

De halte Souburg

Geen halte in Souburg

Over een spoorweghalte bij Oost- en West-Souburg is voor het eerst te lezen in de Middelburgsche Courant van 30 juli 1872. De krant meldt dan dat het gemeentebestuur bij de Minister van Binnenlandse Zaken pogingen doet om een halte te krijgen. Een half jaar later, op 20 februari 1873, schrijft de Vlissingsche Courant dat het gemeentebestuur een brief naar de minister van Financiën heeft gestuurd. Het klaagt hierin over de slechte en ongeregelde aankomst van de post. De brieven van elders zijn meer dan twaalf uren onderweg om Souburg te bereiken, want sinds de opening van de Zeeuwse lijn zijn alle diligence- en omnibusdiensten tussen Middelburg en Vlissingen opgeheven. Een halte bij Souburg kan dus uitkomst bieden. Maar op 23 juli 1874 meldt de Vlissingsche Courant dat er geen halte in Souburg komt, ondanks het feit dat het ‘geringe vissersdorp’ Arnemuiden er in 1872 wel één heeft gekregen.

Inmiddels bereikbaar per tram

Er valt dan een lange stilte, totdat ‘De Zeeuw’ op 15 maart 1912 meldt dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) een nieuw verzoek van het gemeentebestuur heeft afgewezen. Maar inmiddels was Souburg goed bereikbaar per tram. Sinds 1881 was dat een stoomtram en die werd in 1910 opgevolgd door een elektrische tram. Die stopte bij de



Als er ooit een halte in Souburg zou komen, dan was de plaats al meteen vanaf het begin bepaald, namelijk bij de ingang van het dorp aan de weg bij de draaibrug over het Kanaal door Walcheren. Daar stond ook wachterswoning 65. Ansichtkaart uit circa 1910, collectie Gemeentearchief Vlissingen.

draaibrug aan de westzijde van het kanaal, dus zover lopen van uit het dorp Souburg was dat niet. Tijdens de Eerste Wereldoorlog werd er ten westen van Souburg op het voormalige vestingterrein van Vlissingen een vliegveld voor militaire doeleinden in gebruik genomen. In 1926 kwam dat in gebruik voor de burgerluchtvaart. Vijf jaar later landde de KLM daar voor het eerst met een binnenlandse luchtvaartdienst tussen Amsterdam en Vlissingen.

Toch niet tevreden

Toch bleef het gemeentebestuur volharden in het verkrijgen van een stopplaats voor de trein, vooral nadat er aan het einde van

de jaren twintig steeds meer motortreindiensten werden ingelegd tussen Vlissingen, Middelburg en Goes. Na een vraag in een gemeenteraadsvergadering kreeg de SS in juli 1930 hierover een brief. Prompt volgde op 23 augustus 1930 een ‘afwijzende beschikking’. Het spoorwegbedrijf achtte een stop in Souburg niet verantwoord, temeer omdat het dorp al de beschikking had over een veel vaker stoppende elektrische tram aan de andere kant van de draaibrug. Het zou toen tot in de oorlogsjaren duren, voordat er iets ging wijzigen.

Een andere wind

Nadat de Duitsers het vliegveld in gebruik hadden genomen, stopte er, hoogstwaar-

schijnlijk voor het eerst in 1941, aan een provisorisch perronnetje bij de overweg naast wachterswoning 65 (en bij de brug over het Kanaal door Walcheren) een trein, bedoeld voor het aan- of afvoeren van materialen en het in- en uitstappen van Duitse militairen die op verlof gingen of daarvan terugkeerden.

Toch een halte

Maar pas na de bevrijding op 6 november 1944 van Walcheren kreeg Souburg een echte halte. Op dat moment stond het vroegere schiereiland bijna geheel onder water na de vele bombardementen op de dijk bij Westkapelle. Alleen het spoorwegbaanvak tussen Middelburg en Vlissingen gaf nog een verbinding over land. Op 27 november 1944 reed er een eerste werkliedentrein, bestaande uit locomotor NS 148 en een stuk of vijf goederenwagens. Steeds werd in Souburg bij wachterswoning 65 en aan de Veersedijk (bij Arnemuiden) gestopt. Deze twee stopplaatsen waren speciaal bedoeld voor in- en uitstappende arbeiders voor het herstel van dijken. De frequentie van de dienst was driemaal per dag heen en terug. Wat later werd ook een locomotief van scheepswerf ‘De Schelde’ gehuurd.

Eindelijk een halte voor reizigers

Vanaf 4 januari 1945 werd het baanvak Vlissingen – Middelburg als eerste in bevrijd Zeeland voor het gewone reizigersvervoer in gebruik genomen.

Enkele weken later, na het herstel van de Arnebrug en de Sloedam, volgde de uitbreiding van de dienst tot Goes met stopplaatsen te Souburg, Middelburg, Arnemuiden, Lewedorp en ’s Heer Arendskerke. Op 9 maart bereikte het dieselektrische treinstel NS 184 Kapelle-Biezeling, maar de reizigersdienst bleef vooralsnog beperkt tot Goes. Bij de hervatting van de reguliere treindienst op 9 juli 1945 bleef de halte Souburg open. Maar in januari 1946 gingen er geruchten in het dorp dat de NS de halte wilde opheffen.

In acuut gevaar

Op 7 en 9 januari 1946 berichtten respectievelijk het dagblad De Stem en het Zeeuwsch Dagblad dat Souburg in acuut gevaar was en wel met sluiting per 15 januari 1946. IJlins kwam het gemeentebestuur van Souburg in het geweer met een brief aan de Minister van Verkeer. De Souburgers zouden anders vijf kilometer moeten lopen naar Middelburg en drie naar Vlissingen. Het protest had resultaat. Op 13 februari 1946 wist het Zeeuwsch Dagblad de inwoners gerust te stellen met het bericht dat de halte niet zou vervallen. Volgens de krant van 18 februari 1946 maakten dagelijks zo’n 400 reizigers van de halte gebruik. Dat was echter nog in een tijd dat er amper of geen autobus tussen Middelburg en Vlissingen reed, vanwege de inundatie van Walcheren. En lang niet iedereen beschikte toen al over goed schoeisel, laat staan een fiets.

Sluiting onvermijdelijk

De halte Souburg bleef vooralsnog bestaan, maar de tijd stond niet stil. Nog geen jaar later waren de verbindingen tussen Vlissingen en Middelburg sterk verbeterd en was er geen reden meer om de halte nog langer open te houden. Helaas stapten ook steeds minder weinig Souburgers in- en uit, zodat per 16 december 1946 het doek voor de halte viel.

Een nieuwe stopplaats

Pas in 1978 kwamen er plannen voor een nieuwe halte. Souburg was inmiddels flink gegroeid en ook Vlissingen. Een deel van deze stad zou er dan ook baat bij hebben. Toch duurde het nog tot 31 mei 1986, voordat de nieuwe halte een feit was. Op die dag opende burgemeester J.C.Th. van der Doef van Vlissingen officieel de halte Vlissingen-Souburg. Aan weerszijden van de overweg bij de inmiddels al lang afgebroken wachterswoning lag er een perron en op één daarvan stond een haltegebouw met wachtruimte en loket, van de hand van architect J. Bak. Het zou er echter nog geen twintig jaar staan. Na de sluiting van het loket, gevolgd door leegstand en vandalisme werd het gebouw in 2007 gesloopt. Maar er stoppen nog steeds treinen...!

Met dank aan Dènis Baarends te Goes.

Marius Broos, januari 2021



Een locomotor met rijtuig en goederenwagen geeft eind 1944 een eerste mogelijkheid voor het vervoer van arbeiders en stukgoederen uit en naar Souburg. De trein stopt aan het Draaibrugpad (km 72,023 Rsd - Vs) bij wachterswoning 65. Het lijkt erop dat er nogal wat spoorwegpersoneel bij die trein betrokken is. Foto, collectie Gemeentearchief Vlissingen.



Anno 2020 bestaat de halte Vlissingen-Souburg nog steeds, alleen wel zonder faciliteiten voor de reizigers in de vorm van een heus haltegebouw (links). De eenzame reiziger, links op het perron voor de treinen naar Roosendaal, moet het met een niet comfortabele maar wel vandalismebestendige driezitsbank doen. De vroegere wachterswoning 65 stond ongeveer op de plaats van het stationsgebouw. Vanaf 1970 stond er aan de zuidwestzijde van de overweg in het Draaibrugpad (km 72,023 Rsd - Vs) een post voor de wachter (wachtpost 72), die na de modernisering van de beveiliging in 1992 kon verdwijnen. Rechts staat een pompgebouw, dat niets met het spoorwegbedrijf heeft te maken. Juist daarachter ligt de ijzeren draaibrug over het Kanaal door Walcheren. Deze brug werd op 16 juni 1871 beproefd en op 3 juli 1871 in gebruik genomen. Bij de brug stond vroeger ook een wachtpost voor de brugwachter. Foto uit circa 2000, ontleend aan Wikipedia.