inzet toont een plaatje uit vroegere tijden met links elektriciteitsleidingen en rechts warmwaterleidingen voor verwarming van het stationsgebouw. Foto Marius Broos, 24 september 2007.

Egbert vervolgt: "De vuren in het ketelhuis werden gestookt met steenkolen, die per trein waren aangevoerd. In het kolenpark sloeg het personeel de grote stukken eerst kort en klein met een moker. Ongeveer een uur voor het einde van zijn werktijd begon elke stoker met het schoonmaken van de vuren. Met lange ijzeren staven werden de slakken (sintels) van de roosters los gestoten en uit het vuur getrokken. Vervolgens werd de aslade geleegd. Soms kreeg mijn vader bezoek van een paar douanebeamten, die 'onder toezicht' enkele jutezakken vol met Belgische sigaretten lieten verbranden. In de zomer werden de ketels één voor één schoongemaakt en gerepareerd. Een deel van de roosterstaven was dan vaak aan vernieuwing toe. Ook het onderhoud aan de elektrische apparatuur in de centrale en op het emplacement, zoals liften, pompen en motoren stond jaarlijks op de agenda."

Egbert vertelt verder: "Na het deels mislukte bombardement op 31 mei 1944, waarbij zo'n 75 mensen omkwamen, zat de schrik er goed in. Sindsdien was het overal gevaarlijk, ook op straat. Op weg naar huis vanuit de nachtdienst (sinds december 1936 in de Heuvellaan 10) werd mijn vader zelfs een keer opgepakt en gedwongen aan de andere kant van Roosendaal mee te helpen aan het graven van een anti-tankgracht. Tijdens

het werk rekende het personeel wel op een tijdig luchtalarm, want door de hooggelegen ramen van de centrale konden zij zelf niets zien van wat er buiten gaande was. Bij één van de aanvallen vanuit de lucht op het stationsemplement kreeg ook de elektriciteitscentrale een voltreffer. Mijn vader had zich nog wel tijdig met enkele collega's in veiligheid weten te brengen in de onderaardse gang onder het Stationsplein, maar later is mijn vader definitief ondergedoken."

Na de Tweede Wereldoorlog kwam de herbouw in Roosendaal van de beschadigde of vernietigde gebouwen aarzelend op gang. Pas in 1949 was het stationsgebouw deels hersteld. De oostzijde van het Stationsplein werd ingrijpend gewijzigd met een bouw van een façade, die het plein afscheidde van het emplacement. Bij de bouw van de nieuwe verwarmingsinstallatie voor het stationsgebouw werd het hoog te plaatsen reservoir in een 'toren' (met schoorsteen) gezet, zodat het opgewarmde water in het stationsgebouw een voldoende hoogte kon bereiken. Een en ander werd opgesierd met beeldhouwwerk van Jo Uiterwaal en een (intiem) terrasje voor de toen nog schaarse toeristen. Een foto uit 1950 en een tekening laat de oorspronkelijke uitvoering goed zien. Foto en tekening, collectie Marius Broos.



Het verhaal van Egbert eindigt abrupt met het plotselinge overlijden van zijn vader: "Na de bevrijding werd eerst nog op beperkte schaal 'stroom gedraaid' met een grote dieselmotor en een generator, opgesteld in het pompgebouwtje in de splitsing van de lijnen naar Antwerpen en Vlissingen. Er werd in drieploegendienst gewerkt, en dan steeds met één man. Maar deze oplossing was slechts voldoende voor het zuidwestelijk deel van het emplacement. Op 12 februari 1946, om negen uur 's morgens, overleed mijn vader plotseling op 61-jarige leeftijd."

Gerrit van Reenen kwam in de crisisjaren als losse kracht aan het werk als 'stoker centrale verwarming' bij de NS, maar was daar nooit in vaste dienst aangesteld. Zijn zoon Egbert, destijds meubelmaker van beroep, was op 10 oktober 1919 geboren in Winterswijk als zoon van Gerrit van Reenen en Johanna Hendrika van Elhorst. Het gezin had zich in 1929 vanuit Amsterdam in Roosendaal gevestigd aan de Van Gilselaan 25, in 1935 Spoorstraat 190 en tenslotte in 1936 Heuvellaan 10.



Rond 1935 ontstond in de Heuvellaan een wijkje met (voor die tijd royale) twee onder één kap-woningen, geschikt voor mensen met een 'vaste' betrekking, zoals Gerrit van Reenen. Hij mocht met zijn gezin in 1936 zijn intrek nemen in het spiksplinternieuwe huis op Heuvellaan 10 (identiek aan de panden op de foto (nummers 6 en 8.) Foto uit Google Earth.

Andere personeelsleden in de centrale

Wie er destijds in Roosendaal in de elektriciteitscentrale werkte, is te achterhalen uit de 'boeken' van het personeel bij de 'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen' (SS). Maar om tienduizenden namen door te spitten is onbegonnen werk. Als alternatief zijn vele jaren geleden de gezinskaarten uit de jaren 1910-1939 geraadpleegd. Mannen met functies als machinewachter, machinedrijver of machinist-elektricien werkten mogelijk bij de centrale. Vervolgens is 'Het Utrechts Archief' (geraadpleegd). Daaruit zijn zeven mannen naar voren gekomen, die in Roosendaal jarenlang bij de elektriciteitscentrale hebben gewerkt.

Nr. 06982, Rossel, Petrus Marinus Johannes, *** 10 april 1863 Breda, voordien arbeider**

In dienst per 14 mei 1884 als hulparbeider en per 16 augustus 1884 als poetser te Roosendaal, per 16 oktober 1884 idem te Breda, per 1 april 1892 lampenist 2^e klasse te Breda, per 1 februari 1893 machinedrijver 2^e klasse te Boxtel, per 10 september 1895 idem te Roosendaal, per 28 juni 1903 machinedrijver 1^e klasse te Roosendaal, per 15 januari 1919 idem te Breda, per 6 december 1925 eervol op verzoek ontslagen met pensioen wegens invaliditeit.

Nr. 15357, van Dijk, Andries, *** 2 januari 1870 Utrecht, voordien smid**

In dienst per 6 februari 1894 bij de SS te Utrecht als hulpwerkman, per 1 november 1897 in vaste dienst als leerling-machinist 2^e klasse, per 1 maart 1901

van Utrecht naar Roosendaal (Boomgaardstraat 17), per 30 oktober 1904 leerling-machinist 1^e klasse, per 1 juni 1905 machinedrijver, per 1 januari 1913 machinewachter, per 17 november 1916 naar Utrecht (Centraal Hoofdgebouw), per 3 april 1926 eervol op verzoek ontslagen met pensioen wegens invaliditeit. Bijzonderheden: Wegens ongepast optreden op 23 februari 1920 tegenover zijn meerderen op 10 april 1920 gestraft met drie dagen inhouding van bezoldiging à fl. 10,65.

Nr. 18389, Schouten, Dirk Adrianus, *** 8 februari 1880 Utrecht, voordien bankwerker**

In dienst per 4 april 1898 als hulpwachter en per 31 maart 1900 in vaste dienst als leerling-machinist 2^e klasse te Utrecht, per 15 oktober 1901 idem te Rotterdam, per 30 november 1902 idem te Feijenoord, per 1 september 1903 idem te Maarn, per 1 juni 1905 als machinedrijver te Maarn, per 1 februari 1911 als machinist 2^e klasse te Maarn, per 1 juli 1911 idem te Roosendaal, per 1 januari 1915 als machinist 1^e klasse te Roosendaal, per 1 januari 1921 als hoofdmachinist-elektricien te Roosendaal, per 1 januari 1942 als assistent-werkmeester 2^e klasse te Roosendaal, per 1 mei 1945 eervol niet op verzoek ontslagen wegens leeftijd.

(Dirk Schouten kwam als machinist en werd bij het overlijden van twee van zijn kinderen in 1920 genoemd als 'opzichter elektriciteitsgebouw'. In 1932 heette zijn functie hoofdmachinist-elektricien. Hij woonde in één van de twee machinistenwoningen naast de elektriciteitscentrale op het Stationsplein.)

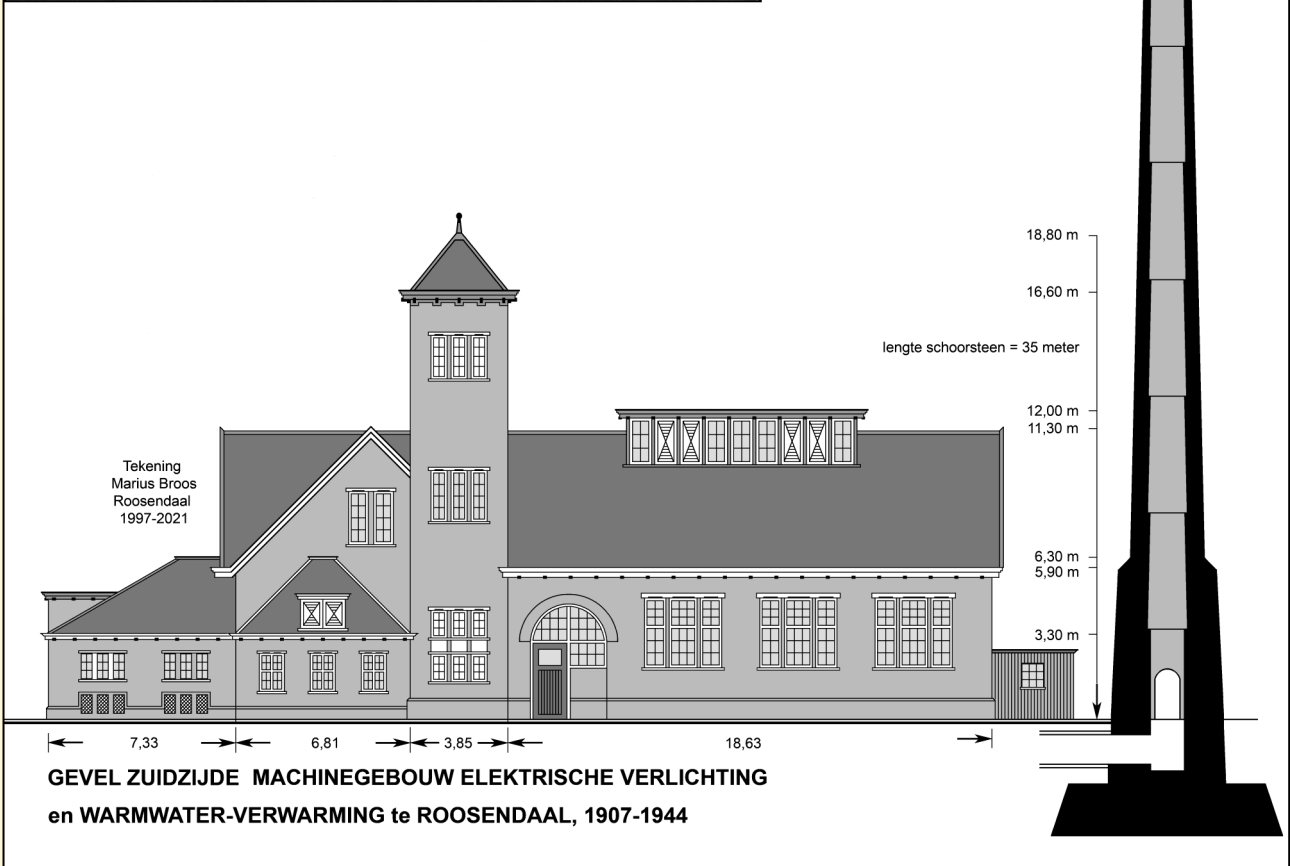


Links:

Bij de bouw van de nieuwe verwarmingsinstallatie voor het stationsgebouw kwam wederom een in een 'toren' hoog geplaatst reservoir tot stand, zodat het opgewarmde water in het stationsgebouw een voldoende hoogte kon bereiken. Deze 'toren' die er nog altijd staat en deel uitmaakt van de in 1949 gebouwde gevelpartij aan de oostzijde van het Stationsplein, is gebouwd op de fundamenten van de oude 'toren'. Foto NS, collectie Marius Broos.

Onder:

Gezicht vanaf de hoek Brugstraat en Stationsplein op de zuidelijke gevel van het 'machinegebouw voor de elektrische verlichting en de warmwaterverwarming' te Roosendaal. De 'toren' had dezelfde functie als die in 1948 werd gebouwd.



Nr. 24692, Slaakweg, Jan Johannes,*** 7 april 1886 Middelburg,****voordien instrumentmaker**

In dienst per 28 december 1903 als hulpseinarbeider en per 1 juni 1905 als leerling-seinwerker te Breda, per 15 oktober 1905 als leerling machinedrijver te Lage Zwaluwe, per 29 juni 1906 als machinedrijver in vaste dienst te Lage Zwaluwe, per 1 januari 1913 als machinewachter te Lage Zwaluwe, per 1 november 1913 als machinewachter te Roosendaal, per 1 januari 1921 als machinist-elektricien 2^e klasse te Roosendaal, per 28 december 1930 als machinist-elektricien 1^e klasse te Roosendaal, per 1 juli 1933 als elektricien 1^e klasse te Roosendaal, overleden op 25 augustus 1941.

Nr. 24729, Stoop, Jacobus Johannes,*** 28-12-1882 Delft,****voordien korporaal in militaire dienst**

In dienst per 6 juni 1903 als hulpmachinist te Roosendaal, per 1 juni 1905 als leerling-machinedrijver te Roosendaal, per 27 mei 1906 in vaste dienst als machinedrijver te Roosendaal, per 1 januari 1913 als machinewachter te Roosendaal, per 1 januari 1921 als machinist-elektricien 2^e klasse te Roosendaal en per 1 januari 1924 te Rotterdam en per 1 juli 1933 als elektricien te Rotterdam, per 29 juni 1941 eerste elektricien te Rotterdam, per 1 januari 1947 eervol niet op verzoek ontslagen wegens leeftijd.

Nr. 27543, Scherpenisse, Johannes,*** 08-03-1889 Oost- en West-Souburg,****voordien metaaldraaier**

In dienst per 14 september 1908 als draaier te Vlissingen (10 uur per dag à 10 cent per uur, 6 dagen per week), per 26 februari 1911 wagenlichter te Vlissingen, per 26 januari 1912 eervol op verzoek ontslagen. In dienst per 7 maart 1920 als machinewachter te Vlissingen, per 25 mei 1920 idem te Roosendaal, per 1 januari 1921 als machinewachter-elektricien te Roosendaal, per 1 juli 1933 als ambachtsman te Roosendaal, per 1 augustus 1945 eervol niet op verzoek ontslagen met pensioen wegens invaliditeit.

Nr. 27714, Onderwater, Marinus Florens,*** 20-09-1888 Utrecht,****voordien machinebankwerker**

In dienst per 4 juli 1907 als leerling-machinedrijver te Roosendaal, per 27 juni 1909 in vaste dienst als machinedrijver, per 1 januari 1913 machinewachter, per 1 oktober 1913 eervol op eigen verzoek ontslagen. (Inwonend te Roosendaal, vertrokken als elektricien op 7 november 1913 naar Rotterdam. Gehuwd te Roosendaal op 9 maart 1914 met dienstbode Agnes Martha Visser (* 26 november 1889 te Haarlem, dochter van HIJSM-ladingmeester J.A.N. Visser en W. Ploegstra te Roosendaal).

Noten

¹. M.C.J. Broos, *Wie met veel klippers tegelijk slaat, vangt allicht, Een eeuw 'Boerenbond' en agrarisch bedrijf in en om Roosendaal, 1896-1996* (Roosendaal 1996).

². *Geschiedenis van de Techniek in Nederland, De wording van een moderne samenleving, 1800-1890*, in: deel III (Zutphen 1993).

³. De ontwikkelingen tussen 1889 en 1907 zijn merendeels ontleend aan de jaarverslagen van de *'Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten'*.

⁴. Jaarverslag *'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen'* (SS), 1893.

⁵. *'De Grondwet'* van 9 december 1893.

⁶. Jaarverslag *'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen'* (SS), 1895.

⁷. *'De Grondwet'* van 18 juni 1898.

⁸. De technische beschrijvingen zijn ontleend aan het artikel *'De verlichting en verwarming der gebouwen van het nieuwe station te Roosendaal'* van de hand van M.L. Bleuland van Oordt in het tijdschrift *'De Ingenieur'*, jaargang 23 (1908), nummer 3.

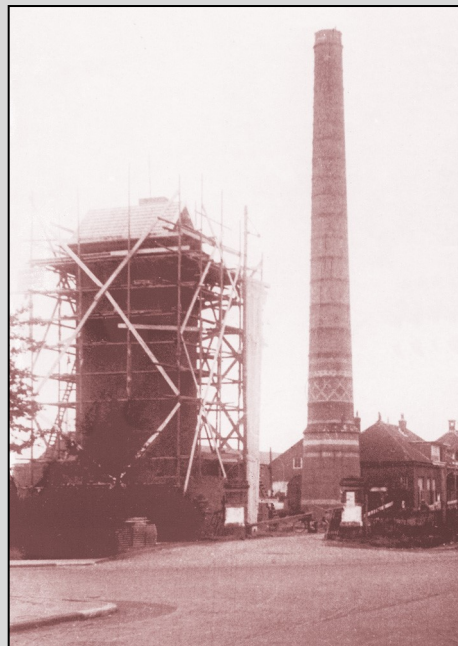
⁹. *'De Grondwet'* van 8 november 1907.

¹⁰. De schoorsteen was overigens maar 21 meter hoog.

¹¹. De ontwikkelingen tussen 1907 en 1938 zijn merendeels ontleend aan jaarverslagen van de *'Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen'* (SS), later NS.

¹². In 1909 vond de aanbesteding plaats van het bestek 1176, Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS). In 2023 staan de twee huizen er nog steeds, al zijn die inmiddels in gebruik als één enkel woonhuis.

¹³. Het onderstaande is ontleend aan diverse uitgaven van *'De Grondwet'* in de jaren 1919-1921. Verder is nog gebruik gemaakt van een enkel jaarverslag NS.



In 1948 is het nieuwe verwarmingsgebouw van de NS aan de Spoorstraat in aanbouw. Op de achtergrond staat de schoorsteen van de voormalige elektriciteitscentrale nog fier overeind. Niet veel later zal deze 'pijp' als één van de eerste in Roosendaal het loodje leggen. Erachter staan de twee dienstwoningen, waarvan er één nog niet is hersteld. Foto, collectie Marius Broos.