

Kruiningen-Yerseke

Marius Broos

Het stationsgebouw

De aanbesteding van het (toen nog als zodanig genoemde) haltegebouw in Kruiningen (km 38,157) vond plaats op 24 december 1863, tegelijk met die in Krabbendijke en Kapelle-Biezelinge. Vandaar dat het stationsgebouw (en ook het ten oosten gelegen retiradegebouw) vroegtijdig gereed was. Pas op 1 juli 1868 werd het baanvak Bergen op Zoom – Goes van de Zeeuwse spoorweg in gebruik genomen.

De stationsgebouwen van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen 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 weerszijden een korte even hoge vleugel, die aan de straatzijde iets en aan de perronzijde

sterk terugspringt. Langs de bovenzijde van de puntgevels is bij sommige panden een bakstenen sierrand aangebracht. De gootlijsten en windveren hebben een geschulpte rand. Als dakbedekking wordt vaak zink (soms pannen) gebruikt. De verdieping heeft twee gekoppelde rondboogvensters, terwijl ramen en deuren met een kleine versiering zijn uitgerust. Waar een horizontale en een verticale glasroede el-

kaar kruisen, bevindt zich een soort rozet. Tegen de zijden en in de hoeken zijn halve of kwartronde rozetten aangebracht.

Van plattelandshalte tot Intercitystation

Bij de aanleg van de Zeeuwse spoorweg had Kruiningen een nagenoeg uitsluitend agrarische bevolking. De inwoners van Yerseke hielden zich vooral bezig met de schelpdierencultuur. Het was niet meer dan logisch dat het station werd geprojecteerd aan de Zanddijk met zijn hoge kruin als belangrijkste weg tussen de twee dorpen.



Zo hoog stond het water op 1 februari 1953! Tussen 1 februari 1953 en 3 augustus 1953 was er geen reizigersvervoer mogelijk tussen Krabbendijke en Kruiningen-Yerseke en vanaf die datum tot 16 januari 1954 slechts over enkel spoor. De gevolgen van de watersnoodramp voor het houtwerk en de muren bleven nog lang zichtbaar aan het gebouw. Aan de westzijde van het stationsgebouw bevinden zich de wachtkamer (1^e en) 2^e klasse uit 1891 en de blokpost uit 1913. Verderop staat het retiradegebouw en in de verte een loods voor de opslag van schelpdieren.

Foto P. van Calmthout, collectie Marius Broos.

Een meer zuidelijk of noordelijk gelegen plek schijnt nog wel een punt van discussie te zijn geweest, maar een vast uitgangspunt bleef het haaks kruisen van het kanaal door Zuid-Beveland.

Aanvankelijk was Kruiningen een echte plattelandshalte, waar slechts enkele treinen stopten voor het opnemen of uitlaten van reizigers. Per 31 december 1886 kwam op de Zeeuwse



Gezicht op de perronzijde van het stationsgebouw te Kruiningen-Yerseke. Foto uit de jaren zeventig, collectie Marius Broos.



Nog enkele tellen en de van de kou klappertandende reizigers uit Kruiningen-Yerseke kunnen in de trein naar Roosendaal stappen. Foto uit de jaren zeventig, collectie Marius Broos.

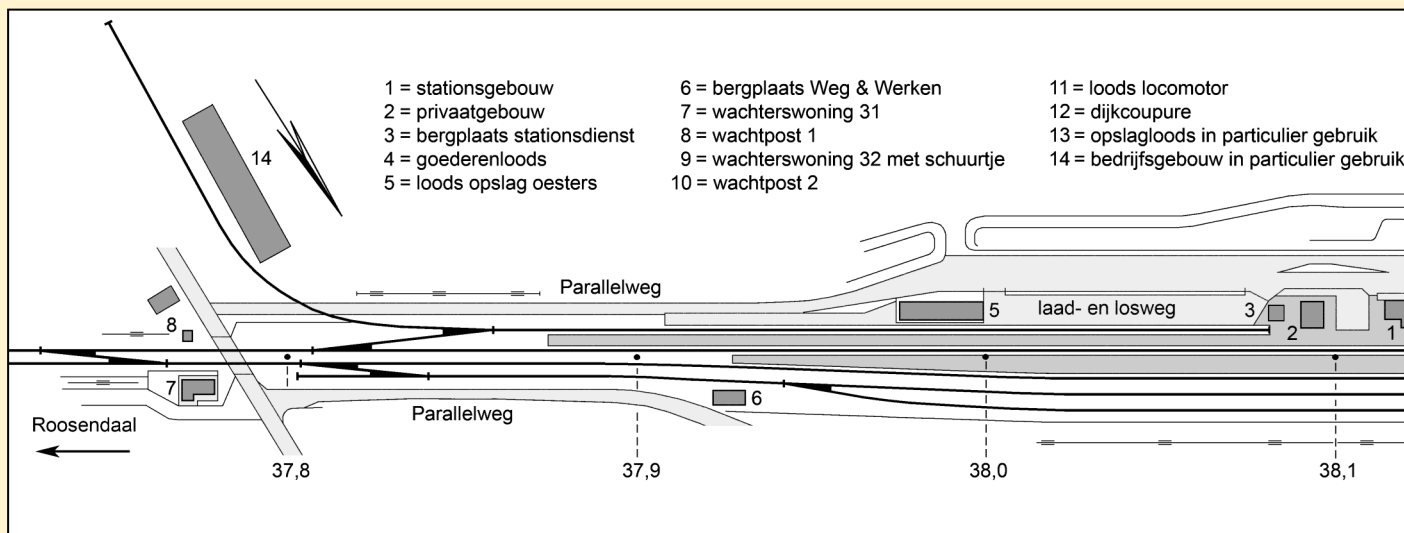
lijn het tweede spoor tussen Bergen op Zoom en Kruiningen gereed.

De emplacementen onderweg werden enige tijd later aangepast. In 1891 kreeg het stationsgebouw in Kruiningen (bestek 531 SS, 1890) aan weerszijden een aanbouw. Links was dat een lage vleugel met een wachtkamer 1^e en 2^e klasse en rechts een hoge vleugel, die even hoog was als het bestaande rechterdeel. Gelijkvloers lag hierin de wachtkamer 3^e klasse, terwijl de verdieping bedoeld was als vergroting van de stationschefswoning.

In juni 1892 kwam de stationsnaam Kruiningen-Yerseke in zwang. (Per 1 mei 1911 werd dat Kruiningen-Yerseke en per 29 september 1957 veranderde dat weer in Kruiningen-Yerseke.) In 1902 werd de wachtkamer 3^e klasse vergroot en in 1920 kreeg het middendeel van het stationsgebouw bij onderhandse aanbesteding een extra verdieping.

In 1913 werd de beveiliging (bestek 1373 SS, 1914) verbeterd, waarbij een blokpost ontstond in een uitbouw van het middendeel aan de perronzijde.

Aan de zijde Krabbendijke kwam een afstandssein met voorsein te staan en een bordesseinpaal met





Treinstellen NS 712 en NS 386 stoppen als trein 4640 (Vlissingen – Zwolle) in Kruijningen-Yerseke.
Foto Marius Broos, 31 juli 1976.

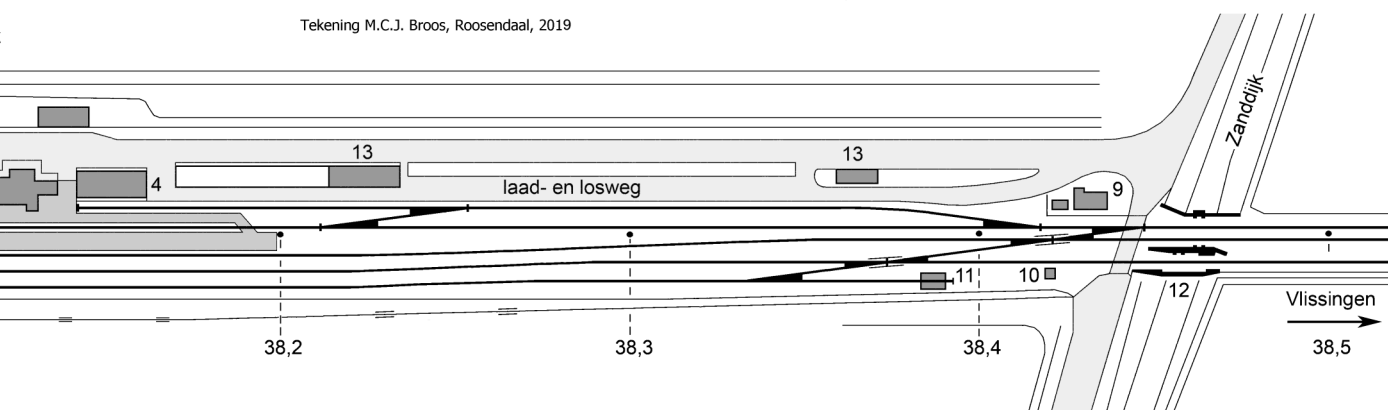
twee uitrijseinen. Aan de andere kant waren dat twee uitrijseinen, tevens blokseinen. Tegelijk met het onder de draad brengen van de Zeeuwse lijn in 1956 maakten de klassieke armseinen plaats voor een All-Relais-beveiliging. Het automatisch blokstelsel kwam op 11 februari 1957 in gebruik tussen blokpost Woensdrecht en Kruijningen-Ierseke en op 18 maart 1957 tussen Kruijningen-Ierseke en Ledworp. Op 18 april 1957 begon de elektrische reizigersdienst.

Toen in 1933 de slechts weinig kilometers verderop gelegen halte Vlakte werd opgeheven en plaats maakte voor een nieuwe en hoger gelegen brug over het Kanaal door Zuid-Beveland, nam het aantal reizigers in Kruijningen-Ierseke toe. Tegelijkertijd werden het stationsgebouw en de perrons gemoderniseerd.

Nog meer reizigers volgden, toen de 'Provinciale Stoombootdiensten in Zeeland' in 1943 een veerdienst begon tussen Kruijningen en Perkpolder. Slechts met een onderbreking in de jaren

EMPLACEMENT KRUIJNINGEN-YERSEKE, 1950

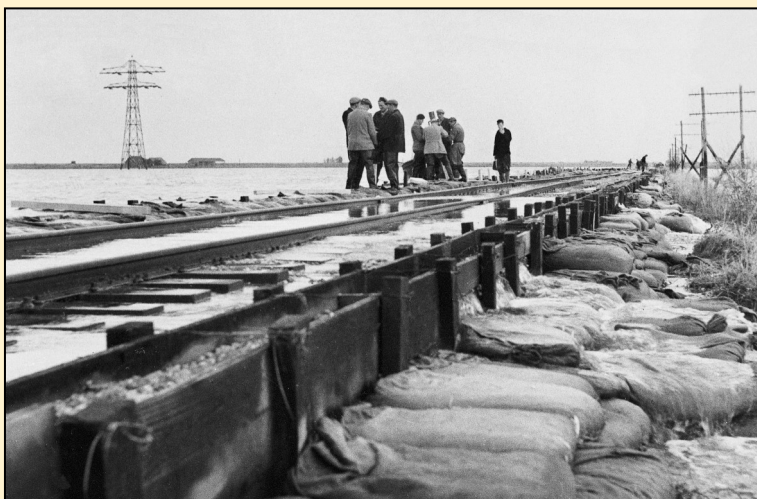
Tekening M.C.J. Broos, Roosendaal, 2019





Locomotief NS 3704 rijdt met een goederentrein over de 'badkuipspoorweg' in de Kruijningerpolder.

Foto G. Baljet, 25 juni 1953. Foto, collectie Marius Broos.



Het zuidelijk gelegen spoor tussen Oostdijk en Kruijningen lag opgesloten tussen een met zandzakken en grind verzwaarde (houten) bekisting. Zo werd het vanaf 1 juni 1953 tot 3 augustus mogelijk minstens twee goederentreinen per dag en per richting over de 'badkuipspoorweg' te laten rijden in de bij vloed onderlopende Kruijningerpolder. Foto, collectie Marius Broos.



Gezicht op wachterswoning 32 en het onder water gelopen emplacement in Kruijningen, februari 1953. Foto, collectie Marius Broos.

1944-1945 en 1953 bleven de schepen varen tot de opening van de Westerscheldetunnel in 2003.

De in aansluiting op de veerdienst rijdende autobusdiensten gaven Kruijningen-Yerseke in 1970 de status van Intercitystation. Maar nadat de veerdienst op 15 maart 2003 ophield te bestaan was het snel gedaan. Kruijningen-Yerseke viel terug tot zijn vroegere status, een plattelandshalte, waar reizigers het plaatsbewijs voortaan uit een automaat konden halen. Het NS-loket was immers al op 17 februari 2003 gesloten. Zelfs het stationsgebouw werd van de hand gedaan. Sinds 13 december 2006 is Meijer Beheer BV voor 183.200 euro de nieuwe eigenaar.

Het goederenvervoer

Voor het goederenvervoer werd de laad- en losplaats in 1897 en in 1906 uitgebreid. In 1913 kwamen twee kopsporen tot stand en in 1914 een oesterloods. Jarenlang werden jarenlang vele wagenladingen met uien, aardappelen en suikerbieten aangenomen. Ook het transport van oesters, mosselen en kreeften uit Yerseke was van belang.

De aanleg van de spooransluitingen voor de firma's J. Wiskerke



Een locomotief serie NS 3700 (met kuiltender) passeert met een goederentrein het station Kruiningen-Yerseke. Foto uit juni of juli 1953, collectie Marius Broos.

(1949-1972) en C. Meijer (1954-1987) weerspiegelden de gloriejaren, zeker omdat in de jaren 1954-1956 voor de bediening aan de zuidzijde van het station een flinke uitbreiding in sporen en wissels plaatsvond.

De snelle opkomst van het vervoer over de weg bleek echter de doodsteek. Kruiningen-Yerseke werd per 2 juni 1985 gesloten voor het goederenvervoer. In 1988 saneerde de NS alle sporen, behalve het inhaalspoor. ◀



Locomotief NS 1656 komt met trein 2128 (Vlissingen - Amsterdam CS) aan in Kruiningen-Yerseke. De kinderen staan eerbiedig op afstand, terwijl de machinist en zijn collega hen aandachtig in de gaten houden. Foto Marius Broos, 3 augustus 1991.