

Vlake

Marius Broos

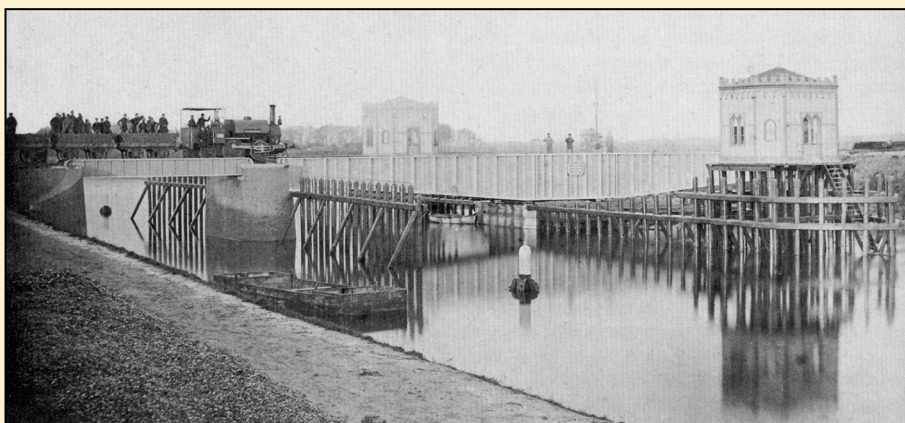
Van stopplaats naar station

Het baanvak Bergen op Zoom – Goes van de Zeeuwse lijn werd op 1 juli 1868 in gebruik genomen. Ruim twee jaar later, op 1 augustus 1870, liet de SS aan de oostzijde van het *Kanaal door Zuid-Beveland* (pal vóór de draaibrug) enkele treinen stoppen voor het in- en uitlaten van reizigers. Deze halte op (tijdig) verzoek stond bekend als Vlake en had alleen betekenis als overstapplaats voor reizigers naar en van Zeeuws-Vlaanderen.

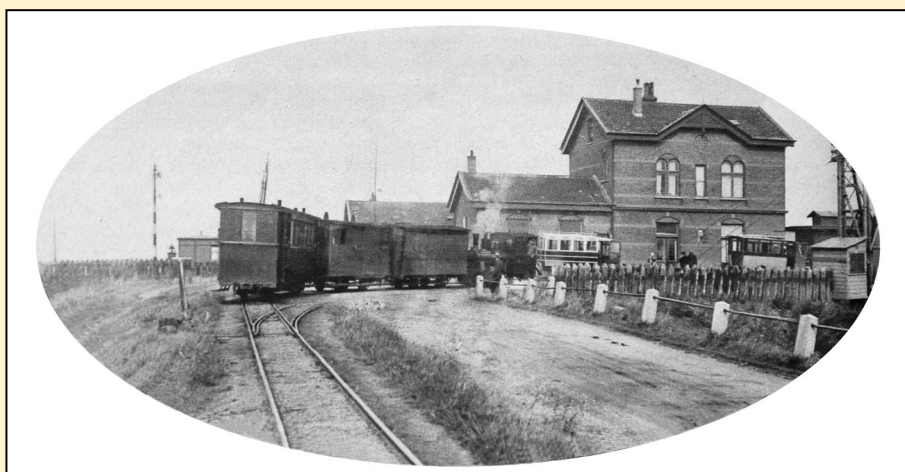
Aanvankelijk moesten zij zich op eigen gelegenheid van Vlake naar de buitenhaven van Hansweert begeven. Van daaruit was het dan mogelijk om over te varen naar Walsoorden, Hoedekenskerke of Vlissingen. In 1879 ontstond er een particuliere veerdienst Vlake – Hansweert – Walsoorden, waarvoor reizigers zich al meteen bij de halte konden inschepen. Maar omdat het passeren van de schutsluis bij Hansweert te veel tijd kostte, ging er in 1880 een paardenomnibus rijden tussen Vlake en Hansweert (buitenhaven).

De zaken gingen goed. In 1882 werd Vlake een vaste halte en in 1886 kwam er een haltegebouw (km 40,256 Rsd-Vs, bestek 427 SS) tot stand. In 1901 werd het eerste perron van een bestrating voorzien en het tweede perron met 20 meter verlengd. Een jaar later kreeg het haltegebouw een aanbouw voor het plaatsen van een bloktoestel en een handelinrichting.

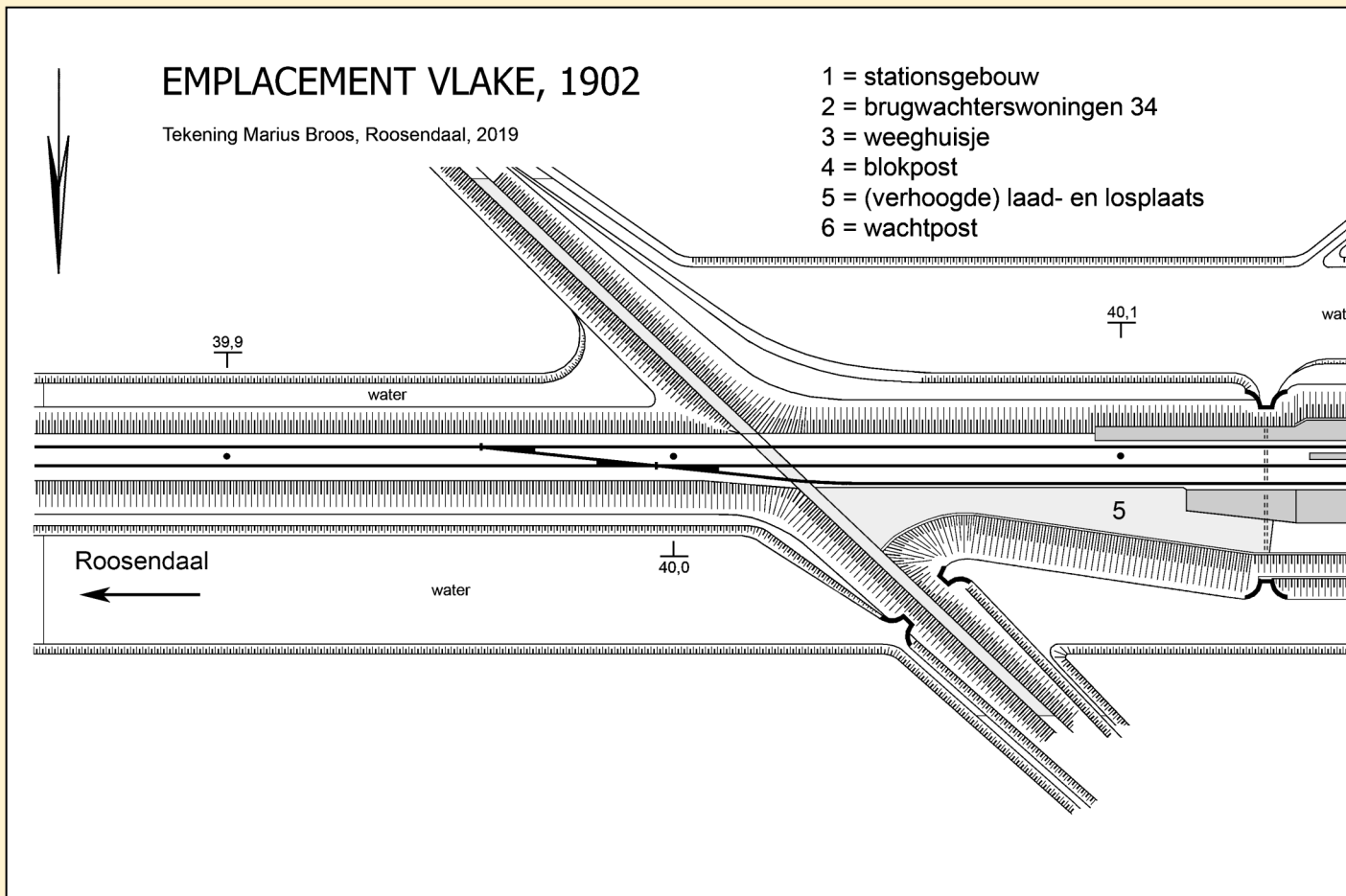
Ook in 1902 werd in Zeeuws-Vlaanderen een stoomtramdienst geopend tussen Walsoorden en Hulst met aansluitingen op de treindienst



Gezicht vanaf de zuidwestelijke oever van het Kanaal door Zuid-Beveland op de brug bij Vlake. Kort voor de opening van het baanvak Bergen op Zoom - Goes op 1 juli 1868 rijdt een aannemerslocomotief en enkele bakwagens met arbeiders over de brug in oostelijke richting. Foto uit 1868, collectie Marius Broos.



Gezicht vanaf de zuidoostelijke oever van het Kanaal door Zuid-Beveland op het station Vlake. De tram uit Hansweert komt juist aan op het Stationsplein. Inmiddels is er ook al concurrentie van plaatselijke autobusondernemers. Achter de tram staat de nieuwe dubbele brugwachterswoning 34 uit 1912. Links van de tram (aan de overzijde van de spoorweg) is nog juist de wachtpost te zien van de overweg. Rechts van het stationsgebouw is het privaatgebouw te herkennen. Foto uit Katholieke Illustratie, jaargang 1928-1929, collectie Marius Broos.



naar en van Mechelen. Al gauw kreeg de veerdienst meer klanten, zodanig dat er in 1904 een tweede omnibus ging rijden. In 1905 kwam de veerdienst in handen van de provincie Zeeland. Het stijgende goederenvervoer in

Vlake bracht de SS er toe in 1908 de laad- en losgelegenheden te verbeteren. In 1910 werd het tweede perron verlengd en het plein voor het halte-, inmiddels stationsgebouw, vergroot met grond afkomstig van de sinds 1907 in uit-

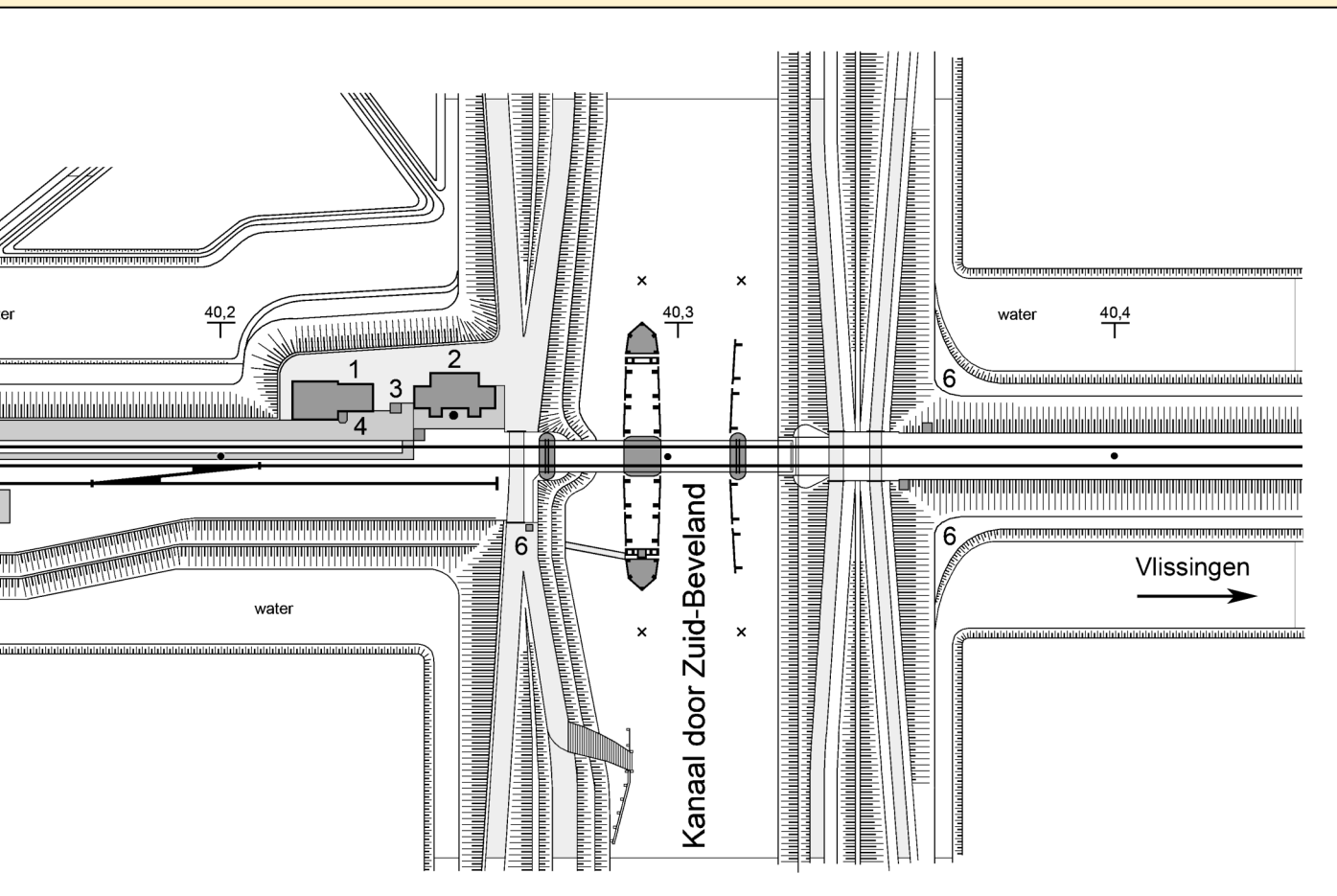
voering zijnde kanaalwerken voor het maken van een tweede doorvaartopening bij de draaibrug.

Voor dit alles was in 1908 de dubbele brugwachterswoning 34 uit 1866 afgebroken. Een nieuwe dubbele brugwachterswoning 34 (bestek 1252 SS) kwam in 1912 gereed op een in 1910 opgeworpen terp. Ook kreeg Vlake in 1911 een privaatgebouw en een bergplaats (bestek 1200 SS). De outillage was voorbereid op de toekomst.



Gezicht vanaf het zuidwesten (straatzijde) op het stationsgebouw Vlake uit 1886. Links staan de dienstwoningen uit 1912. De stoomtram naar Hansweert staat gereed voor vertrek. Ansichtkaart uit circa 1915, collectie Marius Broos.

De stoomtram Hansweert – Vlake
Een belangrijke verbetering van het aansluitende vervoer naar en



van Hansweert was de opening op 2 juni 1913 van een stoomtramdienst als vervanger van de paardenomnibusdienst. De tram had een spoorwijdte van 750 mm en reed vanuit Hansweert over de westelijke havendijk in noordelijke richting. Na een krappe boog van 90 graden ging het over de brug voor het wegverkeer bij Schore (circa 500 meter ten zuiden van de spoorwegbrug) en dan weer via een krappe boog van 90 graden over de oostelijke havendijk in noordelijke richting, waarna het eindpunt op het in 1910 opgehoogde stationsplein van Vlake (aan de zuidoostzijde van het kanaal) werd bereikt. De lijn had een lengte van 3042 meter. De dienst werd aanvankelijk uitgevoerd door twee stoomlocomotieven, gebouwd door Décauville-Ainé, twee rijtuigen en een post- en bagagewagen.

Dit rollend materieel kostte fl. 23.076,29. In 1915 kwam er een bagage- en goederenwagen bij, in 1919 nog een en in 1921 twee rijtuigen. De dienst begon met vijf ritten per dag in aansluiting op de veerdienst en had in de jaren in



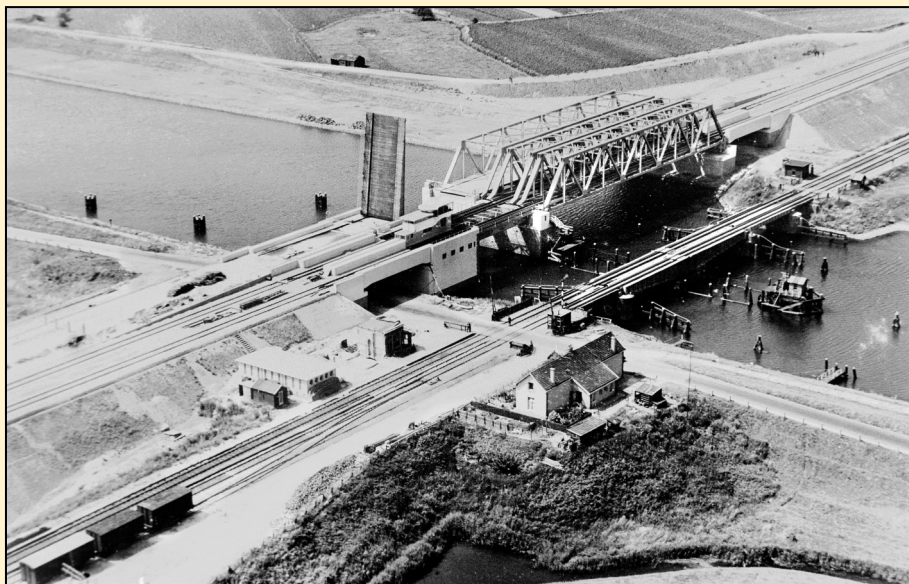
Gezicht vanaf het noordoosten de perronzijde van het stationsgebouw Vlake uit 1886. Links ervan staan het privaatgebouw en de goederenbergplaats (grootte 10,7 x 5,9 meter) uit 1911.

Foto uit circa 1925, collectie Marius Broos.



In 1937 zijn de nieuwe Vlakebruggen in aanbouw. Rechts staan nog het stationsgebouw uit 1886 en de twee dienstwoningen uit 1912. Drie binnenvaartschepen passeren de geopende draaibrug. De drie nieuwe basculebruggen zijn al geplaatst, terwijl de grote overspanningen nog moeten komen. Duidelijk is het verschil in lengte van de oude en de nieuwe bruggen te zien.

Foto Het Utrechts Archief, bewerking Marius Broos.



Enkele maanden later in 1937 liggen de drie grote overspanningen op hun plaats. Het voormalige stationsgebouw van Vlake is afgebroken, maar de dubbele brugwachterswoning 34 staat nog overeind. Ook het vroegere emplacement Vlake en de wachtposten aan weerszijden van de spoorwegbrug zijn goed te herkennen.

Foto Het Utrechts Archief, bewerking Marius Broos.

1916-1919 meer dan 100.000 reizigers per jaar. Niet alleen was dat te wijten aan het vervoer van militaire verlofgangers en Belgische vluch-

telingen, maar ook omdat veel Zeeuws-Vlamingen zaken gingen doen in Nederland in plaats van België, vanwege de sluiting van de grens.

Zelfs was het nodig in Vlake in 1914 een tweede plaatskaartenloket te openen en in 1916 de perrons met 200 meter te verlengen, omdat er langere treinen stopten.

Na de oorlog stabiliseerde het aantal reizigers zich op circa 50.000 en het aantal ritten op zeven. Het bedrijf kende in 1913 vier personeelsleden: een chef-machinist-bankwerker, een machinist, een conducteur en een wegwerker. In 1920 kwamen daar vanwege gewijzigde arbeidswetgeving nog een machinist, een conducteur en een leerjongen bij.

De sluiting

De laaggelegen draai- brug bleek in latere jaren een bron van vertraging, zowel voor de scheepvaart als voor de treindienst. Het Kanaal door Zuid-Beveland moest worden verbreed, zo-

dat de bouw van een nieuwe en hooggelegen brug noodzakelijk werd. De pijlers van de brug dienden ook voor een nieuwe brug voor

het wegverkeer (ter vervanging van die bij Schore). De beweegbare delen werden uitgevoerd als basculebruggen. De nieuwe spoorwegbrug kwam 35 meter ten zuiden van de oude draaibrug te liggen en kreeg twee enkelsporige, gekoppelde vallen, die elk aan weerszijden van de bedieningspost scharnierden, een constructie die nergens anders in Nederland werd toegepast.

Voor de bouw ervan werd het station Vlake op 8 oktober 1933 opgeheven. De stoomtram reed een dag eerder haar laatste rit. Het nabijgelegen station Kruiningen-Yerseke (km 38,157 Rsd-Vs) nam de functie van Vlake over. De nieuwe brug kwam in dienst in 1938 en zou behoudens enkele maanden na de vernielingen in mei 1940 en in oktober 1944 in dienst zijn tot 26 oktober 1992. ◀

Impressies van de brug uit 1938 die in 1992 werd opgevolgd door een nieuwe hoger liggende en langere brug. De bedieningspost stond tussen de twee opklapbare gedeelten, uniek in Nederland. Foto's Marius Broos, 30 juli 1991.

