

De Koudekerkse Tram

1906 - 1937



N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

Auteur: Theo Meijers
Bewerking: Sjoerd de Nooijer
Datum uitgave: 25-05-2006 (versie 5)

Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

Als inwoner van Koudekerke, bewoner van de Stationsstraat en bestuurslid van de Dorpsvereniging heeft Theo Meijers zich in 2005 en 2006 ingezet voor het herdenken van een voor Koudekerke belangrijk stukje cultureel erfgoed. Wist U dat wij woonachtig zijn op een belangrijk deel Cultureel Erfgoed binnen de provincie Zeeland en met name op het eiland Walcheren? Vermoedelijk gaat er bij oudere dorpsbewoners (70+) direct een lichtje branden maar de overigen zullen de wenkbrouwen laten fronsen. Dat er een heus industrieterrein in het midden van ons dorp heeft gelegen, weten vermoedelijk meer mensen zich te herinneren. Maar dat op dit industrieterrein een heuse machinefabriek van Bodaert was gevestigd? Dat dit industrieterrein eind tachtiger jaren van de vorige eeuw ten prooi is gevallen aan slopers en vervolgens vuile grond saneerders is vermoedelijk ook nog bekend. Maar met die sloop verdween een groot gedeelte van ons Culturele Erfgoed. Een groot gedeelte staat inderdaad hierboven geschreven. Een rijtje woningen getuigt nog van een voor Koudekerke, Walcheren en Zeeland in werking gestelde culturele revolutie waar niet aan viel te ontkomen:

Van 1906 tot 1937 verzorgde de NV Stoomtram Walcheren het openbaar vervoer op Walcheren en was Koudekerke een belangrijke schakel in dit vervoer.

Op 14 april 2006 was het precies 100 jaar geleden dat deze tramlijn in gebruik werd genomen en om dat te vieren heeft de Dorpsvereniging van Koudekerke op 15 april 2006 een feestelijke dag georganiseerd. Hierbij heeft burgemeester van de gemeente Veere, drs. R.J. van der Zwaag, een blijvende herinnering onthuld in de vorm van een tot tramstation omgetoverd electriciteitshuisje.

In de afgelopen periode is enorm veel materiaal over de Koudekerkse tramhistorie naar boven gekomen. Al dit verzamelde materiaal is uiteraard op de feestelijke dag tentoongesteld en zal hierna worden samengebracht in de tentoonstellingsruimte van de Stoomtram Goes-Borselle. Uiteraard is niet iedereen in de gelegenheid om deze tentoonstelling te bezoeken en mede daarom zijn de bijdrages die zijn verschenen in het Dorpsbericht van de Dorpsvereniging voorzien van beeldmateriaal samengebracht in dit document. Wij wensen u veel kijk- en leesplezier toe!

Koudekerke, juni 2006

Theo Meijers en
Sjoerd de Nooijer



© 2006 www.koudekerke.info

N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

Reeds in 1874 werd er een concessie aangevraagd om een paardenspoorweg aan te mogen leggen tussen Middelburg en Domburg. Jaren later volgen er nog wat pogingen die echter allen in de diepe lades van de Domeinen zijn verdwenen. In 1897 wordt een commissie gevormd "ter voorbereiding van tramwegen op Walcheren". Hiertoe wordt ook subsidie aangevraagd en om dit kracht bij te zetten wordt een originele bedelbrief bijgevoegd. Hierin stonden de volgende citaten:

„Afgescheiden van de groote spoorlijn en het kanaal ontbreken op Walcheren bijna alle lokale openbare verkeersmiddelen. Slechts met groote kosten en veel tijdsverlies kan de landbouwer in het Noordwestelijk deel van Walcheren zijne producten afvoeren” en „de schelpvisserij te Westkapelle zal hierdoor een nieuw leven ontvangen en het badverkeer naar Domburg groote mogelijkheden bieden”.

„Het project, U thans aangeboden, bedoelt de vereeniging aller belangen, d.w.z de belangen van den landbouw, de industrie, den polder en de zeewering, de gemeenten en zoo mogelijk ook die der defensie. Het belang van den landbouw vereischt een gemakkelijk snel middel van vervoer tot aan en afvoer der behoeften en producten. Het verbouwen van de zoo algemeen gezochte Zeeuwsche aardappelen is voor groote uitbreiding vatbaar, het teelen van beetwortelen nu bijna onmogelijk, zuivelfabrieken kunnen wegens gemis van locale vervoermiddelen niet worden opgericht, veeteelt is moeilijk, op alles, zelfs de eerste levensbehoeften drukken de vrachten, hooge kosten van lokaal vervoer. De schelpvisserij in Westkapelle zal door een tram nieuw leven ontvangen. De mosselzaadvisscherij productiever worden. Weer nog wind zullen meer invloed hebben op den aanvoer van de noodige dijk- en bouwmaterialen. Strandgoederen zijn thans alleen met enorm hooge kosten te vervoeren. Het gebrekkige postvervoer, thans per bode, zal bij een snel vervoermiddel zeker baat vinden. Door de tram zal nieuw leven en nieuwe werkkraft bij de, uit hun isolement verlost bewoners van Noord-West Walcheren ontwikkeld worden”.



N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

Er was reeds overlegd door deze commissie met de belanghebbende gemeente besturen zodat op „*verkregen zekerheid van de moreele en financiële medewerking deze besturen kon worden gerekend*”. De gemeentelijke bijdragen bedroegen per jaar in guldens:

Vlissingen	f 500,-
Koudekerke	f 100,-
Zoutelande	f 50,-
Biggekerke	f 50,-
Westkapelle	f 100,-
Oostkapelle	f 25,-
Domburg	f 200,-

In overleg met de gemeentebesturen werd de richting van de baan vastgesteld. De lijn liep door een schaars bevolkte streek welke door de tram tot ontwikkeling moest worden gebracht. Echter het geheel werd door Gedeputeerde Staten in 1899 verworpen: „*De richting was niet de meest gewenste*”.

Het grote probleem lag vermoedelijk bij de gemeente Middelburg. Deze was immers niet genoemd en betrokken bij de tramlijn en derhalve werd daar een nieuw comité gevormd in 1899. Deze vroegen subsidie aan voor een tramlijn Middelburg- Domburg, via Serooskerke en Oostkapelle. Vlissingen zou op deze lijn aansluiting kunnen krijgen op het kruispunt van de reeds bestaande stoomtram Vlissingen- Middelburg. Gedeputeerde Staten besliste echter in 1900 dat er een samenwerking moest komen tussen beide verzoekende comités. Beide comités konden echter geen overeenstemming bereiken. Daarop bepaalde GS dat de beste oplossing een lijn Middelburg- Domburg met een zijlijn Vlissingen- Koudekerke zou zijn. Middelburg liet echter haar plan niet varen en wilde via Serooskerke het badverkeer verbeteren terwijl in het Vlissingse plan de landbouw kon worden verbeterd.



N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

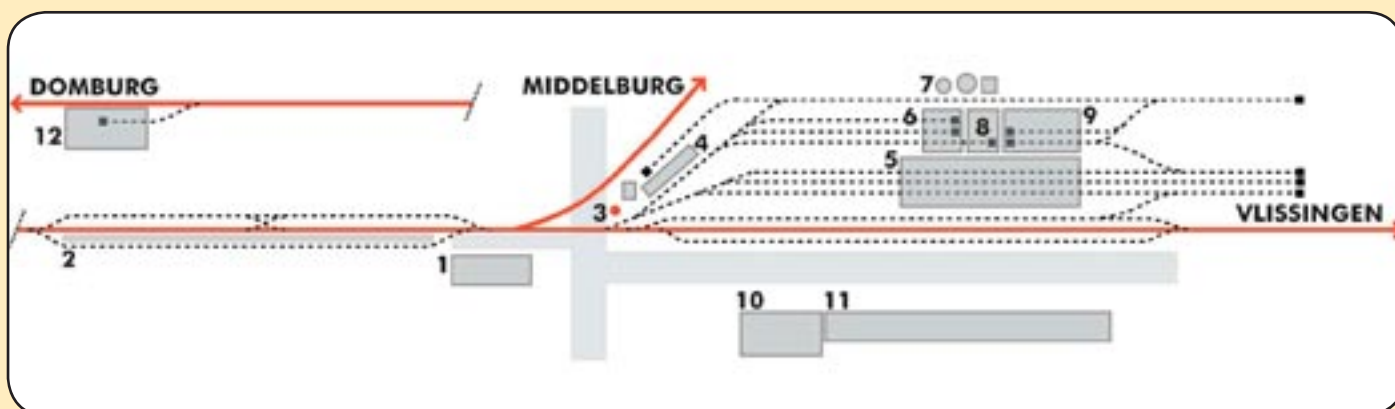
Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

Middelburg begrootte de kosten op f 780.000,- en Vlissingen op f 950.000,-. Echter er was nog steeds geen overeenstemming. Gedeputeerde Staten stelden echter in 1901 subsidie ter beschikking aan het Vlissingse comité die de Middelburgse ideeën overnam.

In 1903 wordt door de Tweede en Eerste Kamer der Staten Generaal een wetsontwerp aangenomen tot toekenning van een renteloos voorschot uit Rijksschatkist voor bovengenoemde tram. Hierna wordt de NV Stoomtram Walcheren opgericht. Het bijeenbrengen van kapitaal ging echter niet zo gemakkelijk maar van buiten Zeeland wist men toch het kapitaal bij elkaar te brengen. De locomotieven werden besteld bij Hohenzollern te Dusseldorf, het overig rollend materieel bij Allen in Rotterdam. Een Vlissings bedrijf installeerde een werkplaats en grote weegbrug te Koudekerke. Hier werd ook een put geslagen voor de watervoorziening. De totale kosten van de aanleg van de 27,23 km lange lijn, met inbegrip van onteigeningen en rollend materieel bedroegen ca. f 900.000,- ofwel bijna f 33,- per kilometer spoor. Dit spoor kreeg een spoorbreedte van 1067 mm, lag op grenen bielzen, en lag geheel vrij van de weg. Diverse kunstwerken moesten worden aangelegd o.a een brug over de Middelburgse watergang nabij de IJsbaan.

In 1905 werd gestart met de bouw van het depot, het emplacement met locomotieven, de wagonremise, de werkplaats, de watervoorziening, de directiewoning en de tramwerkerswoningen welke nog steeds bekend staan als 't Rijtje. Al deze voorzieningen werden in Koudekerke gebouwd, niet in het centrum maar net daarbuiten. De woningen in 't Rijtje bleven echter eigendom van de aannemer die ze weer verhuurde voor f 2,- per week. Dit was 2 keer meer dan normaal en men kreeg slechts de beschikking over een voorkamer en achterkamer en een beschoten zolder waar het hele gezin sliep. Bedsteden waren er niet maar soms kon er in de achterkamer één bed staan. Deze huizen staan er bijna een eeuw na dato nog steeds, aan de rechterzijde van de Stationsstraat. Maar dit is ook het enige binnen Koudekerke dat terug doet denken en verwijst naar de Stoomtram Walcheren.



Legenda

- | | | |
|------------|--------------------|-------------------------------|
| 1 station | 5 rijtuigloods | 9 rijtuigenwerkplaats |
| 2 perron | 6 locloods | 10 kantoor + directeurswoning |
| 3 seinpaal | 7 watervoorziening | 11 woningen 't Rijtje |
| 4 kolen | 8 locwerkplaats | 12 Cichoreifabriek |

Op 15 augustus 1905 was de trambaan gereed tot Biggekerke. Soms legde men 500 m rails per dag. Op 29 september 1905 kon de aannemerstram Domburg bereiken. Het was daarna vanaf Domburg mogelijk om in ca. 1 uur Vlissingen te bereiken. In Koudekerke kwam verder een voor Nederland uniek sein hetgeen rechtstreeks was gekoppeld aan een wissel op een soort splitsing naar enkelspoor. Op 14 april 1906 werd de tramlijn officieel geopend waarbij de gehele goegemeente in hun netste boerengood uitliep. Voorwaar een sprong voorwaarts.



Tramwegen Walcheren door Dick van Spek 9-2003

De Stoomtram liep vanuit Koudekerke naar Vlissingen, Middelburg en Domburg. Koudekerke was dus destijds het kloppend hart van Walcheren! De tram was eigenlijk een trein maar was wel een vooruitstrevende vorm van vervoer. U moet zich voorstellen dat er destijds nog geen auto's waren. Vervoer van goederen en personen vond plaats middels paard en wagen of gewoon lopend met een handkar of bakkewagen. Dit ging over karrensporen en niet over geplaveide wegen. Zuidwest Nederland had destijds zelfs het drukste spoorwegennetwerk van heel Nederland. Dit kwam onder andere door de Belgische spoorwegen die bijna geheel Zeeuws Vlaanderen ontsloten. Maar Koudekerke droeg dankzij zijn tramhalte, remise, werkplaats en watervoorziening een belangrijke steen bij aan de ontwikkeling van heel Walcheren.

„De trams vervoerden in het najaar veel suikerbieten naar Middelburg. In die periode waren de trams echter altijd te laat. De reden was vermoedelijk het enkelspoor waarbij de trams op elkaar moesten wachten. Ten gevolge van het bietentransport reden er dus veel meer trams dan normaal. Toen mijn ouders mee reisden naar Middelburg merkten ze tegen de conducteur op dat de tram zo mooi op tijd was. Hij gaf als antwoord; ‘Klopt, maar dit is eigenlijk de vorige tram die anderhalf uur te laat is...’

Op zaterdag 14 april 1906, de dag voor Pasen, vond de officiële ingebruikname van de tramlijn plaats. Een bont gezelschap van dames en heren, divers van uiterlijk, met bol- en gleufhoeden, vertegenwoordigers van de boerenstand in hun prachtigste dracht en notabelen van stad en platteland maakten de eerste rit naar Domburg mee.



Station Koudekerke tijdens de openingsrit

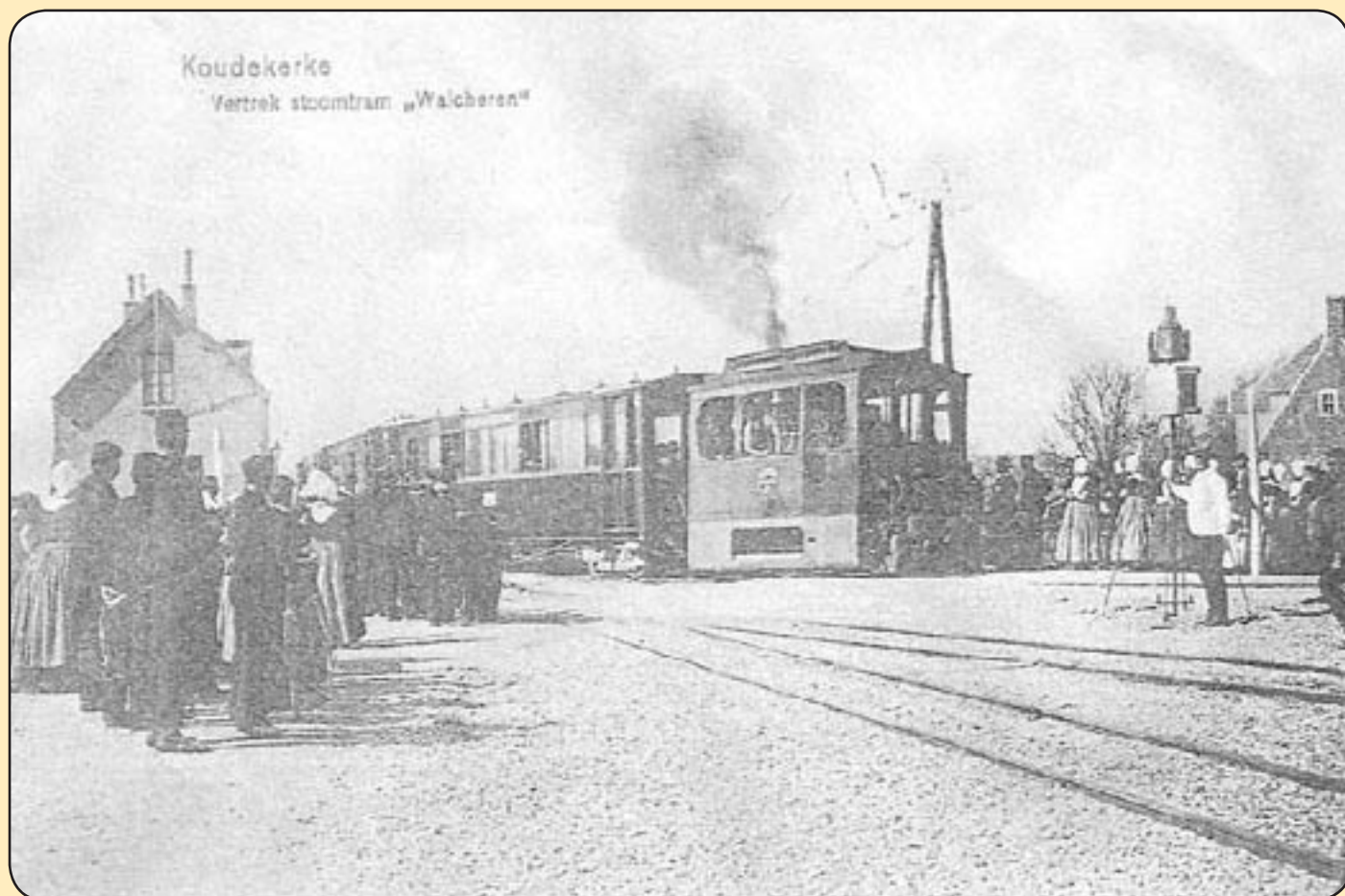
De tram vertrok vanaf het wisselempacement aan de Loskade te Middelburg. Aan de Blauwedijk werden de vele genodigden aan boord genomen. Via de tramlijn langs de Vlissingse watergang kruiste de tramlijn de Vlissingseweg, over een nieuw gebouwde brug. Omdat vervolgens ook de tramlijn Vlissingen-Middelburg (TVEM) gekruist moest worden, diende een trammedewerker voor de tram uit te lopen om uit te kijken voor het overige verkeer. Dit diende bij elke passage te gebeuren. De voorloper werd in de volksmond spottend de Tramezel genoemd; alsof hij de tram voorttrok. Na de passage liep de tramlijn via de landerijen richting Koudekerke.

In Koudekerke werd weer halt gehouden. Hier kwamen immers de lijnen vanuit Middelburg en Vlissingen samen op het emplacement (nu Stationsstraat). Vanaf het Station Koudekerke (nu de Ruyterstraat) vertrok de stoomtram in de richting van Biggekerke. Het station Biggekerke bestaat nog steeds en ligt aan de Valkenisseweg. (rechts van de parkeerplaats bij de speeltuin). Daarvandaan vertrok de feesttram richting het station Zoutelande/Meliskerke. Dit station lag echter aan de Baaiweg (Sint Janskerke) en was nog zeker 10 minuten lopen vanaf beide plaatsen. Ook dit station is nog aanwezig (rechterzijde) terwijl de tegenoverliggende boerderij nog steeds TRAMZICHT heet. Via de landerijen en het gehucht Boudewijnskerke, waar zelfs een heuse weegbrug werd gerealiseerd ten behoeve van landbouwgoederen, koerste de stoomtram op Westkapelle aan. Alhier is aan de Poppekerkseweg nog steeds het station aanwezig en nagenoeg nog in oude staat.

Een station bestond vroeger uit een dienstwoning met puntdak met daarnaast een wacht/post/goederen of gelagkamer met een plat dak. Vaak werd deze gelegenheid uitgebaat door de echtgenote van de inwonende tramwerker. Vanaf hier koerste de tram op Aagtekerke aan alwaar eveneens het station, aan de Prelaatweg, nog intact is. Hierop de laatste etappe naar Domburg waar het gezelschap op een feestelijk versierd station werd welkom geheten. Hierover schreef de PZC destijds:

Heden, den dag der opening van den dienst van de Stoomtram Walcheren, was reeds vroeg van de woningen der ingezetenen alhier de vlag uitgestoken. Om half een gaf het muziekgezelschap op de Markt een uitvoering en vertrok te een uur van daar naar het station, om tegenwoordig te zijn bij de aankomst van de tram, waarmede de commissarissen zouden arriveren. Die kwamen te 1.30. De muzikanten begroetten de tram met muziek en de genodigden werden vervolgens in het Schuttershof onthaald.

Te Domburg is het bekende café Tramzicht nog een herinnering aan de Stoomtram. Hier was het mogelijk de tram te draaien zodat de terugreis kon worden aanvaard. Een enkele reis duurde volgens het spoorboekje destijds ca. 1 uur en 10 minuten. De publieke belangstelling voor de nieuwe verbinding was groot. In totaal werden dat paasweekend 5.100 reizigers vervoerd. De nieuwe tramverbinding voorzag als verwacht in een duidelijke behoefte. Drie decennia lang zouden dagelijks goederen en passagiers worden vervoerd. Aan de hand van de verschillende typen goederenwagens en dienstregelingen kan een mooi beeld worden geschetst.



Op de open goederenwagons werden allerhande goederen, maar veelal agrarische, vervoerd. Suikerbieten vormden de hoofdmoot en moesten met de hand worden op- en afgeladen. Gesloten wagons vervoerden melkbussen, waren vaak wit geschilderd ter isolatie en voorzien van (afsluitbare) roosters ten behoeve van heuse luchtkoeling. Naast post- en veewagens waren er steenwagens waarop basaltkeien voor de Westkapelse zeedijk werden aangevoerd.

De meeste trams reden 's morgens vroeg of 's avonds laat. Veel werknemers reisden op die tijdstippen per tram naar Vlissingen of Middelburg waardoor ze werklidentrans werden genoemd. De bezoekers van de weekmarkt behoorden ook tot de vaste klanten van de tram en zodoende reden op donderdag zelfs speciale markttrams naar Middelburg. Tijdens de zomermaanden werd de dienstregeling aangepast en zelfs uitgebreid. Zo vertrok tot aan het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog een late tram naar en een vroege tram uit Domburg. Deze vervoerde de zogenaamde Domburgsche Badadel en deze kon derhalve kiezen; een dag naar het strand of uitgaan te Middelburg.

Tot omstreeks 1930 bleek dat de tramverbinding goed rendabel was. Hierna verschenen nieuwe vervoermogelijkheden (opkomst auto en aanleg wegen) en een zware economische crisis in de dertiger jaren zouden het lot van de Stoomtram Walcheren bezegelen. De Stoomtram Walcheren werkte zelf ook mee aan de eigen ondergang; In 1926 startte men zelf een eigen busbedrijf onder de noemer...Stoomtram Walcheren! hetgeen nu is uitgegroeid tot ons aller Connexxion.



Maquette van de stoomtram Walcheren

In eerdere hoofdstukken is het ontstaan en de realisering van de tramlijn voor de Stoomtram Walcheren aan bod gekomen. Echter op de nieuw aangelegde rails en wissels moest wel een heuse tram komen te rijden. Hiertoe zijn 5 locomotieven besteld en gebouwd (à f 47.100,-) in 1905 bij Hohenzollern te Dusseldorf. Deze loc's werden voorzien van de fabrieksnummers 1885 tot en met 1889. Opvallend was dat ze een merkaanduiding kregen in de vorm van een koperen ovaal met daarop het opschrift STOOMTRAM WALCHEREN 1905. Daaronder kwam een koperen banier met het opschrift Actien-gesellschaft fur Locomotivbau HOHENZOLLERN no. 1885 Dusseldorf 1905. Deze manier van merkaanduiding werd door Hohenzollern destijds nooit toegepast maar is vermoedelijk zodanig uitgevoerd om op een ander merk tram te lijken! Op de voorzijde van de loc's kwam het nummer 1 tot en met 5 te staan. Hieronder waren de loc's ook bekend. De oudste machinist Heilbron reed op de 1, Mos op de 2 en zo verder.

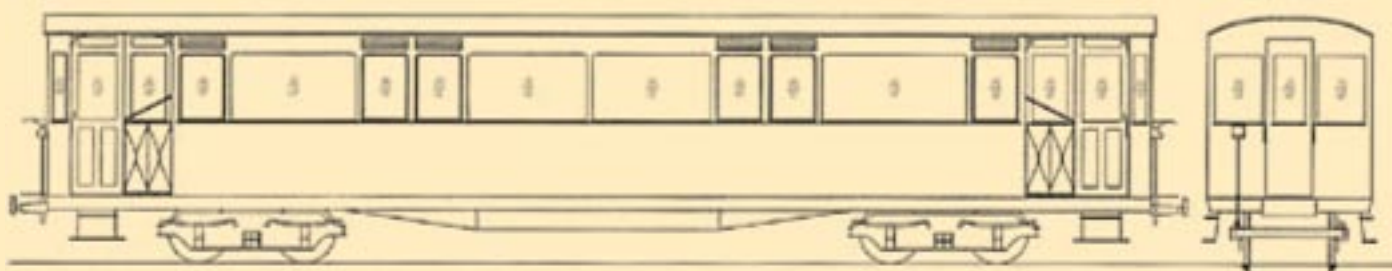
De loc's hadden een stoomdruk van 14 atmosfeer en werden gestookt op kolen. De cilinders hadden een slag van 35 cm en een diameter van 27,5 cm terwijl de drijf wiel diameter 80 cm bedroeg. De totale trekkracht was 3230 kg en de loc's wogen geladen (1800 liter water en 500 kg kolen) ca 17.000 kg. Bij de aflevering waren de locomotieven voorzien van een condensator op het dak waardoor de neerslaande stoom weer omgezet werd in water dat weer kon worden hergebruikt. Dit systeem bleek in werkelijkheid niet te voldoen zodat deze condensatoren al snel van de loc's werden verwijderd.

De loc's waren voorzien van een hoge, gillende stoomfluit die later werd vervangen door een zachtere scheepsfluit; "teneinde het schrik effect op twee- en vierbenige wezens belangrijk te verminderen". Nog later werden de loc's uitgerust met een stoombel welke werd gebruikt binnen de bebouwde kom en daar waar de tram op de openbare weg reed.

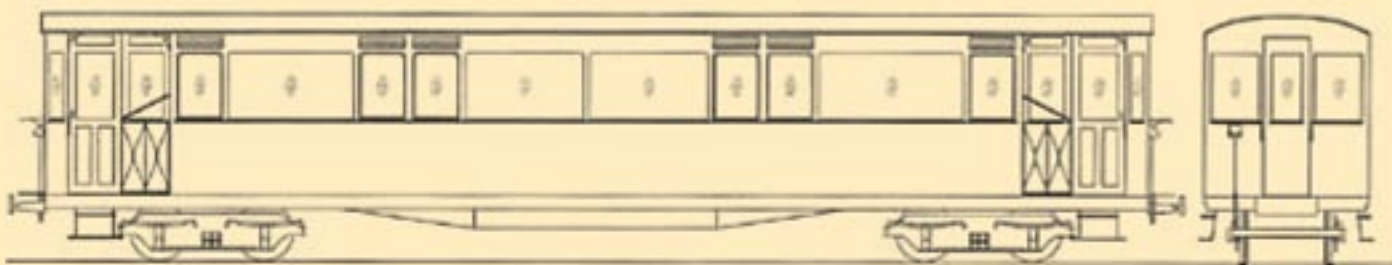
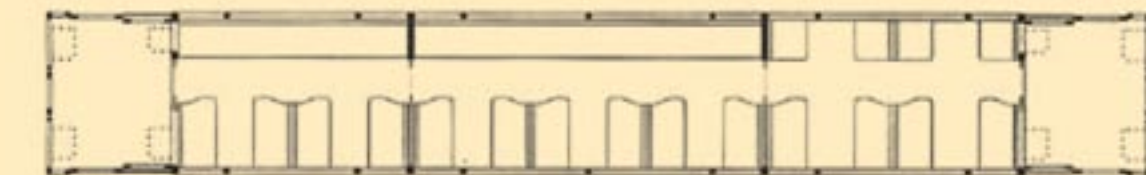


SW-loc 3 met enkele goederenwagens te Koudekerke op 15 augustus 1933 foto J.A.A. Bosch

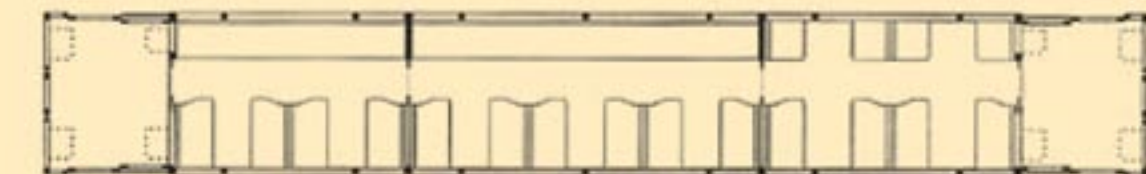
Aan de onderzijde van de loc's waren stofplaten gemonteerd om te voorkomen dat zand en fijn grind in het drijfwerk zou dwarrelen. Hierdoor werd tevens voorkomen dat de aslagers warmliepen. Als een aslager moest worden vervangen diende de loc middels 4 hefbokken gelicht te worden, waar in totaal 8 mensen vele uren mee bezig waren. De goederentram reed met een snelheid van ca 20 kilometer per uur. Soms werd voorzien in een sneltram waarmee 35 km/u mocht worden gereden, hiermee werden echter alleen passagiers en geen goederenwagens vervoerd. De reistijd van deze sneltrams (Middelburg-Koudekerke-Domburg) bedroeg ca 55 minuten terwijl de normale tram ca. 70 minuten nodig had. Tot aan de 1e wereldoorlog (1914) reed 's zomers een late tram vanaf 23.15 uur nog naar Domburg, overnachtte daar en reed om 05.00 uur de volgende morgen weer retour. Op deze manier was het voor de Domburgse badadel mogelijk tot laat in Middelburg uit te gaan. Na de afbraak van de tramlijn is helaas geen enkele dergelijke Hohenzollern locomotief in Nederland gespaard gebleven.



*Allan
(AB1-6)*

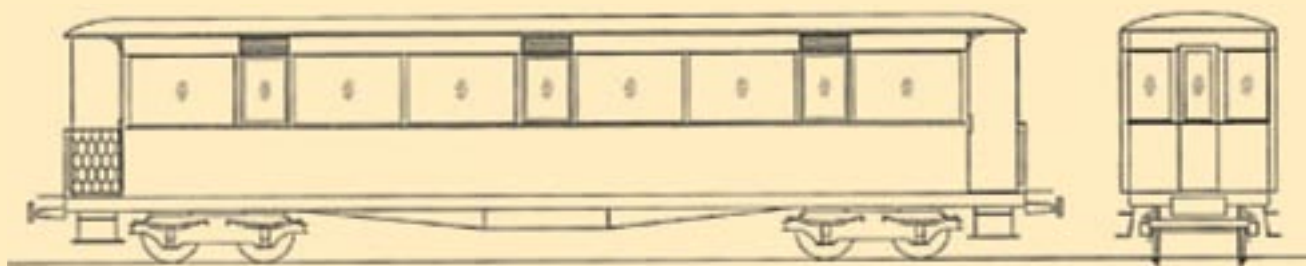


*Pennock
(AB7-8)*

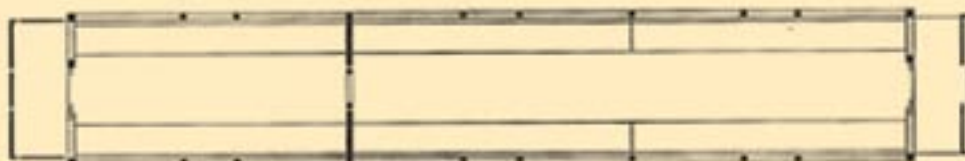


De Stoomtram Walcheren begon met 6 rijtuigen van het merk Allan (AB 1-6) maar er werden er snel 2 bijbesteld bij concurrent Pennock (AB 7+8). De 8 rijtuigen waren praktisch gelijk (behalve positie onderstel) ; ze waren met schroef- en vaccuümrem en stoomverwarming ! uitgerust. Binnen werden ze met petroleumlampen verlicht en waren noodremtrekkers en afvalbakjes aangebracht. Er was een "Afdeling Eerste klas" met 12 zitplaatsen (rode pluche) en twee "Afdelingen Tweede klas" met 21 en 14 zitplaatsen (houten banken). Op elk rijtuig waren aan voor- en achterzijde balkons. Hierop waren 10 staanplaatsen.

Later zijn nog 2 rijtuigen overgenomen van de Geldersch-Westfaalse stoomtram (AB 9+10) speciaal om werklieden te vervoeren. Ze werden ingericht als tweede klas rijtuigen door het weghalen van de kussens van de houten banken en de gordijntjes! Deze rijtuigen reden ook mee als donderdagse markttram en ten behoeve van de Middelburgse Vacantieschool.

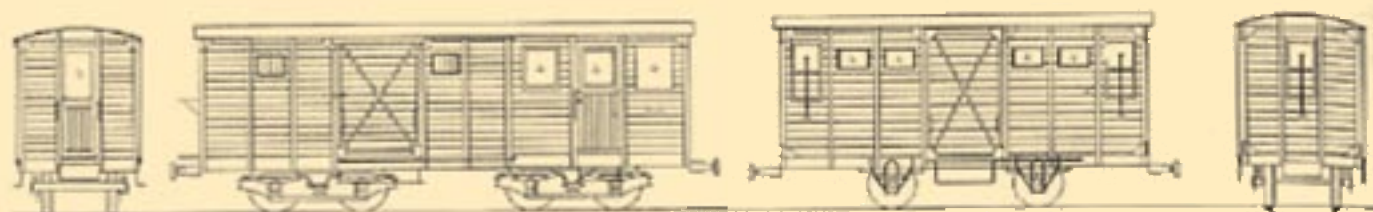


Allan
(AB9-10)



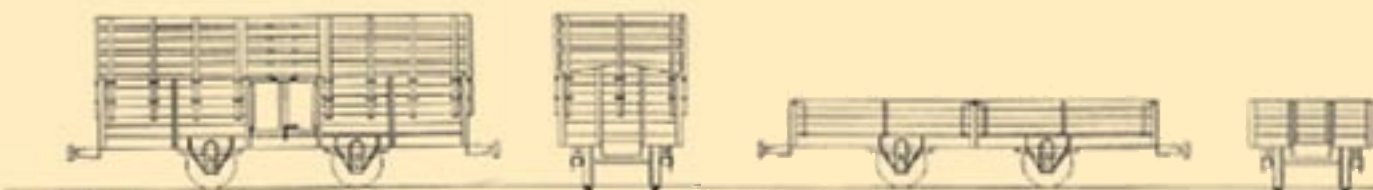
Eind 1937 kreeg de Stoomtram Walcheren toestemming om 5 rijtuigen te verkopen. Vermoedelijk werden er 3 geplaatst op scheepswerf de Schelde als kantoor, de overige 2 eindigden als kleedlokaal op een voetbalveld! Naast reizigers werden veelal landbouwproducten vervoerd zoals suikerbieten, aardappelen en uien, alsmede vee en kolen. In Vlissingen kon worden overgeladen op spoorwagens en in Middelburg op schepen (Loskade). Van 1913 tot 1933 was een groenteveiling te Vlissingen op de lijn aangesloten. Van 1919 tot 1938 bevoorraadde de tram een cichoreifabriek in Koudekerke. (Gebouw tussen Wontrend en fam. Kasander) Hier maakte men van cichoreiwortels instantkoffie.

De goederenwagens waren ook van Allan en waren postbagagewagens met een gescheiden bagage- en post afdeling of gesloten cq open wagens. De gesloten wagens waren crème kleurig met ventilatieschuiven in zij- en kopwanden zodat de melk in de melkbussen minder warmte invloeden had. De open goederenwagens waren voor de overige goederen, steenwagens voor o.a de basaltstenen voor de Westkappelse zeedijk, en open veewagens voor het vee. Tevens was er een waterwagen om in geval van grote droogte, als de eigen waterput te Koudekerke droog zou vallen, water van bv Middelburg naar Koudekerke te kunnen brengen, echter deze is nooit ingezet. De locomotieven waren oorspronkelijk grasgroen en later olijfgroen geschilderd. De



SW C101-102

SW D201-202



SW E301-305

SW F401-403

N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

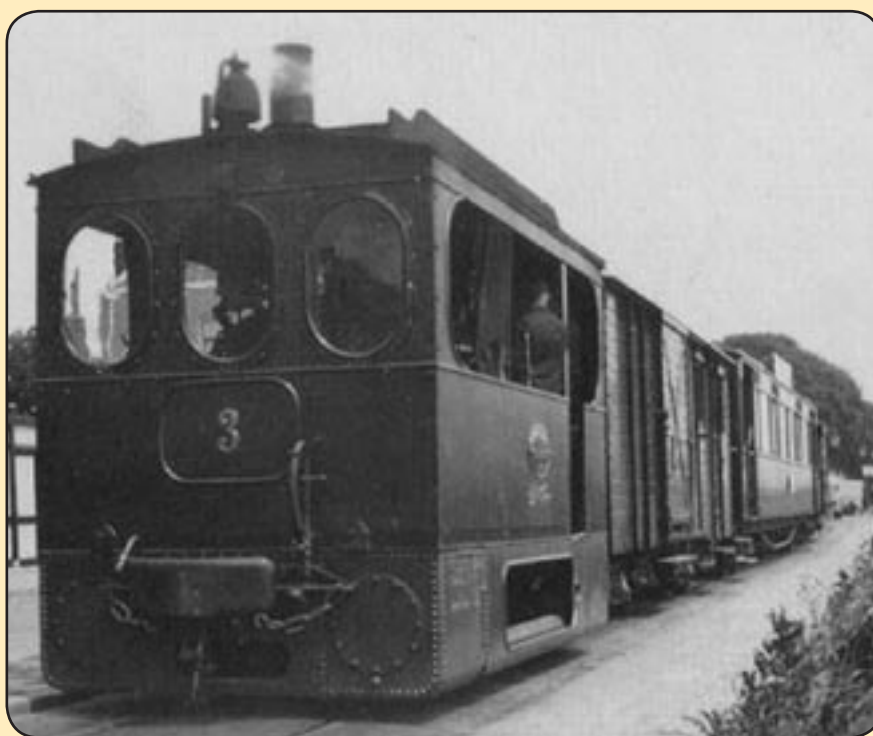
Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

postbagagewagens waren bruin en de rest crème of grijs. Omdat de rijtuigen niet gedraaid werden bleven ze steeds met dezelfde zijde naar “de duinen” rijden. Door de weersinvloeden, letterlijk; “de met zout bezwangerde zeewind” verkleurde die zijde veel sneller dan de andere. Hierdoor moest deze zijde twee schilderbeurten hebben tegen de andere zijde slechts 1. Het materieel zag er altijd uit om door een ringetje te halen, vermoedelijk onder de tucht van de directeur dhr Bakker, oud student aan de Koninklijke Militaire Academie, maar daarover later meer.

EEN TRAMRIT MET DE STOOMTRAM WALCHEREN

Zoals eerder vermeld was de trambaan aangelegd op een spoorwijdte van 1067 mm. Deze spoorwijdte was de reden dat het geheel een tram heette en geen trein, daar een trein op een breder spoor rijdt. We vertrekken vanaf de Loskade te Middelburg, (tegenover het station). Oorspronkelijk zou over de Kanaalbrug een raccorderment naar het spoorwegstation worden aangelegd. De Stationsbrug zou overrijdbaar worden gemaakt voor losse locs en de wagons zouden met paarden- of mankracht worden overgebracht. In verband met de kosten van de verzwaring van de Stationsbrug is dit plan niet doorgegaan. Tevens waren op station Vlissingen voldoende overlaadmogelijkheden. Op de Loskade werd wel een wisselplaats aangelegd. Hier kon de locomotief “omlopen”. De gearriveerde tram met de loc op kop, werd daar losgekoppeld van de wagons en ging via het omloopspoor naar de achterzijde van de wagons, alwaar de loc weer werd aangekoppeld en zodoende weer voortrekker werd. Alleen de loc diende op deze manier gedraaid te worden, de wagons bleven dus altijd met dezelfde zijde naar de zee rijden, en draaiden nooit.



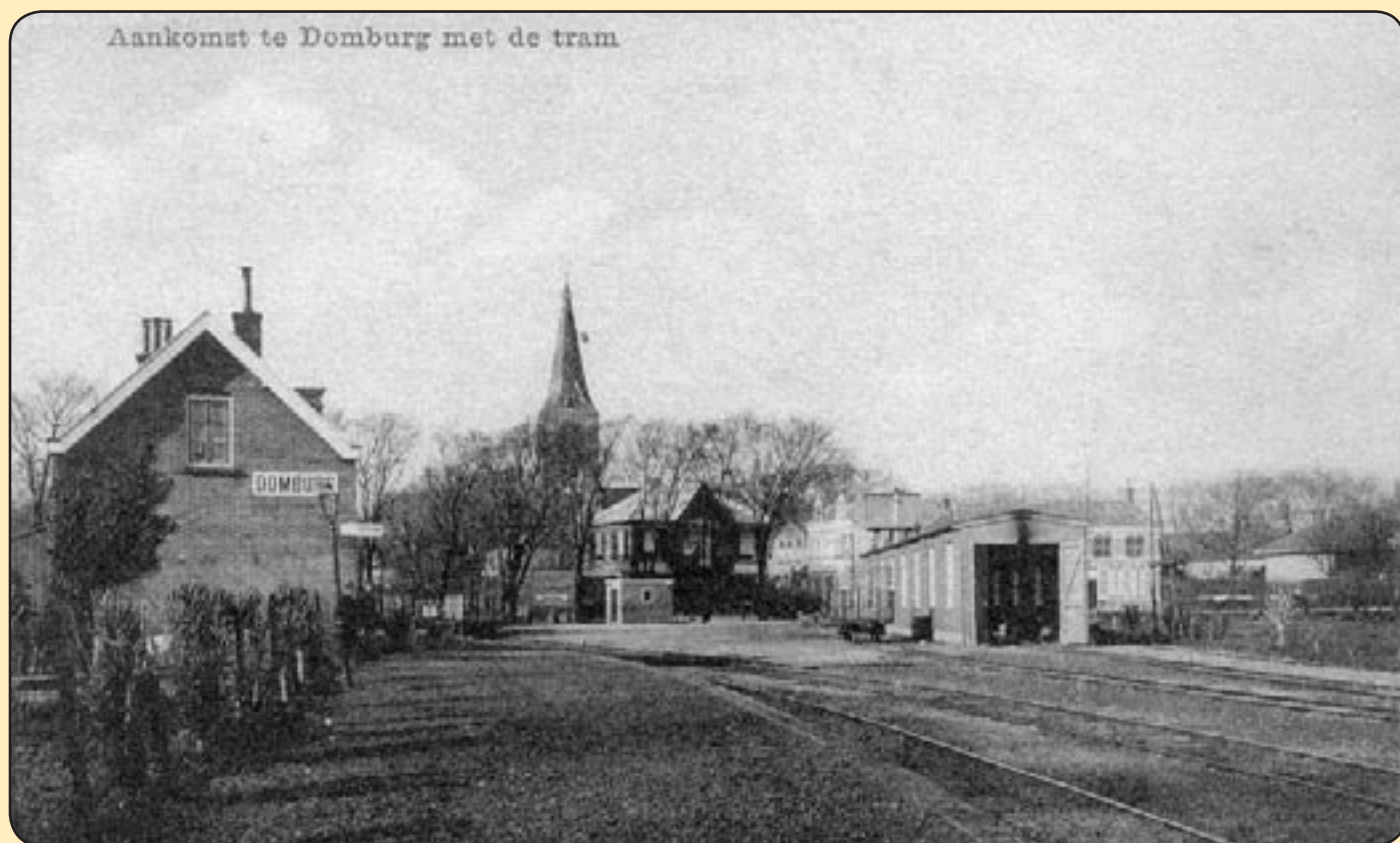
Stoomtram Walcheren op de Blauwedijk in Middelburg

Na vertrek vanaf de Loskade reed de tram via de Blauwe Dijk over de Kanaaldijk alwaar een steile helling moest worden overwonnen. De Stoomtram Walcheren kwam dus nooit op de Markt te Middelburg, dit was het domein van de SA des Chemins de Fer économiques Neerlandais (CFN) ofwel de lijn Vlissingen-Middelburg. Na het verlaten van Middelburg volgde men de Vlissingseweg (nu Nieuwe Vlissingseweg) om via een scherpe bocht, over een brug de Vlissingse watergang over te steken. Hierna diende men de Vlissingseweg te kruisen (met behulp van de voorloper) tot aan de IJsbaan alwaar een halte was. Het vorenstaande vond over een groot gedeelte plaats op

Koudekerks grondgebied dat zich destijds nog tot aan de Middelburgse singels en tot over het kanaal door Walcheren uitstreckte! In 1927 is deze oversteek een keer fout gegaan tijdens zware mist. De Stoomtram Walcheren stopte volgens voorschrift voor de kruising. De voorloper had zich er van overtuigd dat de kruising vrij was en gaf het sein op zijn hoorn, waarna machinist Heilbron opreed. Op het midden van de kruising zag deze machinist de Electrische tram Vlissingen-Middelburg aankomen vanuit Middelburg. Door extra stoom te geven probeerde de Stoomtram Walcheren nog voorlangs te komen echter het achterbalkon van rijtuig 4 werd aangereden. Dit aangereden rijtuig zal vol passagiers, maar wonderlijk genoeg vonden er geen persoonlijke ongelukken plaats.

Na de oversteek reed de tram via de Abeelse Zandweg door de landerijen, richting Koudekerke. Te Koudekerke werd een gedeelte over hetzelfde spoor gereden (nu Stationsstraat) als waarover de tram vanuit Vlissingen binnen kwam. Deze tram vertrok vanaf het Station te Vlissingen. Hier was naast het spoorwegstation een hoog perron met wisselplaats gemaakt. Tevens waren er overslagsporen vanaf de trein of boot en lag er in de Prins Hendrikweg nog een wisselplaats. Buiten Vlissingen lag de lijn langs de Koudekerkseweg en daarna langs Plantlust en Moesbosch.

Omdat Domburg rond begin 1900 zeer in trek was bij de Duitse adel, reisden deze graag via Vlissingen. Hieronder waren onder andere de Groot Hertog van Mecklenburg, de Prinses van Saksen-Weimar en de familie Sommerhoof die te Domburg een grote villa bezaten. Voor deze adel reden zelfs extra doorgaande trams met alleen een rijtuig en een bagagewagen. Uit overlevering is zelfs bekend dat ten behoeve van deze adel zelfs een eerste klasse rijtuig geheel moest worden uitgebroken en dat dit rijtuig compleet gestoffeerd en gemeubileerd met luxe fauteuils en dito tafels gereed moest staan te Vlissingen in afwachting van het hoge bezoek. Uiteraard werden dergelijke "hoogmogendheden" onder persoonlijke supervisie van de directeur dhr J.P Bakker, zelf vervoerd. Bakker wist wat discipline was en had de wind er op de tram goed onder. Hij had tenslotte aan



Tramstation te Domburg

N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

de Koninklijke Militaire Academie gestudeerd. Daarna was hij enige tijd in dienst getreden bij de Rotterdamse Tramweg Maatschappij (RTM). Bakker was streng doch rechtvaardig. Geen tram, de bietentram van 's morgens 06.00 uur, of de late tram vanuit Domburg, vertrok ooit vanuit Koudekerke zonder wakend oog van Bakker. Bakker woonde in het grootste huis van t' Rijtje, het dichtst bij het station te Koudekerke. Zijn militaristische opleiding bleek o.a uit het feit dat het personeel de uniformknopen gepoetst diende te hebben. Dit stond allemaal in het dienstreglement. Hierin sprak artikel 34;

"Het onder stoom brengen der locomotieven geschiedt door den persoon, daarmede belast. Hij overtuigt zich vooraf, of voldoende water in den ketel aanwezig is en vuurkist en ketel in goeden toestand verkeerden. Bespeurt hij enig gebrek aan den locomotief, zoo verwittigt hij daarvan ten spoedigsten den betrokken machinist en den werkmeester".



De directeurswoning

Vrijwel niets kon of mocht gedaan worden zonder naast directeur Bakker, ook het dagelijks bestuur, in kennis te stellen. Tot in de kleinste details moest er verantwoording worden afgelegd;

"de directeur draagt zorg dat de geheele, tot de uitrusting van de spoorweg behoorenden, inventaris steeds voltallig voorhanden zij en door goed, zuinig en deskundig gebruik steeds in bruikbaren staat onderhouden wordt. Voor vernieuwing van den ouden inventaris, zal hij (=Bakker) tot een bedrag van 30 guldens, zelf zorgdragen(!) Voor hogere bedragen vraagt hij een crediet aan het dagelijksch bestuur..."

U begrijpt dat Bakker zeer streng was op een ordentelijk vervoer. Iedere week hield de directeur, staande op het achterbalkon van de eerste tram, zijn wekelijkse inspectie van de baan. Staande met de armen over elkaar volgde Bakker de bewegingen van de tram. Daar waar hij te sterk "van zijn stuk" werd gebracht werd een notitie gemaakt en diende de onderhoudsploeg alras aan het werk te gaan. Het traject



De dienstwoning en goederenloods te Koudekerke. De foto is genomen vanaf de Dishoekseweg en erop staan dhr. en mevr. Luiks met hun dochter

Biggekerke-Vlissingen/Middelburg en Biggekerke-Domburg had ieder een eigen onderhoudsploeg. Deze lijnwerkers liepen 's morgens naar Westkapelle of Koudekerke om daar om 06.00 uur met het werk te beginnen. Ze hadden een eigen werkwagen of lorrie die ze duwden (!) naar hun werklocatie. Daar werd achterstallig onderhoud ingehaald, zoals dwarsliggers opgekrikt e.d. In 1921 werden 450 grenen dwarsliggers vervangen door eiken, in 1922 nog 717 en in 1923 zelfs 1362.. Na het dagelijks werk liep men om 18.00 uur weer naar huis. Lopen deed men destijds toch veel; Artikel 54 schreef voor;

“De ploegbaas doorloopt minstens eenmaal per week het baanvak, en onderzoekt nauwkeurig den toestand van den baan, sporen, wissels kunstwerken en alles wat tot den weg behoort, met inbegrip van den telefoonlijnen’.”

Toch was het duidelijk dat het personenvervoer in de zomermaanden hoogtij voerde. Het station te Koudekerke, met zijn hoge perron en aan weerszijden een tram, bood een zeer levendig schouwspel. Vooral bij de trams van en naar Middelburg en Vlissingen, als enige tijd tevoren de locomotief die een deel van de tram zou overnemen, naast de watertoren voor het depot bezig was op spanning te komen (zwarte geel/bruine rookwolken vanwege de zwavel in de briketten) en dan even later het om- en voorrijden van de beide genoemde loc's. Op het station werd de post en de goederen gelost en geladen. Publiek verpoosde in de tram of de wachtruimte van het station. Deze wachtruimte was samen met de goederenruimte (plat dak) gebouwd naast de dienstwoning (schuin dak). In de wachtruimte dreef de echtgenote van de tramwerker een café waarin alleen bier, koffie en limonade werd geschonken.

De Stoomtram verliet Koudekerke langs de cichoreifabriek richting Biggekerke. Vanaf het station aldaar (bij de speeltuin) was het nog ca. 1500 meter lopen naar het strand. Vervolgens reed de tram door naar Station Boudewijnskerke (Baaiweg) Hierover staat in een toeristengids uit 1933:

“De ‘N.V. Stoomtram Walcheren’ brengen u in een half uur (v.a Middelburg) aan het tramstation Zoutelande-Meliskerke, dat ongeveer 20 minuten gaans buiten het dorp ligt.”

Vanaf daar vertrok de tram richting Station Westkapelle (Poppekerkseweg) om via Station Aagtekerke (Prelaatweg) te eindigen op station Domburg. Soms was het zo druk op de tram dat de locomotief met postwagen en zes rijtuigen afgeladen vol was. Daartoe werd soms zelfs met 2 locomotieven gereden; een voorop om te trekken en een achteraan om te duwen, zodat sneller opgetrokken kon worden. Ook hoefde dan in Domburg niet te worden ‘omgelopen’. Het is zelfs voorgekomen op zomerzondagen (zaterdag was werkdag!) dat al het personenmaterieel niet in staat was alle badgasten 's avonds weer mee terug te nemen. Hierop werd in allerijl de reservelocomotief opgestookt welke met goederenmaterieel de achtergebleven reizigers ophaalde en naar Middelburg bracht. Toch waren de machinisten verplicht zo zuinig mogelijk te stoken. Hierop was zelfs een kolenpremie gesteld. De zuinigste machinist kreeg extra kolen (voor de loc of voor thuis?) Hierdoor werden ook wel eens stiekem oude bielzen of afrasteringpalen opgestookt om de premie op te vijzelen of een tekort weg te werken. Ongevallen zijn in de loop der jaren praktisch niet voorgevallen. De boven omschreven aanrijding is bekend evenals een aanrijding te Biggekerke, op 16 juni 1916, waarbij een ‘Jan Plezier’ (paard met rijtuig) door de tram werd aangereden, waarbij het rijtuig in de sloot terecht kwam. Een passagier trachtte zich door een sprong uit het rijtuig te redden, doch kwam in aanraking met de locomotief, die *“met vollen kracht remde”* De passagier uit het rijtuig werd



Op 4 november 1934 belandde de tram in een sloot door een stuurfout in een bocht op de Abeelse Zandweg. Er deden zich geen persoonlijke ongeukken voor. Om het wegzakken te voorkomen werd de tram gestut met spoorbielzen.

N.V. STOOMTRAM WALCHEREN
KOUDEKERKE

Koudekerke.info
ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

meegesleurd en een eind verder vanonder de machine vandaan gehaald. Letterlijk stond vermeld; *“Weldra bleek dat onder andere een stuk van zijn hersenpan was geslagen, zoodat hij onmiddellijk een lijk was”* Later bleek de gedode man de zwager van de trammachinist te zijn...

In strenge winters kwamen lijnversperringen door o.a sneeuw veelvuldig voor. In 1927 moest het lijngedeelte Koudekerke- Boudewijnskerke met vijf (5) aan elkaar gekoppelde loc's sneeuwvrij gemaakt worden. Soms lagen er zoveel sneeuwduinen dat het water van de loc's op raakte. Met behulp van elders geleende emmers moest dan water uit sloten onder het ijs vandaan gehaald worden waarna een loc kon worden bijgevuld om weer stoom te maken. Na de ingebruikname op 14 april 1906 ging het de Stoomtram Walcheren voor de wind. Het was zelfs zo dat er uitbreidingen moesten komen. Zo werd in 1909 het wissel- en laadspoor aan de Loskade te Middelburg verlengd. Tevens werden dat jaar de lossponen te Aagtekerke en Boudewijnskerke uitgebreid tot wisselplaatsen. De grindbedekking van het perron Koudekerke werd vervangen door klinkers voor het meest gebruikte gedeelte en door keien voor het overige gedeelte. De heer Lindenbergh uit Wemeldinge kreeg vergunning om weegbruggen te plaatsen aan de stations van Koudekerke (exact op de plaats van het huidige transformatorhuisje), Biggekerke, Boudewijnskerke, Aagtekerke en Domburg. In Domburg werd het perron verbreed met als gevolg dat de naastgelegen sporen ook verlegd moesten worden. Deze verbreding moest plaats vinden omdat in de zomermaanden de bagage van de gelijktijdig aankomende en vertrekkende reizigers *“een vlot passeren van reizigers hinderde..”*

De modernisering zette ras door en zo werd de remise, werkplaats, het kantoor en het emplacement te Koudekerke voorzien van gasverlichting. In 1911 werd een overtollige wissel in Vlissingen weggehaald en gebruikt om het losspon te Biggekerke om te zetten naar een wisselplaats. In de Paul Krugerstraat te Vlissingen werd een wisselplaats met een vaste verhoging voor het laden



De viering van 25 jaar tram in 1931, met zoals in die tijd gebruikelijk een erepoort van groen en wimpels

van vee gerealiseerd. In Middelburg kwam er een derde spoor voor het overzetten van de suikerbieten naar de schepen in het kanaal. De sporen werden "langs 't water, middenspoor en onder de boomen" genoemd. Omdat er in 1912 maar liefst 717 wagons met bieten werden vervoerd werden in verband met dit toegenomen bietenvervoer de losplaatsen Boudewijnskerke en Biggekerke vergroot. In 1914 ging 'den telefoon palenrij' van Middelburg naar Domburg naar de Nederlandse staat over. In 1916 werd te Koudekerke het stationsgebouw met wachtlokaal door het leger als bivak in geannexeerd. Voor de reizigers werd naast het station een tijdelijk houten wachtkamer geplaatst.

In 1918 werd de spoorbaan tussen de Paul Krugerstraat en de Singel opgehoogd. Tevens gingen de personeelswoningen ('t Rijtje) te Koudekerke over in eigendom van de aannemer (van Noppen) naar de Stoomtram. In 1919 werd een raccordementsspoor gelegd rechtstreeks naar de cichorei fabriek te Koudekerke. Medio 1922 werd te Koudekerke "teneinde het oponthoud gedurende den rit te beperken" een derde standpijp voor waternemen geplaatst. Dit betekende dat nu ook lange trams naar Domburg aan het perron water konden nemen. In 1923 kreeg Domburg een waterreinigingsinstallatie voor het ketelwater. In 1924 werd de Keersluisbrug te Vlissingen belangrijk vernieuwd en verzwaaard. Men kon toen dus tijdelijk niet tot bij het station Vlissingen zelf komen met de tram. Te Koudekerke werd in 1925 het wisselspoor aan de oostzijde van het perron in noordelijke richting met 30 meter verlengd. Een jaar later werd te Domburg een plaatijzeren autobusstalling gebouwd en in Koudekerke een houten stalling. In 1930 werd te Westkapelle nog een wisselspoor voor bietenwagens bijgelegd maar daarna gebeurd er weinig meer. In 1936 werd een nieuwe weg aangelegd van Vlissingen naar Koudekerke en werd het eerste deel spoor in Vlissingen reeds afgebroken.



Deze foto is genomen omstreeks 1937 en toont zowel de autobussen als de stoomtram. Links staat een 'De Jonge Bouton' en in het midden een 'Chevrolet'

N.V. 'STOOMTRAM WALCHEREN'
KOUDEKERKE

Koudekerke.info

ONDERZOEK NAAR HET ONTSTAAN VAN DE NEDERZETTING KOUDEKERKE

De autobusdiensten waren in opmars. De NV Stoomtram Walcheren verzette zich niet tegen de activiteiten van de NV Autobusdiensten Walcheren, het was tenslotte hetzelfde bedrijf. Ook kwam een "nieuwe onderneming", zijnde een concurrerende vervoersmaatschappij die ook een stuk van de Walcherse vervoerskoek mee wilde snoepen op het toneel. De Stoomtram Walcheren kreeg een vergunning voor de lijn Middelburg-Zoutelande, maar de Nieuwe Onderneming voor Middelburg-Serooskerke-Domburg. Hiertegen ging SW bij de Kroon in beroep waarna zij in 1929 bij Koninklijk besluit alsnog alle vervoersvergunningen in handen kreeg, waarna het materieel van de Nieuwe Onderneming ook werd overgenomen. Sedert 1925 waren reeds de eerste vrachtauto's in bedrijf gekomen zodat de overbruggingsperiode stoom-benzine was begonnen die op 31 december 1937, des ochtends te 9.30 uur, begeleid door de directeur en zijn staf, te Koudekerke, voor de stoomtram zou eindigen. De rijtuigen en bagagewagen werden voor de remise gezet, de locomotief 2 reed de locomotiefloods binnen en langzaam doofde het vuur. Hiermee was een einde gekomen aan een Stoomtram Walcheren die gedurende haar ruim 32 jarig bestaan van grote invloed was geweest op de ontwikkeling van Walcheren.



Nadat op 31 december 1937 de laatste tram had gereden werd aangevangen met de sloop van het materieel en het opbergen van bielzen en spoorstaven.

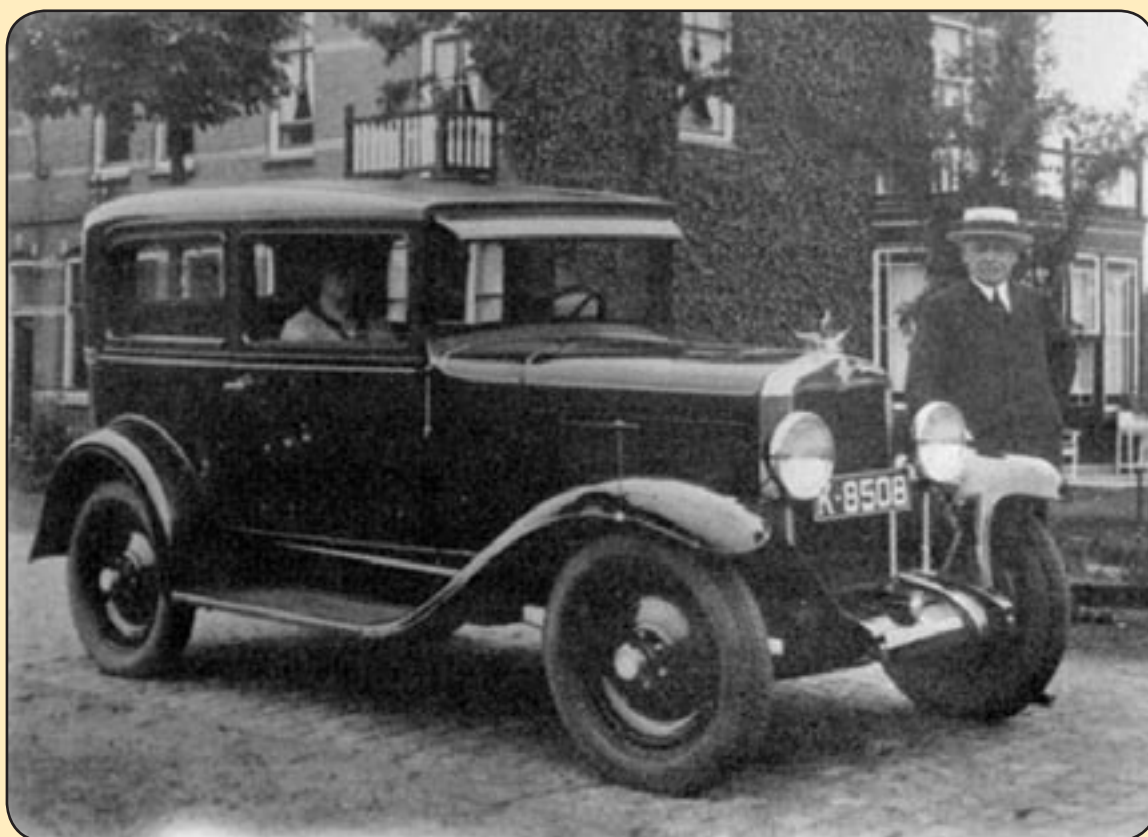
Op 3 januari 1938 stond in de PZC van die dag een "Oudejaarsmijmering" van ene heer V te W;

Trammetje, je hebt je laatste rit dan gereeden. Toch gaf je doodsbericht in de Middelburger van 23 december me een schok. Wij die weten hoe je ons 30 jaar geleden uit ons isolement gehaald hebt, beseffen dat het best. Heugt het me niet, hoe ik, na een lange treinreis van verweg in Middelburg aangekomen, nog drie volle uren stevig stappen moest, eer ik te Westkapelle was? En heugt het me ook niet dat we 1 jaar later toen je gedurende de zomermaanden zelfs

aansluiting op morgen- en avond sneltreinen gaf, o ongekende weelde, 1 daagse uitstapjes naar Rotterdam of Antwerpen maakten, waarbij we van 's morgens 10 uur tot 's avonds 8 uur in de stad konden zijn? En heb je de landbouw in dit Walchers stukje van de wereld de bietenteelt niet gebracht? Voor dit alles en voor je veilig en comfortabel vervoer kunnen we je niet anders dan dankbaar zijn! Eenige weken geleden begreep ik dat het einde kwam; Op een groote vrachtauto zag ik den houten bovenbouw van 1 van je wagens naar elders brengen. Telkens weer kwam dat trieste beeld me voor oogen, schrijnende tegenstelling met je triomftocht op Paaschen 1906, toen zelfs je goederenwagens te hulp geroepen moesten worden, om al je passagiers te vervoeren. Trammetje, overal is vanavond het "Uren, Daagen. Maanden, Jaaren" gezongen. Ook jouw leven is veel te kort geweest. Misschien zullen veelen je zonder hartzeer zien verdwijnen, omdat de vulgaire autobus het vlugger doet en ons dikwijls als bestelgoed aan de deur afgooit. Maar veelen zullen, met mij, nooit vergeten, wat je voor ons geweest bent.

In 1938 werd de spoorbaan weggehaald alsmede de brug over de Vlissingse watergang. De loc's werden verkocht en 5 rijtuigen werden verkocht als werfkantoor naar de scheepswerf de Schelde waar sommige tot 1975 dienst hebben gedaan. De stationsgebouwen werden in de loop der jaren gesloopt, met uitzondering van Biggekerke (verbouwd), Boudewijnskerke (verbouwd), Westkapelle (origineel) en Aagtekerke (origineel).

Tot besluit nog een kleine gebeurtenis van onschuldige aard. Te Koudekerke werd het speciaal vervaardigde wisselsein omver gereden door een van de eerste automobielen op Walcheren, door de heer Bakker in hoogsteigen persoon, toen hij achteruit zijn garage uit reed... Symbolischer kan de ondergang van de Stoomtram niet worden aangeduid.



Tramdirecteur Bakker poseert hier met zijn auto voor zijn woning.

Nog 1 maal richtte de Stoomtram zich op. Eind 1943 toen voor de Duitse bezetter de invasiedreiging steeds groter werd, liet men op het voormalig baanlichaam Middelburg-Koudekerke een 60 cm breed smalspoorlijntje aanleggen. Dit spoor liep langs de cichoreifabriek via het Slobberduinse fietspad naar Kaapduin (Dishoek). Daar splitste de lijn zich in een zuidelijke tak naar de Nolledijk te Vlissingen. De noordelijke tak liep, langs de duinen, om Zoutelande heen naar Westkapelle en Domburg en waarschijnlijk nog verder. Men wilde de exploitatie bij de NV Stoomtram Walcheren leggen doch deze had daar geen zin in.

Er verscheen nog een stoom locomotief te Koudekerke echter deze was te zwaar voor het aangelegde spoortje. Het vervoer werd daarna gedaan door diesel locomotieven met kipkarren. Zo was er dus eigenlijk weer een "Stoomtram Walcheren" ontstaan, doch lang niet zo degelijk gebouwd als de originele. Hoe en wanneer dit lijntje aan zijn eind is gekomen is niet nader bekend...

Dat brengt ons bij het einde van de historie van de Stoomtram Walcheren. Op de tentoonstelling die bij de feestelijke herdenking werd georganiseerd waren diverse schaalmodellen (maquettes) van de stoomtrams en gebouwen in Koudekerke en vele attributen behorende bij de stoomtram te bezichtigen.



Tijdens de tentoonstelling op de jubileumdag werden de maquettes van de stoomtrams en de gebouwen in Koudekerke getoond. (fotograaf Henk Berg)

TOT SLOT

Naar aanleiding van eerdere artikelen over de Koudekerkse tram in het Dorpsbericht ontvingen wij een hele leuke reactie van de heer H.J. Schouwenaar uit Middelburg. Deze overhandigde ons een negenbladig epistel waarin het ontstaan van de Stoomtram Walcheren, de dagelijkse dienstregeling en de teloorgang is beschreven. Schouwenaar heeft een uittreksel gemaakt (en ons terbeschikking gesteld) van de (nog) bestaande literatuur over dit onderwerp en heeft hiertoe onder andere de archieven van de PZC en het Zeeuws archief bestudeerd. Tevens verzocht hij met name de heer H.G. Hesselink te noemen, een persoon welke bezeten was door het spoorverkeer. Hesselink vestigde zich na zijn pensionering in Vlissingen en schreef een 12 tal boeken over trein en tram waaronder "De trams op Walcheren" waarvan wij gaarne eveneens gebruik maken.

In het Dorpsbericht van maart 2006 sprak ik over het feit dat de lijnwerkers hun lorrie voortduwden naar de plaats waar men aan het werk moest. Dhr. Dingemanse uit Koudekerke meldde mij hierop echter dat hij als schooljongen zeer geïnteresseerd was in alles wat met de tram te maken had. Hij vertelde dat hij destijds had gezien dat de lijnwerkers met 1 been op de lorrie zaten of stonden en met hun andere been de lorrie voortbewogen. Dit deden zij door middel van een ijzeren pedaal of trapper welke aan het lorriewiel was bevestigd. Er zaten dan 2 personen diagonaals gewijs te trappen, hetgeen een zeer komisch gezicht was. Vanuit de school van meester Ruitenbeek kon hij door de hoge ramen de stoomtram niet zien, maar als een tram vertrok was dit luid en duidelijk te horen aan het afblazen van stoom. Uiteraard heeft dhr. Dingemanse dit bij het rechte eind; ooggetuigen zijn tenslotte de beste getuigen.

Tenslotte ontvinegn we ook nog een aardige anekdote van de 85 jarige heer Roelse uit Zoutelande. Deze moest als kleine jongen van zijn vader vanuit Biggekerke lopend vee drijven naar Middelburg. Na ongeveer 1 uur lopen werd het vee daar verkocht aan diverse slagers. Afgerekend werd in een café waarna de Stoomtram terug werd genomen. Uiteraard was hij dan te laat terug voor de school maar daar werd gezien de reis geen probleem van gemaakt. Wat een enkele reis kostte was hem niet meer bekend, maar wel dat hij nooit op het rode pluche mocht zitten en meestal moest staan. Verder wist hij nog te vermelden dat de regelmatige rijtijden van de tram op het land gebruikt werd als klok. De eerste personentram te Biggekerke arriveerde rond 06.53 uur, dan was men reeds aan het werk, tot de laatste tram langs kwam, ongeveer omstreeks 18.21 uur, dan mocht men weer naar huis....

Uiteraard zijn uw anektdotes over de Stoomtram Walcheren nog steeds welkom. U kunt uw reactie via de website www.koudekerke.info toesturen.

GERAADPLEEGDE BRONNEN

Boere, L., *De stoomtram op Walcheren (deel 1)*, 1992
 Franken, A.F., *Walcheren in het spoor van bedrijf en techniek*, NRI, Middelburg - Bergen op Zoom, 1988
 Hesselink, H.G., *De trams op Walcheren*, Zeelandreeks deel 8, 1981
 Roose, J. en Roose, W.P., *Ons dorp Koudekerke 1930-1960*, Den Haag, 1993

Zeeuws Archief en Archief PZC, vele internetsites en informatie verkregen uit foto- en privé collecties van derden.