

Arnemuiden

Marius Broos

De afdamming van het Sloe

De aanleg van de Zeeuwse lijn in de jaren 1863-1872 betekende ook de afdamming en inpoldering van het Sloe, waardoor het vissersdorp Arnemuiden de korte open verbinding met de zee verloor en de vissers met hun schepen moesten uitwijken naar Vlissingen of Veere.

Wel werd het later mogelijk om vanuit Arnemuiden westwaarts langs de Arne en het Kanaal door Walcheren te varen en op deze manier Vlissingen of Veere te bereiken, maar voor een zeilschip was dat toen geen optie.

Omdat Arnemuiden in 1860 al geen vestingstad meer was, kon het spoorwegemplacement zonder enig militair bezwaar binnen de wallen aan de noordzijde van het stadje worden gelegd. Die grond was immers in handen van de Dienst der Domeinen en nog lang niet nodig voor woningbouw.

Het stationsgebouw

Het stationsgebouw Arnemuiden (km 64,487) werd opgeleverd in 1871. Die uit de beginjaren van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) zijn ingedeeld in vijf klassen. Het merendeel hiervan behoort tot het type 5^e klasse en wordt toegeschreven aan architect K.H. van Brederode (1827-1897). Dit type bestaat uit een hoog middendeel met puntgevel en aan weerszijden een vleugel, die aan de

straatzijde iets en aan de perronzijde sterk terugspringt. Dat van Arnemuiden is echter een variant van het type 5^e klasse op de Zeeuwse lijn.

Het emplacement

Per 1 maart 1872 werd de treindienst tussen Goes en Middelburg een feit. Acht maanden later zou ook Vlissingen (Stad) worden bereikt. Oorspronkelijk was het hele traject enkelsporig en lag er in Arnemuiden een enkel zijspoor, zodat treinen elkaar konden kruisen of inhalen. Vijf jaar later kregen bijna alle kleine stations op de Zeeuwse lijn een uitbreiding van sporen en wissels (bestek 168 SS).



Straatzijde stationsgebouw Arnemuiden, 5 november 1953. Aan weerszijden van het hoge deel zijn aan de regenafvoerpijpen piramidevormige ombouwen aangebracht, zodat onverlaten die hoeken niet als urinoir kunnen gebruiken. Foto, collectie Het Utrechts Archief, Utrecht.

Voor het station Arnemuiden betekende dat het verlengen van het zijspoor uit 1872, een extra zijspoor, een (verhoogde) laad- en losplaats langs een kopspoor en een aarden tussenperron tussen spoor 1 en spoor 2 (zie dorpsplattegrond). Al gauw stond er aan de westzijde naast het stationsgebouw ook een houten goederenbergplaats en apart daarvan een loods voor de tijdelijke opslag van manden met vis. In 1888 werd spoor 2 opgenomen in het nieuwe dubbelspoor tussen Kruiningen en



Perronzijde stationsgebouw Arnemuiden, 5 november 1953. Op het perron staat de handelinrichting voor de sluitbomen van de nabijgelegen overweg. Rechts daarvan ligt de uitbouw voor de treindiensleider, daterend uit circa 1930, en de houten goederenbergplaats uit circa 1875. Foto, collectie Het Utrechts Archief, Utrecht.

Middelburg. In 1905 vond een verlenging plaats van het tussenperron en in 1913 kregen het stationsgebouw en de perrons gasverlichting. Aanvankelijk werden de overwegen iets ten westen van het station (km 64,545) en die bij woning 59 ter plaatse bediend. Bij de laatstgenoemde overweg kregen de treksluitbomen in

De bruggen over de Arne

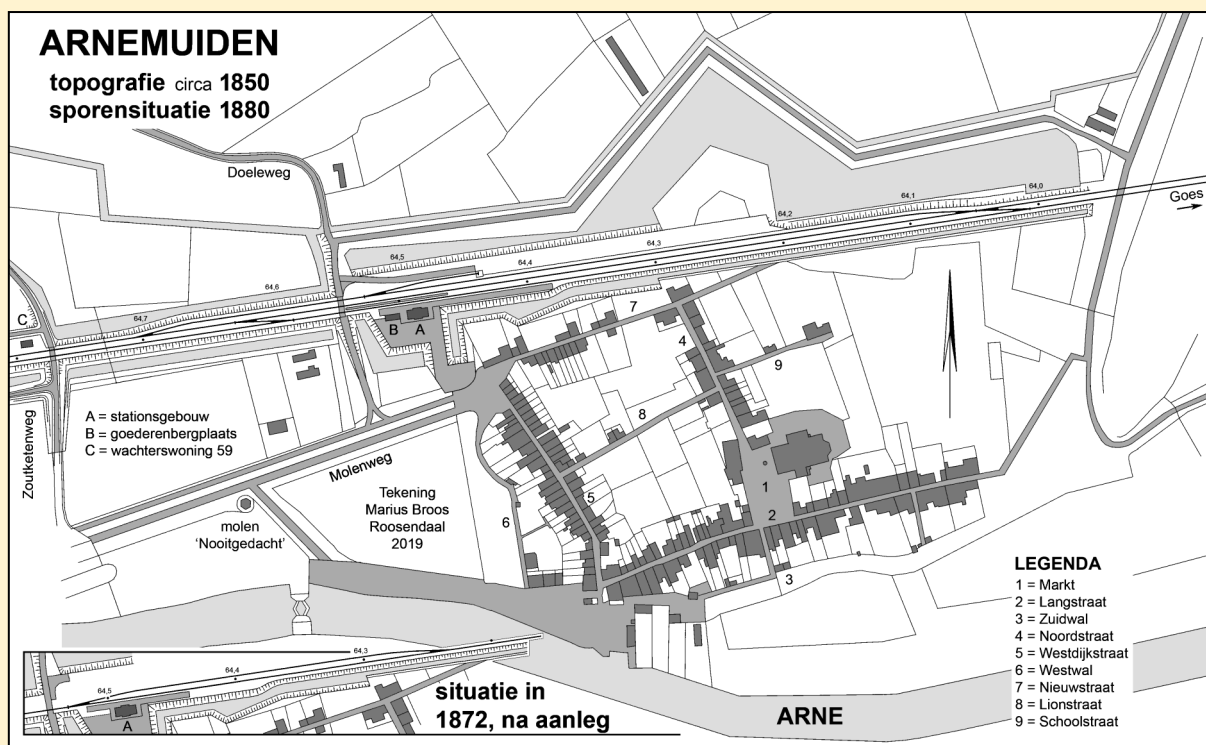
Overigens stond Arnemuiden in nauw contact met de wachtpost bij de Arnebruggen, want wanneer die niet geheel gesloten of opgezet waren, konden de uitrijseinpalen te Middelburg en Arnemuiden niet op veilig worden gesteld. In de jaren 1912-1914 werden de beide kraanbruggen over de Arne uit



Perronzijde stationsgebouw Arnemuiden, 31 juli 1976. Er is nauwelijks een verschil te ontwaren met de jaren vijftig. Slechts reclameborden (ont)sieren de gevels. Foto Marius Broos.

1893 traliewerk, omdat de jeugd er voortdurend onderdoor kroop en een goed toezicht kennelijk ontbrak. Het toezicht op de overweg bij het station gebeurde vanaf het station. Toch werden hier ook in verband met de veiligheid in 1905 wipsluitbomen met traliewerk geplaatst, waardoor de bediening voortaan vanaf het perron naast het bedieningstoestel voor de afstandssein kon plaatsvinden.

gen over de Arne uit de beginjaren vervangen door twee excentrisch draaiende bruggen in een unieke constructie (bestek 1273 SS). Ook kwam er toen een nieuwe post (km 65,909), terwijl het baanvak Arnemuiden – Middelburg met blokstelsel III werd uitgerust. In 1918 verrees er een nieuwe brugwachterswoning. Dit alles bleef intact, totdat in 1943 wegens levering van rails en dwarsliggers aan de Duitsers



Dorpsplattegrond Arnemuiden, circa 1850. Voor de topografie uit die tijd is het minuutplan van het Kadaster uit 1832 gebruikt. In de negentiende eeuw wijzigde een dorpsgezicht nauwelijks. De sporensituaties zijn afkomstig van tekeningen bij het 'Proces-verbaal van overgave en overname van den spoorweg van Goes tot Vlissingen' uit 1876 (na aanleg) en uit 1899 (na uitbreidingen) tussen de Staat en de SS. Tekening Marius Broos.

het baanvak Goes – Middelburg enkelsporig werd gemaakt, waarbij de blokpost te Arnemuiden verviel en voortaan blokstelsel A gold.

In en na de jaren vijftig

Het tweede spoor keerde pas in gebruik terug per 19 mei 1957, ongeveer een maand na de elektrificatie van de Zeeuwse lijn, de aanleg van nieuwe verhoogde perrons aan weerszijden van de overweg en de komst van een All-Relais-beveiliging.

De sluiting van de laad- en losplaatsfaciliteiten gebeurde per 29 september 1969. De laad- en losweg met het kopspoor verdween in 1972 en enkele jaren later ook de goederenbergsplaats, die toen al wat langer in gebruik was als fietsenstalling. In 1994 maakte de All-Relaisbeveiliging plaats voor de Centrale Verkeersleiding vanuit Roosendaal,



Trein 14643 (Roosendaal – Vlissingen) passeert de brug uit 1913 over het Arnekanal. Foto Marius Broos, 17 januari 1990.

waarmee het einde van het stationsgebouw leek te zijn ingeluid. Ondanks het feit dat dit gebouw in ruim een eeuw tijd verschillende wijzigingen en aanpassingen voor de dienst had ondergaan, werd het fraai opgeknapt en bleef het exterieur nagenoeg authentiek. ◀



*In de jaren tachtig lijkt het einde van het stationsgebouw Arnemuiden erg nabij. Het plaatskaartenkantoor wordt gesloten en het gebouw komt in vervallen toestand. Toch is de redding al in aantocht.
Foto Marius Broos, 30 augustus 1988.*



Locomotief NS 1110 passeert op 14 mei 1992 met trein 14663 (Roosendaal - Vlissingen) het inmiddels fraai opgeknapte stationsgebouw Arnemuiden om vervolgens een honderd meter voorbij de spoorwegovergang tot stilstand te komen aan het perron voor de richting Vlissingen. Foto Marius Broos, 14 mei 1992.