

op de licht afgedrukte foto op pagina 10 in de vorige Wete. De foto is nummer drie in de serie van vier over de herbepplanting van het Seisbolwerk in Middelburg. Deze is door de drukker verkeerd overgezet en dat

was bij de opmaakproef niet te zien. Excuses van de drukker. Bij dezen aanvaard.

Leo Hollestelle



## Onder de draad



### De elektrificatie van de Zeeuwse spoorlijn 1955-1957

#### Inleiding

Reizen per trein, voor veel mensen de gewoonste zaak van de wereld. Ook op de Walcherse stations staan dagelijks reizigers van diverse pluimage, dagjesmensen, forensen en scholieren, op de trein te wachten. Na het instappen zoeken ze een plekje en gaan zitten lezen, sms'en, telefoneren of gewoon uit het raam staren. Tijdens een treinreis schenkt niemand aandacht aan de voorbischietende bovenleidingportalen, een geëlektrificeerd baanvak is immers vanzelfsprekend. Toch is er een tijd geweest waarin dat anders was, want vóór 1957 reden op de Zeeuwse lijn diesel- en stoomtreinen. In de periode eind 1955 tot april 1957 werd de Zeeuwse lijn pas geëlektrificeerd en op 17 april 1957 werd hij feestelijk in gebruik genomen.

#### Verbindingen

De treinverbindingen van Walcheren met de rest van het land waren rond 1955 heel behoorlijk. Wie een dagje naar Rotterdam wilde, kon – als hij vroeg opstond – al om tien uur op de Lijnbaan aan de koffie zitten. Als hij om acht uur 's avonds uit Rot-

terdam vertrok, was hij om tien uur weer in zijn woonplaats terug.

Voor de Randstad moest altijd in Roosendaal worden overgestapt. Wel was er sinds 1950 een doorgaande dieseltreinverbinding Vlissingen-Nijmegen. De afstand Vlissingen-Nijmegen kon daarmee in drieën-half uur worden overbrugd. In Vlissingen hadden deze treinen echter maar dertien minuten om te keren en als ze met vertraging binnenkwamen liep de dienstregeling in de war. Het probleem werd onder andere veroorzaakt door het enkelspoor tussen Woensdrecht en Rilland-Bath. NS besliste daarom dat het baanvak Woensdrecht-Rilland-Bath verdubbeld moest worden.

#### Elektrificatieplannen

Na het herstel van de oorlogsschade begon NS met de modernisering van het bedrijf. Daartoe behoorde onder andere de vervanging van de stoomtractie door elektrisch en dieselelektrisch materieel. Ook het verouderde en arbeidsintensieve seinstelsel was aan modernisering toe.

Er werd een projectgroep Elektrificatie van lijnen ingesteld, die zich in 1949 over de

Zeeuwse lijn boog. Tot concrete plannen kwam het toen nog niet; andere lijnen kregen voorrang. Toch hield de Zeeuwse lijn de belangstelling van de directie. In 1951 stond de lijn weer op de agenda. De Plancommissie 1956 kreeg opdracht vergelijkbare cijfers te leveren ten aanzien van elektrificering en dieselisatie van de lijn



*De aanleg van een bovenleidingmast op de Zeeuwse lijn, 1956. (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 5945, fotoarchief PZC)*

Roosendaal-Vlissingen. Die cijfers konden helaas niet achterhaald worden.

### **Plannen worden concreet**

Na de watersnood kwam de elektrificatie van de Zeeuwse lijn in een stroomversnelling. Misschien was het een compensatie voor de ondervonden ellende of heeft de

Zeeuwse afkomst van Den Hollander (president van NS en Goesenaar van geboorte) een rol gespeeld, in elk geval kwam Zeeland nu aan de beurt.

Begin 1955 hield de Raad van Commissarissen zich uitvoerig bezig met het investeringsplan 1955-1958. Voor de elektrificatie van de lijnen Vlissingen-Nijmegen en Alkmaar-Den Helder trok de directie een bedrag van 36,4 miljoen gulden uit en voor de aanschaf van het daarvoor bestemde elektrische materieel nog eens 30,4 miljoen. In een toelichting stelde de directie dat op genoemde lijnen een ernstig gebrek aan zitplaatsen was, waardoor reizigers zelfs buiten de spits vaak moesten staan. Op de lijn Vlissingen-Nijmegen was 47 procent van de treinen overbezet.

NS had moeten kiezen: óf nieuw dieselmaterieel aanschaffen óf overgaan tot elektrificatie. De directie koos voor het laatste, omdat de onderhoudskosten van elektrisch materieel de helft lager waren dan die van dieselmaterieel. Bovendien kon men na elektrificatie vanuit Zeeland doorgaande treinen laten rijden richting Rotterdam, Utrecht en Arnhem.

Het Deltaplan speelde ook mee in de besluitvorming. Na voltooiing van dit plan zou de verbinding over de weg via de dammen naar Rotterdam namelijk dertig kilometer korter zijn dan die per trein via Roosendaal.

In de Commissarissenvergadering van juli 1955 toonde commissaris dr. ir. Hupkes, oud-directeur van NS en voorganger van Den Hollander, zich enthousiast over de plannen. Hij verwachtte grote exploitatievoordelen bij materieel en personeel.

### **Groen licht**

Op 10 september werd in de Raad van

Commissarissen meegedeeld dat de minister van Verkeer en Waterstaat groen licht had gegeven voor de elektrificatie. NS kon aan de slag. De uitvoering werd opgedragen aan het Spoorwegbouwbedrijf, een in Maarssen gevestigde NS-dochteronderneming, waarvan Den Hollander (!) commissaris was. Dat bedrijf had ervaring op-

### Automatisch blokstelsel/overwegen

Tijdens de elektrificatie paste NS meteen de beveiliging aan. Vóór 1957 was op de Zeeuwse lijn het zogenoemde armseinstelsel in gebruik, een arbeidsintensief systeem waarbij seinen en wissels vanuit een centrale post en diverse seinhuizen werden bediend. De Zeeuwse lijn behoorde tot



gedaan bij verschillende grote elektrificatieprojecten in ons land. NS leverde ook de nodige mankracht, de operatie was dus een NS-/Spbb-coproductie.

Beide ondernemingen moesten een logistiek en operationeel hoogstandje leveren. Materialen moesten aangemaakt c.q. besteld worden en tijdig op de bouwplaats aanwezig zijn. Veel materialen, zoals de betonblokken voor de bovenleidingportalen, werden aangevoerd vanaf de werf van het Spoorwegbouwbedrijf in Maarssen. Omdat de normale treinenloop zo weinig mogelijk verstoord mocht worden, moest volgens een strak schema worden gewerkt.

*Een dieseltrein rijdt over het spoor op de Sloedam tijdens de werkzaamheden aan de elektrificatie van het spoor. Op de achtergrond Arne-muiden, 1956. (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 5941, fotoarchief PZC)*

de eerste drie die met een modern lichtseinstelsel werden uitgerust. Het werd automatisch genoemd omdat het door de trein zelf werd bediend: zodra die een bepaald blok binnenreed, sprong het sein achter de trein op rood.

In Bergen op Zoom, Kruiningen-Yerseke, Kapelle-Biezelinghe, Goes, Middelburg en Vlissingen werden tableaux geïnstalleerd

waarop de treindienstleider het hele emplacement kon overzien. Wissels en seinen konden met één druk op de knop worden bediend, lampjes gaven de juiste stand van zaken aan. Een sein kon pas op veilig worden gezet als aan allerlei voorwaarden was voldaan: juiste stand van de wissels, goed aansluitende wisseltongen,

twintig meter gecommuniceerd kon worden. Bij de seinpalen werden telefoontoestellen geplaatst waarmee de machinisten in geval van storing contact konden opnemen met de treindienstleider.

NS moderniseerde tegelijkertijd ook verschillende Zeeuwse overwegen. Er werden 25 knipperlichtinstallaties (aki) en elf halve-



*Werkzaamheden aan de bovenleiding op het spoor op de Sloedam, in de richting van Goes, februari 1957. (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 5939, fotoarchief PZC)*

vergrendelde wissels en uitsluiting van een tegengestelde rijbeweging. Storing in de apparatuur resulteerde in een rood sein, niet leuk voor de reiziger vanwege vertraging, maar wel veilig.

Voor de communicatie werden in de seinhuizen moderne telefoon- en luidsprekerinstallaties aangebracht. Op de grotere emplacementen werden praatpalen geïnstalleerd waarmee binnen een afstand van

bomeninstallaties (ahob) geplaatst, waarvoor vele kilometers kabel moesten worden gelegd.

Door de diverse moderniseringën werden veiligheid en capaciteit van baan en emplacementen verhoogd, bovendien werd op personeels- en onderhoudskosten bespaard.

### **Energievoorziening**

In het begin betrok NS stroom van energiebedrijven buiten Zeeland, maar op 25 maart 1957 tekenden vertegenwoordigers van NS en PZEM een overeenkomst voor de levering van elektriciteit, die op 2 mei door de minister van Verkeer en Water-

staat (Algera) werd goedgekeurd. Plaats en soort van energielevering, prijs en indexering, beveiliging, spanningsverschillen, storingen, meting en betaling, dit alles werd geregeld. In 1957 leverde de PZEM ruim 5 miljoen kilowatt voor f 650.000,—. De gemiddelde prijs bedroeg 11,32 cent per kWh, landelijk was die 8,14 cent. De PZEM zat dus boven het landelijk gemiddelde. In 1958 leverde het bedrijf ruim 8,8 miljoen kWh voor f 920.271,—, in 1959 was de levering gestegen tot 9,1 miljoen kWh voor f 823.308,—. De PZEM had er een lucratieve klant bij.

Ten behoeve van de energievoorziening werden onderstations gebouwd in Bergen op Zoom, Oostdijk, 's-Heer Arendskerke en Vlissingen. In de onderstations wordt de wisselstroom van 10.000 volt omgezet naar 1.500 volt gelijkstroom, de spanning die NS gebruikt voor de elektrische tractie. Ook stonden er zogenoemde omvormers, die de stroom omzetten naar 3.000 volt voor bediening van de seinen en wissels. Voor het in- en uitschakelen van bepaalde delen van de bovenleiding en om spanningsverlies tegen te gaan werd een aantal schakelstations gebouwd.

### **Werk in uitvoering**

Half november 1955 werd in Roosendaal het startschot gelost. Eerst werden aan weerszijden van de spoorbaan gaten gegraven, waarin vanaf een werktrein geprefabriceerde betonfunderingen werden neergelaten. In die funderingen werden in een later stadium de bovenleidingmasten geplaatst, die door middel van dwarsverbindingen met elkaar werden verbonden. Aan deze dwarsverbindingen werd de stroomdraad opgehangen, die in de eindfase werd afgemonteerd.

De werktrein opereerde tussen de treinen van de normale dienstregeling door. Er was dus een nauwe samenwerking vereist tussen de treindienstleider en de machinist van de werktrein. Zo nodig reed de werktrein 's nachts; dan was er op de Zeeuwse lijn geen treinverkeer.

Bij het werk werd gebruik gemaakt van de portofoon, voor die tijd een betrekkelijk nieuw fenomeen.

Ondanks strenge vorst in februari waren eind maart 1956 tussen Roosendaal en Krabbendijke de palen geplaatst en was ook het draadtrekken begonnen.

Ik zelf liep als NS'er in juni 1956 stage bij de NS-wegopzichter in Goes. Ik kreeg toen de gelegenheid een dag mee te rijden met de werktrein. Zodra de personentrein richting Vlissingen vertrokken was, vertrok de werktrein er achteraan. Tussen Goes en 's-Heer Arendskerke werden ongeveer vijf funderingen geplaatst, bij 's-Heer Arendskerke gingen we via een wissel over het andere spoor terug naar Goes. Op de terugweg plaatsten we ook weer enkele funderingen. Dat ging zo de hele dag door. Bij het begin van de elektrificatie was niet alles al tot in detail geregeld. Er moest bijvoorbeeld nog worden beslist over verdubbeling van het spoor Lewedorp-Vlissingen. Den Hollander hakte begin 1956 de knoop door en besliste dat ook daar de lijn verdubbeld moest worden. In eerste instantie voor het traject Steenwijk-Wolvega bestemde materialen moesten daarvoor worden gebruikt. Toch was het probleem toen nog niet uit de wereld. Moest het nieuwe spoor op betonnen of op houten dwarsliggers worden gelegd? Ook hier had Den Hollander het laatste woord: op betonnen dwarsliggers, en nog versneld aanleggen ook! Zo gebeurde het. Het werk liep als

een trein. Eind juli 1956 was de bovenleiding gemonteerd van Roosendaal tot Goes en eind oktober tot Vlissingen. De eindmontage was toen al klaar van Roosendaal tot Goes.

In maart 1957 was het automatisch blokstelsel geïnstalleerd tot Lewedorp. Tussen Kruiningen-Yerseke en Lewedorp werden twee overwegen voorzien van ahobs en acht van een aki. De bovenleidingmonteurs waren toen al lang en breed bezig tussen Roosendaal en Breda, en hadden en pas-

*NS moderniseerde tegelijkertijd ook verschillende overwegen, waaronder de spoorwegovergang te Arnemuiden, februari 1957. (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 5946, foto-archief PZC)*

sant ook nog Roosendaal-Essen (B) geëlektrificeerd.

### **Een spoorwerker vertelt**

De heer J. Visser (80) uit Utrecht: "Ik werkte bij de storingsdienst van NS in Amsterdam en woonde in Utrecht. Het werk aan de Zeeuwse lijn leek mij wel wat, ik solliciteerde, werd aangenomen en uitgeleend aan het Spoorwegbouwbedrijf.

Mijn ploeg begon vanuit Bergen op Zoom met het werk op de vrije baan. We stonden om zes uur op en zaten om zeven uur in de werktrein. Die zette ons op de werkplek langs de baan af en kwam ons om een uur of vijf weer ophalen.

Tussen de treinenloop door werd in vier ploegen van acht man gewerkt. Eén ploeg



De Wete jaargang 37 nr 3 (juli 2008) / Heemkundige Kring Walcheren ([www.hkwalcheren.nl](http://www.hkwalcheren.nl))

trok voornamelijk 's nachts vanaf een werktrein de draagkabel en de rijdraad. Dat gebeurde enigszins zigzag om slijtage van de stroomafnemer te beperken. Overdag moesten wij met behulp van een ladderwagen de bovenleiding afmonteren. Het was zwaar werk, je moest bijvoorbeeld met twee behoorlijk zware isolatoren en gereedschap de ladder op om een isolator op de dwarsverbinding vast te zetten. Als dat gebeurd was, liep of schuifde je over de zestien centimeter brede dwarsbalk tot boven het andere spoor en monteerde de tweede. Je moest geen hoogtevrees hebben, zorgen dat je niet van de ladder viel en ook nog letten op de treinenloop. Als een soort circusartisten zweefden we wel tien meter boven de grond. Voor zover ik weet, zijn er gelukkig geen ernstige ongelukken gebeurd.

Op de vrije baan staan de palen 70 meter uit elkaar, 1.500 meter bovenleiding vormt een sectie, die aan beide kanten werd afgespannen met tweeduizend kilo aan gewicht. We moesten daarvoor gewichten aanbrengen van 50 kilo per stuk. Wat zegt u? Arbowedgeving? Daar hadden we nog niet van gehoord. Over een sectie deden we in het begin twee weken, later één week.

We hadden ieder weekend vrij. Alleen de draadtrekkers werkten met één ploeg door, de andere ploeg had dan verlof. Je moest wel óf zondagsavonds van huis terug óf 's maandags in alle vroegte. Ik vertrok dan om vijf uur uit Utrecht en was net op tijd in Bergen op Zoom of Goes om de werktrein te halen.

Getrouwen mochten op woensdagsavond extra naar huis. Ik was nog niet getrouwd, maar wilde dat ook wel en ging op een keer 's woensdags naar mijn verloofde. In

de loop van de week moest ik bij de opzichter komen en kreeg een uitbrander: ik was in ernstige overtreding geweest! Gelukkig liep het met een sisser af. Het werk ging onder alle weersomstandigheden door, behalve bij mist, dan kon je geen trein zien aankomen. Faciliteiten hadden we niet, je behoefte deed je in de berm,



*Een spoorwegwerker (?), februari 1957. Wie herkent deze man? (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 48752, fotoarchief PZC)*

er was geen koffie, helemaal niks, je was op jezelf en je ploeggenoten aangewezen. Februari 1956 was een strenge wintermaand. Het was stervenskoud, toch stond je in een snijdende wind op de ladder in de Zeeuwse polder je werk te doen. We hadden leren jassen, een soort fluwelen broeken en een pet, maar dat was onvoldoende. Tussen de middag aten we in een open schuilhut onze meegebrachte boterhammen op, je thee was dan bevroren. Soms mochten we bij een boer in de schuur beschutting zoeken. Als ik aan die maand terugdenk, brrr!

Aanvankelijk zaten we met vier man in

Bergen op Zoom in een kosthuis, best gezellig. Van mijn kostbaas kreeg ik iedere week een pakje shag. Warm eten kregen we in het kosthuis, voor overdag namen we brood mee. Later hadden we een kosthuis in Goes bij nogal orthodoxe mensen. Dat was wel even wennen, Bijbellezen bij de maaltijd en zo. Het kosthuis moesten we zelf betalen, maar we kregen daarvoor wel een vergoeding.

NS had in Bergen op Zoom en later in Goes ruimte in een café gereserveerd.

Daar kon je kaarten en sjoelen en zo.

Maar ja, hoe gaat dat met mannen onder elkaar? Sommigen keken wel eens te diep in het glaasje en dan liep het uit de hand. Gelukkig was de stemming in de ploegen goed.

Ik heb ook nog meegewerkt aan de elektrificatie Alkmaar-Den Helder. Toen die klaar was kregen we als herinnering een gedicht en een wandbord.

Na vijftig jaar zeg ik: het was een bijzondere ervaring. We moesten hard werken zonder faciliteiten, maar dat was geen probleem, je wist niet beter. Het vervelendst vond ik de winter van 1956, die februari-maand was bar en boos. Toch kijk ik met genoegen op die klus terug, ik ben blij het meegemaakt te hebben!"

### **Walcheren**

Omdat Walcheren het laatst aan de beurt kwam, was daar tot medio 1956 weinig van de elektrificatie te merken. Wel besteedde Miniatuur Walcheren dat jaar aandacht aan de elektrificatie. In drie paviljoens konden bezoekers zien hoe die tot stand kwam en wat er allemaal voor nodig was. Er werd een verlaagd bovenleidingportaal op ware grootte opgesteld dat van dichtbij kon worden bekeken, en de wer-

king van een onderstation werd uitgelegd.

Op een grote maquette van de Walcherse lijn reden twee elektrische treinen, een elektrisch stroomlijnstel en een goederentrein, getrokken door een E-loc. De spoorbaan was uitgerust met moderne lichtseinen die correspondeerden met enkele buiten op ware grootte opgestelde seinen. Het moderne seinstelsel werd toegelicht met tekeningen, platen en grafieken, alles verzorgd door de afdeling Voorlichting van NS.

Op 27 april 1956 werd de tentoonstelling in Miniatuur Walcheren geopend door – het kon haast niet anders – NS-directeur Den Hollander, die hiervoor met de speciale directietrein naar Middelburg kwam.

Vooraf was er voor de officials een Zeeuwse koffiemaaltijd in hotel De Nieuwe Doelen, notaris Verhagen uit Vlissingen hield een korte toespraak en bood Den Hollander een paar Zeeuwse broekstukken aan. Hierna ging het gezelschap naar het Molenwater waar Den Hollander het woord voerde. Hij haalde daarbij jeugdherinneringen op, zoals het voetballen op het Molenwater, en hij roemde de veerkracht van de Zeeuwen. Ten slotte verklaarde hij de tentoonstelling voor geopend.

Na een toespraak van commissaris der koningin jhr. De Casembroot werd koers gezet naar de Provinciale Bibliotheek, waar een tentoonstelling over de Zeeuwse spoorweg was ingericht.

In de tweede helft van 1956 bereikte het elektrificatiecircus Walcheren. In oktober was de bovenleiding tot Vlissingen getrokken en kon de eindmontage beginnen.

April 1957 was Walcheren onder de draad gebracht. De bovenleiding was bedrijfsklaar en op 8 april kon in Middelburg de automatische beveiliging, samen met twee



ahobs, in dienst gesteld worden. Medio april werd de automatische beveiliging van het emplacement Vlissingen operationeel. Het was een race tegen de klok geweest, want op 17 april zou Den Hollander met zijn gevolg de lijn feestelijk openen, en dat mocht natuurlijk niet misgaan...

Het was een ware triomftocht, vergelijkbaar met een koninklijk bezoek. Op alle stations werd gestopt en kreeg de directie geschenken aangeboden. In Arnemuiden en Middelburg werden alleen nieuwe gasten aan boord genomen. In de hal van station Vlissingen bood burgemeester Bolkestein van Middelburg de NS namens alle



### De opening

Op 17 april 1957 was het zover: de feestelijke opening kon plaatsvinden. 's Morgens vertrokken de NS-directie en genodigden per extra trein van Utrecht naar Roosendaal, waar ze om 9.45 uur arriveerden. Ze werden feestelijk onthaald en reisden daarna door naar Bergen op Zoom, dat zich ook niet onbetuigd liet.

Bij de Brabants-Zeeuwse grens was een tijdelijke halte aangelegd. Daar stonden De Casembroot, de griffier en leden van gedeputeerde staten ter verwelkoming. Zij stapten aan boord van de feesttrein en reden Zeeland in.

*De officiële aankomst van de eerste elektrische trein in Zeeland, 17 april 1957. (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 2087, album mevr. Polderdijk)*

Zeeuwse gemeenten een bronzen beeld aan. Het was gemaakt door de Veerse kunstenaar Ten Klooster en stelde een leeuw en een man met bliksem voor. De leeuw symboliseerde de Zeeuw en de man met bliksem de elektrificatie.

Na een dankwoord van Den Hollander ging het gezelschap naar hotel Britannia, waar burgemeester Kolff van Vlissingen het woord voerde. Buiten stonden autobus-

sen van de Stoomtram Walcheren klaar om de gasten na afloop naar de Burgerzaal in het Middelburgse stadhuis te brengen. Daar fungeerde het Provinciaal Bestuur als gastheer en De Casembroot deed namens de provincie de NS de toezegging voor een schilderij van de Veerse kunstenaar Vaarzon Morel, voorstellende een locomotief in de Kruijningenpolder. De Kamers van Koophandel van de Zeeuwse eilanden en die van Zeeuws-Vlaanderen boden een schilderij en een Delftsblauw bord aan. Na toespraken namens de Stoomtram Walcheren en de

*De aankomst in Goes van dr. ir. F.Q. den Hollander, directeur van Nederlandse Spoorwegen, ter gelegenheid van de elektrificatie van de Zeeuwse spoorlijn, 17 april 1957. (Zeeuwse Bibliotheek, Beeldbank Zeeland, 2090, album mevr. Polderdijk)*

PZEM, dankte Den Hollander en kon de terugreis beginnen.

Tussen Middelburg en Goes werd de trein bestuurd door De Casembroot. Zijn eerste stop was Arnemuiden waar het gezelschap werd begroet door twee meisjes in klederdracht die *gorrenet* aanboden. De burgemeester sprak zijn wensen uit ten aanzien van de dienstregeling en bood de NS-directie een model van een hoogaars aan. De ontvangst in Goes vormde het hoogtepunt van de dag. Het stationsplein was geheel vernieuwd en stond vol toeschouwers. Vlaggen wapperden feestelijk en naast het station was een mozaïek van fruit opgesteld. Na aankomst verzocht de burgemeester Den Hollander een seinpaal op veilig te zetten, waarna een straatnaambord zichtbaar werd. De Stationsweg bleek te zijn omgedoopt in Frans den Hollanderlaan. Nadat de Goese harmonie een



De Wete jaargang 37 nr 3 (juli 2008) / Heemkundige Kring Walcheren ([www.hkwalcheren.nl](http://www.hkwalcheren.nl))

speciaal gecomponeerde Den Hollander-mars gespeeld had, wandelde men naar het Schuttershof om een tentoonstelling over het spoor te bezichtigen.

Tijdens het diner in de Korenbeurs maakte de burgemeester bekend dat Den Hollander tot ereburger van Goes was benoemd en bood hij hem de gouden eremedaille van de gemeente aan. Niemand zou vreemd hebben opgekeken als Frans die dag ook nog heilig was verklaard.

Na alle hem toegezwaaide lof bedankte Den Hollander iedereen en bracht ook hulde aan de medewerkers van de elektrificatie. De terugreis kon beginnen.

Er was maar één klein minpunt: het herlegde tweede spoor Lewedorp-Vlissingen was nog niet helemaal klaar. Met man en macht werd gewerkt om dat bij invoering van de zomerdienst (2 juni) op te leveren. Dat lukte. Op 23 mei werd het dubbelspoor in gebruik genomen.

### Slot

De elektrificatie van de Zeeuwse lijn was een uitstekende prestatie van NS- en Spbb-personeel. Direct na de opening werd tussen Vlissingen en Roosendaal elektrische tractie ingezet. De doorgaande verbinding naar Nijmegen werd opgeheven. De zomerdienst van 1957 bracht de langverwachte doorgaande verbinding met de Randstad. Op bepaalde uren werden treinen naar Amsterdam ingezet, die in Rotterdam met een veertig minuten later uit Vlissingen/Middelburg vertrokken trein werden gecombineerd. Op de terugweg gebeurde het omgekeerde. In Rotterdam

werd de trein gesplitst, de exprestrein vertrok als eerste en kwam veertig minuten eerder dan de stoptrein op Walcheren aan. De Randstad was beter bereikbaar geworden.

In latere jaren werd de doorgaande verbinding Vlissingen-Nijmegen in ere hersteld en zelfs doorgetrokken tot Zwolle. Tegenwoordig moeten reizigers van en naar Breda en verder in Roosendaal overstappen; voor hen is de service achteruitgegaan.

Hoe het spoorwegverkeer in Zeeland zich in de toekomst zal ontwikkelen is niet te voorspellen. Hopelijk komen er in de toekomst geen vervelende veranderingen. Het blijft echter afwachten...

Jules Braat

### *Geraadpleegde bronnen*

– *Het Utrechts Archief: Archieven Nederlandse Spoorwegen (Bestuursorganen, Bedieningsvoorschriften, Dienst Tractie, Materieel en Werkplaatsen, Dienst Vervoer, Exploitatie, Dienst van Weg en Werken, groep bedrijven infra, Hoofdboekhouding, Administratieve Afdeling, Jaarverslagen diverse jaren, spoorboekjes diverse jaren).*

– *Tijdschrift 'Op de Rails' (diverse jaren).*

– *Tijdschrift 'Spoor- en Tramwegen' (diverse jaren).*

– *Zeeuwse Bibliotheek:*

- *Informatiedossier Spoorwegen;*

- *'Provinciale Zeeuwse Courant';*

- *'Zeeuws Dagblad'.*

*Met dank aan de heer J. Visser te Utrecht.*