

Wel en wee van de Ebes centrale te Slijkens - Bredene.

door Jos. Coenye.



De elektrische Centrale te Bredene Slijkens zal in 1986 - als ze dan nog bestaat - de respectabele ouderdom van 80 jaar bereikt hebben. Daar de installaties nu (1984) grotendeels verouderd zijn en de " traditionele tand des tijds " opgemerkt wordt aan de gebouwen, zo is die Centrale, mede door de gewijzigde economische omstandigheden, niet langer rendabel meer en heeft zij als PRODUCTIE-eenheid dan ook afgedaan.

Het te voorspellen gevolg is, dat ze vroeg of laat onder de slopershamer zal terecht komen, of minstens voor andere doeleinden geheel of gedeeltelijk zal omgebouwd worden.

Gezien het hier om een technisch " boegbeeld " gaat, dat bijna drie generaties lang vergroeid was met een welbepaald industrieel gedeelte van Bredene : het SAS SLIJKENS - zodanig dat men er reeds voor de eerste wereldoorlog de toponymische naam "Centrale-Slijkens " aan gaf ! - zo zou het spijtig zijn dat wij het weinige dat we er nu nog van weten, niet optekenden voor de geïnteresseerden. Wij waarschuwen nochtans : het wordt geen echt leuk verhaal ... en er is geen happy-end aan !

En om alle misverstanden te vermijden weze het vooraf klaar en duidelijk gezegd dat het niet in de bedoeling lag een volledige en goed uitgeplozen historiek weer te geven van de achtbare " Electriciefabriek " Dat zou naar rato van slechts één enkele bladzijde per jaar, voor deze 80 jaar al bijna direct een derde van ons huidig jaarboek innemen ! En wat is een enkele bladzijde om de voorvallen en wetenswaardigheden van een vol jaar in het daglicht te stellen, en dit bij een bedrijf dat lange tijd ononderbroken 24 uur op 24 uur, en 365 dagen per jaar werkte ?.

Daar de Centrale reeds enkele jaren op non-actief gesteld was en alleen nog als ultieme reserve diende - maar toch haar strategische belangrijkheid niet kwijtkon bij het militair gezag - dat ze als dusdanig nog niet wou vrijgeven (1), zo werden er dan maar verschillende diensten gehuisvest. Deze diensten, uit andere EBES disciplines, wisten door plaatsgebrek met de administratieve documenten moeilijk blijf, en de vele duizenden technische plans, opgemaakt tijdens de volledige productie-loopbaan van de centrale werden, op enkele clichés en een paar fotoalbums na ook veroordeeld ... en dus moesten wij ons behelpen met persoonlijke herinneringen en deze van oud-collega's en vrienden. Tijdens onze loopbaan hadden wij echter jarenlang de gelegenheid om de vele plannen, dikwijls voorzien van geschreven documenten te raadplegen. Deze documentatie is nu wel verleden tijd, maar een klein persoonlijk archiefje hielp ons toch over de grootste moeilijkheden heen.

Daarom hielden we ons veelal aan markante feiten en voorvallen die destijds het leven " kruidden " en enkele interessante gegevens over het ontstaan, de gestadige uitbouw, de werking ... en de teloorgang van de Centrale, zonder al te diep in te gaan op technische details, die voor de meesten van onze leden toch maar droge kost zouden zijn. Waar het niet anders kon, gaven we een kort woordje uitleg. In een elektrische centrale zijn er nu eenmaal naast gebouwen en administratieve diensten, ook nog stoomketels en machines en leidingen en buitendiensten en... nog heel wat andere zaken. Het is daar wel een complex geval, zodat techniek toch niet helemaal weg te cijferen is uit deze bladzijden. Maar er komen geen wiskundige formules aan te pas ! - 't Is echt beloofd !.

Eerst een weinig voorgeschiedenis.

Vanaf de jaren 1900 begon de achterdocht jegens de electriciteit af te nemen en werd een stijgende vraag waargenomen. In het buitenland (vooral in Zwitserland met Brown Boveri Cie) begon men nieuwe centrales te ontwerpen. Bij ons aan de kust was reeds in 1903 een aanvang gemaakt

(1) De belangrijkheid van de elektrische centrale - als strategisch object - wordt verder nog in het licht gesteld.

met het moderniseren van een gedeelte van de buurtspoorweg, die toen met de stoomtram, bijgenaamd "de marchandize" door het Sas-Slijkens, de Nukkerstraat en het Dorp, verder naar Klemskerke reed. Het spoor was aangelegd door de N.M.V.B. (2) en verpacht (reeds op 08.08.1886) voor uitbating aan een Luikse maatschappij: "Société des Tramways de Liège-Seraing". Daar nu de grootste aandeelhouder van deze maatschappij, dhr. Ed. Empain, te zijner tijd baron en bankier te Brussel, eveneens zowat alles te zeggen had in de A.C.E.C. (3) waar men naast allerlei machines ook nog elektrische trams bouwde, zo is het niet te verwonderen dat de Buurtspoorwegen alras met de nodige energie aangespoord werden om hun geweer "van schouder te veranderen" en zo niet de stoomtractie op te doeken, dan tenminste de elektrische voeding op hun eigen net onder ogen te nemen.

Economische en zeker financiële redenen zullen wel niet vreemd geweest zijn aan deze omschakeling. Men mag namelijk niet uit het oog verliezen dat de A.C.E.C. met de groep Ed. Empain toentertijd elektrische trams leverde over gans de wereld - in China, Argentinië, Rusland, Spanje, Mexico, Toronto, Calcutta, Cairo.. en dat men in België dan ook niet bij de pakken kon blijven zitten. Daarbij bleek de elektrische tractie veel rendabeler dan de stoomtractie, en in de ogen van de mensen, veel properder... en moderner! (4) Wat nu ook niet wil zeggen dat de stoomtram zo maar van de ene dag op de andere afgedaan had - absoluut niet, maar het zou ons te ver leiden hierop in te gaan. De trams vormen namelijk een historie op zichzelf (5).

De "dépot van den tram" bevond zich in Oostende (waar hij nu -1984- nog is). Even voor 1900 werd door de Engelse kolonel North een private tramlijn aangelegd tussen Mariakerke en Middelkerke langs de zeedijk. Hij bouwde ook zijn eigen elektrische centrale in de Northlaan (huidige Vercamerschool te Oostende) Reeds in 1903 was ook te Oostende-stad een klein elektrisch bedrijf gevestigd in de toenmalige gasfabriek, destijds gelegen Kan. Colenstraat en gerechtshof. Door wie van de twee de stroomlevering aan de trams gebeurde, konden wij niet achterhalen.

- (2) N.M.V.B. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen. Wettelijk gesticht op 28 mei 1884. Niet te verwarren met de N.M.B.S. : Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.
- (3) A.C.E.C. Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi.
- (4) Tussen de plannenmassa in de centrale te Slijkens hebben wij jarenlang een reclame folder gekend met betrekking tot de afmetingen van een tram voor de De Smet-De Naeyerbrug. In deze folder werd de stoomtram-locomotief afgebroken tot "tegen de grond": lomp, zwaar, stinkende rookwalmen (toen ook al!) kon zelf geen passagiers vervoeren, vergde veel onderhoud, men moest voorraden aanleggen en 1 uur voor het vertrek opstoken en nog veel meer liefs. De elektrische tram daarentegen was een wonder van gemak en eenvoud want: "on donne un vigoureux coup de sonette, on desserre le frein, on admet le courant... et voilà: on part! - Vrij vertaald: men trapt flink op de bel, men lost de rem, geeft stroom... en juuj, we zijn weg!. Van de bovenleiding en de stroomvoorziening werd in die folder natuurlijk niet gesproken!.
- (5) Wie van de tram-geschiedenis wat meer wil weten, raadplege F. Gevaert Ons Jaarboek Ter Cuere 1974.

Maar het moet zijn dat er daar wel problemen waren. De electriciteitsfabriek North(tot 1899 Mariakerke) en de Soc.An . Eclairage du Centre én de maatschappij Ostende Gaz & Electricité... én de Stad Oostende (6) blijken regelmatig in discussie gelegen te hebben. Hierdoor ging de baron Empain, financieel goed beslagen, en het gekibbel moe, zeer rap (7) zijn eigen weg varen en besloot hij een eigen centrale te bouwen.

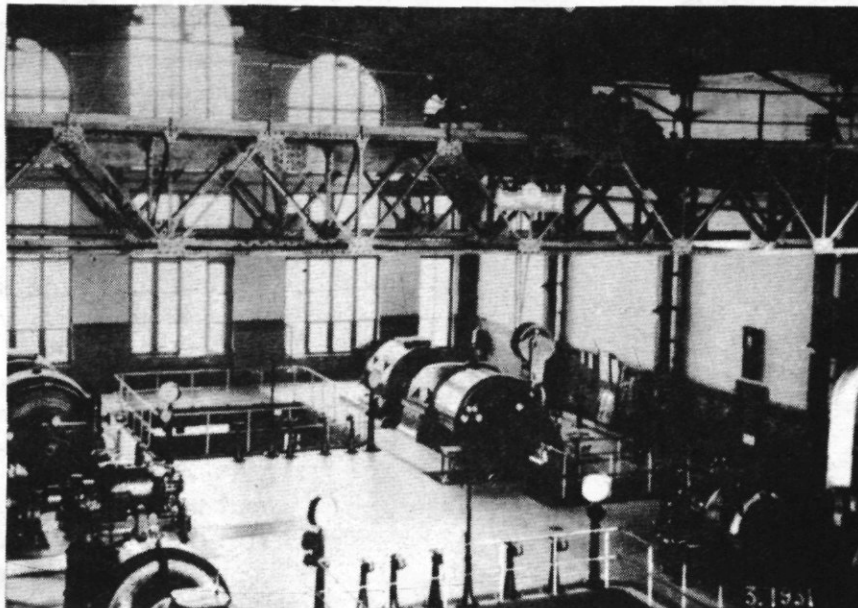
De maatschappij werd subito-presto uit de grond gestampt onder de naam " SOCIETE ANONYME CHEMIN DE FER ELECTRIQUE OSTENDE- BLANKENBERGHE ET EXTENSIONS "- 33, rue du Congrès, Bruxelles. Niks minder dan dat... De stichtingsakte werd op 26 juni 1905 verleden voor notaris Van Halteren te Brussel en verscheen in de bijlagen van de " Moniteur Belge " van 3.4 en 5 juli 1905 - n° 3733. Hoofddoel was : elektrische stroom leveren aan de trams en nog wat links en rechts ook(alhoewel dat niet alzo beschrevenwas !) en zo komen we tot

DE ELECTRICITEITSCENTRALE TE SLIJKENS.

Deze centrale die toen niets anders kon zijn dan een kolencentrale, moest noodgedwongen aan een waterloop liggen voor de kolenbevoorrading en het koelwater, en mocht dan ook weer niet te veraf liggen van de afnamepunten, want hoogspanningslijnen kende men nog niet al te goed en ondergrondse kabels waren - en zijn nu nog altijd - een dure aangelegenheid. De beste plaatsen leken de voorhaven te Oostende en de Brugse vaart te Bredene, maar wegens geplande havenwerken kreeg deze laatste positie de voorkeur, en wel de onbebouwde terreinen op de rechter oever van het kanaal.

Het duurde wel tot eind 1905 vooraleer - na de vestiging der wasserijen aldaar- opnieuw wat leven kwam op die terreinen die behoorden tot dat industrieel gedeelte van Bredene dat " uitgebakken" was ten gevolge van de lokale baksteennijverheid. Naar het schijnt waren deze steenbakkers voor de eeuwwisseling al begonnen in de omgeving van de huidige IBISSchool, en naargelang de bovenste kleilaag een paar meter diep afgegraven was - bijna alles gebeurde toen manueel - zo werd met de kleiwinning maar een stukje verder opgeschoven in de richting van Brugge (8)

-
- (6) Dat waren productie- en distributiemaatschappijen die de concessie voor electriciteitslevering aan de stad in handen hadden rond de eeuwwisseling.
- (7) Als men over het nodige geld beschikt en de kennis van het zakendoen beheerst, dan kan het altijd zeer rap gaan!.
- (8) Bij het opsporen van een ondergrondse hoogspanningskabel in de Nukkerstraat in 1950 stootten wij op een oud gemetseld rookkanaal, dat ongeveer 1 meter onder het wegdek dwars over de straat liep, juist voor de winkel naast de bank BBL. Wij vonden er ook een drietal vermoedde spoorliggers en enkele gesmede spoorspijkers, vermoedelijk van de eerste tramlijn. Eenzelfde rookkanaal kwam aan het licht tijdens de bouw van het tweede kolenpark EBES in 1950.
Zie ook R.EECKHOUT : Zoeklicht op Bredene blz 120 e.v.



eerst langs de Prinses Elisabethlaan (die toen de Slijkens straat Noord heette) en later langs de Brugse steenweg. Dit bovenvermeld uitbakken- en destijds niet verplicht weer aanvullen (omdat Bruggen en Wegen het gingen doen met baggerspecie uit de vaart... en het toch maar zelden deden !)- verklaart de nu nog bestaande denivellatie tussen de Pr. Elisabethlaan en de 50 à 100 m. daarachter gelegen terreinen; (zie als vb. de "afdaling" naar het kerkhof te Slijkens in de huidige Kerkhofstraat en practisch het ganse terrein EBES en de achtergronden tot aan de Nukker, die in februari 1953 flink overstroomd werden.

Met de bedoeling zich een plaats onder de Bredense zon te verwerven had Baron Empain reeds op 1 oktober 1904 een strook grond van 721 m² voor één jaar gehuurd van de domeinen voor de prijs van 151,46 F. Om de een of andere reden wilde het Beheer der Domeinen deze strook echter niet verkopen, wat één jaar later voor een tweede, aangrenzende strook nochtans wél gebeurde. Blijkbaar was men toen ook niet vies om een partijtje te speculeren. De eerste strook lag langs de Pr. Elisabethlaan en werd later - en is nu nog altijd - de voortuin van de Centrale. De tweede strook, gelegen op de hoek van de Elisabethlaan en de toenmalige weg - later Electricstraat en nu verdwenen, blijkt verhuurd te zijn geweest aan iemand die daar een bouwvallige barak staan had . Door het afhuren van de voorgrond was de achteraan gelegen grond direct minder aantrekkelijk en ook minder waard, want er waren practisch geen toegangen - en naar gebleken is, ook geen amateur-kopers meer !.

In 1905 werd deze achtergrond dan aangekocht voor de nieuwbakken electriciteitsmaatschappij (9) en daar verder speculatief gekibbel weinig of

(9) Het is ons niet bekend wanneer de verkoop gebeurde - alleszins na juli 1905 - noch hoe groot het beginterrein was : naar een opmeting op plan, ongeveer 23.700 m² . Ook de koopprijs konden we niet uitvisen. Zeer waarschijnlijk werd de verkoop bedongen te Brussel... want op 18.06.08 beschikte men in Slijkens nog niet over een plan voor de afsluiting van dit terrein!.



geen zin meer had, waren de Domeinen dan ook maar accoord - deze keer met de verkoop - van de tweede strook in totaal 329m² groot. Deze verkoop gebeurde op 13 december 1905, en de grond veranderde van eigenaar voor 4940 F - inbegrepen het bouwvallig gedoe dat er op stond. De huurder was content dat hij van zijn huurceel af was omdat hij de toezegging gekregen had dat hij zijn koterij niet zelf moest afbreken. Op dat terrein werd wat later het huidige administratiegebouw opgericht.

Voor de "voortuin" werd een minnelijke schikking getroffen : op 9 december 1905 werd een huurcontract afgesloten voor 18 jaar, ingaande op 1 oktober 1905 dus 1 jaar na de eerste verhuring aan Ed. Empain. De lage huurprijs bleef dezelfde , nl. 151,46 F. (10) maar in het contract werd nu het spreekwoordelijk " Zwaard van Damocles" ingelast : het was jaarlijks opzegbaar... en de huurder was verplicht in dat geval

het terrein in de oorspronkelijke staat te herstellen m.a.w. de Centrale kon hierdoor in werkelijkheid geen enkele serieuze constructie bouwen op die grond, geen magazijn, geen bureel, geen onderstation... ze was er eigenlijk niets mee. Op 30 september 1923 werd het contract nog verlengd voor 18 jaar, maar nu voor 396 F/jaar.

In 1937 echter vond de lokale directie het welletjes en gaf waarschijnlijk te kennen dat ze het moe was om nog langer huur te betalen voor dit ongebruikt terrein, temeer dat ze voor alles wat maar met het Openbaar Domein te maken had, zelf gepeperde rekeningen te betalen kreeg en op geen enkele toegeeflijkheid moest rekenen. Even waarschijnlijk ging men bij de Domeinen het standpunt van de Centrale volgen en bleek men nu bereid " aanvaardbare " voorstellen voor aankoop te onderzoeken.

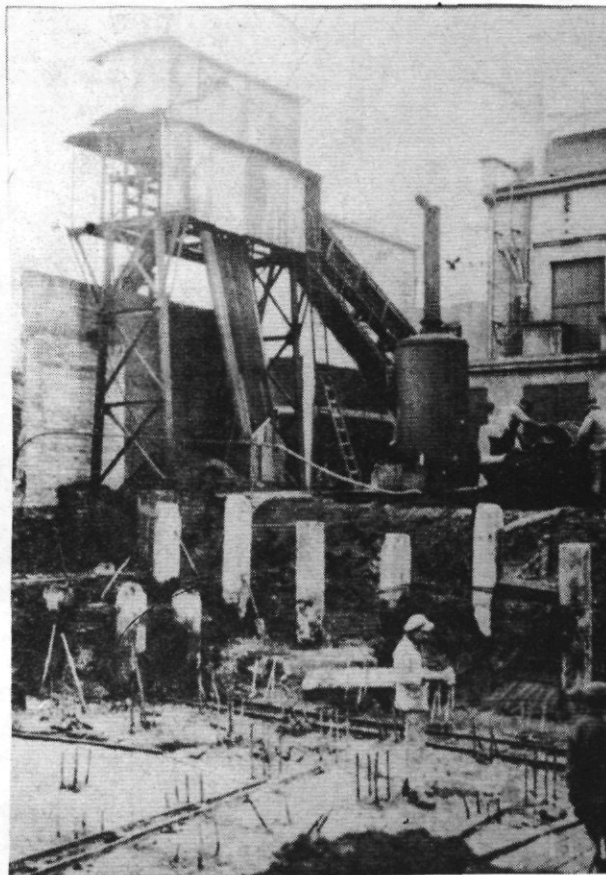
(10) Men mag zich niet blind staren op de minieme bedragen. Ter vergelijking : in maart 1906 verdiende een metser 0,40 F/uur . Hij werkte toen 10 u/daags en 6d/week . In die omstandigheden zou de metser meer dan anderhalve maand moeten gewerkt hebben voor de huur van dat lapje grond.

Maar... de reglementen van de administratie waren intussen veranderd, en nu moest - benevens het plaatselijke Domeinenbeheer - ook het Ministerie van Financiën zijn zegen geven. Drie voorstellen van de Centrale (het laatste bod bedroeg 90 F/m²) werden aldus van de hand gewezen. De ontvanger eiste 105 F. Dat werd door de directie vlakaf geweigerd, en er werd gedreigd de voorstrook niet meer te huren- en ook niet meer te onderhouden vanaf 1941 - einde contract. De betwisting had vooral betrekking op de benaming "bouwgrond". Er werd trouwens nooit een amateur gevonden die daar wilde bouwen met een elektrische centrale tegen zijn achterdeur. (11)

Het duurde nog tot 12 sept. 1938 eer men accoord kwam over de prijs van 100 F/M² en het terrein eindelijk aangekocht kon worden voor 83.670 F, kosten inbegrepen (12).

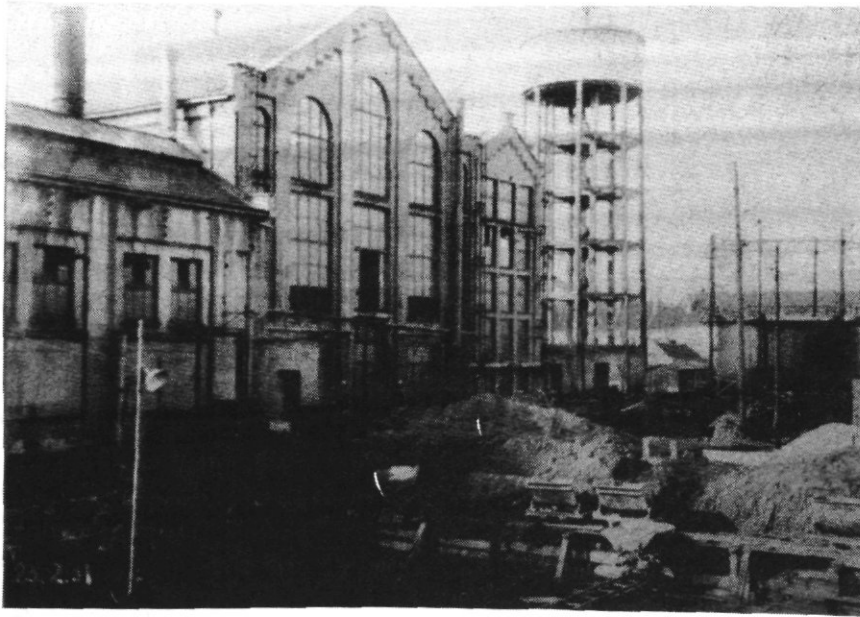
Ondanks de verkoop werd de huurprijs nog 2 jaar lang geeist maar natuurlijk niet betaald ! Het lag in de bedoeling van de Centrale om op dit terrein kleedkamers, waszaal en sanitair op te richten voor het personeel en eventueel een " showroom " voor huishoudelijke elektrische apparatuur. Maar de mobilisatie van 1938/39 en de wereldoorlog 2 hebben deze uitbreiding natuurlijk verijdeld .

Maar, keren we terug naar 1905. Na het oprichten van de S.A. Chemin de fer Electrique Ostende- Blankenberghe & Extensions, werd onmiddellijk het project voor de Centrale op de plank gezet. Voor de ontwerpers te Brussel moet SLIJKENS zo iets geweest zijn als de brousse, maar dan bevoond door een soort Menapiërs, want men bleek bijzonder wantrouwig (en



(11) Alleen de Duitsers bouwden daar in 1943 een bunker voor hun wachtsoldaten. Hij staat er nu (1984) nog en werd lange tijd gebruikt door de Centrale als verfpottenmagazijn!.

(12) Dat was dus 7,75 maal duurder - in 33 jaar- dan de eerstverkochte nevenliggende strook waarop het bureelgebouw opgericht was, wat een gemiddelde van 20% stijging per jaar betekent.



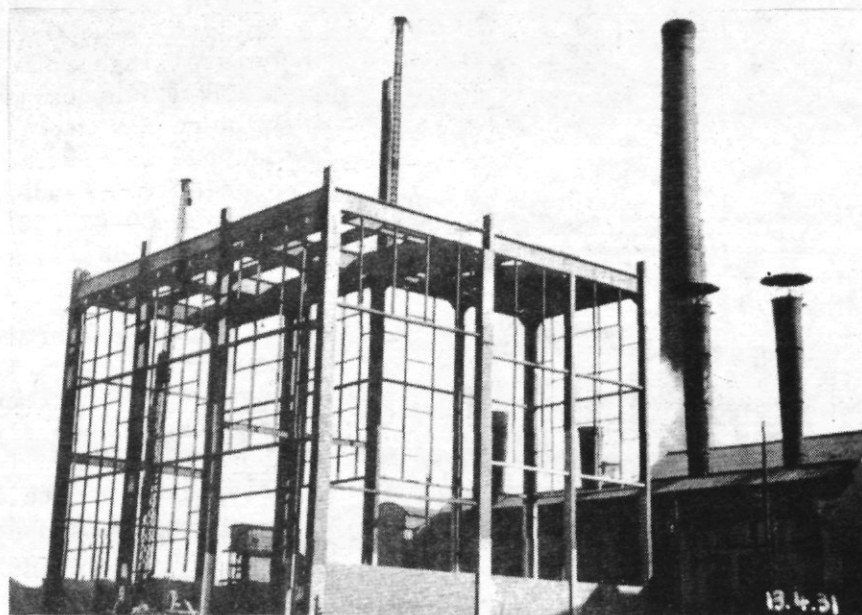
liet de Centrale dan ook niet bouwen door lokale aannemers) ; alleen ondergeschikte gebouwen kwamen daarvoor in aanmerking.

Voor deze gebouwen werd dan een lastenboek en een beschrijvende prijzenstaat van 16 blz. gedrukt!(13). Onderwerp : bouwen van het (huidig) bureau-gebouw voor 47.666 F, een oliemagazijn voor 2.854 F en... ook drie woonhuizen voor 35.300 F. Deze huizen waren gepland, helemaal achter in de Electricstraat, zover als de "wegeling" liep . Ze waren bestemd voor de controlerende chefs en werden - alhoewel de aanneming één globaal forfait was - nog vóór alle andere constructies eerst en vooraf gebouwd. Dus : eerst controle... en dan electric! De aannemer was August Boncquet, destijds Maria- Theresiastraat 42 en de architect , Ach. Roux, Peter Benoitstraat 73, Oostende. De drie huizen waren in de recordtijd van 6 maand bewoonbaar.Eén huis moet zeker al een tijd bewoond geweest zijn op 17 november1906, want toen werden architect en aannemer verwittigd " dat een kornis lekte, een pomp altijd afliep en de voordeur sleepte...". Deze huizen werden in 1948 afgebroken (14).

Begin maart 1906 werd reeds een aanvang gemaakt met enkele grondwerken en op verschillende plaatsen probeerde men " den goeden grond " te bereiken. Wie de vaststelling daarvan deed,weten wij niet, maar op onbegrijpelijke manier werd deze " goeden grond " gevonden bij -5m, terwijl serieuze sonderingen in juli 1930 en in 1963 ontegensprekelijk bewezen hebben dat de eerste echt-betrouwbare grondlagen op -6,5 à -7m

(13) Ostende, Imprimerie Centrale, Alb.Bouchery, 56, rue de l'Ouest .
(Adolf Buylstraat .)

(14) De vloerbalken en de duim-plancher in rode Noorse den werden herbruikt voor een aanbouw aan het administratiegebouw en zijn nu (1984) nog altijd in perfecte staat.

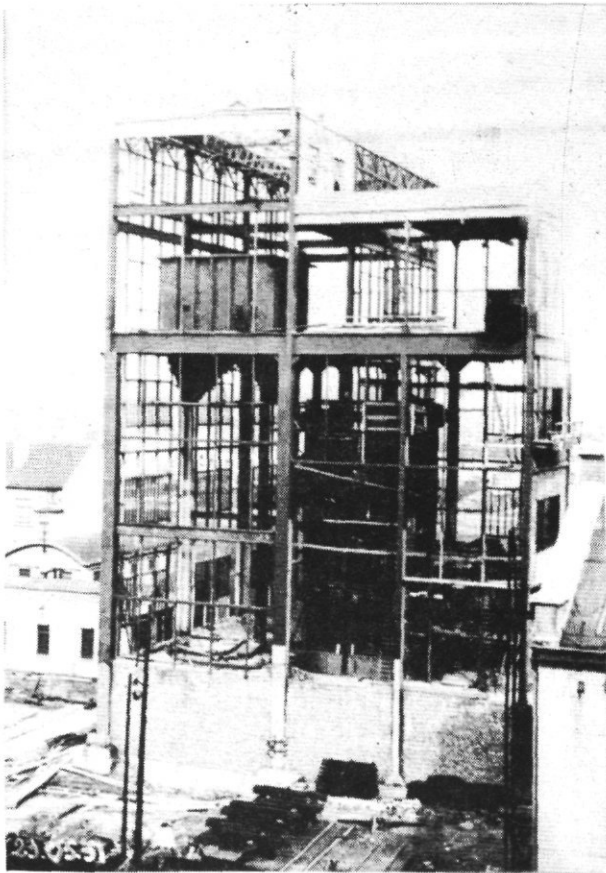


liggen, en de volgende op -15m. Toch is de Centrale nooit in de grond weggezonden - alhoewel wij in dat gedeelte nooit metingen uitvoerden.

Wat er ook van zij, op 7 augustus 1906 werd een bouwconventie afgesloten met de Brusselse aannemersfirma LOUIS DEWAELE - die nog altijd bestaat - voor het bouwen van een centrale met een machinehall voorzien van een rolbrug met 30 ton hefvermogen, een schakelpost gebouw, een ketelhuis, een magazijn, een watertoren van 250m³ - 25 m hoog onder het reservoir, een regenwater citerne van 1200m³, twee warmwaterciternes, samen 120 m³, een watervang vanuit de Brugse vaart, een gemetste fabriekschouw van 60 m hoog en de fundering voor een tweede identieke schouw (15). Als bijzonderheid : boven de batterijzaal was het ganse sanitair voorzien : 3 "pissijnen" en 3 WC's - een " op zijn Engels " voor bedienden en daarnaast twee " chemin de fer " (doorvliegers) voor de arbeiders, voorzien van automatische periodieke spoeling...!

Alles moest in 200 werkdagen af zijn vanaf 10 augustus 1906 . De ganse centrale moest gebouwd worden op een funderingsplaat ondersteund door palen (302 in totaal). Begin september 1906 begon men die funderingspalen - door de firma "pylones" genoemd. Wij nemen aan dat niet iedereen vertrouwd is met de techniek van het heien of boren van zulke palen, maar dat het toch geweten is dat men op gelijk welke manier een bepaalde "massa" hout of beton tot op een vaste laag op een bepaalde

(15) De funderingspalen voor de 2e schouw werden uitgevoerd. Deze voor een uitbreiding van de machinezaal ook, maar deze voor een ketelhuis uitbreiding niet ! Waarom niet ? Mysterie !! De 2de fabrieksschoorsteen kwam er slechts in 1964.. en dan nog op een heel andere plaats dan eerst voorzien. Op een enkele paal na, heeft die oude fundering dan ook nooit gediend.



diepte in de grond moet krijgen. Daar de stoomheistellingen aan de kust zeldzaam en duur waren, zo werd besloten, een tot dan toe zeer vertrouwd procédé van funderingen systeem COMPRESSOL te gebruiken ; dat systeem werkte als volgt :

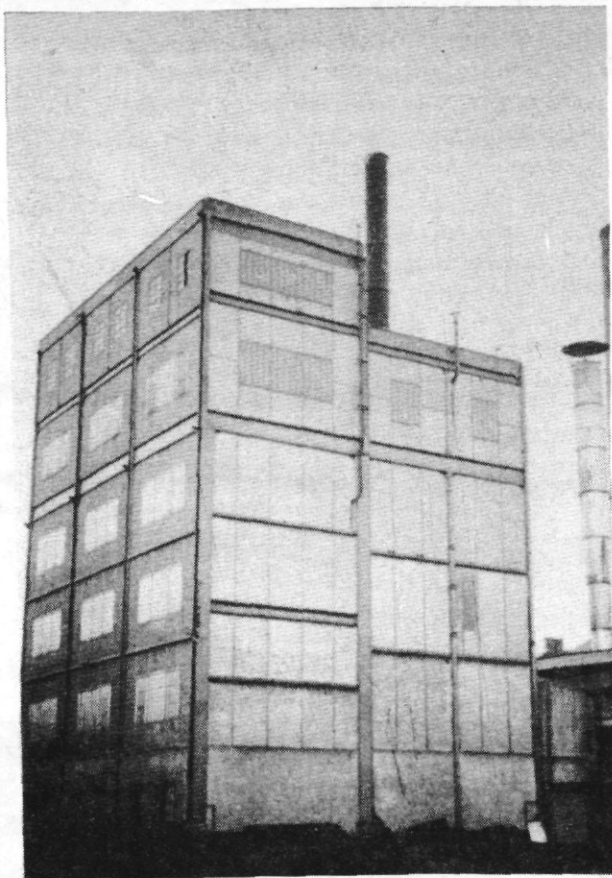
Een kegelvormige ijzere peer - 6 à 700 kg zwaar werd door een dubbel paardenspan 7 tot 8 m hoog opgetrokken in een driepikkel-heistelling . De menner opende dan een kabelslot, de peer donderde naar beneden en boorde zich een paar decimeter in de grond met een arbeidsvermogen van ongeveer 4500 kg/m. Om geen tijd te verliezen stond een tweede dubbelspan klaar gedraaid om de peer weer op te hijsen.. Zo ging het elk om beurt tot de boorkegel een diepe schacht gemaakt had, en de klei hierin tegen de wanden geperst was tot op de fameuze " goede grond ". Deze holte met

80 à 90 cm doormeter werd onmiddellijk opgevuld met breuksteen en steenslag beton en de vulling met de peer flink aangedamd... en klaar was Kees. Er kwam nu en dan wel wat proefondervinding bij kijken wegens waterslag (inzijpeling) maar het systeem werkte !. (16) Met een ploeg van 7 of 8 man kon men per dag één enkele paal afwerken (als alles goed ging) zodat het reeds na een maand duidelijk werd dat er moest gemechaniseerd worden, wilde men op tijd klaar zijn. Wat dan ook gebeurde : de stoomheistelling kwam binnen... en de paarden vlogen buiten!.

Die stoommachine deed het natuurlijk sneller dan het paardengetrek maar men verloor dan ook weer veel tijd met het verplaatsen van de zware stelling. Gemiddeld ging het driemaal rapper. Zulks konden wij opmaken uit het overblijfsel van een voorlopige werkstaat (17) van 3 september tot 3 oktober 1906 (dat waren 27 werkdagen van toen) : er waren 24 palen vervaardigd, dus met veel goede wil één per dag. Van 15 oktober tot 26 december

(16) Mémoires Paul Brouhon, le chef mecanicien, een ganse beroepsloopbaan bij de firma S.A Pieux Franki.

(17) De eerste afrekening van de aannemer dateert van 25.10.1906 en de laatste van 01 november 1908.



1906 (= 63 werkdagen kreeg men 184 palen klaar : ruw gemiddelde 3 palen/dag. De werkstaat vermeldde ook op 26 december 1906 : 208 "pylones". Op 26 januari 1907 waren alle 302 palen "af" .

Voor amateurs van details, de volledige prijs van een machinepaal bedroeg : breuksteen 22 F, steenslag 30 F zand en cement 21 F, lonen 35 F verzekering 5 F, kolen en smeerolie 5 F, onderhoud en afschrijving van de machine 60 F, vaste licentiekosten 5 F, 10% licentierecht op de verkoopprijs : 25 F, aan- en afvoer van de machine 7 F . Totaal = 215 F. De palen werden aan de man gebracht voor 250 F. Alles samengenomen valt het te begrijpen dat de aannemer toch liever met de paarden had voortgedaan, want in de bovenvermelde staat met de toenmalige prijzen zien wij dat de machine per paal 72 F kostte en de paarden 34 F... maar de eventuele boete (100 F/dag) bij te laat opleveren gaf toch de doorslag.

Zoals reeds gezegd werkte men toen 10 uur per dag en 6 dagen per week en eens de palen van een bepaald gedeelte afgewerkt, werd dan de betonnen funderingsplaat van 30 cm op sommige plaatsen 50 cm dikte - gegoten. De ouderwetse betonbewapening (systeem Hennebique) was enorm. Overal waren trek- en drukstaven van 26mm doorsnede aangebracht. Al deze staven waren op de einden voorzien van gesmede "zwaluwstaarten" van ongeveer 10 cm (in de plaats van de gekende haken, die nu ook al afgedaan hebben wegens het gekarteld betonstaal). De beugels waren eveneens smeedstaal : plat staal van 30 x 4 mm. Ringbalken 60 x 60 cm met 12 trekstaven \emptyset 38 mm en 8 drukstaven \emptyset 26 mm. Kortom, een ijzeren matras ! En zeggen dat deze funderingsplaat aan de man gebracht werd voor 18 F/m² en 25 F/m³ beton (18).

(18) In 1924 en 1929 werd op sommige plaatsen een tweede plaat van 30 cm dikte aangebracht om reden van gewijzigde uitbreidingsplannen. In 1969 hebben we het meegemaakt dat een lokale aannemer meer dan 3 maand nodig had om met zijn ploeg volk, en medewerking van de Centrale, een oppervlakte van ongeveer 100 m² "radier" uit te breken met pneumatische breekhamers. Tot zijn excuus : hij mocht niets laten springen daar het werk binnen een fabriekshall lag.

Op 30 november 1906 vertrok een aanvraag naar Bruggen & Wegen (en op 3 april 1907 bekwam men de toelating) voor de aanleg van een water-
vang (koelwaterafname voor de condensoren , uit het kanaal) en een te-
rugloop, want alle vaartwater moest weer terug in het kanaal komen. Het
wonderlijke van deze zaak was, dat de bewuste watervang klaar en afge-
werkt was op 12 april 1907, dus amper 9 dagen later... wat technisch on-
mogelijk was. Waarschijnlijk waren, en de aanvraag, en het begin der wer-
ken terzelfdertijd gebeurd ! Bij een controle dienaangaande, werd door
Bruggen en Wegen vastgesteld dat er ook reeds drie huizen gebouwd wa-
ren, en dat men van een aanvraag daarvoor niets afwist bij hen! De be-
lofte van de Centrale om "het" te onderzoeken nam vrij veel tijd in beslag,
want het duurde nog tot 9 juni 1908 (19) alvorens een (nieuwe ?) bouw-
aanvraag gericht werd tot de hoofdingenieur van Bruggen en Wegen te BRUGGE
en nu ook aan de gemeente Bredene ! Zoals men ziet : regulariseren kende
men vroeger ook, en het is geen specifiek verschijnsel van nu!

Op 17 januari 1907 werd aangevangen met de bouw van de funderings-
plaat van de eerste gemetste schoorsteen, en voor de aanvoer van bakste-
nen en ander materiaal legde men een verbindingsspoor aan met het bestaan-
de tramspoor uit de Prinses Elisabethlaan . Men zou het spoor rondom al
de gebouwen leiden in een grote lus... maar dat gebeurde nooit. In 1938
legde men nog een stukje spoor langs de "voortuin" , en in 1948 een aan-
sluiting met de transfo-ontmantelzaal ; de aanleg van een drievoudig ran-
geerspoor voor kolenaanvoer op het nieuw aangelegde kolenpark (1950) kon
ook niet doorgaan, want alhoewel alle nodige materialen, sporen, wissels
en dwarsliggers besteld en geleverd waren, legden de Buurtspoorwegen dan
het goederenvervoer stil....

Zo vlot als de opbouw van de 250 m³ watertoren verliep, zo veel meer
moeite scheen de 1200 m³ citerne op te leveren. Deze was eerst voorzien
OP de grond, en daarna IN de grond. De aannemer vreesde dat het drijf-
vermogen bij een ledige citerne en hoge grondwaterstand, de bodem en de
wand kon doen scheuren. Hij eiste een nieuwe studie voor versterkingen,
voor een hogere prijs... en een mindere garantie!. Dat hij alles bekomen
heeft, zou ons sterk verwonderen, maar de citerne kwam uiteindelijk toch
in de grond terecht... en ze is bij ons weten nooit weggedreven! Men bouw-
de er later trouwens een werkhuis op.

Ook de rolbrug van 30 ton in de machinezaal bleek een twistappel van
belang. Het studiebureau had een rolbrug voorzien met één loopkat en een
enkele, met mankracht aangezwengelde windas, wat de aannemer gevaarlijk
achtte gezien de weinige plaatsruimte voor het bedieningspersoneel op
ongeveer 10 m hoogte . Na veel gediscuteer kreeg hij gelijk en werden twee
loopkatten voorzien, elk met een 15-ton windas. De rolbrug werd gelukkig
niet alle dagen gebruikt want zij was niet bijzonder economisch : bij de
proefbelasting waren 12 man bedieningspersoneel vandoen, 2 man aan weers-
zijden de rolbrug voor de langsverplaatsing en 4 man op elke loopkat. De
rolbrug kostte 13.500 F "gemonteerd" en woog 23 ton. Ze deed dienst tot
1931 en werd dan in occasie terug verkocht aan Le Titan Anversois, de con-
structeur van wie ze origineel afkomstig was.

Allerlei bijkomende werken en wijzigingen waren oorzaak dat de bouw-
werken maar opgeleverd werden op 17 november 1907 in plaats van in mei
1907 zoals voorzien, maar de bestellingen van ketels, machines en appara-

(19) Deze datum was niet zomaar lukraak vastgesteld, want zoals men verder
zal zien, waren ook de bouwaanvraag en de toelating voor de Centrale
zelf "spoorloos" ... (?!?)

tuur waren wel doorgegaan. Zo kunnen wij zien dat 6 stoomketels reeds in 1906 besteld werden in Engeland bij Babcock & Wilcox en een economiser bij de Engelse firma Green. De bestelling der 6 ketels ging door voor 225.000 F, maar onder de absolute voorwaarde, de bouw van de eerste twee ketels aan te vangen, samen met de economiser (20) ten laatste in januari 1907, wat dan ook gebeurde op 28 januari 1907!

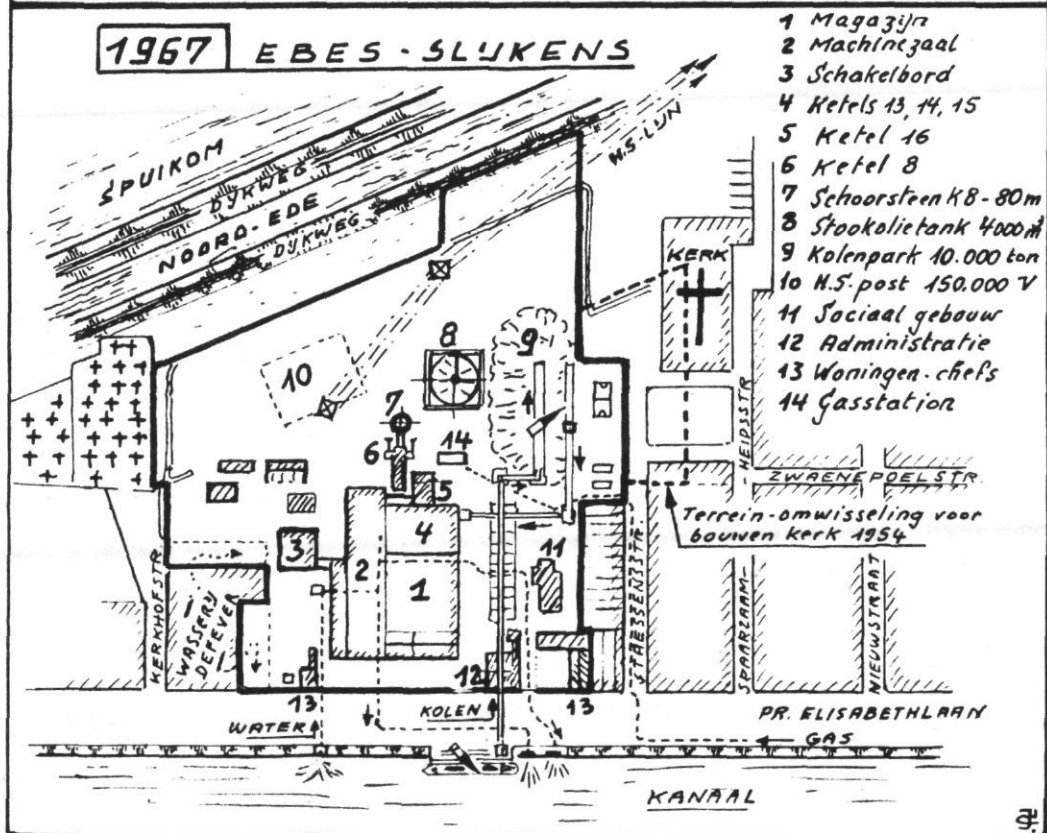
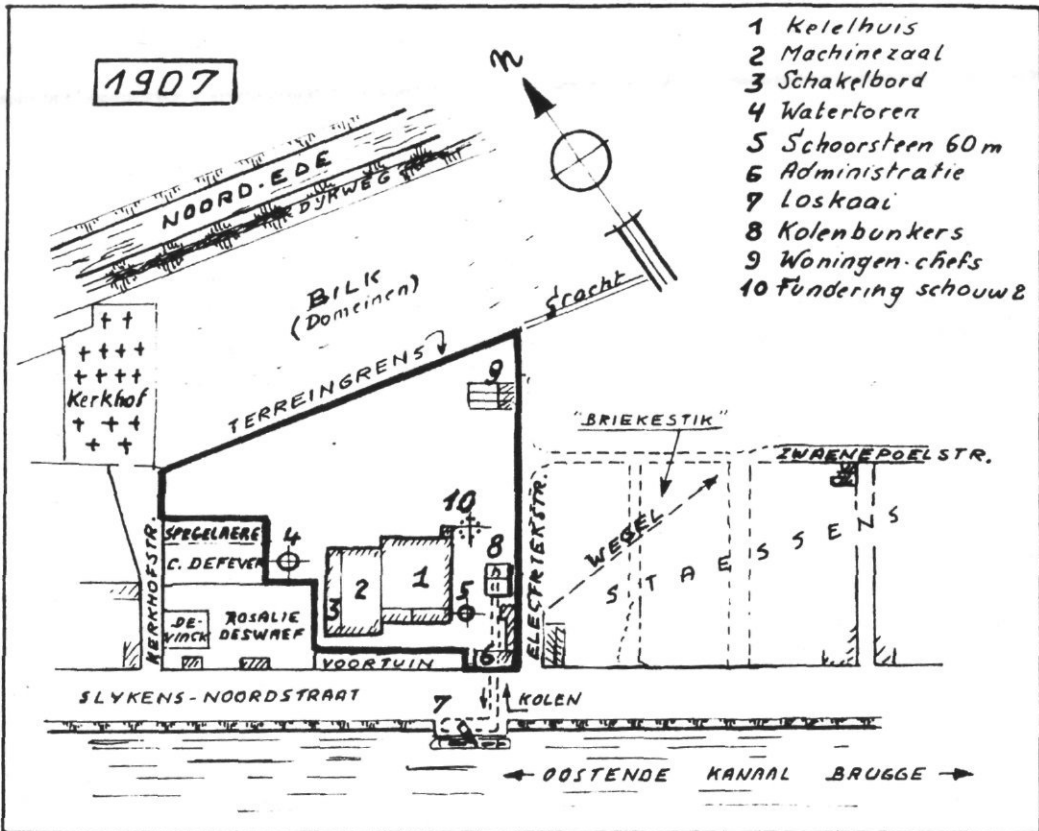
Op 27 november 1907 werd de eerste machine geïnstalleerd door de A.C.E.C. en in tegenstrijd met wat men zou denken : het was geen turbine, maar wel een verticale 3-cilinder triple-expansie stoommachine van de firma Willans. De A.C.E.C. werkte samen met deze Engelse firma, en voorzag de originele scheepsmachine met zwaar vliegwiel (1,55m \varnothing x 0,5 m breed, 7 ton) voor landgebruik en stabiele loop, en een gelijkstroom-aanloopdynamo van 200 kW werd er aan gekoppeld. Toch heeft men wel uitgekeken naar turbines, want als op 29 juli 1908 een conventie afgesloten wordt met de A.C.E.C. om het grof en fijn kabelwerk uit te voeren aan het reeds geïnstalleerde machinecomplex, dan zien wij bij deze bestelling dat het gaat om twee turbinealternatoren 11.000 V wisselstroom 1500 en 1800 kW, 3 dynamos 90, 200 en 210 kW gelijkstroom voor het distributienet en 3 groepen mot.synchr. dyn. van 275 kW- 500/700 V gelijkstroom voor de voeding van het lokale tramnet. In het geheel bedroeg het vermogen van de Centrale ongeveer 4600 kW. Wij willen deze droge opsomming niet verder doorvoeren, maar laten alleen opmerken dat de 500 kW voorzien voor de distributie te Slijkens veel te laag geschat waren en dat onmiddellijk een turbo-dynamo van 475 kW bij besteld werd. Het bedradingswerk van A.C.E.C. was af op 10 oktober 1908.

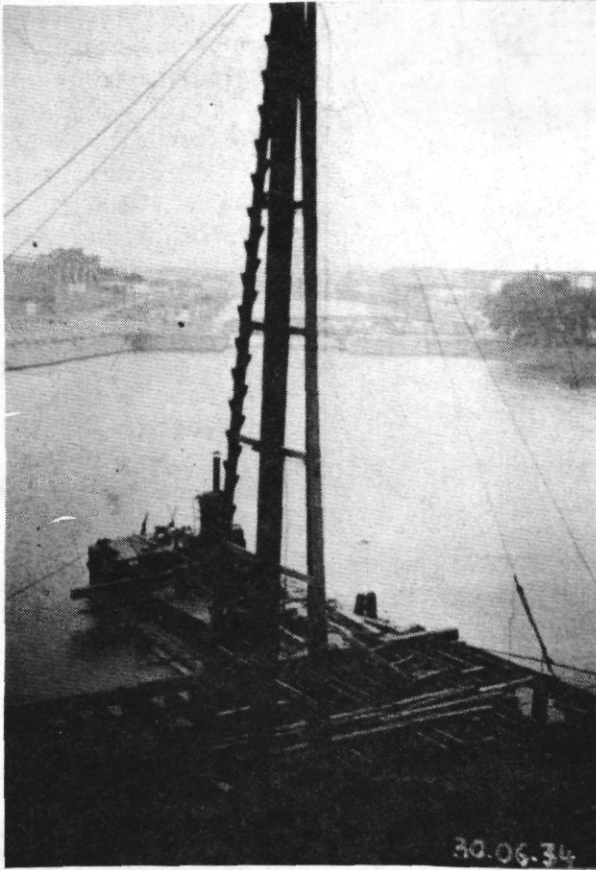
Als wij resumeren wat er in 1908 allemaal gebeurde in en om de Centrale, dan komen wij tot de volgende lijst :

- 1.A. De gebouwen, machinezaal, ketelhuis, schakelpost, magazijn, gasmetergebouw en watertoren waren "af" op kleinigheden na.
- B. De watervang uit het kanaal met zuigmond in de kanaaldijk, 2 buizen \varnothing 70 cm voor aanvoer met afsluitverlaten onder de Prinses Elisabethlaan, de afvoerleiding \varnothing 1 m met kopmuur en een zeef-bezinkkamer waren eveneens afgewerkt. De plannen voor deze installatie, bij de aanvraag van 30 november 1906 gevoegd, waren door Bruggen en Wegen zelf opgemaakt (Speciale dienst voor de Kust te Oostende) en goedgekeurd op 31.01.1907, maar door veelvuldige controle (in totaal 2 conducteurs en 5 ingenieurs moesten daar hun zegen over geven) kwam de toelating slechts op 3 april 1907. Het was tijdens deze controles dat de vroeger reeds aangehaalde mizerie met de drie woonhuizen voor de chefs voorviel.
- C. De schoorsteen van 60 m hoogte was ook gebouwd en verbonden ondergronds aan het rookkanaal van de ketels; de schoorsteen was een week lang "gevuurdroogd" (21)

(20) In een stoomketel is de warmte-afgave van de vuurhaard voor de stoomproduktie nooit volledig. Alvorens de hete rookgassen door de schoorsteen af te voeren (om als puur verlies de atmosfeer te gaan verwarmen), laat men ze langs een buizenstel (economiser) strijken waardoorheen het voedingswater naar de ketel geperst wordt en hierdoor flink opwarmt. Op deze manier wordt het ketelrendement merkkelijk verhoogd.

(21) In april 1908 behelsde een afrekening o.a. 180 F voor strooi, brandhout, kolen en regie-uren voor 6 dagen drogen van de schoorsteen.

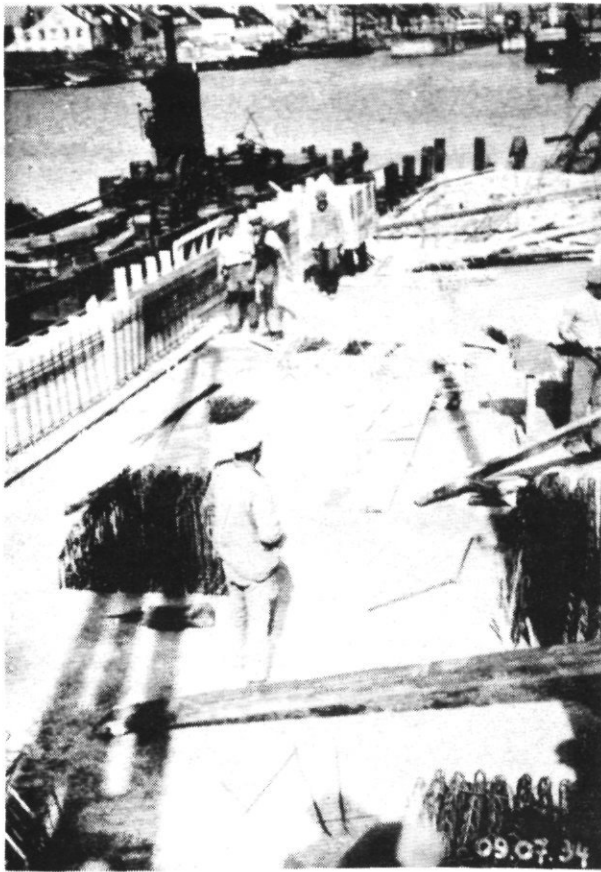




- D. De eerste twee ketels waren bedrijfsklaar, met pompenbatterij, spui- en warmwaterciternen. Het eerste proefstroken vond plaats op 10 oktober 1908 en de eerste kolen werden aangevoerd met de buurtspoorweg.
- E. Alle voorziene elektrische machines waren startklaar en het schakelbord volledig ingericht.
- F. In november 1908 ging men verschillende malen proefdraaien met de machines.
- G. In de machinezaal was een bijzondere afdeling voorzien als eerste onderstation "voor den tram". Dit o/st was compleet in orde (hoofddoel van de Centrale) en leverde de gelijkstroomvoeding aan de bovenleiding van de buurtspoorweg tot aan De Haan enerzijds en tot halverwege Raversijde - Middelkerke anderzijds. Verscheidene zware koperen "retourkabels" van de sporen waren ondertussen in de Centrale aangesloten.

2. Buiten de Centrale gebeurde het volgende :

- A. Een hoogspanningskabel werd aangelegd naar een reeds bestaand o/st. van de Belgische Staat voor het bedienen van de haveninstellingen, en gelegen in de Tweebruggenstraat. De twee partijen moesten elk hun deel van het werk leveren : de Centrale langs de Bredenesteenweg en de Belgische Staat op het grondgebied Oostende. De Centrale plaatste zoals voorzien een kabel met drie geleiders van 25 mm² sectie, en toen het aan de beurt van de Staat was, had men daar geen kabel... en moest uiteindelijk geleend worden bij de Buurtspoorwegen! Deze hadden niets anders dan kabel met 50 mm² sectie, zodat de verbinding dan twee verschillende doorsneden had. Dat was op lange termijn geen ramp voor de Staat, want toen in 1935 de haven meer en meer electriciteit behoefde, werd de Centrale technisch verplicht haar gedeelte kabel op te geven en een nieuwe kabel 3 x 50 mm² aan te leggen langs de Prins Albertlaan. Te pakken of te laten : er was geen keus!
- B. De Buurtspoorwegen bouwden een omvormings-onderstation te Wenduine dat in de tramvoeding moest voorzien vanaf De Haan tot Blankenberge en legden tussen de sporen ook de twee hoogspanningsbabels 11.000 V- 3 x 50mm² voor de aanbreng van de elektrische stroom naar dit o/st. (22) zie volgende blz.



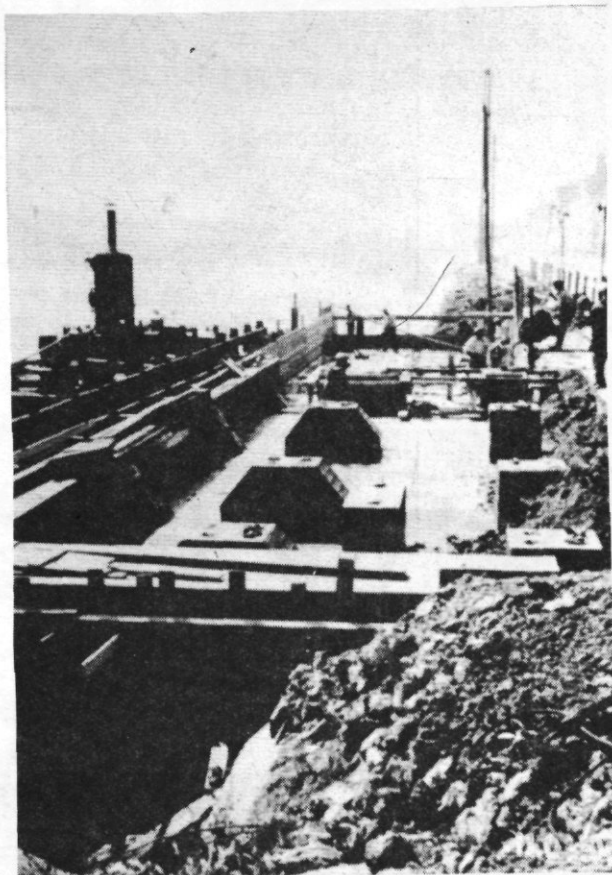
C. Diezelfde Buurtspoorwegen wensten insgelijks hun spoor naar Nieuwpoort uit te rusten voor elektrische tractie en plaatsten ook twee voedingskabels vanaf de Centrale tot in hun onderstation, genaamd "Crocodile", even voorbij Middelkerke (nu nog in dienst). Dit waren kabels van slechts 3 x 25mm² sectie, daar men eventueel kon rekenen op hulpvoeding van de Centrale North (Vercamerschool) voor de lijn die deze richting uitliep.

D. De stad Oostende die blijkbaar ook " haar buik vol had " van de electriciteitsproduktie, legde haar centrale (aan het Gerechtshof) stil van zodra ook maar één machine draaide in Slijkens. Men zat waarschijnlijk reikhalzend te wachten op de overschakeling, want er waren op rekening van de stad reeds vooraf twee hoogspanningskabels aangelegd (ze doen nu nog dienst). Deze kabels lie-

pen vanaf de Centrale, door de vaart Oostende - Brugge, naar de Vaartblekerstraat, al achter Beliard-Crighton naar de Conterdamkaai en zo naar de stad. In 1908 waren er voor zover als bekend 7 H.S. verbindingen aangelegd en verschillende ter studie.

E. Het was klaarblijkelijk dat de beginaanvoer van de kolen niet lang

-
- (22) Omvorming van wisselstroom 11.000 V tot 550/600 V gelijkstroom? Waarom niet direct 550/600 V van uit de Centrale ? In een elektrische leiding zijn de overbrengingsverliezen evenredig met de lengte van de leiding en omgekeerd evenredig met de doorsnede en met de beginspanning . De lengte is bepaald en vast (men kan bv. Wenduine niet dichterbij brengen). Wie een grotere sectie neemt, krijgt een duurdere installatie. Blijft alleen nog : spanningsverhoging ! Ter vergelijking nog het volgende : 100 V spanningsval op 11.000 V, blijft nog 10.900 V over, dat is nog niet 1% verlies, maar 100 V op 550 V laat maar 450 V meer over, en dat is meer dan 18% verlies !



kon gebeuren met de buurtspoorwegen . Zelfs met een speciaal vervoercontract bleek de brandstof nog erg duur uit te vallen. Men moet weten dat deze kolen aangevoerd werden van uit de Walen per spoor naar Oostende - Station (op het "Hazegras"). Manueel overgeladen op buurtspoorwegwagons, met de stoomtram naar Slijkens gebracht, daar gelost, en ook manueel naar de twee stoomketels vervoerd... Het oneconomische van deze bedoening was de ontwerpers van de Centrale niet onbekend, en daarom werd reeds op 01 juli 1908 een aanvraag gericht aan Bruggen en Wegen ... te Brugge ! voor het aanleggen van een kolenlosplaats aan het kanaal, met vervoer- en stockeringsmogelijkheden.

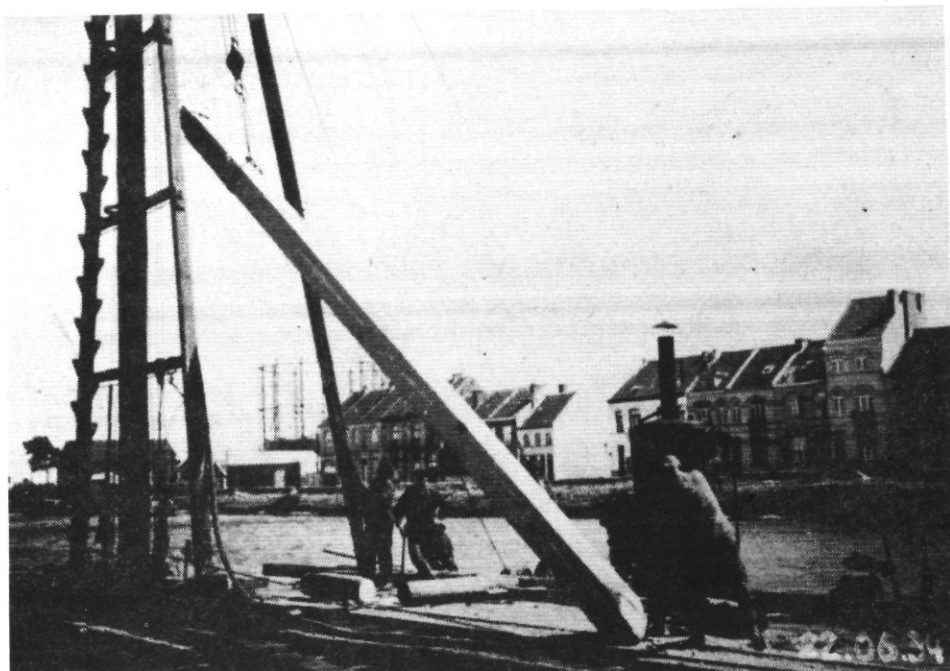
Opnieuw malheur : bij het onderzoek van deze zaak te Brugge stelde men vast dat er voor de Centrale zelf, geen toelating bestond ! Nog beter : er was zelfs geen spoor van

een aanvraag ! Zeer waarschijnlijk waren deze documenten wel ergens in Brussel blijven hangen... maar ...men had toch een goed jaar vroeger al de toelating voor de watervang aangevraagd, en bekomen ook, en niemand had toen iets opgemerkt. Dan maar weerom inderhaast een (nieuwe !) aanvraag opgemaakt. Ditmaal voor iedereen : Bruggen en Wegen te Oostende, Bruggen en Wegen te Brugge... en de gemeente Bredene (09 juni 1908) nu ook !.

We zegden het reeds, waarvoor zou regulariseren eigenlijk dienen anders ?- en alles kwam blijkbaar in orde !.

De eerste kolen"manutention" (23), toelating 25 november 1908, bestond

(23) Manutention - Frans woord voor "behandeling van goederen" (algemeen). Verder : behandeling met de hand. Manus : vandaar manueel. het woord vond ingang bij het bedieningspersoneel dat met "manutention" (afkorting van "la manutention des charbons") niets anders meer bedoelde dan het geheel van de kolenbehandeling. Dit voorbeeld is geen unicum : heel wat vreemde termen verkregen aldus burgerrecht, vooral als men nagaat, dat vanaf het ontstaan van de Centrale tot een hele tijd na W.O.2, het Frans de voertaal was voor alle plannen, documenten, gesprekken op directie- en bediendenniveau, correspondenties en rapporten met het studiebuureau en de hoofddirectie te Brussel.



uit een houten lossteiger van 70,60m lengte en 7,50m breedte op de rechteroever van het kanaal Brugge - Oostende, tegenover het huidig administratiegebouw. Op het losplatform reed een elektrische kraan (24) met hefvermogen 1250 kg/8m en op een smalspoor, lusvormig rond de kraanbaan aangelegd, 12 "Decauville" wagonnetjes met afneembare kipbak van 0,5 m³. Het smalspoor liep vanaf de steiger, dwars over de Prinses Elisabethlaan, door een gang in het gebouw, naar de koer van de Centrale, waar twee open kolenbunkers, elk van 350 m³ gebouwd werden. De ledige kipwagentjes werden met mankracht uit de Centrale geduwd, over de steenweg tot op de steiger. Daar werd hun kipbak door de kraan opgetild en in het kolenbinnenschip neergelaten. In de lichter werden de bakken door een ploeg handlangers met de kolenschop gevuld, door de kraan weer opgevisst en op het onderstel neergelaten. Nu konden twee man het wagonnetje weer over de huidige Prinses Elisabethlaan (die toen maar 6 m rijweg had) duwen naar binnen, waar het met een doorlopende elektrisch aangedreven sleepkabel op een hellend vlak (ook al) tot boven de kolenstortplaats getrokken werd. Een ingenieus klemsysteem deed de bak omkippen op de juiste plaats... en het ledige wagonnetje begon zijn afdaling terug naar de lossteiger.

Als particulariteit : het lossen van de kolen gebeurde niet door het personeel van de Centrale (de kraanman uitgezonderd). Bij de verwachte aankomst van een kolenlichter werd namelijk onder de lokale

(24) Dit kraantje werd in 1933 overgebracht naar de binnenkoer van de Centrale en deed daar ongestoord nog dienst tot het einde van het "kolentijdperk" in 1965. Het is ons niet bekend wie het eerste "apontement " (lossteiger) gemaakt heeft.



vervoeraannemers een prijsvraag gedaan voor het lossen van de kolen met hun eigen handlangers. In den beginne : de signaalman met de rode vlag op de steenweg inbegrepen. Later moest die man meer helpen duwen dan vlag-wapperen : kwestie van prijs-concurrentie!. Onder de betrokken vervoerders menen wij nog de naam van de firma Dumon van Brede ne gehoord te hebben. Verscheidene van deze handlangers werden later in vast verband door de Centrale aangevoren... daar ze de kolenstiel goed kenden!. (25)

Na het proefstoken van de ketels, het proefdraaien der machines en het uittesten der elektrische installaties door de diverse constructeurs, moest hier en daar nog wat personeel bijgeschoold worden. De eerste twee ketels waren nog zeer primitief. Ze hadden maar een gewone rooster-vuurhaard . Ze waren niet voorzien van blaasventilatoren en evenmin van trekventilatoren (daarvoor moest de natuurlijke trek van de schoorsteen instaan). De bevoorrading in kolen gebeurde met

de kruiwagen en het ketelstoken met de hand. De asse-afvoer was niet moderner : in de ketelhuiskelder, met de kruiwagen, naar een put onder de zijgevel in de buitenlucht. Daar werd de asse "geblust", met een miniatuur bakjes-elevator opgehaald, en met een "Javanner" (26) achteraan op de koer gegooid...

Wat nog betreft 1908 : wij vonden nergens een spoor van wat men een officiële inhuldiging zou kunnen noemen , zo iets als een lamp die met grote luister ontstoken werd, of een tram die met vlaggetjes getooid voorbij de Centrale kwam rijden... geen knopjesduwen... geen lintjesgeknip, niets van dat alles, maar half december 1908 " zat men zeker op

-
- (25) Herinneringen wijlen dhr. Lievin Cuypers, die zelf nog als kolenhandlanger begonnen was.
- (26) Half-cylindervormig stootwagentje op twee metalen breedbandwielen, destijds vooral gebruikt in de bouwnijverheid voor het vervoer van zand of mortelspecie en door twee man geduwd.



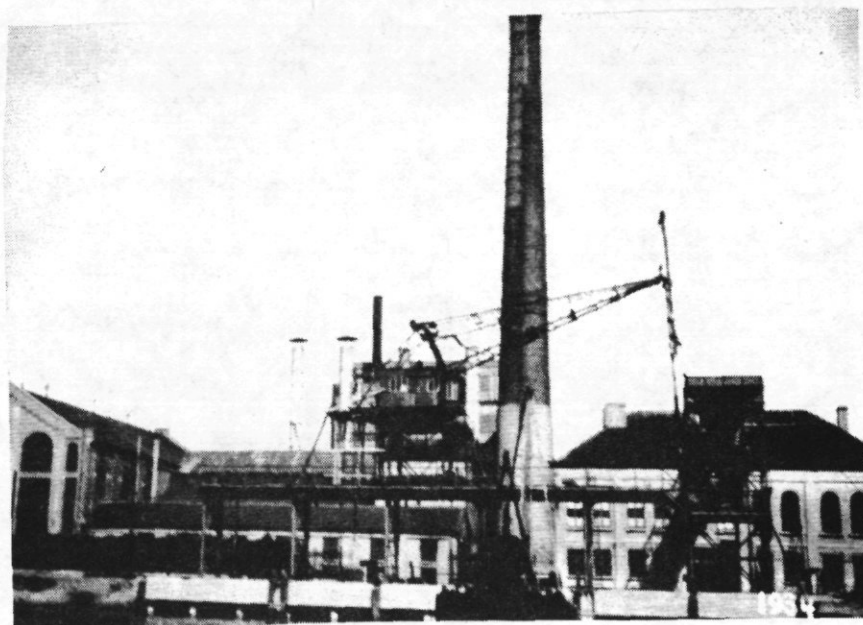
het net"⁽²⁷⁾ in alle stilte, want de stad Oostende had allerlei administratieve mizeries met haar electriciteits-concessionaris, gooide uiteindelijk deze eruit, en nam vanaf 1 januari 1909 zelf de uitbating in handen, maar kreeg hierdoor grote moeilijkheden (28). Buiten de tram-maatschappij, voor wie de Centrale eigenlijk gebouwd was, was de stad Oostende dus de eerste hoogspannings-klient.

We hebben geen weet van moeilijkheden of kinderziekten tijdens het eerste werkingsjaar . Alles schijnt goed verlopen te zijn. Alleen de kolenbevoorrading liet te wensen over. De binnenscheepvaart verliep soms tergend langzaam ; eens een schip de mijn verlaten had, was men zonder nieuws ervan tot het aanlegde te Slijkens, maar daar konden gerust twee tot drie weken mee gemoeid zijn want men zeilde toen nog met binnenlanders!. In augustus 1909 werden dan ook twee kolenbunkers bijgebouwd, ook al omdat de firma Babcock - Wilcox dapper bezig was met het proefstoken van de 4 overige ketels van haar bestelling van 1906 , en omdat ook de 450 kW turbo-dynamo opgesteld werd.

Wat betreft de laagspannings-distributie eind 1909 vernamen wij dat de eerste klient van de Centrale de wasserij Defever was, dit op vraag van de eigenaar. Die wasserij paalde aan de Centrale en werd over de binnenkoer aangesloten met een luchtlijntje -maar op proef ! . Dit gaf goede resultaten en de concessie-besprekingen met het gemeentebestuur begonnen.

(27) Uitdrukking gebruikt door electro-technici om aan te duiden dat door schakeling de stroomverbinding van een centrale of een o/st. met het algemeen hoogspanningsnet uitgevoerd is.

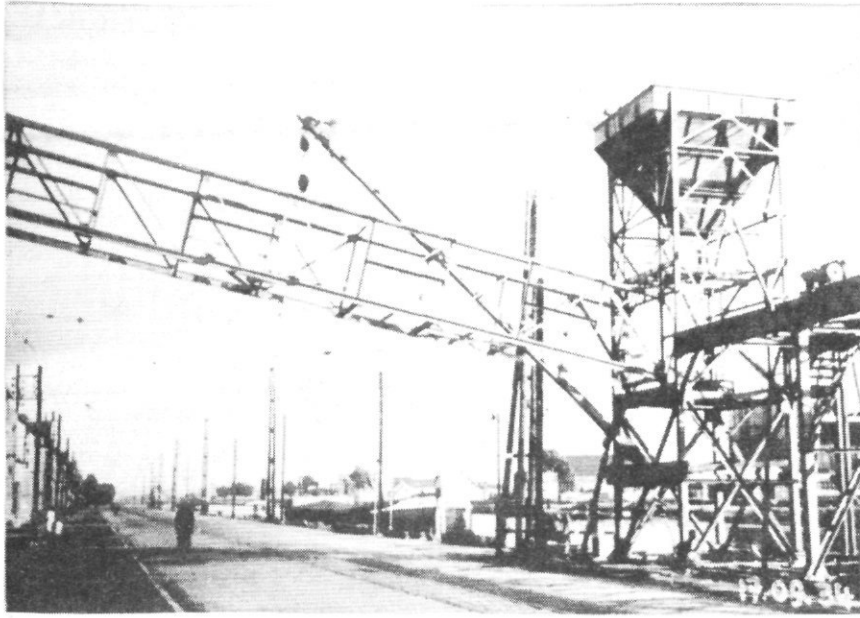
(28) Zie A.Vandenauwele - Gas, Electr. & Water te Oostende.



Op 25 april 1910 gaf de gemeente officieel de toelating aan de Centrale om gebruik te maken van haar wegenis " om dezen die daarom vragen van electrischen stroom voor verlichting en drijfkracht te voorzien ". Het nodige materiaal werd aangeschaft maar het duurde toch tot 1 juli 1911 alvorens te Bredene het allereerste abonnements-contract (voor twee jaar!) met dhr. Cyriel Defever ondertekend werd. Het ging om ongeveer $3/4$ kW - om juist te zijn : 764 Watt aan 1 F/kW met een reductieclausule tot de helft van de prijs, zegge 0,50 F voor een jaarlijks 100-urig gebruik van de volledige installatie. (Zie fotocopie).

In 1910 vonden de militairen, aan wie de bouw van de Centrale niet ontgaan was, dat hun hospitaal stiefmoederlijk bedeed was voor wat betreft de electriciteitsvoorziening. Het is waar dat de grote afstand van uit de stad Oostende naar deze verre en toen nog zeer verlaten uithoek van haar terrein een grote handicap was voor een goede laagspanning-stroomlevering, gezien het altijd maar om 110 Volt gelijkstroom ging. De Centrale bezat echter geen concessie voor energie voorziening op het grondgebied van de stad, en kon dus aan de wensen van 's lands dienaren zo maar niet tegemoet komen. Toen kregen die militairen het werkelijk en figuurlijk lumineus idee om op kosten van het Vaderland een hoogspanningscabine op te richten (zij doet het nog altijd) in het militair hospitaal (29). Een aansluiting op de H.S.kabels van de in 1905-1906 aangelegde tramlijn werd

(29) Later werd men verstandiger en gaf men wederzijds toelating om moeilijk uit de moeder-concessie te bereiken klanten te bedienen van uit de dichterbij gelegen concurrerende concessie. Zo leverde de Centrale stroom aan woningen in de Handelsstraat, aan de achterkant Groenendijk, en de laatste woning van de Nukkerwijkstraat (tegen de Spui-kom) op grondgebied Oostende.



goedschiks- kwaadschiks verwezenlijkt en onze hospitaalmannen konden hoogspanning in laagspanning transformeren, naar hartelust hun eigen electriciteitsnet uitbouwen en... fiat lux ! - het licht kwam - maar de stad was een goede klant kwijt!

In september 1910 wilde de directie niet langer meer een bureeljongen als commissionair gebruiken voor het overbrengen van bevelen en berichten tussen de onderscheidende diensten van de administratie en van de Centrale. Op 19 oktober 1910 werd dan ook bij de Bell Telephone Manufacturing Co een binnenhuis telefooninstallatie besteld. Naar een aanlegschema waren 7 "posten" voorzien, uitgerust met een zwingelmagneet voor de oproepbel en een grote "ronde pile" voor de phonie. De ingenieur die de bestelling overmaakte zorgde voor een tafelapparaat voor zijn eigen bureau (30) en de zes andere waren muurapparaten. Zelfs de directeur moest opstaan en tegen de muur gaan praten als hij wilde telefoneren!. De schakelbord-electricien was ook telefonist-operator en iedereen moest eerst bij hem terecht om met iemand anders in verbinding te komen. Eén enkele luchtlijn liep naar de woning van de chef-ketelhuis achteraan in de Electricstraat. Deze moest op zijn beurt met een handschakelaar de ene of de andere van zijn twee collega's doorverbinden als de oproep niet voor hemzelf bestemd was : m.a.w. hij werd altijd gederangeerd, en vooral 's nachts kwam dat niet leutig over voor de man en was het derhalve niet geraadzaam hem voor een flauwekul uit zijn bed te trommelen!.

Benevens het hoofdschakelbord en de reeds vermelde 5 personeelsleden was de magazijnier ook bij de gegadigden... en daarmee was de telefoonkous af ! Men moest evenwel nog geduld oefenen tot begin 1914 alvorens het hoofdbestuur te Brussel de toelating gaf om een heuse buitentelefoon aan te vragen. Men was wel niet krenterig...maar men leefde gezapig...

(30) Dat men door niemand zo goed gediend wordt, dan door "zijn eigen zichzelf" bleek toen ook al in de practijk goed beoefend te worden.

Fac-simile van het ALLEREERSTE abonnements-contract
voor electriciteitslevering (verlichting!) aan
particulieren te BREDENE

Société Anonyme du chemin de fer électrique d'OSTENDE-BLANKENBERGHE & EXTENSIONS

COMMUNE DE BREDENE

CONTRAT D'ABONNEMENT N° 1

Je soussigné C. Defever
demeurant à Las. Sijbeus Rue du Limetier
déclare contracter un abonnement de 2 années à la distribution communale d'énergie
électrique dont la société anonyme du chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe et
Extensions est concessionnaire et je prie la dite société de placer le compteur électrique et
d'établir le raccordement.

Je reconnais avoir pris connaissance de l'extrait de l'acte de concession, du règlement
technique et du tarif de location des compteurs et être parfaitement d'accord sur tous les
points.

La société du chemin de fer électrique d'Ostende-Blankenberghe me remettra une
copie du présent contrat.

Bredene, le 1^{er} juillet 1911

C. Defever

L'abonnement a pris cours le 1^{er} juillet 1911

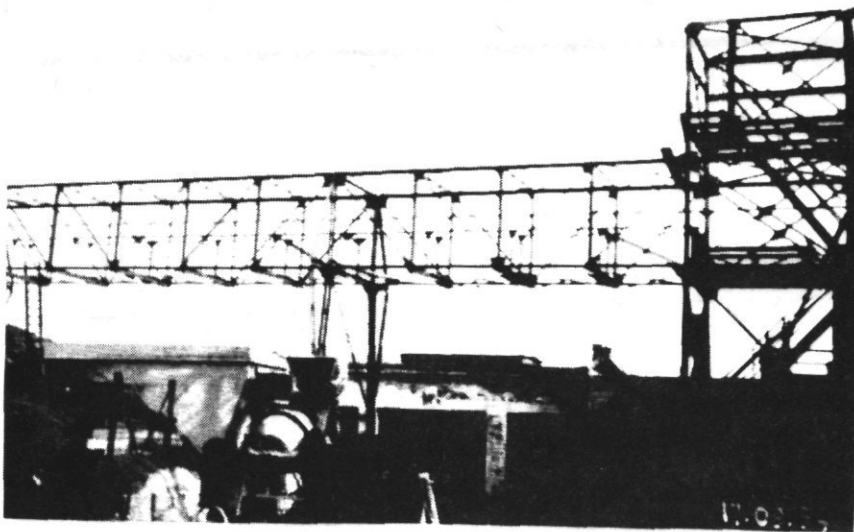
Afin de bénéficier du tarif de 0.50 fr. le kilowatt heure, je garantis, conformément
à l'article 19 une redevance annuelle minimum de 1 franc par dix watts de puissance
installée soit au total pour mon installation telle qu'elle est décrite ci-après 76,40 fr.

Pour copie conforme

CHEMIN DE FER ÉLECTRIQUE
D'OSTENDE-BLANKENBERGHE ET EXTENSIONS

Dutem

C. Defever

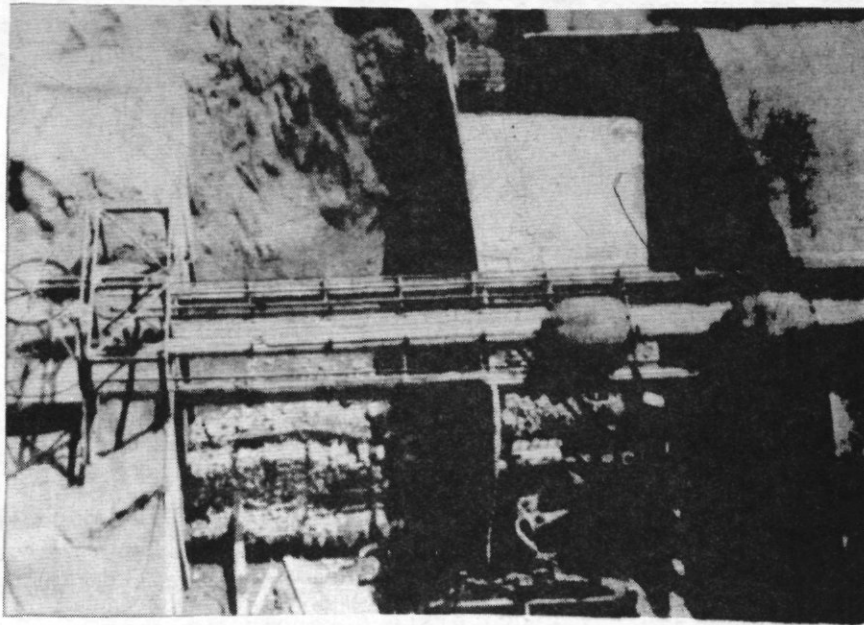


Eind 1910 werd aan de kruiwagen-asafvoer van de eerste 6 Babcock ketels een eind gesteld. In de "asschenkelder" een mechanische assentransporteur gemonteerd. Dat was eenvoudig een ketting zonder eind die door een goot getrokken werd ; die ketting was voorzien van metalen dwarsstrippen die de gloeiende as in de goot meesleepten tot in de "blusput" . Na twee jaar werking met de as-kruiwagen moet deze transporteur wellicht als een summum van technische verbetering doorgestaan zijn bij het personeel dat anders deze ongezonde en zeer zware karwei moest opknappen.

Op 6 juli 1911 werd het gemeentebestuur van Bredene een voorstel gedaan om de openbare straatverlichting aan te leggen op het Sas en de Nukkerwijk en op 18 juli werd het plan goedgekeurd met het vriendelijk verzoek niet te talmen bij de uitvoering (Get. l'échevin ff.bourgmestre D. Baelde). Er kwamen nochtans meer moeilijkheden opduiken bij deze uitvoering dan eerst verwacht. Zo waren Bruggen en Wegen niet akkoord met het aanbrengen van de leidingen naar de Prins Albertlaan al over de smalle Sas-brug., en nochtans reed daar wel de elektrische tram over . De reden is ons niet bekend ... maar het gevolg wel : de Centrale werd hierdoor verplicht een transformator-cabine 11.000/110 V op te richten, naast de Voorhavenbrug, en wel, juist boven de uitvoerschacht van de metalen tunnel die daar onder de Saskreek loopt. Er was geen andere plaats mogelijk want daar kwam de in 1908 aangelegde H.S.kabel naar het o/st. Belgische Staat weer "boven water" en andere kabels waren er niet. Het hoeft geen betoog dat zulks allemaal veel tijd vergde, bijzonderlijk als men nagaat dat de transformator-cabines toen in metselwerk gebouwd werden, en er uit zagen als "electric-huisjes" .(31)

Het ander gedeelte van de Openbare Verlichting van Slijkens liep vanaf de Ibis-brug tot de Nukker en de binnenstraten, stak de Noord-Ede over

(31) Hedendaags installeert men een voorafgebouwd metalen o/st. in 3 dagen met een stroomonderbreking van amper een paar uur.



in het verlengde van de Nukkerstraat en omvatte daar nog een stuk bewoonde Nukkerwijkstraat en wat nu de Europastraat heet. In totaal telde de openbare verlichting 48 lampen van 16, 32, 50 of 100 bougies (1 bougie = ongeveer 1 Watt) voor 3250 m straat, dus gemiddeld één lamp alle 67,5m. Een spetterend vuurwerk was het niet met de "doodkaars-lampjes" die om middernacht uitdoofden, maar daarvoor was het wel "helle-steke-donker".

Als bijzonderheid : 22 openbare verlichtingslampen waren aangebracht op de palen van de tramlijn op het Sas. Ze bleven daar bevestigd tot 5 november 1925, en toen weigerde de N.M.V.B. gelijk welke "vreemde" leiding nog langer toe te laten op haar palen... en goede handelspartners of niet: de Centrale moest er af met haar lijnen en lampen. Het gevolg was dat overal zware metalen consolen moesten aangebracht worden op de huisgevels en de helft van het net opnieuw bedraad ; en dat men hierbij van esthetiek ook geen kaas gegeten had, hoeft voor niemand een betoog !

Op 18 mei 1911 werden 2 H.S.-kabels in dienst genomen van de Centrale naar het o/st. van de Buurtspoorwegen in de Grauwwerkersstraat te Brugge. Deze kabels werden geplaatst in het Jaagpad langs de Brugse vaart, dit door de A.C.E.C. met een ons niet bekende aannemer, en dienden als voeding voor het tractienet van Brugge-stad en omgeving. De bescherming van deze twee kabels in de grond gebeurde met bakstenen. Men legde een dubbele overwelling aan boven de kabels met naar rato 35 stenen per meter. Naar verluid gebruikte men ongeveer 100.000 bakstenen, wat gezien de afstand zeker 25.000 teveel was... en er bleven geen stenen langs de weg liggen. Ra-ra-raad eens !?

In 1911 werden 2 stoomketels met uitsluitend gasbranders besteld bij Babcock -Wilcox. Om een kleine veiligheidsmarge te bekomen qua kolenaanvoer was met de S.O.L.F. (32) een overeenkomst gesloten voor de levering van cokesovengas. De leverancier woonde practisch naast de deur, en was

gestadig aan uitbreiding toe, dus... De nieuwe gasleiding werd aangelegd vanaf de cokesovens te Zandvoorde, langs de vaart ; er was een overstek door het kanaal, rechtover de gasketels op de Oudenburgse steenweg (omdat de stad Oostende daar zelf ook cokesovens wilde bouwen -jaja !)(33) De gasleiding was in gietijzer \varnothing 10 cm en kwam in de Centrale binnen langs de Electricstraat, waar een grote gasmeter geplaatst werd in een gebouw (later magazijn) met houten dak - dat was geëist uit voorzichtigheid!-

In 1912 bleek men zeer actief te worden : de twee nieuwe ketels op gas kwamen in dienst, en zij werkten uitermate proper ten aanzien van de kolenstook. Terzelfder tijd werd ook een nieuwe turbine-alternator 2000 kW merk Van den Kerckhove (de Belgen mochten ook eens leveren!) geïnstalleerd. Deze turbine werd slechts in 1951 afgedankt. Ook het eeuwig "gedrets" met de assen-Javanners op de koer van de fabriek begon waarschijnlijk de directie op de zenuwen te werken, want er werd een transporteur Sandvick besteld voor de mechanische afvoer van de asse van het ketelhuis naar een stockeerplaats-assenpark van 50 m lang op 12 m breed, gelegen ter hoogte van de huizen der chefs. Er werd met de N.M.V.B. een akkoord gemaakt, een spoor aangelegd, en een "sauterelle" (34) aangekocht voor het opladen der wagons. Kortom, men installeerde zich eens goed zoals het moest !.

Begin 1913 werden 4 van de eerste 6 ketels eveneens voorzien van gasbranders. Men bleek "weg" te zijn van gas. Naast de propere werking had men ook ondervinding opgedaan met de snelheid van het bedrijfsklaar onder stoom brengen der ketels maar... teveel van het goede deugt ook niet. De gaslevering kon niet altijd aan de verhoogde vraag voldoen, en daarop werd besloten een gasketel op te richten in de fabriek. Wij vonden echter geen enkele documentatie daarover. Alleen op een foto van latere uitbreidingswerken leidden we af dat het volume ongeveer 350 m³ moet bedragen hebben, en dat de afbraak zeer waarschijnlijk plaats vond in 1931.

Begin 1914 waren de kolenroosters der zes ketels ver doorgebrand en werden ze vervangen door " mechanisch bewogen schuifroosters " . Dat was een Engelse nieuwigheid - juist op tijd vóór W.O.I- aangekocht. Hierdoor bleek de manuele kolenaanvoer niet meer mogelijk, daar de nieuwe roosters een automatische voeding vereisten ; hiervoor werd een kolentransporteur aangebracht die vanuit een mengtoren in de buitengelegen kolenbunkers de brandstof tot in het ketelhuis aanbracht. Een technische beschrijving zou ons onmogelijk ver buiten het opzet van deze bijdrage leiden. Laat ons alleen onthouden : enerzijds was het kolenscheppen gedaan, en anderzijds werd het vermogen van de ketels van de ene dag op de andere verdubbeld.

Een tweede (?) aanvraag om de toelating voor de stroomlevering- ditmaal te Bredene-Dorp- gebeurde op(de zeer ongewone) aansporing van de

(32) Société Ostendaise Lumière et Force-motrice . Verkoopsmaatschappij van Soc.An. des Fours   Coke - S.S.P. (Semt,Solvay et Piette), later Solvay, nog later U.C.B. en die ook met de stad Oostende "mar- chandeerde ".

(33) A.Vandenauwele - Gas, electr. & water te Oostende.

(34) Weerom een Frans ingeburgerd woord voor : elektrische (nu soms met benzine motor) transportband op brede velgwielen, met mankracht verplaatsbaar, en veel gebruikt om stortgoederen te laden waar een kraan niet bij kan of ontbreekt.

burgemeester (1912-1913) en hoefsmid, Désiré Baelde himself !. Hij woonde op het Sas en "profiteerde" (?) reeds een goed jaar "van den electriciek". De aanvraag werd reeds in 1912 goedgekeurd en nog eens bekrachtigd op 20 december 1913. Als toemaatje zou de Openbare Verlichting 20 lampen bedragen. Een diskreet "marktonderzoek" wees echter uit dat men in het Dorp helemaal niet zo opgetogen was met de nieuwe energie als mocht verwacht worden. Het Dorp bleek conservatief aangelegd. Naar we mochten vernemen lag de zaak wel wat anders : de "petrol-marchang" had in een herberg lucht gekregen van de zaak, en hij had op zijn tournee de electriciteit ferm afgebroken in het voordeel van zijn product. Ondanks alles besloot men er toch werk van te maken. Het project voor de stroomlevering voorzag een aftakingskabel op 11.000 V vanuit een reeds bestaande elektrische cabine te Bredene aan Zee, (35) maar de besprekingen voor de aankoop van een lapje grond voor de nodige cabine in het Dorp, bleven maar aanslepen, zodat men uiteindelijk besloot er voorlopig maar van af te zien en een laagspannings-luchtlijn op 110 V aan te leggen vanaf de Nukker en langs de Dorpstraat. Dat men in het Dorp, gezien de afstand, dan ook maar een zeer verminderde gelijkstroomspanning zou bekomen, daar lag niemand van wakker. Men wist immers dat een 25 Watt-gloeilamp toch nog heel wat "klaarder" was dan de best gekuiste "kienkee" met schone "abajour" (36).

Door allerlei omstandigheden - vooral het uitbreken van de wereldoorlog op 3 augustus 1914 - kwam de verdere stroomaanpassing in het Dorp op de helling te staan... maar in 1915 waren toch 64 huizen aangesloten en dan moest men het stilleggen wegens materiaalgebrek en verder leven op hoop. Men had echter buiten de (Duitse) waard gerekend, want de "Marine Eisenbahn-Betriebs Kompanie" - die het toen voor het zeggen had te Bredene - had, om militaire stellingen in de omgeving te voorzien, leidingen en koperdraad geëist van de Centrale, die deze niet meer voorradig had. Hierop demonteerden de Duitsers zonder omhaal een groot gedeelte van de blinkend-nieuwe koperdraden van het L.S.-net in de Dorpstraat... en het Dorp zat weer zonder stroom.

Onmiddellijk werden eerst vreedzame - dan nijldige - stappen ondernomen bij de Centrale en bij de bezetters, dit door burgemeester D. Nyssen die om deze reden (en waarschijnlijk nog andere die wij niet kennen!) er zijn burgemeestersbroek aan scheurde, want hij werd "kort en bon" door de Duitsers afgezet.

(35) Bij gebrek aan documentatie konden wij niet te weet komen wanneer de stroomvoorziening te Bredene aan Zee een aanvang nam. Wèl weten wij dat reeds half 1913 een kleine transfo-cabine in de Duinenstraat bestond. Ze was aangesloten op een feeder 11 kV (voedingskabel) van de kusttram (vanaf het wachthuisje Bredene aan Zee. De afstand van die cabine naar het Dorp was ongeveer 250 m korter dan de verbinding van uit de Centrale... dus ! Wat geschiedenis : na de oorlog werd de kabel toch aangelegd (1923 - bouw cabine Bredene Dorp) Het duurde nog tot 1933-34 alvorens een definitieve elektrische opschik gemaakt werd te Bredene aan Zee (cabine Peter Benoitlaan). De stroom liep dan in omgekeerde richting en kwam nu van het dorp (na aanleg kabel 11 kV Nukker - Bredene Dorp 04.03.1933).

(36) Dialect voor "Quinquet" - uitvinder van de naar hem genoemde en wereldbekende petroleumlamp. Abajoer = abat-jour. Frans voor lichtneerkaatsende lampekop.

Waarnemend burgemeester Is. Versluys nam zijn taak over, en met de directie van de Centrale werd dan een drukke correspondentie gevoerd, waarbij ook de schepenen H. Ingelbrecht en J. Vanden Berghe actief betrokken waren... Maar, als men geen koperdraad heeft... dan heeft men er geen, en de verbinding kwam er dan ook niet.

Teneinde de wederaansluiting van Bredene Dorp door de Centrale, ondanks alles wat te forceren, was de bewoners een soort "verbruiks-belofte" gevraagd en een lijst met inschrijvingen had de ronde van het Dorp gedaan. Met een nederige brief werd de lijst op 7 februari 1916 aan de "bestuurder (sic) der Electriciteitsfabriek" overgemaakt. Maar een discrete rondvraag van de Centrale om de materialen "in 't zwart" aan te kopen gaf echter zulke astronomische kostprijzen, dat men onder deze omstandigheden van de verbinding met het Dorp toch moest afzien. Onafgezien van de te verschaffen uitleg aan de Duitsers die toch ook niet helemaal "van gisteren" waren...!

Maar de zaak was nog niet af. Op 26 september 1916 vroegen de bovenvermelde twee schepenen de toelating - en wat hoogst verbazend is, zij bekwamen ze ook - van de Duitse M.E.-B. Kompanie om stroom af te takken van de tramlijn voor burgerlijk gebruik in het Dorp. Er was geen elektriek in het Dorp... maar de tram reed daar. Dus er was WEL elektriek! Dit primitief maar origineel idee liet die mannen niet los. Vandaar de vraag. - Dat de 600 Volt gelijkstroom gevaarlijk hoog was ten aanzien van de vroegere armzalige 90 à 100 V en de primitieve installaties van toen, interesseerde hen geen fluit. De mogelijke ongevallen en de nodige aanpassingen blijkbaar ook niet! Maar de Duitsers wel! De gemeente werd door hen terecht op de gevaren gewezen.. en ook de Centrale waarschuwde, en eiste een geschreven verantwoordelijkheidsverklaring, die zij ook prompt bekwam (want in de euforie van de "overwinning" waren de vroede vaders tot alles bereid voor het dorp).

De bezetters echter schenen absoluut niet opgetogen met de leerling-tovenaars en wensten zeker geen vuurwerk dat ook hun munitieaanvoer per spoor in gevaar kon brengen. Een paar dagen nadien al hadden zij het gevonden: zij kwamen zonder dralen de laatste reserve dynamo 110 V gelijkstroom van de Centrale opeisen (de andere waren al weggehaald!). Zij koppelden er een trammotor aan, sloten het geheel aan op de bovenleiding van de tramlijn, en in twee dagen was de boel opgelost en had het Dorp weer stroom op een "menselijke" spanning!

Waar deze hobbyachtige omvormingsinstallatie gelegen was te Bredene Dorp is ons niet bekend, en hoe de individuele afrekeningen gebeurden ook niet. De Duitsers betaalden de stroom voor "hun" tramlijnen maar eens per maand aan de Centrale. Ze hadden nochtans bijzondere voorwaarden opgelegd aan de Gemeente (brief dd. 27 september 1916) o.a. ... der Zähler wäre bei... in das der Kistenbahn (?) zunächst gelegen Haus zu setzen, das mit Beleuchtung versehen werden soll...(37).

(37) Vrij vertaald: de teller zou aan te brengen zijn in het met verlichting te voorziene huis dat het dichtst bij de kustbaan (sic) gelegen is. Wiens huis dat was, weten we niet, en waar het gelegen was, ook niet... en wie die misterieuze teller eventueel zou opgenomen hebben... en waar hij met zijn opnamen naartoe getrokken zijn: alles mysterie!

zie vervolg volgende blz.

Naar verluid plaatste de Gemeente helemaal géén teller, want zij bezat er geen... en de Centrale verroerde ook niet, want zij bezat geen aansluiting meer met het Dorp. Zedeles : zelfs een bezetting kan soms kleine voordelen bieden !

Einde 1916 legden de Duitsers op de achtergronden van de Centrale een grote vijver aan voor reserve koelwater. Dit reservoir, ongeveer 1 m diep, bestond uit een betonnen vloertje met bakstenen muren. Deze werden reeds vroeg afgebroken, maar de bodemplaat werd nog dikwijls teruggevonden bij latere uitbreidingswerken. De bezetters waren bang voor een beschieting van de Sluizen te Slijkens met eventueel leeglopen van het kanaal. Ook tijdens wereldoorlog twee waren ze bang hiervoor, maar dan hebben ze de sluizen afgedamd. Het koelwaterreservoir was ongeveer 657 m³ groot, want in 1924 waren evenveel kubiekmeter grond vandoen om het weer op te vullen.

Alhoewel enkele bommen reeds op 12 februari 1915 terecht kwamen op "Molendorp" , greep het eerste serieuze bombardement van de Centrale plaatst op 10 november 1916 . Daar de grote Oostendse gashouder ook schade leed en bommen ook in het kanaal terecht gekomen waren, zo was het niet uit te maken wat de vliegers als doel gekozen hadden, maar op 18 november 1916 bleek dat al veel beter want toen ging het om het kolenpark van de Centrale, de Zwaenepoelstraat en de Nukkerstraat. Grote schade was er niet: pannen, ruiten en galvanisé-platen, maar geen elektrische storing. Er kwamen nog bombardementen en een paar beschietingen uit zee op 12 juli, 16 augustus, 25 september en op 6 en 7 juli, 1,4 en 11 augustus 1918, en de vliegers schenen compassie te hebben gehad met de Centrale. Maar op 19 augustus 1918 was het serieus gang ; tijdens een luchtgevecht werd een hele "paternoster" bommen uitgegooid. Vanaf de "Staessensgrond", dan in de Noorder-Domeinenweide (waar twee paarden dood bleven), in het kolenpark met definitieve vernieling van de assetransporteur, beschadiging van de watertoren, de eigen gashouder, de Kerkhofstraat (38) de grasweide waar later de Ostendia-sardinierie kwam en de Elisabethlaan. Overal putten, glas, pannen, verwoesting en ruines. Al deze schade was nog niet eens opgeruimd, of op 31 augustus was 't weer kermis en op 4 september nog eens!

-
- (37) - Uit de Duitse brief blijkt ook dat men eveneens in het gemeentehuis met de 600 Volt van de tram (en daarbij horende tram-gloeilampjes !) zou geëxperimenteerd hebben ! Wij konden nergens bevestiging bekomen hierover . Nochtans schrijven de Duitsers over " das Gemeindehaus"... en bij ons weten was dat altijd gelegen aan de Sasbrug en nooit in het Dorp!.
- (38) Mémoires dhr. Jules Defever : de wasserij C.Defever deed toen ook aan tapijtenkuis. Dat gebeurde door de gebroeders Maurice, Georges en Jules die de tapijten moesten oprissen door ze over het gras van de Ostendia-weide te trekken. Tijdens het reinigen van tapijten van het hotel Wellington gebeurde het bombardement van 19.08.1918. De gebroeders Defever konden vluchten, maar mevrouw M.E.Verlinde, wwe van oud-burgemeester H.J.Rotsaert die daar haar was te drogen legde, werd onder hun ogen gedood. Ook een daar gestaakt schaap werd de kop afgeslagen . De Duitse wachtsoldaten uit de Centrale gapten de stukken verscheurd tapijt " om er pantoffels van te maken " beweerden zij... en baas Defever had alle moeite van de wereld om zijn tuig nog bijeen te krijgen. Dat was niet "klauwen" zegden de Duitsers, " nur mitnehmen ".



Koninkrijk België

PROVINCE WEST-VLAANDEREN

ARRONDISSEMENT BRUGGE-OOSTENDE

GEMEENTE BREEDENE

244/16

Breedene, den 7 februari 1916.

Mijnheer de Bestuurder,

De ingezektere van Breedene, rond de dorps-
plaats, heeft te vreden over de elektrische verlichting welke
zij verleden jaar gedurende eenige maanden hebben kunnen
openeten, door den courant Bruer fabriek, begripen nu
maar al te wel het overgroot nut dezer inrichting, en ver-
hoopen zich N.B. te Linniken, in dien het mogelijk is, de goed-
heid te willen hebben, hun, gelyk op welke wijze het kan
zyn, den elektrischen stroom lever fabriek te verschaffen,
zich heurende op de aanvraag der belanghebbende
hierby gewoerd, de toestemming van het Gemeente Bestuur
dien dangaande gepaen sedert 1912 betrachting door
den Gemeenteraad in zitting van 20 December 1913 betrek-
kelijk de openbare verlichting van Breedene dorps, zijnde
20 lampen (zie ingediende plankonst.)

Hopende een gunstig gevolg aan onze vraag te
zien geven, bidde wij U, Mijnheer, de verzekering onzer
volkomene eehing te aanvaarden.

Gybeert
Secretaris
J. Janssens



Burgemeester & Schepenen
H. Verschuys

Aan Meester Bestuurder der Electriciteits fabriek
te Breedene (Lasslykens)

De ondergetekende inwoners van Bredens dorp, die hunne woonst hebben in een kring binnen de vyfhonderd meters van het gemeentel. biestel, bidden het bestuur der electrieke fabriek van Bredens. het slykens de electrische verlichting te willen verschaffen, en verbinden zich jegens voornoemd bestuur in de volgende voorwaarden tot een maandelijck verbruik van electriske Courant ter waarde van de hier ondergetekende som.

openbare verlichting van Bredens dorp.

restig frank van de gemeente te bestuys 60		
De ⁶ Ingelbrecht twee = 2 franken 2.		twee = 2 franken J. Praamant van Wester 2.00
Het klooster 3 franken 3 de overster Sagrou Hoekholde		een frank en half B. asperlagh 1.50
twee = 2 frank Hout Camille Kwamphoel Bertha Mus.	2	een frank en half J. van Damme 1.50
een frank en half = 1.50 J. Namant	1.50	een frank Declercq August 1.00
6 zes franken 6.00 R. Derk yffers		1 of 50 Hoemae Louis 1.50
2 franken twee 2.00 Jan Vandenloep		een frank J. yffers 1.50
2 franken twee 2.00 Florint Latomolte		een frank yffers 1.50
nie kous 3 J. Hardin 3.00		een frank yffers 1.50
	81.50	een frank yffers & Verlinde 1.50 een frank en half & Ingelbrecht 1.50 13.50

<p>24 fl.</p> <p>een frank = 1 fl voor Louise Tugenevood</p> <p>Tema Tugenevood</p>		<p>een frank en half Vanstambist & Leliane</p> <p>1.50</p>
<p>drie frank = 3 fl selvaan Tom van der</p>	3.	<p>een frank Hortense binameran</p> <p>1.00</p>
<p>drie frank = 3 fl.</p>	3.	<p>een frank en half Lodivimmerman</p> <p>1.50</p>
<p>H. Courreuz</p>		
<p>een frank en half = af Costenoble,</p>	1.50	<p>twee frank.</p> <p>2.00</p>
<p>twee frank en half Jagt vader H. Lingier</p>	2.50 6.50	<p>H. Inghebbuck twee frank</p> <p>2.00</p>
<p>een frank en half Laurent Linjaer</p>	1.50	<p>1 frank Odon Beaumont</p> <p>1.00</p>
<hr/>		
<p>twee frank =</p>	2.00	<p>2 frank Dietrich Gathof</p> <p>2.00</p>
<p>A Bourgeois</p>		
<p>Drie franken D. Beaumont</p>	3.00	<p>een frank en half Jan Langhe</p> <p>1.50</p>
<p>Drie franken D. Lingier</p>	3.00	<p>een frank naelf Van der Lee & Duvert</p> <p>1.50</p>
<p> twee franken Jacobus Linnas</p>	2.00	<p>een frank en half Vrouw August Dufois</p> <p>1.50</p>
<p>twee franken Louis Hols</p>	2.00 4.50	<p>een frank en half Charles Knochaest</p> <p>1.50</p>
		<p>17.00</p>

32 H1	een frank en aff		een frank en half
	Charel D'hemmer	1.50	Louis Asperlagh 1.50
	due fran		due frank 2.00
	Emel Davidt	3.00	Cainhouways
	Emma Knochaet		due frank 2.00
	3 frank	3.00	Joh. Broos 5.50
	A. Prout		
	due frank		
	Joseph Minne	2.00	
	2.00		
	due frank		
	Drie frankts	3.00	
	C. Eerebouts		
	due frank	2.00	
	et. Kitcher		
	Een frank. vijftig	1.50	
	Fridre Tugiel		
	Een frank	1.50	
	vijftig		
	Lydw. Kuns		
	Drie franker	1.50	
		3.00	
	J. Serchepa		
	due franken	2.00	
		24.50	
	Madet Minne		

H. 4.

2 twee franken
Eugenie Goochals 2.00

een frank.
el deemaninck 1.00

twee franken 2.00
Omer Ysaac

Een frank en half 1.50
M. Moormuijs

een frank en half 1.50
J. Boerwens

twee frank 2.00
Eugenie Brandts

twee franken 2.00
Abelard Van der Zijk

een frank 1.50
Jul. Van der Horst
Augusta Knoodant

twee frank 2.00
J. Perryn

een frank
voor Jac. Verrijper
Cam. Souwage

een frank en half 1.50
Charles Wolfant 18.00

te zamen.

H. 1.	81.50
	13.50
H. 2.	24.50
	17.00
H. 3.	24.50
	5.50
H. 4.	18.00
	<u>184.50</u>

fr.

Al sukkelend en met veel storingen en pannes ging het dan verder tot 2 oktober 1918.

Toen vonden de Duitsers dat zij de geëllieerden geen cadeau moesten doen als zij weer naar de Heimat opstapten, en zij dynamiteerden de Centrale (39). En nu in 't kort : op 4 oktober 1918 werd de cokesfabriek te Zandvoorde kort en klein geslagen ; gevolg : geen gasproduktie meer . Op 8 oktober 1918 waren alle gashouders ledig... op 16 oktober deden de Duitsers de Sasbrug springen, en op 17 oktober 1918 waren ze weg uit Oostende... en waarschijnlijk uit de Centrale ook. Dat weten wij niet zo juist. De ontredde was algemeen want ook de kleine centrale NORTH te Mariakerke moest op 16 oktober 1918 er aan geloven... en ze kwam de slag nooit meer te boven - maar dat is dan weer een andere geschiedenis .

Na 1918 gebeurde niet direct veel meldenswaardig. Er werd hersteld en uitgekeken naar betere tijden. Dat duurde tot 1923 . Toen werden zes nieuwe kolenbunkers bijgebouwd en men kon in totaal ongeveer 3.000 ton kolen opslaan. Er werd toen ook vastgesteld dat regelmatig kolen verdwenen welke door de prikkeldraadafsluiting in de Electricstraat " reuzelden" . Er werd nachtelijke politiebewaking gevraagd. De Centrale beweerde dat de kolen "gepikt" werden langs het "briekestik" (40), maar de garde die het donker en onheilspellend gat moest bewaken beweerde dat hij 's nachts niet kon zien en dat de kolen alleen opgeraapt werden bij dag van de openbare weg waar ze niet moesten liggen... Tegen zulk een realistisch argument was geen verweer mogelijk. Er werd dan maar een muur gebouwd in betonnen platen en er verdwenen geen kolen meer bij nacht en ontij!.

In 1924 werden 4 nieuwe stoomketels besteld bij de Franse constructeur Duquenne , weeral met de uitdrukkelijke voorwaarde nog hetzelfde jaar te beginnen met de bouw van de eerste twee. Het ketelhuis werd uitgebreid en terzelfdertijd werden acht grote kolensilo's in trechtersvorm gebouwd voor de nieuwe ketels en een bijhorende kolenaanvoertransportriem aangelegd vanaf de brandstofmengtoren. De nieuwe ketels (K9-K10) heel wat groter dan de reeds bestaande, kwamen in dienst, eind 1925. Alle mizerie was echter niet van de baan. De Franse constructeur Duquenne had in zijn catalogus staan (in kleine lettertjes) dat hij de afmetingen van zijn producten kon veranderen als het hem gepast voorkwam. En het moet hem gepast hebben, want toen men half 1926 met de bouw van K11 en K12 begon,

(39) Oostende onder de Duitse bezetting 1914-1918 - A.Elleboudt en G. Lefevre : ... den 2en oktober deed men de ovens springen van de moteurs (sic) in de electriciteitsfabriek zoodat de stroom voor de trams onderbroken was. De verlichting bleef nog bestaan maar de stroom kwam van de "Brugeoise " (?) van Brugge...Enkele tramrijtuigen waren op de riggels blijven staan wegens het afsnijden van de stroom Om ze naar de bewaarplaats te brengen was men verplicht er mannen en muilezels voor in te spannen onder het spotgelach eener nieuwsgierige menigte....

(40) Door de oude steenbakkerijen uitgebrikte grond tussen de Electricstraat en het einde van de H.Zwaenepoelstraat . Om de weg " in te korten " tussen de twee straten, liep een weg diagonaal over het grondstuk. Die weg was redelijk bekend, want hij kwam als dusdanig reeds voor in stippellijn op de militaire stafkaarten van 1896.



10.09.1963
Slaan van Pieux Franki-
palen.

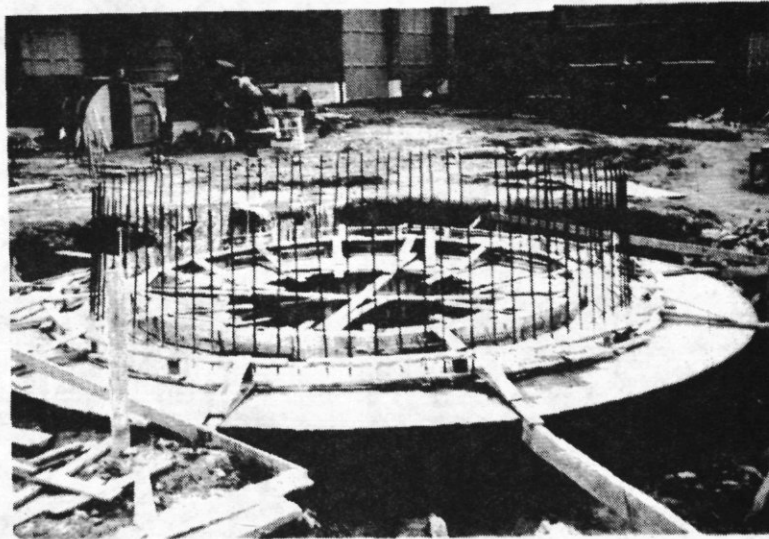
bleek dat hij ze 3,5 m hoger gemaakt had, en daarvoor moest men nu 1/4- van het vakwerkdak van het ketelhuis ombouwen. Verschillende technici hebben zich daarmee bezig gehouden en een puik stukje ingenieurskunst ten beste gegeven, want Polonceau-spanten van 20 m groeien niet zo maar tot 28,5m met een 4m hogere doorlaat, en alles onder een dakbelasting.

De vier nieuwe ketels waren uitgerust met FAMA-duwzuigers aangedreven door een zware krukas. De verse kolen werden eenvoudig in de vuurhaard geperst en duwden de gloeiende kolenlaag al brandend op een hellende rooster naar achter. De assintels kwamen onder de ketels terecht en werden met een transportketting afgevoerd naar buiten. Het waren voor hun tijd zeer moderne ketels die onder een druk van 14 Kg/cm² werkten (41).

Ongeveer terzelfdertijd werden drie nieuwe turbines gebouwd, zodat het totaal vermogen van de Centrale op 25.000 kW kwam.

De snelle ketelhuis-uitbreiding zorgde echter voor een ander probleem dat wij kunnen onderbrengen bij de globale "waterhuishouding". Water en electriciteit zijn niet erg op elkaar gesteld... en nochtans, zonder water zou er zelfs geen enkele vonk geproduceerd worden in een centrale. De gewone verbruiker kan zich moeilijk voorstellen hoeveel water er voor zijn kilowattjes vandoen is, en hoe die waterstroom beheerd en geregeld wordt in een kolencentrale op industrieel- en gewoon menselijk vlak. Dat wisten de ontwerpers van de Centrale wèl en van in het begin al werd het regenwater precies opgevangen tot op de laatste vierkante meter dak, en een spinneweb van leidingen voerden alle naar het toen enig zaligmakend reservoir :de 1200 m³ citerne met min of meer proper water (42).

(41) De eerste twee Babcock-ketels werkten op 8 Kg/cm² met natuurlijke trek en de andere vier op 10 Kg/cm² met luchttrekkers en blaasventilatoren.



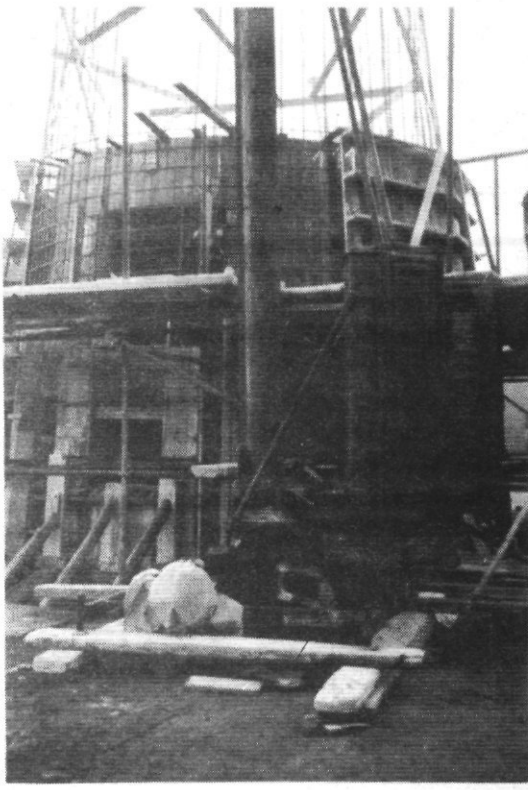
14.11.1963
Fundering van de schouw

Reeds van bij de bestelling der nieuwe ketels was gebleken dat de te verstomen hoeveelheden water de regenwaterreserve merkkelijk zou overtreffen en daarom was besloten bij het hoofdbestuur van de spoorwegen (op 29.03.1924) een aansluiting aan te vragen op het privéwaternet van de Staat. Voor de bevoorrading van de spoorwegen, de maalbootdiensten, de Tilburykaai en de rechteroever had de Staat namelijk een waterleiding aangelegd vanaf een vijver te Eernegem waar dat water geput werd. Deze leiding liep onder de Voorhavenkreek door de tunnel naast de Voorhavenbrug. Op 23.06.1924 kwam de toelating voor de aftap van 20 m³ daags met een gietijzeren leiding van 50 mm doormeter. Op 21.11.1924 liet de stad Oostende weten dat zij er niets op tegen had dat de leiding over het houten bruggetje aan de IBIS geplaatst werd, als de Centrale maar 10 F 's jaars aan cijns wilde betalen !Op 16 februari 1925 kwam de leiding in dienst (43) en het water kostte 0,15 F / Hl.

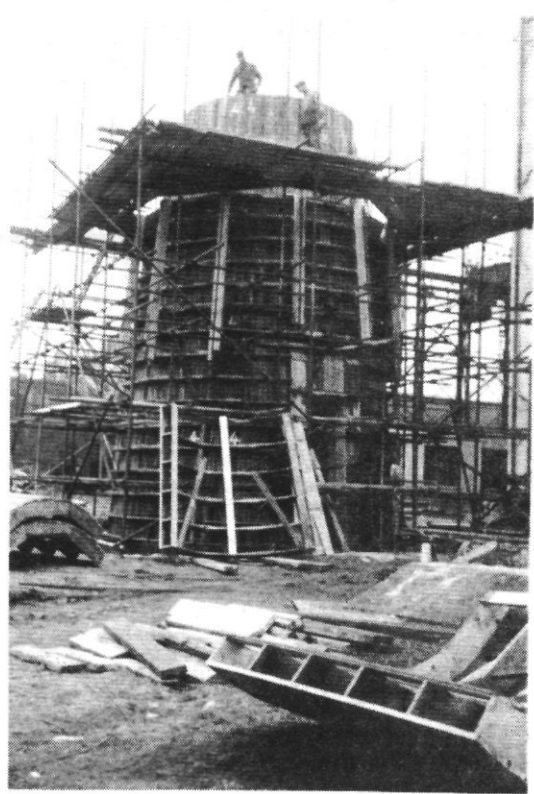
Anderhalf jaar later, op 1 december 1926 verwittigden Bruggen en Wegen dat zij het Noord-Ede, bruggetje gingen afbreken (toen ook al- en van een vroegtijdige verwittiging gesproken !).Per spoedbestelling werd

(42) De citerne bestaat nog altijd. Dat water was eertijds ook bestemd als drinkwater voor het personeel. We weten niet of er toen al "CO-COO" bestond... (een soort geel, licht citroenzuur smakend poeier dat als ontsmettende stof aan het drinkwater toegevoegd werd... en tamelijk laxatief-werkend was). Bij de aanvang van de Centrale had men ongeveer 2700 m² dak. Met een gemiddelde jaarlijkse neerslag van 770 mm gaf dat ongeveer 2000 m³ en men was er jaarlijks zeer content mee.

(43) In 1944 buiten dienst bij het springen van de Voorhavenbrug.



13.12.1963
Tweede deel van de schouw

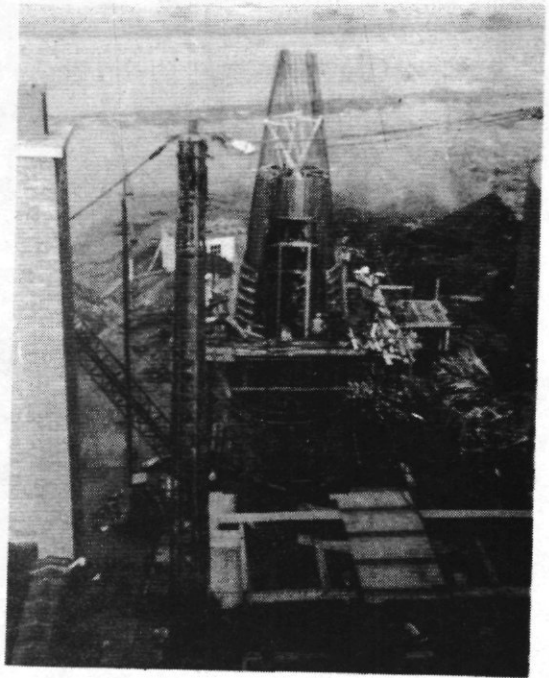


06.01.1964
Derde deel van de schouw

een siphon geleverd en werd de leiding nu door de Noord-Ede'gevoerd. Het bewuste bruggetje ging echter nog mee tot in 1945, en toen werd het vervangen door een Bailey-brug van het Engelse leger, die nu (1984) nog maar de "bons" krijgt. (Nieuwe betonnen constructie geplaatst op 17.10.1984)

Begin augustus 1928 werden verschillende personeelsleden ziek door het drinken van het mengelmoes water van Eernegem en (door roetneerslag vervuild) regenwater uit de citerne, en een aansluiting werd gevraagd op de Bockwaterleiding welke vóór de Centrale in de kanaalberm aangelegd was, voor rekening van de "V.Z.W. Kon.Werk IBIS" en voor de S.A. Froid Industriel (44). De toestemming kwam er schoorvoetend mits 3000 F te betalen aan de IBIS en aan de Froid Industriel : 1000 F + een jaarcijns van 250 F ... en op 1 september 1928 liep het kraantje. Toegestaan debiet - verschiet niet : 250 liter/dag voor 5 aftappingspunten (3 chefs-woningen, 1 huisbewaarder en de Centrale... of gemiddeld elk 5 emmers per dag. Wie verantwoordelijk was voor deze kolossale waterstroom weten wij niet, maar na menigvuldige tussenkomsten kon men toch op 21 september 1929 van de stad Oostende een industriële aansluiting van 70 m³ per dag bekomen en deze in dienst stellen op 8 november 1929. Dat was op het laatste nippertje want door de droge zomer van 1929 had de Staat het water van Eernegem afgesloten en moest de Centrale dagelijks 63 m³ kanaalwater verstomen. Dit water was hiertoe absoluut ongeschikt wegens het hoge zoutgehalte en moest dus vooraf gedistilleerd worden. Hiervoor alleen al moest men ketel 1 uit de dagproduktie nemen om 6 m³/u ketelwater te ontzilten wat dan weer het ketelhuisrendement verminderde en een nadelige invloed had op de kostprijs van het eindproduct : de kilowatt-uur. De Froid Industriel wou ook nog "een frank" verdienen aan haar stuk waterleiding en vroeg dan ook 2000 F per jaar om de debietverhoging van het Bockwater toe te staan. Begin dec. 1929 was er weer water van Eernegem... maar het was nu wat duurder!. Men

(44) Waar later ook de S.A.Pescator gevestigd werd.



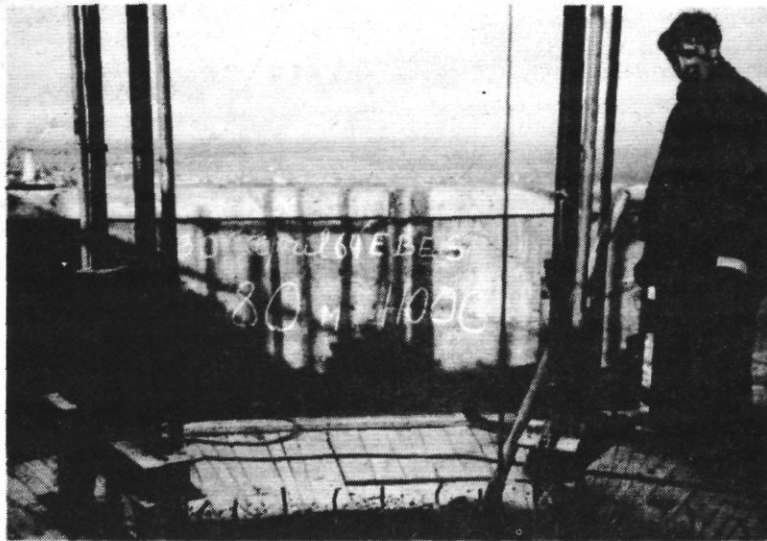
08.01.1964
4de deel van de schouw
en zicht van boven uit.

Men ziet : het waterprobleem was een doorlopende kopzorg voor de directie.. en het bleef zo tot in 1953 de T.M.V.W. (45) een volledig nieuw waterleidingsnet aanlegde te Bredene, en op deze wijze kon instaan voor het benodigde toevoegwater voor de stoomproductie.

In 1970 zou men de waterhistorie eens anders gaan bekijken en EBES, samen met het ons welbekende Cockerill, met T.E. (Traction et Electricité) en de watermaatschappij Dégrement uit Luik, stichtten een maatschappij naar Amerikaans recht (46) de U.D.C. - United-Desalting-Corporation- met de bedoeling een prototype te bouwen voor het ontzilten van zeewater. Buiten het financieel aspect, waren hierbij drie serieuze voorwaarden gesteld. Men moest eerst en vooral zeewater hebben, men moest stoom hebben... en men moest ook technisch personeel bij de hand hebben. In de Centrale te Slijkens kon men het klaarspelen. Het is ons onmogelijk hier het volledig technisch procédé uit de doeken te doen, dat zou ons veel te ver leiden. Het volgende moge volstaan : het zeewater werd door een pomp uit het diepste punt van de Spuikom (aan de sluizen) opgepompt en door een PVC leiding- \varnothing 10 cm- naar de Centrale geperst, waar het door opeenvolgende verdampingscycli tot zuiver water gedistilleerd werd. De capaciteit was 400 m³ per dag. Hiervoor had men 600 m³ zeewater nodig en de 200 m³ pekkel werden geloosd in de Noord-Ede. Van de 33 gr. zout per liter zeewater bleef nog 0,001 gr. over in het eindproduct.

(45) T.M.V.W. - Tussengemeentelijke Maatschappij voor Waterleidingen.

(46) Hierdoor kon men genieten van Amerikaanse onderzoekingsresultaten zonder al te hoge rechten te moeten storten, en genoot men verder een eventuele wereldwijde licentie-verdediging.



30.04.1964

Einde van de betonwerken

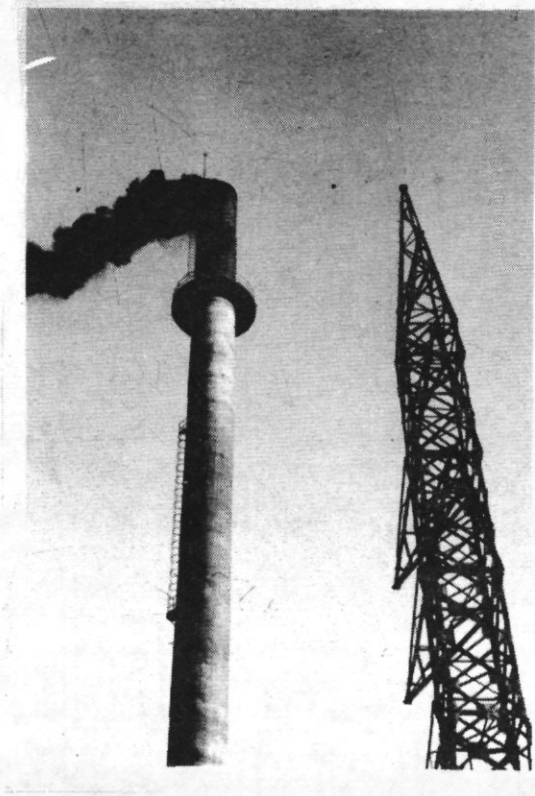
van de 80 m. hoge schouw

De volledige productie (47) werd voor verstomping aangewend in de Centrale tot deze op 1 september 1978 stilgelegd werd...en het waterprobleem ipso-facto afgelopen was te Slijkens.

Het is hier misschien ook wel de plaats om even te wijzen op de doorlopende samenwerking tussen de Centrale en de geburenwasserijen. Deze wasserijen hadden uiteraard ook altijd watermizerie. Voor en tijdens wereldoorlog I putten die wasserijen vaartwater voor hun bedrijven. Dit water was voldoende helder voor hen en een leiding door de Kerkhofstraat zorgde met een pompgemaal voor de aanvoer. Na enkele tijd brachten technische moeilijkheden de wasserijen ertoe ruw water af te nemen van de Centrale, waar geschoold personeel kon instaan voor het onderhoud van de installaties en de watertoren voor de nodige druk. Zo is een contract bekend van 01.04.1920 - 900 m³ vaartwater af te nemen uit de watertoren onder een druk van 2,5 kg/cm² voor de wasserij Defever. Het contract werd in februari 1930 nog voor 9 jaar verlengd. Toen het vaartwater later bezoedeld werd door stroomopwaartse rioolozingen, kon de Centrale niet meer helpen daar zij zelf met een nijpend waterprobleem opgeschoteld zat ; de wasserijen werden gedwongen diepe artesische putten te boren in de Kerkhofstraat, en hiermee hun plan te trekken tot de T.M.V.W. in 1953 het nieuwe waterleidingsnet aanlegde te Bredene.

Keren wij nu terug naar 1927 . Op 22 april 1927 vond men de naam van de Centrale veel te lang en ook niet meer 100% aangepast aan haar handelsbedrijvigheid. De gewone industrie en het residentieel verbruik namen ook veel meer stroom af dan de "Chemin de fer Electrique enz." en de twee

(47) Met de N.V.Ostendia werd verzocht een verkoopsackoord te sluiten maar de Centrale kon niet aan alle voorwaarden van deze firma voldoen. Ook de T.M.V.W. interesseerde zich niet voor de afname, omdat het water TE zuiver was (er moest nl. opnieuw zuurstof in gebracht worden om het drinkbaar te maken).



16.10.1964
De eerste proeven.

diensten hadden aparte zorgen. Daarom ging men technisch uiteen, maar financieel (nog) niet ; en elk kreeg een nieuwe naam. Voor de Centrale werd het "S.A. ELECTRICITE DU LITTORAL" electriciteit van de kust - daarin was alles bevat ! De gewijzigde statuten kwamen in het Staatsblad van 06.05.1927. De trammaatschappij werd nu de S.O.P.B. en het kon niemand schelen dat het nu weer een lange naam was : Société pour l'exploitation des lignes vicinales d'Ostende et des Plages Belges " oef ! Nieuwe mesjes snijden goed ; onmiddellijk werd door de nieuwe maatschappij een grote stoomketel besteld (K13) - Eigenlijk had men het groots gezien : men had drie ketels besteld, maar door de slechte economische toestand moest men inbinden en zich tevreden stellen met één - en het duurde nog tot 1931 voor hij in dienst genomen werd.

1927

Op 13 augustus wilde de Centrale, voor uitbreidingswerken aan het kolenpark, een stuk grond kopen tussen de fabriek en de Noord-Ede. Bij het personeel heette dat stuk " de bilk " en het behoorde toe aan de Domeinen. Wanneer

alle besprekingen bijna in orde waren liet Bruggen en Wegen door de Domeinen de verhandeling stilleggen. Ze hadden er lucht van gekregen (en een plan ook) dat de stad Oostende een handelshaven wou aanleggen in de Spuikom en dat de "bassins" tot tegen de Centrale gingen komen. Dus : adieu bilk !. Maar het vervolg van de bilkhistorie is ook "goud" waard!. Er werd nog diverse keren "opgesmeten" maar bij Bruggen en Wegen hield men het been stijf, alhoewel die haven er natuurlijk nooit kwam. In 1947 nochtans werd die weidegrond op het urbanisatieplan (ook een nieuwigheid toen) met een kleurtje voorzien dat er industriegrond van maakte... en de Centrale was er als de kippen bij om een stuk grond in de wacht te slepen, weerom voor een kolenparkuitbreiding.

Het grondstuk liep 81 m langs de Noord-Ede tot boven op de dijkhelling (dat verklaart de grillige Noordergrens van de Centrale). Wanneer de rest van de bilk - tot tegen het kerkhof- ook te koop werd gesteld, met als enige mogelijke koper, de Centrale, daar anders niemand erbij kon (in 1954) , weigerde Bruggen en Wegen nu de dijkhelling mee te verkopen! (Angst voor een tweede dijkbreuk na de overstroming van februari 53 ?)

Alle inspanningen hiervoor waren vruchteloos, en als de Centrale dan ook het eerste stuk dijkhelling - onbruikbaar nu - weer aan de domeinen wilde verkopen, haalden deze nu de neus op, en huldigden het standpunt : "gekocht is gekocht, en gij moet het nu maar weten !".

In 1928 : sociale revolutie ! - Er werd een pointer-horloge aangekocht met stempelkaarten, en een automatische sirene + 2 valven voor 150 kaarten elk, + 10.000 kaarten. Men was spaarzaam aangelegd : de kaarten waren recto-verso bedrukt met 31 dagen en men gebruikte er dan ook maar 6 per man en per jaar... Het horlogekotje werd gebouwd door de Sasse aan- nemer Edmond Goes, en omdat iedereen het goed zou zien werd het geplaatst aan de voet van de grote fabrieksschouw ! Als compensatie voor de stren- gere (?) regeling werd achter in de Centrale de eerste wasplaats gebouwd (maar geen sanitair !.)

In 1929 werd eindelijk overgegaan tot de hoogspanningsverbinding van de cabine Nukker. Dit werd nodig geacht omdat men van daaruit ook met H.S. naar het Dorp wou trekken (wat nochtans toch maar op 04.03.1933 gebeurde) De verbinding vertrok uit de cabine " Sardinierie du Nord - Van Walleghem" naar de Nukkerstraat. Er moet wellicht iemand met een zeer lange arm in 't spel gezeten hebben, want er kwam een korte brief van het Ministerie van Spoor, Marine, Post en Telegraaf... met de dreigende opdracht, er spoed achter te zetten. Dat gebeurde dan ook "sofort". Op 09.11.1929 de aanvraag. Op 13.11.1929 de burgemeesterlijke toelating en op 16.11.1929 was men al bezig... maar dat fameuze ministerie had zelf 2,5 maand nodig om zijn achternakomende zegen te geven (20.01.1930).

In 1930 werd naast een nieuwe lokale directie eveneens een ingenieur chemist aangeworven en deze kreeg als opdracht onmiddellijk een laborato- rium in te richten voor kolenonderzoek. Het moest nu maar eens gedaan zijn met de vuile brol van de kolenmijnen en alleen de kwaliteit bij aankomst zou nog tellen voor de facturatie want de Centrale was al 20 jaar lang bij de neus genomen door mensen die meenden dat alles wat zwart was, goed kon branden ! Het nieuwe ketelhuis werd toen ook gebouwd, en zoals reeds gezegd, had men het groots gezien : de funderingspalen werden voorzien voor 3 grote ketels... maar het duurde nog tot 1938 alvorens ze er alle drie stonden. Wanneer nu de eerste grote ketel (K13) op 09.07.1931 zijn debuut maakte, kon de kolenhuishouding weerom niet meer volgen ; een vol- ledige herziening drong zich weer op...maar daar bleek toen geen geld voor te zijn! Daarom werd de kraanarm van het kleine kraantje op de loskaai wat verhoogd (wat "rechter gezet") de kraan werd ook voorzien van een grij- per van 1000 kg en een tremie met uitlaatschuif werd ernaast opgesteld zodat het kolenlossen nu 4 maal sneller ging.

De bevoorrading van de nieuwe ketel(s) gebeurde met een 30m hoge kipemmertransporteur waarvan men de terugloop-veiligheidspal kon horen kleppen tot aan de IBIS en tot in de Nukkerstraat. Slechts in 1934 werd de "manutention" voor de eerste maal serieus gemoderniseerd. Een betonnen lossteiger, een 5 m hoog metalen gestel met rijbaan voor de kraan, een ACEC kraan 3,25 ton/12m met een tremie en een ingekokerde transportriem over de Elisabethlaan naar het kolenpark lieten toe tot 50 ton per uur te lossen, wat toen een hele prestatie was (48).

(48) De welbekende ACEC-kraan werd na dertig jaar trouwe dienst in 1965 verkocht als schroot en de lostremie met het metalen gestel werd op- gekocht door de firma P.Verhelst en wordt nu (1984) nog gebruikt op de zand- en grindwerf aan het zwaardok.

In 1935 besluit men de volgende twee grote ketels K14 en K15 alsmede een 12.000 kW-HDruk turbinegroep (T6) te bouwen. Voor het bouwen van de funderingen bestelde de Centrale zelf een schip met 360 m3 Rijnzand, maar de dokwerkersverbonden weigerden de toelating om het schip te lossen aan onze kolen-losinstallatie. De Bredense voerder R. Bollenberg "stak in" voor het vervoer aan 7 F/m3. Al na de eerste dag kwam er een discussie: het moest zijn 7 F/ton... Uiteindelijk kreeg hij gelijk nadat de "aanne-mersbond" verklaard had dat zulk vervoer altijd per ton berekend werd. Een m3 vochtig Rijnzand weegt ongeveer 1,8 ton. Onze voerder kreeg op slag 80 % meerprijs. Wie zei daar "dat ideale voerders alleen maar in de hemel be-staan ??".

De bouwwerken voor turbine 6 waren nog maar goed bezig, of daar be-stelde het hoofdbestuur nog een tweede HDruk turbinegroep (T7) van 16.000 kW wegens de gespannen internationale toestanden. Arbeiders van de aanne-mersfirma moesten - bij het vernemen van het nieuws - een ganse nacht door-werken om een tijdens de voorgaande dag, vers opgezette eindmuur mogelijk-s weer af te breken alvorens de mortel hard was. De 20m lange eindmuur voor T7 moest namelijk 12 m verder staan dan voorzien voor T6.

In 1936 worden de twee gasbranderketels uit 1911/1912 afgebroken daar reeds geruime tijd onenigheid heerste bij het hoofdbestuur over het al of niet opnieuw gebruiken van gas. Weinig mensen zijn op de hoogte van het feit, dat, naast de electriciteitslevering, de N.V. Electricité du Littoral met de Centrale Slijkens ook contractueel de concessie bezat voor de gas- levering op het grondgebied Bredene. De gasbevoorrading van Bredene en het Sas Slijkens was evenwel van in de beginjaren al een probleem geweest dit door de uitgestrekte ligging der drie woonkernen... en uit eigen ini-tiatief werd door de bewoners niet zo veel om gas gevraagd. In 1925/1926 echter begon de gasdistributie te Oostende wind in de zeilen te krijgen. Ze werd nog wat "opgejut" door het Solvay-UCB bedrijf dat na zijn her-structurering in 1929 in zeer goede termen met het Oostends stadsbestuur leefde.

Wanneer in 1930 een nieuwe directie (dhr P. Masure) in de Centrale gekomen was, was deze als de dood voor de gasconcurrentie geweest, en het gas was meteen "buitengevloegen" te Slijkens en de gasconcessie "Bredene" was met de meeste spoed omgeruild geweest tegen een gevoelige verlenging van de electriciteitslevering aan de stad Oostende..! Men heeft waarschijn-lijk gedacht dat Bredene te veraf lag van Oostende om een uitgebreide aanleg van het gasnet te verzorgen, en dat men op deze manier een lastige concurrent op de gemeente kwijt was. Het is inderdaad ook zo verlopen: afgezien van een klein net te Bredene aan Zee en enkele klanten langs het kanaal Oostende- Brugge (de IBIS, de Ostendia en de wasserij Defever) is het destijds ook nooit verder gekomen - tot in 1964/1965 (onder geheel andere omstandigheden) de N.V. EBES het "gasroer" in handen genomen heeft te Bredene. In 1930 was de gasleiding naar de Centrale zwaar beschadigd geweest tijdens de eerste moderniseringswerken van de Prinses Elisabeth- laan, zonder dat men de verantwoordelijkheid kon (of wilde?) vaststellen, en Bruggen en Wegen wou maar geen toelating geven om de nieuw aangelegde straat weer open te breken (49) wat de gasafname dan de doodsteek gaf...

De bouw van een 16.000 kW turbo groep (T7) verliep in 1937 zonder problemen en zoals overal wachtte men gelaten op betere(?) tijden.

(49) Tijdens de tweede modernisering in 1967 "recupereerden" werklui van de firma Aug. Van Geluwe voor hun drinkgeld grote stukken "fonte-mi-traille" van die afgedankte gasleiding.

Internationale spanningen, mobilisaties, het uitbreken van de oorlog in 1939 en uiteindelijk de algemene wereldbrand deden de Centrale zeker geen deugd. Hoe onwaarschijnlijk het ook moge klinken : van de oorlogsjaren zelf hebben wij bijna geen documentatie ! Wij weten dat alle niet bebouwde gronden ter beschikking gesteld werden van het personeel (pro rata het familiebestand) voor eigen "oorlogsteelt" . Meststoffen werden door de ingenieur chimist, dhr. Vreven in 't groot aangekocht bij de U.C.B., en wedstrijden ingericht voor de grootste groene kool of de schoonste vruchten - optimisme en zwarte humor ondanks alles!. Wij weten ook dat de voerder Richard Bollenberg gratis 360 m2 moestuin mocht bouwen omdat hij goedschikover zijn paardebilk toegang verleende tot de personeelsschuilplaats op de Noord-Ede dijk. Door vindingrijke lui werd met "mosselrakels" het kolengruis uit de vaart opgevist langs de loskaai. Later ging men zelfs met behulp van jollen naar de kolenschlamm dreggen en werden onderlinge schraapstroken vastgelegd.

De Centrale werd een drietal maal gebombardeerd en naar verluid was de schade "menselijk" en niet onherstelbaar. De ganse oorlog door werd de uitbating voortgezet, zo goed en zo kwaad mogelijk onder de voortdurende bewaking der bezetters die er een commandopost en later een magazijn op na hielden. Ze bouwden er een paar bunkers voor hun wachtsoldaten (ze staan er nu 1984 nog altijd) en een betonnen mitrailleurskazemat werd aangelegd in het voetpad, juist voor de personeelsdoorgang.

Zoals destijds in 1918 werd (uit gewoonte?) op 7 september 1944 's namiddags rond 16 uur, de Centrale gedynamiteerd door de Duitsers die er blijkbaar genoeg van hadden. Het gebeurde nu echter veel grondiger. Een rondrijdend SS-Kommando sloot het aanwezig personeel op in de bunker achter het bureelgebouw... en begon naar hartelust zijn vernielingswerk. De rooster-aandrijfmechanismen van de stoomketels 2 tot en met 15 werden opgeblazen, bij 6 turbines op de 7 en de H.Drukwaterpompen werden de lagers vernield. Ook het hoofdschakelbord en de transformatoren moesten er aan geloven... Alleen de H.D.stoompomp WEIR (50) de L.D.turbine 1-2000 kW en een turbo-dynamo 475kW/220 V ontsnapten. Bij de turbine was het springtuig defect en de turbo-dynamo bleek over het hoofd gezien...

Het weer op gang brengen van de Centrale gebeurde op last en met medewerking van het Engels leger - dat hiervoor niet aarzelde de ijzergieterij Wyseur in Kortrijk op te eisen voor het gieten, en onmiddellijk nog wel, van bepaalde roosterstukken.

Ondanks de grote schade was de Centrale van enorme strategische waarde

- (50) Men vertelde ons dat een stoutmoedige ketelhuischef, wijlen dhr. R. Debaene de Duitsers in de Centrale achterna gelopen was en de springlading van de WEIRpomp verwijderd had. Deze stoompomp komt automatisch in dienst bij aanhoudend watergebrek van de ketels. Daar drie ketels in dienst waren, maar door het stilvallen der turbines geen stoomafname meer hadden, en daar de vuren niet gedoofd konden worden - de stokers zaten in de bunker opgesloten - zo moest alle verder geproduceerde stoom ontsnappen langs de veiligheidskleppen, wat dan ook gebeurde met oorverdovend geraas . Door het opblazen der voedingspompen kregen de ketels echter geen water meer, wat ze in de kortste tijd kon doen in de lucht vliegen, met alle gevolgen vandien voor het Sas en de Nukker tot 1 km in het rond. De WEIRpomp verhinderde de stoomketel-explosies !

voor de Engelsen, en de lokale directie had de eerste paar dagen absoluut niets te zeggen ! Het leger had dringend stroom nodig om met de havenkranen van Oostende de Engelse bevoorradingsschepen te lossen ; men moest namelijk weten dat bij een gedeelte kaaimuren en loskranen, het dynamiteren door de Duitsers mislukt was, en het enige dat er tekort was, dat was electriciteit !, maar wanneer men nu inderhaast begon met de herstelling van een gedeelte der vernielde ketelmechanismen, voorzag men alras zoiets als de quadratuur van de cirkel (51) : om de ketelvuren aan te wakkeren, benodigden de trek- en blaasventilatoren elektrische stroom... maar om die stroom te bekomen, benodigde men dan eerst weer de ketelvuren (en turbinestoom)!.

Als reddende engel kwam dan onze goeie oude fabrieksschouw te pas, na 15 jaar inactiviteit. Het is in werkelijkheid aan deze schoorsteen te danken dat de Centrale zo snel - zij het in beperkte mate - weer op gang gebracht kon worden. De Duitsers hadden namelijk aan ketel 1 - een onooglijk roestig geval uit de beginperiode van de Centrale (1906/1907) - zo weinig mechaniek gezien, dat ze het niet eens de moeite waard gevonden hadden om wat dan ook ervan te laten springen. Maar ... Kl werd in allerijl opgelapt en had niet eens elektrische stroom nodig ; er waren trouwens nooit ventilatoren vandoen geweest. De 60 meter hoge schouw zorgde zelf voor de natuurlijke trek, en zoals bij een gewone huiskachel had men reeds na enkele dagen een lekker vuurtje en een weinig stoom onder 8 Kg druk. Hiermee kon men de " ontsnapte " turbo-dynamo op ongeveer halve kracht doen draaien en wat stroom leveren aan de interne verlichting, sommige werktuigmachines en de lasapparatuur nodig voor de verdere herstellingen. Het ene bracht het andere mee, en... reeds op 19 september 1944 (dus na amper 12 dagen) was er weer een weinig stroom voor de haven (ook de achter de Prins Albertlaan gelegen woningen en bedrijven " gotten " mee van de eerste na-oorlogse haven-electriek !) en op 26 september 1944 bereikte wat stroom de UCB waar de cokesovens op een laag pitje konden hernemen en kon wat stroom naar de stad Oostende doorgestuurd worden. Onnodig erbij te voegen dat beide energiesoorten drastisch gerantsoeneerd werden te Oostende!

In 1945 begon de herstelling van de oorlogsschade. Diverse ruines werden afgebroken wegens instortingsgevaar o.a. de betonnen watertoren - eerste pronkstuk van de Centrale uit 1906/1907 - maar de wederopbouw liep toch niet van een leien dakje ! De administratie had op 5 februari 1945 een rantsoeneringssysteem van bouwmaterialen opgezet dat nog strenger was dan dat van de Duitsers tijdens de bezetting!. Men moest namelijk een aanvraag doen...om te mogen aanvragen, en dat ging tot bij de gouverneur. Het beschrijven van de Pontius-Pilatus-weg van zo een aanvraag voor de hoogst noodzakelijke heropbouw van een ketelhuis en het verwoeste hoofdschakelbord beslaat anderhalve bladzijde getypt.. en alhoewel veel zaken daarin nu pitoresk aandoen, zou het ons toch te ver leiden. De aanvraag gebeurde op 10 juli 1945 en het eerste contingent bouwmaterialen was er begin november 1945 en met nieuwe moed herbegon men. Daar de Franse

- (51) De quadratuur van de cirkel zoeken : met meetkundige formules proberen een vierkant te construeren dat juist evengroot is als een gegeven cirkel. Het is wetenschappelijk bewezen dat het vraagstuk (tot nu toe nog altijd) onoplosbaar is.
Figuurlijk : een praktisch onmogelijke zaak ondanks alles toch proberen op te lossen; ook nog : een hersenschim najagen.

Duquenne-ketels tijdens de oorlog veel afgezien hadden moesten ze noodzakelijk vervangen worden en in 1946 gingen dan ook de bestellingen door voor de bouw van een nieuwe ketel (K16) - stoomproductie 40 ton/uur onder 38 kg/cm², met de nodige bijhorende hulpaggregaten. Tussen de bestelling en de levering in werd een kleine adempauze genomen en men profiteerde ervan om allerlei "oude brol" van de hand te doen. Vooral oude gelijkstroommachines en motoren uit de pionierstijd moesten de deur uit, temeer dat de uitbatingstechniek onherroepelijk naar de wisselstroom evolueerde. Waar nog "geëvolueerd" werd, dat was bij de arbeidsgeneesheer - die toen gewoonweg "den docteur" noemde. Hij kreeg nu een kabinet. Vroeger gebeurde "dat" achter een gordijn in een klein bureautje van de administratie, en de "titelvoerende bediende" moest ondertussen maar een uurtje gaan wandelen of bij een ander gaan zitten (52).

Met de nieuwe ketel K16 - de zestiende dus - in dienst liep de kolenbevoorrading weer eens spaak, maar daar men nu over het nodige terrein beschikte werd in 1950 een ultra modern kolenpark van 10.000 ton aangelegd met een zware Titan kraan 3,25 ton/15 m, een roltremie, 2 stockeer- en 2 afvoerriemen en de mogelijkheid om later eventueel uit te breiden tot de dubbele capaciteit (53). Die ruime opslagplaats was absoluut nodig als men nagaat dat de vier H.Druk ketels bij vollast tot 300 ton kolen per dag verslonden; dat was een gewone binnenlander!

In 1950 kreeg de gemeente Bredene ook een primeur: de openbare verlichting van de Prins Albertlaan en de Prinses Elisabethlaan, werden als eerste in België uitgerust met TL-lampen, langs de Centrale om, geleverd door A.C.E.C., en deze - toen zeer moderne - verlichting werd in de pers beschreven als een "lichtzee" ... nu, ja...! Men was er in ieder geval zeer fier mee en toen in 1951 de gehele Saswijk nieuwe straten kreeg, besloot het gemeentebestuur op 08 oktober 1951 ook dáár de moderne buislampen te laten aanbrengen, en in 1952 was het de beurt aan Bredene aan Zee, en daar kwam er zelf een muziek bij te pas.

Begin 1953 werd de Centrale "van hogerhand" aangemaand om het terribil-kolenstof (in vakjargon: poussier) van de verlieslatende mijnen te gebruiken. Iedereen zal zich wel het politiek en economisch "gerammel" herinneren met de Waalse kolenmijnen. De losinstallaties en het kolenpark van de Centrale waren echter niet voorzien op de verwerking van dit kolenstof. Een groenzone met Italiaanse populieren werd aangelegd, een hoog windscherm gemonteerd en sproeileidingen aangebracht... maar wegens klacht van bepaalde omwoners wou de gemeente drastische maatregelen: een totale ombouw, en verschillende malen werd het kolenlossen dan ook bij politiebevel verboden. De belangen van beide partijen lagen zienderogen op een verschillend vlak! Uit die tijd dateren dan ook de eerste en enige serieuze spanningen met het gemeentebestuur, die uitliepen op een echte beknotting van de uitbreidingsmogelijkheden en die aanhielden tot in 1963/1964 en dan ontvaardden in een slaande ruzie met wijlen burgemeester August Plovie.

(52) Persoonlijk waren wij bij de laatsten die daar "de visite moesten passeren" (18.08.1947) Het kabinet werd ondergebracht in de vroegere electriekwinkel - zelf, de nog vroegere inkom der kolenwagentjes die over de Prinses Elisabethlaan van de loskaai kwamen.

(53) Wegens economische reconversie en politieke verwickelingen is die uitbreiding er nooit meer gekomen.

In november 1953 werd de laatste turbinegroep (T8) in dienst gesteld. Deze groep was zo vooruitstrevend opgevat dat in de beginperiode niet eens op volle rendement gewerkt kon worden. Op economisch vlak daartoe aangezet werd in 1954 te Westende (vlakbij het Albert I monument) een ultra modern transformatorenstation opgericht - dit om de industrie in de Westhoek "te stimuleren" - Dit onderstation was het eerste van dit formaat in België dat zonder personeel werkte en telegeleid van uit de Centrale bediend werd. De aanleg van twee zware hoogspanningskabels naar dit onderstation in 1955, gaf weer aanleiding - zij het nu in mindere mate - tot het verdwijnen van de beschermingstegels. Geleerd door de zelfde feiten bij de aanleg van de vorige kabel naar Brugge, waar bijna 10 % (meer dan 600 m²) voetpaddallen verdween, werd nu een bijzondere bestelling gedaan bij de betonwerkerij te Snaaskerke. De tegels werden nu 6 cm groter gemaakt dan het gewone formaat, en hierdoor pasten ze niet meer in de normale voetpaden. Op deze wijze liepen diverse oneerlijke personen tegen de (politie)lamp. Bij ons weten nam de Centrale geen brevet op de anti-diefstalmaatregel van de 36 X 36 cm voetpadtegels.

1955 - afbraak tweede pronkstuk van de Centrale : de gemetste fabrieksschouw uit 1907 wegens te kostelijke herstellingen voor toch niet meer gebruikte apparatuur.

24 juli 1957 - nieuwe belangrijke datum voor de Centrale - . De N.V. Electricité du Littoral wordt opgekocht door de N.V. EBES (54) en verdwijnt uit de groep Empain-Electrorail. Dat gebeurde in alle stilte, alhoewel het toch in de lijn der verwachtingen lag, want de toenmalige financiële pers had wel laten uitschijnen dat de groep Empain uitkeek naar nieuwe investeringen, vooral in Canada, en een kleine centrale laten optornen, gans alleen tegen een groep die op energiegebied een derde van België bediende was ook niet "je dat!". Dus : verkopen

Een eerste gevolg was : een nieuwe directeur. Ha ja! En in de Centrale moest iedereen nu maar eens zijn zelfstandig karakter afleggen en leren leven in de EBES discipline... Onmiddellijk werd het personeel in twee verschillende groepen gesplitst : PRODUCTIE en DISTRIBUTIE , en mensen die tientallen jaren samen gewerkt hadden, hadden plots niets meer met elkaar te maken !. Echt moeilijk in het begin en de psychologische aanpassing duurde ettelijke jaren tot in 1963 (55)

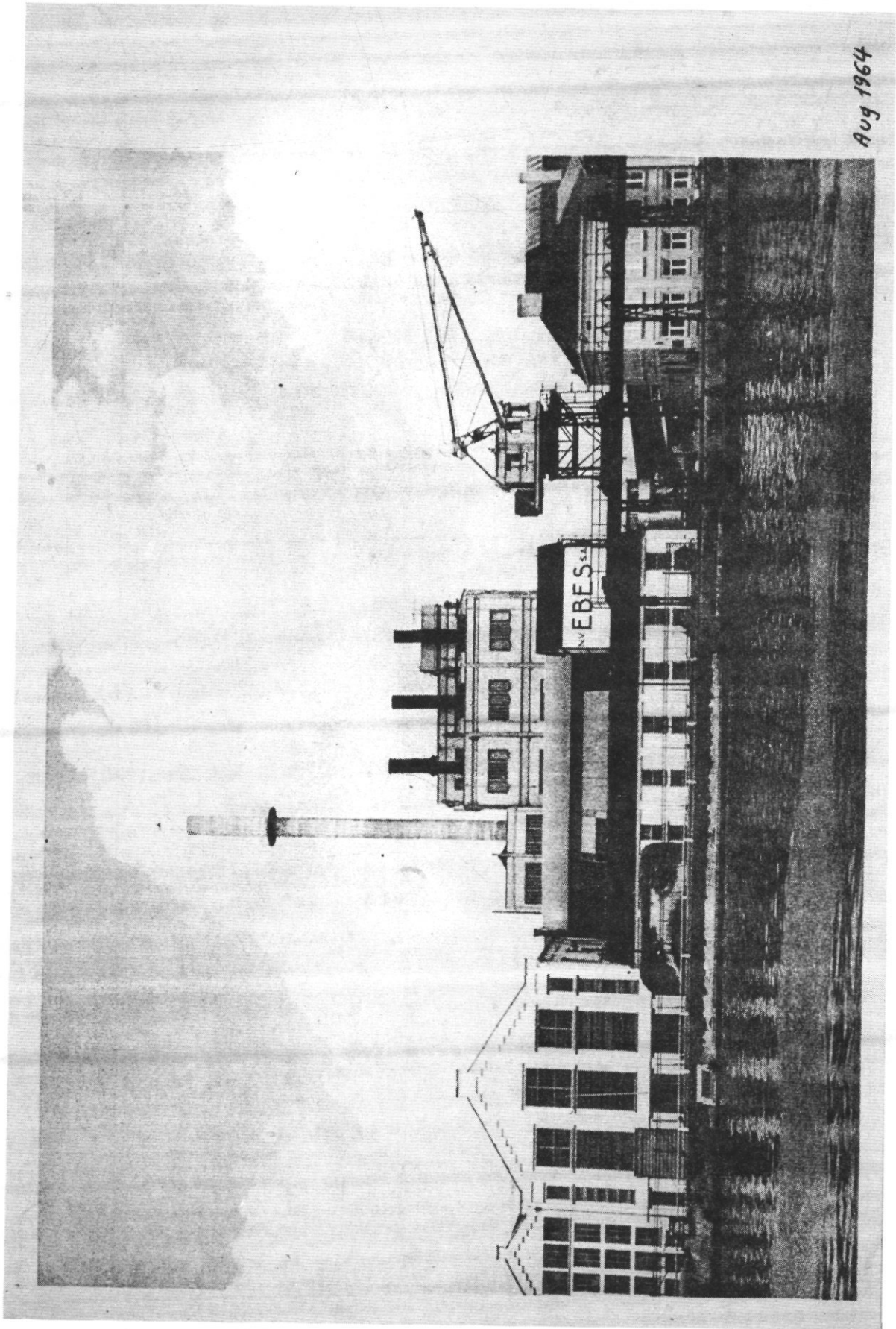
Eind 1963 vond de hogere productieleiding dat men nu eindelijk maar eens moest ophouden met het eeuwig gekrakeel op gemeentelijk vlak, en daarom werd van EBES-zijde de oorzaak weggenomen : de onrendabele vuile kolenstook zou men te gelegener tijd stilleggen. In minder dan een jaar tijd bouwde men bedrijfsklaar een H. Drukketel (K8) - stoomproductie 110 ton/uur onder 60 Kg/cm² - gevoed met zware stookolie (56) een 80m hoge

(54) E.B.E.S. - Electricité du Bassin de l'Escaut, S.A. of Electriciteit van het Scheldebekken, N.V.

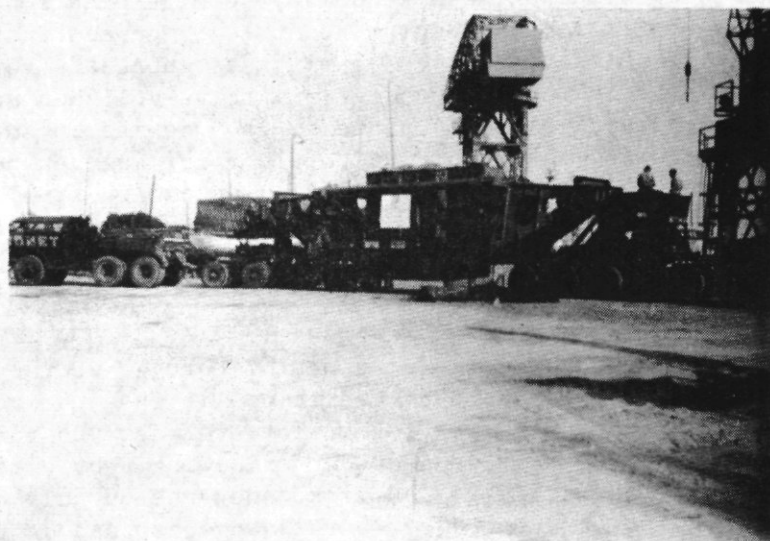
(55) Bij de overname van de stedelijke regies door EBES, heeft heel wat stadspersoneel dezelfde realiteit meegemaakt ! Bij EBES zag men het nu eenmaal anders... dan in een familiebedrijfje.

(56) Het was in werkelijkheid de 17e ketel, maar in het EBES-systeem "turbine-ketel-transfo " kreeg alles het nummer van de turbine, dus T8, K8 en Tr8 en in het EBES jargon noemde het volledig geheel : " Monoblok 8 ".

Aug 1964



schoorsteen, bijgenaamd "de naalde", een olietank van 4000 m³ en een demineralisatie-waterpost van 6 m³/uur; men paste de turbogroep T8 aan voor werking op haar maximaal vermogen - dat was 25000 kW- en voorzag de bestaande ketels 13,14,15 en 16 met stookoliebranders en de bijhorende apparatuur. Ondertussen werd de Centrale ook aangesloten op het Belgisch Algemeen Hoogspanningsnet met de ons allen welbekende luchtlijn 150.000 Volt naar Brugge. Er heerste toen een koortsachtige bedrijvigheid om alles op tijd klaar te krijgen en op zeker moment werkten 17 verschillende aannemers ter plaats - met de nodige mizeries van "het gebruiken (?) eventjes maar..." van elkaars materialen en gereedschappen. Er werd in werkelijkheid een mini-centrale gebouwd in de oude Centrale. Het geheel kwam in werking op 16 oktober 1964. De hoofdaannemer der werken was de firma D'HOOGHE uit Veurne.



28.07.1964

De transfo 65 MVA is aangekomen te Oostende....

De stookolie werd aangevoerd vanaf de loskaai en de leiding liep over de Prinses Elisabethlaan, gedragen door een portiek. Bij nader toezien zou men denken dat deze portiek op een "verhoogje" van 1m stond. De reden hiervoor was in werkelijkheid een taalincident. Bij de aankondiging door Bruggen en Wegen van de tweede modernisering van de Prinses Elisabethlaan in 1966 (het aanbrengen van de tarmac en verwijderen der oude tramsporen) stond in de brief letterlijk "... de portiek ZAL een vrije hoogte hebben van 4,5m..." De lokale directie - die tussen haakjes "het Vlams" maar goed vond als het niet anders kon - verstond zulks in de bevestigende zin en wuifde al onze opmerkingen over taalnuances weg : wij konden niet lezen... en daarmee uit! Maar... bij Bruggen en Wegen hield men nadien gevat staande, dat het hier wèl de gebiedende wijze was die telde : de portiek ZAL (MOETEN)- maar dat was onderverstaan -...en daar de straat nu 21 cm hoger kwam...elk peinst de historie nu maar verder!. De EBES trok aan het kortste eindje en de portiek werd op twee staantjes van 1 m hoog gemonteerd uit veiligheidsredenen en van de brief van Bruggen en Wegen werd niet meer gesproken.

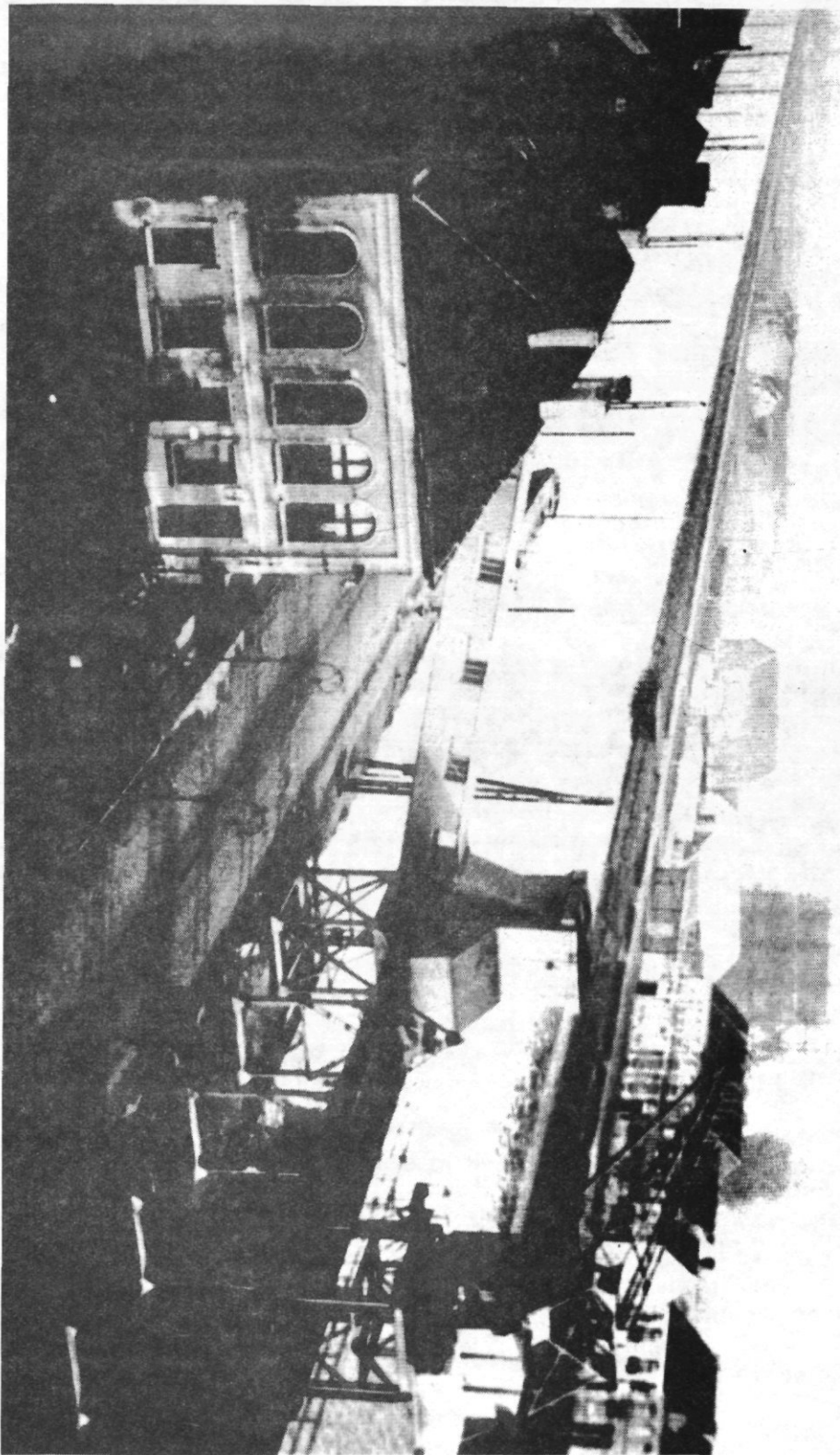
In 1969 moest de Centrale (weeral) eens haar goed hart tonen en om economische redenen werd zij nu aangemaand het cokesovengas van Zeebrugge te verbranden ; anders vlogen daar 250 man naar de dop wegens de bedreiging van het aardgas. Een nieuwe gasleiding werd aangelegd vanaf Plassendale, waar de verbindingsleiding UCB Zandvoorde- Cokes Zeebrugge lag en

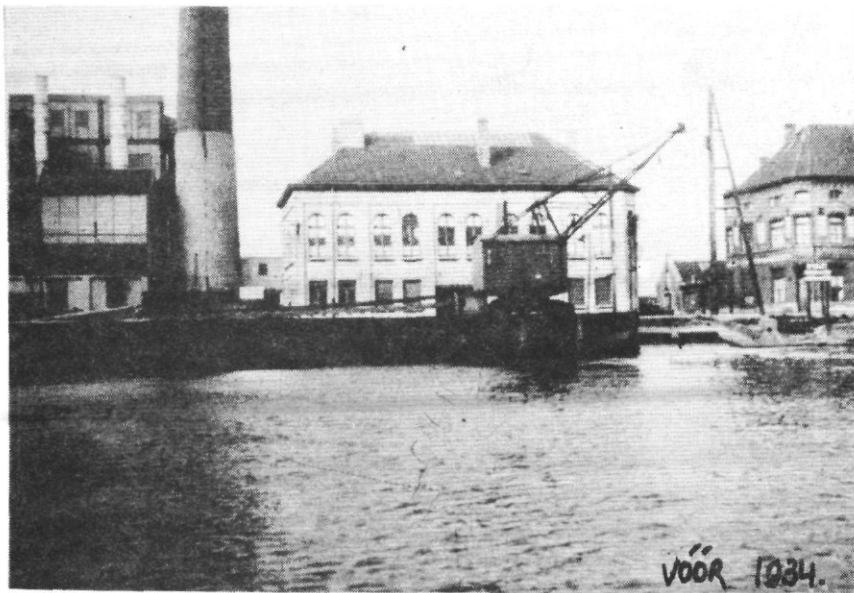
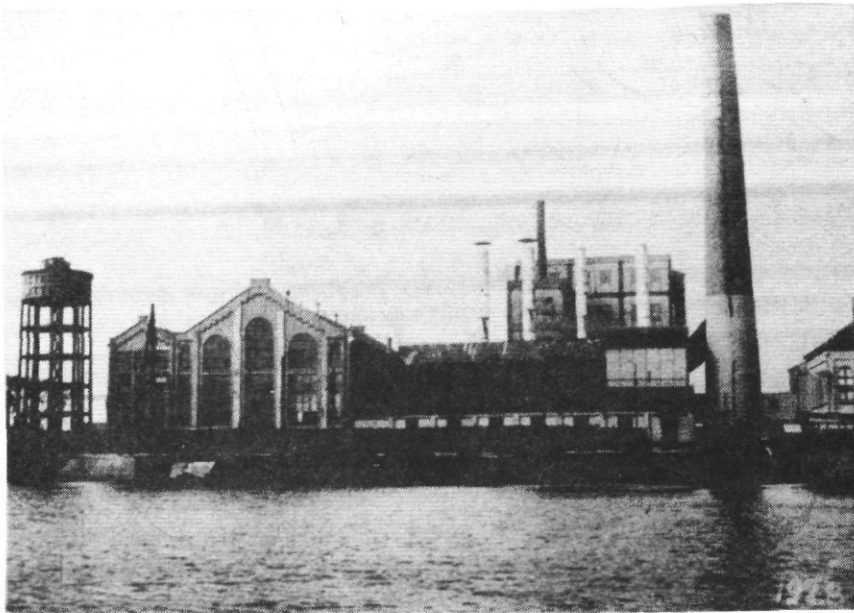
die eigendom was van de UCB, en begin juli 1969 stookte men (na 39 jaar) weer gas ! De geschiedenis herhaalde zich.

Het in 1950 groots opgevatte kolenpark met de gehele transportinstallatie werd stilgelegd toen alle kolen eindelijk "op" waren, in maart 1970. Op de dag echter dat er zagezegd niets meer was -op papier, volgens de kolenboekhouding eind 1969 - bleek dat er toch nog een redelijke hoop kolen over waren (uiteindelijk ongeveer 2800 ton !). Na het langzaam opgebruiken hiervan werd nagegaan hoe dit kwam. Er waren verschillende redenen, te beginnen met de primitieve scheepsmeting bij het laden en lossen van de lichters tot en met de onjuistheden en toleranties van de ketelbascules. De hoofdreden was wel, dat door het gebruik der zware kraangrijpers heel wat grond van het kolenpark mee in de ketels verdween ! Ook de druk op de grond onder een kolenhoop (sgw. gemiddeld 1,35 kg/dm³) van 8 m hoog = ongeveer 1 kg/cm², waar deze gronden hoogstens 250 à 300 gr. konden verdragen was oorzaak dat de kolenparkbodem op sommige plaatsen tot 90 cm ingedrukt was. Daar het kolenpark echter nooit ledig geweest was, zo was zulks ook nooit waargenomen tijdens de jaarlijkse "cubages" (volumemetingen) die dienden om het praktisch volume op terrein te vergelijken en aan te passen aan het theoretisch volume op papier - voor de jaarinventaris- en het werd dan ook maar vastgesteld bij de totale opruiming van het kolenpark. Na de afbraak van de installaties (1974) - ongeveer 325 m³ gewapend beton door de firma Versluys, werd op dit terrein van ongeveer 1900 m² meer dan 1200 m³ grond en teelaarde aangevoerd (dus een ophoging van gemiddeld 63 cm) om het met gras te bezaaien en het weer menswaardig en toonbaar te maken. (57)

In 1975 eiste de UCB haar gasleiding naar Zeebrugge weer op - economie of geen economie ! - waardoor de Centrale alle gasaanvoer ontnomen werd ; wij konden niet uitmaken waarvoor... Tot overmaat van ramp zaten wij reeds volop in de oliecrisis wanneer de verbouwing voor oliestook nog maar pas een paar jaar beëindigd was en er kon nergens op hulp of bijstand gerekend worden. De kerncentrales, beter aangepast aan de technische evolutie, produceerden meer en goedkopere energie dan de andere centrales, en deden de kleinste een onmogelijke concurrentie aan ; meer en meer langere perioden van stilstand volgden elkaar op waardoor de algemene kosten op de duur zo hoog opliepen, dat zij door geen enkele directie nog te rechtvaardigen waren. Er werd nog een reconversie van het hoog-geschoold personeel ondernomen, met de aanbouw van geprefabriceerde metalen cabines - die men nu trouwens als mini-onderstations overal nog ziet - maar, eens het saturatiepeil van deze dingen bereikt, moest toch weer personeel afvloeien. Dat kwam dan met geniepige artikeltjes in de lokale pers en iedereen voelde het nakende einde aankomen. Wij zegden het reeds bij het begin dat het geen leuk verhaal is, een doodstrijd te beschrijven. Na nog enkele vruchteloze "relance-pogingen" door de lokale directie, kwam dan uiteindelijk op 1 september 1978, de (economische) dood aankloppen...en hiermee was het dan met alle PRODUCTIE activiteit te Slijkens definitief gedaan.

(57) Bij metingen voor de uitbreidingswerken in 1963 stelden wij vast dat gans het noordoostelijk deel van de Centrale een langzame kantelbeweging maakt naar de Spuikom toe. De metingen gingen ieder maal uit vanaf het peil der sluizen te Slijkens en na 16 jaar bleek ketel 16 - gefundeerd op palen van 10 m- ongeveer 4 cm gezakt. Waarschijnlijk wordt hier de ganse grondmassa met funderingen en al samenge-drukt onder de zware belasting. Daarom werden de nieuwe uitbreidingen dan ook gefundeerd op palen van 20m tot in de tweede vaste grondlaag.





... Een centrale viel stil... na 70 jaar werken !. En wij zouden kunnen zeggen zoals in de oudheid : acta est fabula - 't is gedaan met het spel!

Nu er sprake is van de afbraak van de Centrale, of van grote gedeelten ervan, hebben wij gepoogd een algemeen sfeerbeeld op te roepen. Het was wat eenvoudige en lokale geschiedenis. Sommigen zullen het droog vinden, anderen onvolledig omdat ze misschien hun eigen geschiedenis er onvoldoende of niet in weervinden, maar, laten zij ons niet vingerwijzen : ook wij moesten ons noodgedwongen zeer beperken, massa's gegevens opzij leggen en zeer veel details onaangeroerd laten. Wij schreven namelijk wel een bijdrage, maar... geen boek !

Jos. COENYE.