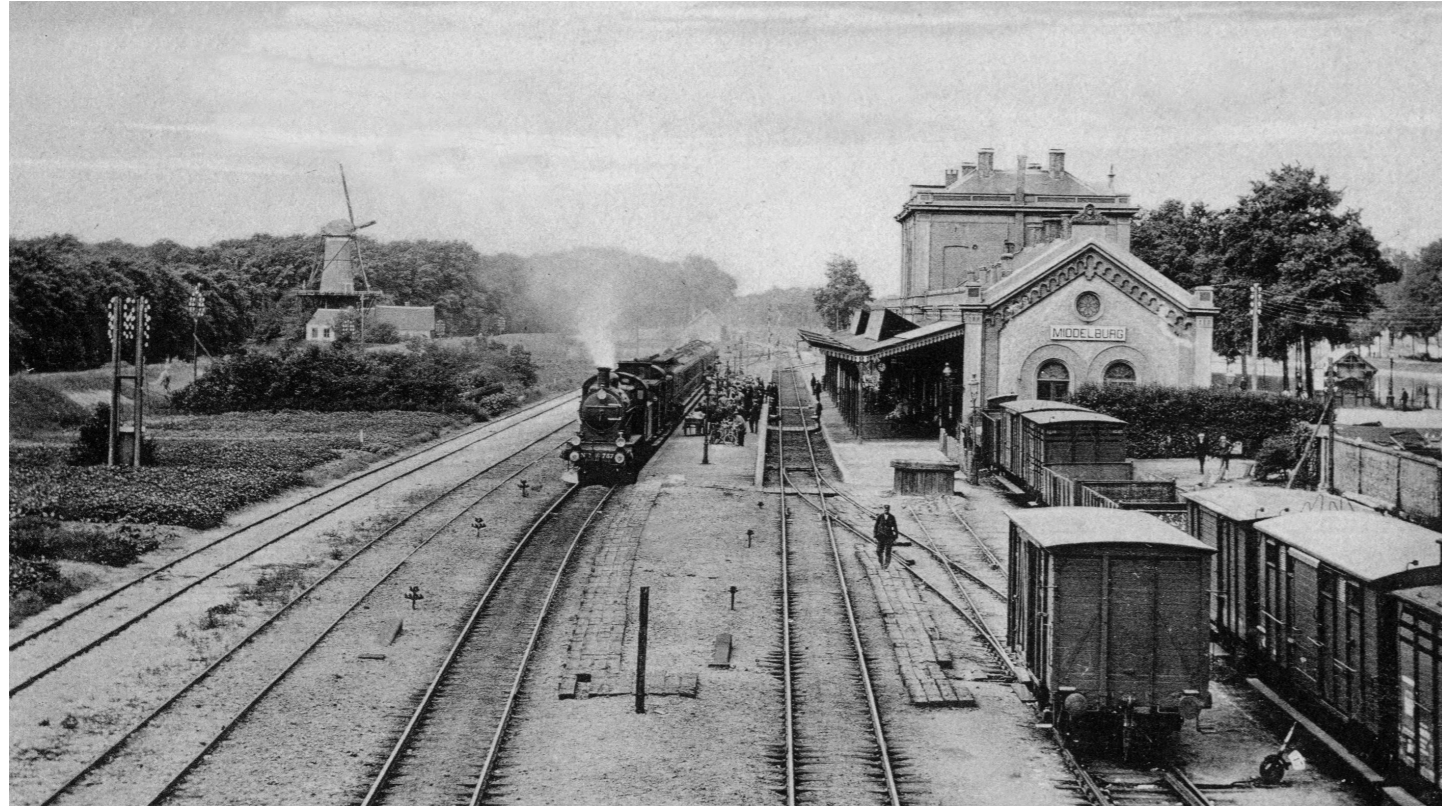


Middelburg



Vanaf de voetgangersbrug had je in Middelburg een goed uitzicht over het station. In 1904 werd het smalle tweede perron van 1,40 meter uitgebreid naar 5,00 meter breed. Ansichtkaart uit circa 1915, collectie Zeeuws Archief, Middelburg.

Niet alleen maar een spoorweg

De Dienst voor de Aanleg van Staatsspoorwegen hield zich op Walcheren vooral bezig met een dam als afsluiting van het Sloe en met het Kanaal door Walcheren, dat deels een uitbreiding was van 'De Nieuwe Haven van Middelburg'. Dit kanaal was op 9 augustus 1817 officieel geopend door koning Willem I en mondde enkele kilometers ten oosten van Veere uit in het huidige Veerse Meer. Met het oog op een door-

gaande waterweg werd vanaf Vlissingen tot ten oosten van Middelburg een nieuw kanaal aangelegd, aansluitend op het oude uit 1817. Ter hoogte van Kleverskerke boog echter een nieuw gegraven stuk in noordelijke richting af naar Veere om vervolgens weer in het Veerse Meer uit te komen. Aan de zuidoostzijde van Middelburg moest een groot deel van de voormalige vestingwerken plaatsmaken voor het nieuwe kanaal en een spoorwegemplacement. Wie de verslagen

van de Dienst doorbladert, ziet meteen dat het grootste deel van het werk ging zitten in de aanleg van haveninrichtingen en sluizen bij Vlissingen en bij Veere, het nieuwe Kanaal door Walcheren met draaibruggen te Vlissingen, Souburg en Middelburg, de aansluiting vanuit Arnemuiden op dit kanaal en de aanleg van een spoorwegdam in het Sloe, waarbij Arnemuiden zijn aloude verbinding met open water kwijtraakte.

De aanbestedingen

Uiteraard gingen alle kanaal- en havenwerken vooraf aan de aanleg van de spoorweg. Op 13 mei 1869 kreeg J. van den Wall Bake te Utrecht voor fl. 45.400,-- de bovenbouw van een dubbele draaibrug met vast gedeelte in de toegangsweg naar het stationsgebouw toegewezen. In het begin van 1870 werd het bestek 415 voor de bouw van een stationsgebouw, goederenloods, verhoogde laad- en losplaats, rijtuigloods en voetgangersbrug op het emplacement Middelburg aanbesteed. F.K. Ozinga uit Leiden mocht het werk uitvoeren voor fl. 259.000,--. Toen de muren van het hoofdgebouw aan het einde van dat jaar waren opgemetseld tot ruim een meter hoogte, staakte de aanvoer van Udelfanger zandsteen uit de groeven bij Trier als gevolg van de inmiddels uitgebroken Frans-Duitse

oorlog. Het werk kwam stil te liggen en moest tijdelijk worden afgedekt vanwege invallende vorst. Intussen ging de aannemer verder met de goederenloods en de rijtuigloods.

D. Tool te Wognum en G.H. Reymer te Middelburg hadden op 3 november 1870 voor fl. 125.800,-- het bestek 458 aangenomen voor het leggen van rails en dwarsliggers op het emplacement Middelburg.

G.M. Sigmund te Werkendam volgde op 5 januari 1871 met fl. 250.000,-- voor de bovenbouw op het baanvak Middelburg – Souburg. Inmiddels waren toen ook de drie funderingen van de voetgangersbrug gereed. Twee ervan werden op hun draagkracht beproefd met een groot aantal spoorstaven, waarna de gegoten ijzeren staanders en profielen konden worden opgesteld.

Het bestek 472 voor de bouw van twee brugwachterswoningen te Middelburg, twee wachterswoningen (62 en 63) en het stationsgebouw te Arnemuiden kwam op 23 februari 1871 voor fl. 52.900,-- in handen van H.R. Broere te Groningen. Een jaar later was dit alles gereed.

Het stationsgebouw

Pas in april 1871 kon de aannemer verder werken aan het stationsgebouw Middelburg.



De treinstellen NS 712 en 379 passeren op 3 augustus 1991 als trein 2140 (Vlissingen - Amsterdam CS) het seinhuis te Middelburg. Foto Marius Broos, Roosendaal.

Het bestaat uit een hoog middenrisaliet met aan weerszijden twee lage en lange vleugels. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt gezien kwam het fraai te liggen op een deel van de voormalige vestingwerken tegen de stad. Ook de toegangsweg met de draaibrug over het Kanaal door Walcheren gaf het gebouw tot op de dag van vandaag cachet. Bij het in gebruik nemen van het baanvak Goes – Vlissingen Stad op 1 maart 1872 waren bijna alle gebouwen in Middelburg op wat stukadoors- en verfwerk na voltooid. Alleen in het stationsgebouw moesten enkele lokalen met wat behangpapier aan de muren worden ingericht tot tijdelijke wachtkamers en kantoorruimten. Maar een half jaar later was ook dat 'leed' geleden.

Het emplacement

Nog vóór de opening van het baanvak was in Middelburg een (tijdelijke) houten locomotievenloods met draaischijf (middellijn 13,5 meter), enkele waterreservoirs en pompen ingericht. Al in november 1873 werd de loods naar Vlissingen Haven overgebracht. De draaischijf bleef echter liggen tot 1891 en ging toen naar Arnhem. In de loop der jaren bleef het emplacement dezelfde omvang houden. Geleidelijk aan werd er enige uitbreiding gegeven aan sporen en wissels, met name aan de noordoostkant voor het goederenvervoer (1893, 1895, 1901 en 1906). Voor de reizigers werden de perrons mondjesmaat verlengd of verbreed (1888, 1899, 1900, 1904 en 1916). Gelukkig werd er in anderhalve eeuw tijd weinig aan het stationsgebouw verknoid, vandaar dat het al vroeg op de Rijksmonumentenlijst terecht kwam. In 1886 kreeg het station een eerste centrale bediening van wissels en seinen. Pas in de jaren 1916-1919 werd de outillage van het emplacement flink op de schop genomen, waarbij in 1919 aan de oostzijde een nieuw, fraai seinhuis A tot stand kwam. Helaas werd dit gebouw in 1944 flink beschadigd en later slechts eenvoudig hersteld. Toch bleek het gebouw nog waardevol genoeg om het na de modernisering van de beveiliging in 1992 in delen naar Goes over te brengen, evenals de toen al langer als dansschool in gebruik zijnde goederenloods en de voetgangersbrug.

Marius Broos, september 2020



Locomotief NS 2297 passeert op 18 augustus 1978 het station Middelburg met een buurtgoederentrein naar Vlissingen. Foto Marius Broos, Roosendaal.



De voetgangersbrug te Middelburg, 30 juli 1991. Foto Marius Broos, Roosendaal.