

Krabbendijke

Marius Broos

Het stationsgebouw

Reeds een dag na de opening van het baanvak Roosendaal – Bergen op Zoom op 23 december 1863 werd het bestek 115 voor *'het maken der aardebaan en kunstwerken, de levering van ballast voor den spoorweg van den linker Schelde-oever tot Goes, het maken van een stationsgebouw te Goes, van haltegebouwen te Krabbendijke, Kruiningen en Kapelle-Biezelinghe, benevens het metselen van den onderbouw voor de brug over het kanaal door Zuid-Beveland, met eenige verdere werken'* aanbesteed.

De aanleg van het gedeelte van Bergen op Zoom tot de linker Schelde-oever was al enkele weken eerder begonnen. Een feit is dat het stationsgebouw (en ook het retiradegebouw aan de oostzijde ervan) van Krabbendijke (km 31,493) al veel eerder dan de opening van het baanvak Bergen

op Zoom – Goes op 1 juli 1868 gereed was. Het nog altijd bestaande stationsgebouw behoort tot het standaardtype Staatsspoorwegen 5^e klasse en werd waarschijnlijk ontworpen door K.H. van Brederode. Pas in 1916 werd aan de westzijde een even hoog deel ter breedte van drie ramen aangebouwd en aan de oostzijde op het perron een blokpost.

Het reizigersvervoer

Tot voor enkele jaren terug kende het station niet zoveel reizigersvervoer. Dat werd mede

veroorzaakt door het overwegend streng protestants-christelijke karakter van het kleine dorp, dat het reizen op zondag niet toestond. Bovendien reden de treinen niet altijd op het gewenste uur van de inwoners. De dienstregeling was ingesteld op de behoeften van reizigers uit andere en veel grotere plaatsen. Ondanks dit feit liet het college van Burgemeester en Wethouders zich op 28 april 1884 niet onbetuigd. In een rekest aan de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid verzochten de vroede vaderen een extra trein te laten rijden om het gat in de dienstregeling op te vullen: *'dat tot groot ongerief van het publiek alhier in de*



Vóór het stationsgebouw staat een taxi met het kenteken K-11413, een Buick sedan '46 van taxibedrijf Citax (eigenaar M. Zandee, Middelburgsestraat 1, Goes). Verder zorgt een autobus nog voor aansluitend vervoer. De markante goederenloods ernaast stamt uit 1931. Ansichtkaart uit circa 1947, collectie Marius Broos.

richting Roosendaal – Vlissingen geene reisgelegenheid per spoor bestaat tusschen 's namiddags 4.3 [16.03 uur] en 's avonds 9.40 [21.40 uur], zoodat reeds sedert lang de behoefte gevoeld wordt aan een avondtrein, die in gemelde richting loopt, aan alle tusschenstations stopt en reizigers voor alle klassen vervoert.'

Gedacht werd aan een trein die in Krabbendijke rond acht uur 's avonds stopte om tegemoet te komen aan de wens van handelaren en ambachtslui die hun woonplaats hadden op Zuid-Beveland of Walcheren en in Krabbendijke op

bezoek waren geweest of er werkten. De dienstregeling zag er toen als volgt uit: vertrek naar Vlissingen om 8.17 u., 11.30 u., 12.42 u., 16.03 u. en 21.40 u.; vertrek naar Roosendaal om 7.01 u., 10.39 u., 15.20 u., 18.38 u. en 20.38 u. Het rekest leverde evenwel niets op.



De elektrificatie van de Zeeuwse lijn begon in 1956 met het plaatsen van portaal-mastvoeten en het opruimen van in de weg staande objecten op de stations, zoals in Krabbendijke. Foto NS, 3 april 1956, collectie Marius Broos.

Het goederenvervoer

De oorspronkelijk enkelsporige lijn kende in 1868 te Krabbendijke alleen een kruisingsmogelijkheid. Voor het (agrarische) goederenvervoer werd in 1870 aan de zuidwestzijde van het emplacement een extra spoor met wisselverbindingen in beide richtingen en aan weerszij-

den een kopspoortje aangelegd naast een laad- en losweg met verhoogde laad- en losplaats. In de jaren 1885-1887 kwam op het baanvak Bergen op Zoom – Kruiningen dubbelspoor tot stand (met extra wissels in Krabbendijke). Al in 1880 waren de perrons verlengd en dat zou

zich nog tweemaal herhalen (in 1905 en 1938).

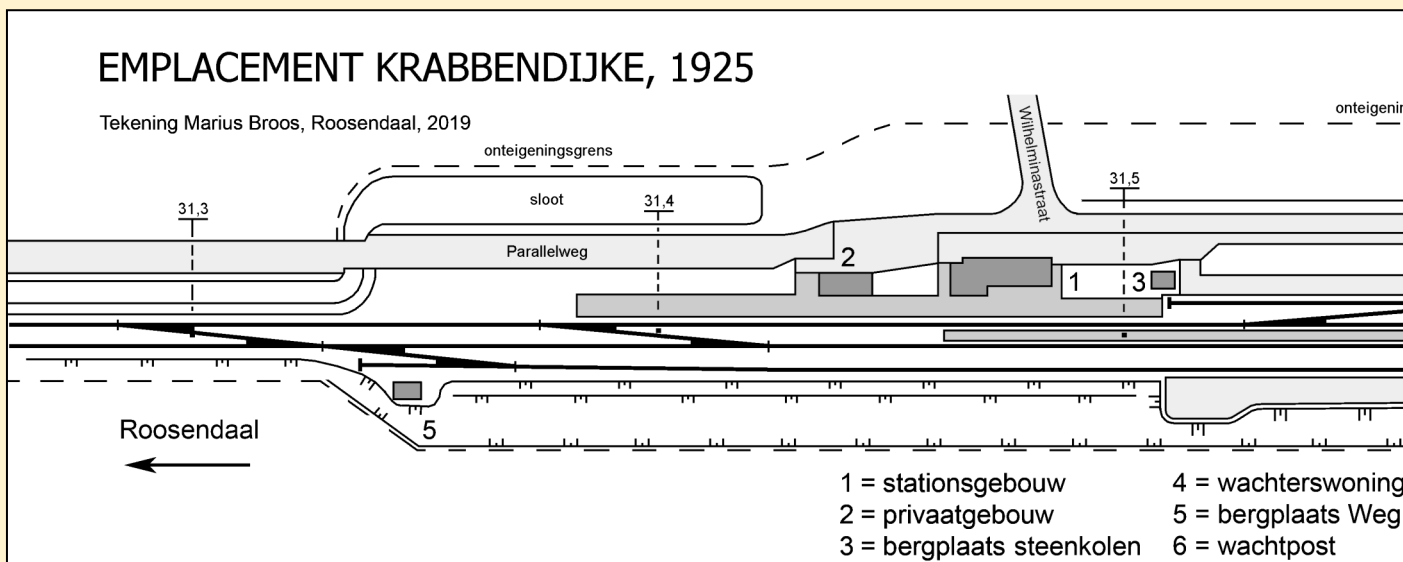
In 1901 werd aan de noordzijde een derde spoor met wisselverbindingen aangelegd, dat in 1906 nog werd uitgebreid met kopspoortjes ter beveiliging. In 1911 was het de beurt aan een nieuwe laad- en losweg langs de noordwestzijde van het spoor 3.

Ook kreeg het spoor toen een verlenging tot voorbij de overweg in de Verlengde Noord-

weg. Pas in 1931 verrees er ten westen van het stationsgebouw een goederenloods die een kleine bergplaats uit circa 1907 verving.

Neergang en afbraak

Na de watersnoodramp van 1 februari 1953 kwam de treindienst op Krabbendijke geheel



stil te liggen. Vanaf 21 april reed een DE-5 treinstel een uurdienst Nijmegen – Krabbendijke, waarna het met de bus verder ging naar Goes. Pas op 3 augustus werd het treinverkeer op de hele Zeeuwse lijn hersteld. De elektrificatie met reconstructie van de perrons in Krabbendijke (schuin tegenover elkaar) kwam in gebruik op 18 april 1957.

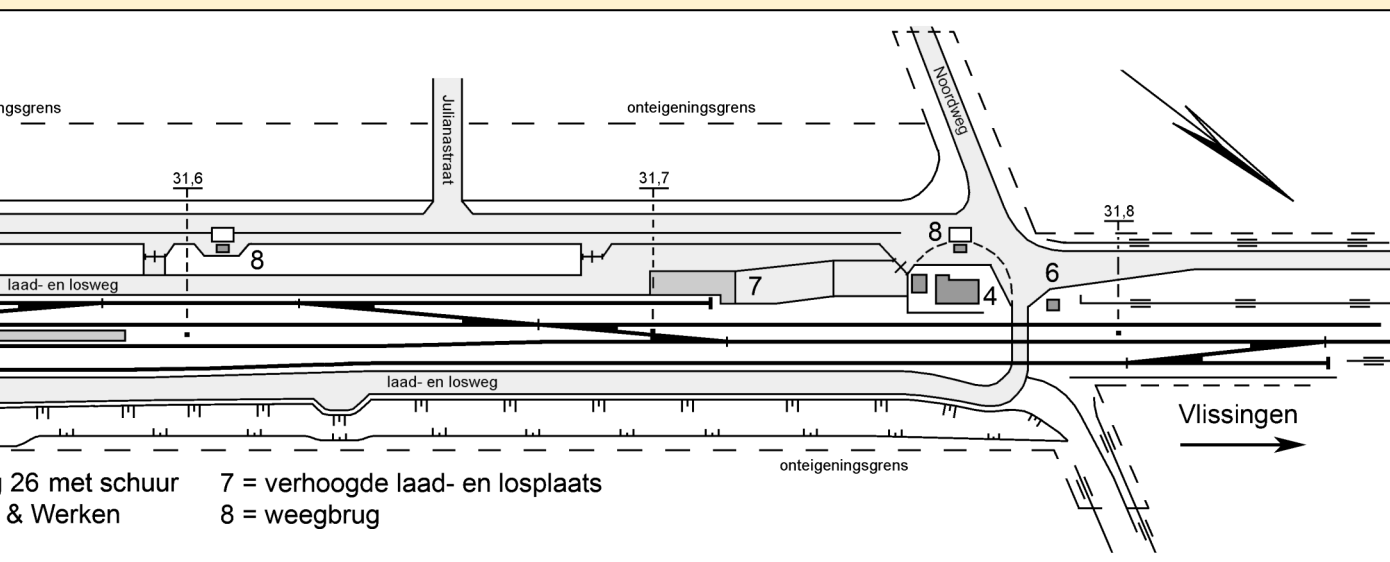
Hoewel er in 1950 nog een sporaansluiting naar de plaatselijke veiling was aangelegd,

bracht de opkomst van het wegvervoer het einde van het goederenvervoer op het spoor. In 1972 werden alle laad- en loswegen met sporen en de aansluiting naar de veiling opgebroken. In 1990 was het de beurt aan de nog als fietsenstalling in gebruik zijnde goederenloods en het nauwelijks meer gebruikte retiradegebouw uit 1868. Ofschoon er steeds discussies over sluiting van het station voor reizigersvervoer oplaaiden (het loket voor plaatskaarten was al vanaf 26 september 1988 gesloten), bleef



De treinstellen NS 280 en 1735 stoppen als trein 4627 (Zwolle – Vlissingen) in Krabbendijke. Links van het perron lag het vroegere spoor 3 met laad- en losweg aan de noordwestzijde. Rechts is de in 1990 afgebroken goederenloods te zien en het braakliggende terrein van de vroegere laad- en losplaatsen aan de zuidwestzijde. Foto Marius Broos, 31 juli 1976.

het station Krabbendijke deel uitmaken van de Zeeuwse lijn. Inmiddels liggen de kaarten anders. De vestiging van het reformatorische Calvijn College betekende meer reizigers. Ook zit er op de Zeeuwse lijn een uitbreiding van de treindienst in de pen. ◀





De perronzijde van het stationsgebouw te Krabbendijke met aan de linkerzijde in de uitbouw de voormalige blokpost. Links staat het retiradegebouw met bergplaats en rechts de voormalige goederenloods, die inmiddels in gebruik was als fietsenstalling.

Foto Marius Broos, 17 januari 1990.



Duidelijk is aan het in 1990 afgebroken retiradegebouw met bergplaats te zien, waar zich de privoaten en waterplaatsen (urinoirs) bevonden. Lang niet alle bijgebouwen op de stations in Zeeland hadden zo'n rijkelijk uiterlijk.

Foto Marius Broos, 17 januari 1990.



Gezicht op de straatzijde van het stationsgebouw te Krabbendijke. Aan de oostkant behield het nog genoeg het oorspronkelijke uiterlijk, maar aan de westzijde kwam er in 1916 een even hoog deel ter breedte van drie ramen bij.

Foto Marius Broos, 2 mei 1992.