

Kapelle-Biezeling

Marius Broos

Het stationsgebouw

De aanbesteding van het stationsgebouw Kapelle-Biezeling (km 44,064) vond plaats op 24 december 1863, tegelijk met die in Krabbendijke en Kruiningen. Deze en ook de retiradegebouwen waren al enkele jaren gereed, toen op 1 juli 1868 het baanvak Bergen op Zoom – Goes van de Zeeuwse lijn in gebruik werd genomen.

De stationsgebouwen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen (SS) zijn ingedeeld in vijf klassen. Het grootste deel behoort echter 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 beide zijden een vleugel, die aan de straatzijde iets en aan de perronzijde sterk terugspringt.

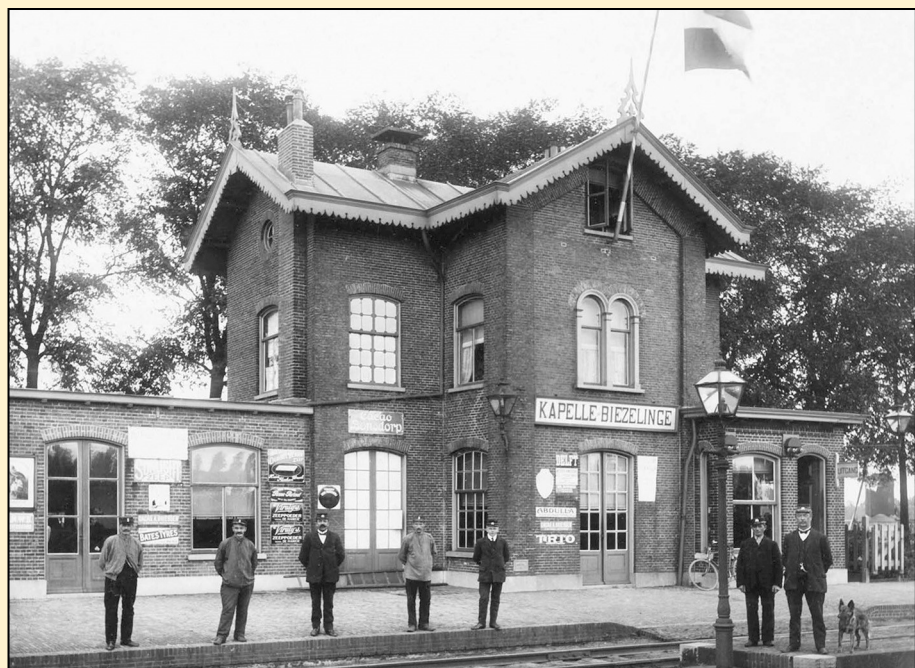
Pas in 1904 kreeg het stationsgebouw Kapelle-Biezeling een uitbouw voor de beveiliging. Drie jaar later werd het gebouw uitgebreid met een wachtkamer 3^e klasse aan de westzijde (bestek 1099 SS). In 1916 werd het middendeel van het stationsgebouw omhoog gebracht en uitgebreid tot een volwaardige zolderverdieping (bestek 1403 SS).

Het emplacement

Van oorsprong bestond het emplacement Kapelle-Biezeling uit een enkel zijspoor op de

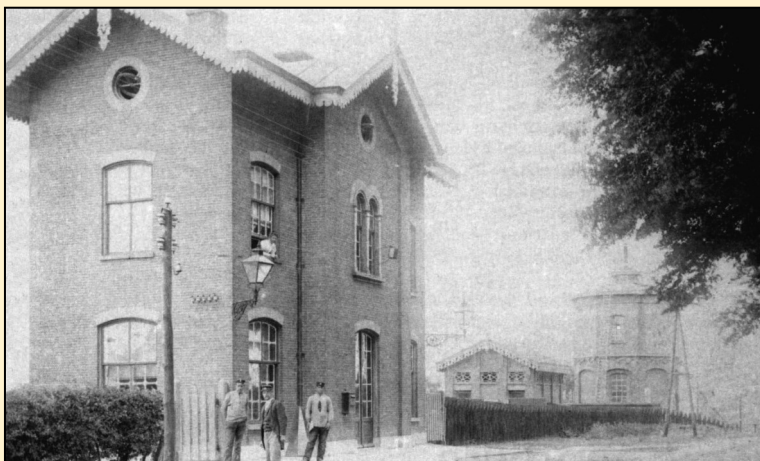
nog geheel enkelsporige Zeeuwse lijn. Uniek was het water(reservoir)gebouw dat in 1874 werd opgericht voor de watervoorziening van stoomlocomotieven. Aanvankelijk stond er een in Goes. Maar omdat het water daar te brak was, zocht de SS haar heil in het 'zoetere' Kapelle-Biezeling. Een succes was het niet, want vanaf 1887 werd zoet water betrokken uit de Molenbeek in Roosendaal. Het transport duurde tot rond 1907 en vond plaats met waterwagens.

In 1888 kwam het tweede spoor tussen Kruiningen en Middelburg gereed. In 1906 volgde



Trots poseren enkele personeelsleden, waaronder uiterst rechts de stationschef met zijn hond, op het perron bij het stationsgebouw te Kapelle-Biezeling. De gevel is volgehangen met reclameborden. Foto uit circa 1905, collectie Het Utrechts Archief, bewerking Marius Broos.

in Kapelle-Biezeling een inhaalspoor en een nieuwe beveiliging, waarvoor een centrale bediening van vier wissels en zeven seinen werd aangelegd. Drie handel-inrichtingen werden gemaakt, namelijk: in post T (km 44,064) in de in 1904 gemaakte uitbouw aan de zuidoostzijde van het stationsgebouw, in post I (nieuw, nabij overweg Biezelingsestraat, km 43,725 en wachterswoning 37 km 43,750) en in post II (nieuw, nabij overweg Dijkwelseweg, km 44,537 en wachterswoning 38, km 44,500).



Meer dan een halve eeuw lang hadden de gootlijsten en windvoeren van menig stationsgebouw in Nederland geschulpte randen. Als dakbedekking werd vaak zink gebruikt. Verderop staat in Kapelle-Biezeling het retiradegebouw uit 1865, gesloopt in 1990, en het water(reservoir)gebouw uit 1874, dat de eerstvolgende eeuwwisseling niet zou halen.

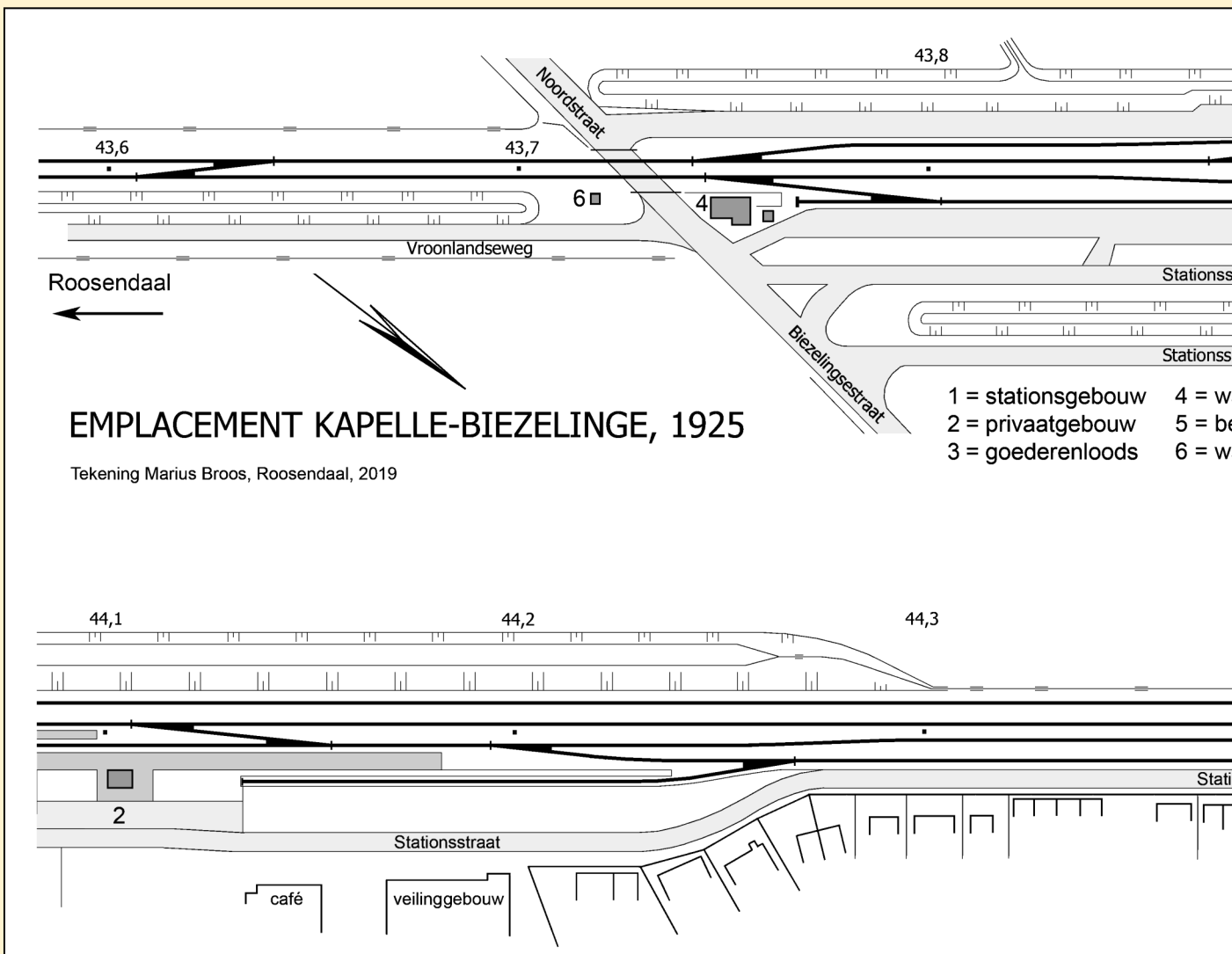
Foto uit circa 1880, collectie Marius Broos.

Tegelijk met de elektrificatie van de Zeeuwse lijn in 1956-1957 maakte de klassieke beveiliging plaats voor een All-Relais-beveiliging. Het automatisch blokstelsel tussen Kruieningen-Ierseke en Lewedorp kwam op 18 maart 1957 in dienst.

Een maand later, op 18 april 1957, begon de elektrische treindienst. In 1970 verviel in Kapelle-Biezeling echter de inhaalbaarheid.

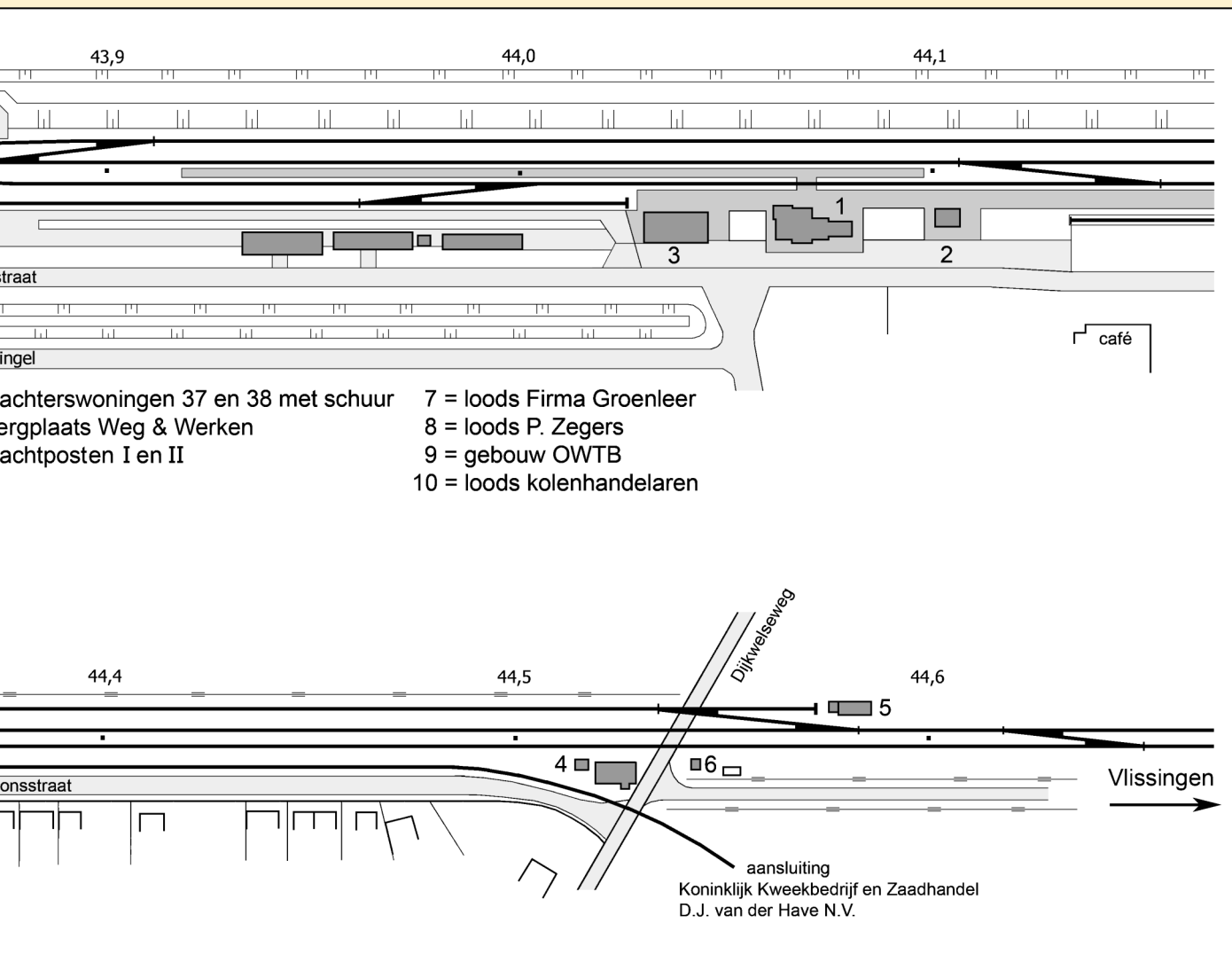
De reizigersdienst

Qua aantal lokale reizigers leed de Zeeuwse lijn, zoals trouwens ook elders in het land, decennialang een zieldoend bestaan. De dorpingen waren honkvast en reisden niet veel.



Een DE-5-treinstel (vijfdelig dieselelektrisch treinstel uit 1940) stopt als trein Nijmegen - Vlissingen in Kapelle-Biezeling. Het stationsgebouw is inmiddels voorzien van verschillende aanbouwen en een verhoogd middengedeelte. De daken zijn gewijzigd en de muren zijn vanwege vochtproblemen voorzien van een bepleistering. De elektrificatie van de lijn Roosendaal - Vlissingen is in volle gang.

Foto NS, augustus 1956, collectie Het Utrechts Archief.





De elektrificatie is een feit. Een 'hondekop'-treinstel stopt in Kapelle-Biezeling, op weg van Vlissingen naar Roosendaal. Foto uit circa 1960, collectie Zeeuws Archief, bewerking Marius Broos.



Het retiradegebouw werd gebouwd in 1865 en gesloopt in 1990. Foto Marius Broos, 13 mei 1988.

In 1868 reden er op werkdagen (maandag t/m zaterdag) drie à vier treinen het hele traject tussen Roosendaal en Goes. Dat bleef ook zo na 1872, toen de hele lijn tussen Roosendaal en Vlissingen was geopend.

In 1884 stopten er in Kapelle-Biezeling vier treinen naar Vlissingen (om 08.43, 13.08, 16.32 en 22.02 uur). Naar Roosendaal waren er dat vijf (om 06.39, 10.17, 14.58, 18.13 en 20.16 uur).

In 1937 was dat niet veel anders, respectievelijk vijf en zes. Naar Vlissingen stopten er treinen in Kapelle-Biezeling om 07.49, 08.24 (Kruiningen – Vlissingen), 11.04, 15.13 en 19.55 uur. Naar Roosendaal was dat het geval om 07.04, 07.57 (Vlissingen – Kruiningen), 09.58, 12.20,

17.01 en 20.39 uur. Alleen op dinsdag reed er nog een markttrein van Roosendaal naar Goes en terug, 's morgens in Kapelle-Biezeling stoppend om 11.04 uur en 's middags om 15.19 uur.

Pas na de Tweede Wereldoorlog onderging de dienstregeling een flinke uitbreiding. Vanaf 1970 stopte elk uur een trein in Kapelle-Biezeling. In 1987 waren er dat twintig per dag en per richting. De uurdienst bleef gehandhaafd tot december 2013. Sindsdien stopt er elk half uur een trein in Kapelle-Biezeling.

De goederendienst

In 1909 werd de bestaande laad- en losweg aan de noordoostzijde van het emplacement verlengd en een nieuwe aan de zuidoostzijde gemaakt.

Pas in 1917 kwam ten oosten van het stationsgebouw een (stuk-)goederenloods gereed. Andere loodsen volgden in de jaren twintig: één voor *P. Zegers*, één voor de *Firma Groenleer* en één voor de lokale kolenhandelaren, alsmede een gebouwtje voor de postduivenvereniging 'Oost West, Thuis Best' (OWTB) in Kapelle.

In 1925 kreeg de veilingvereniging 'Kapelle-Biezeling en Omgeving' een eigen laad- en losweg aan de noordwestzijde van het emplacement. De in 1948 aangelegde spooraansluiting voor de 'Firma D.J. van der Have, Zaadhandel en Boomkwekerij', later 'Koninklijk Kweekbedrijf en Zaadhandel D.J. van der Have N.V.', sloot hier op aan, ging achter wachterswoning 38 langs, kruiste de Dijkwelseweg ten noorden van de overweg en eindigde zo'n 300 meter in noordelijke richting. De opkomst van het wegvervoer bracht in 1972 het einde voor dit goederenvervoer. Alleen *Van der Have* had nog tot 1988 wat contractvervoer.

Het 'hondekop'-treinstel NS 712 stopt als trein 4619 (Nijmegen - Vlissingen) in Kapelle-Biezeling. Links staat het retiradegebouw uit 1865. De laad- en losweg aan de noordoostzijde van het emplacement is nog aanwezig.

Foto Marius Broos, 31 juli 1976.



Locomotieven NS 2236 en NS 2238 passeren Kapelle-Biezeling met de uit het Sloegebied afkomstige goederentrein 55342 naar Duitsland. Rechts staat de goederenloods uit 1917, nog in gebruik als fietsenstalling.

Foto Marius Broos, 13 mei 1988.

In de tussenliggende jaren waren alle laad- en loswegen met bijbehorende sporen opgebroken. In 1990 was het de beurt aan de nog als fietsenstalling in gebruik zijnde goederenloods uit 1917 en het retiradegebouw uit 1865.

Ofschoon er steeds discussies over sluiting van het station voor reizigersvervoer oplaaiden - het

voor plaatskaartenkantoor was al op 30 juni 1999 gesloten - bleef het station Kapelle-Biezeling deel uitmaken van de Zeeuwse lijn. ◀