

Noord Kraaijert, later Lewedorp

Marius Broos

De opbouw van de halte

Per 1 juni 1887 werd bij het dorpje Noord Kraaijert en ongeveer halfweg 's-Heer Arendskerke en Arnhem een halte (km 59,2 Rsd – Vs) voor reizigers- en goederenvervoer geopend. Het waren aanvankelijk niet meer dan twee perronnetjes voor het opnemen en uitlaten van marktgangers naar Middelburg of Goes. Ze lagen iets ten westen van de overweg in de Toldijk (km 59,180) en de naastgelegen dijkcoupure (km 59,175).

Een jaar later kwam ook het tweede spoor op het baanvak Goes – Middelburg in dienst. In eerste instantie stopten er alleen op marktdagen in Goes en Middelburg treinen.

Met ingang van de zomerdienstregeling in 1893 stopten er dagelijks in elke richting twee treinen, vandaar dat een jaar later naast wachterswoning 53 (km 59,198 rechts) een houten abri uit Zwijndrecht aan de halte werd opgesteld. Kennelijk was het in 1898 nodig hierin een schot aan te brengen om reizigers van elkaar te scheiden.

In 1902 bleek de abri door het toenemende vervoer van marktgangers te klein, zodat in 1903 aan de zuidzijde van de lijn, pal tegenover wachterswoning 53, een stenen wachtverblijf met bureau, bergplaats en retirade werd gemaakt (km 59,198 links). De oude houten abri kreeg eenzelfde soort bestemming in Rilland-Bath voor treinen in de richting Vlissingen.

Toch kreeg Noord Kraaijert af en toe een behoorlijk aantal reizigers te verwerken, zoals in 1912 met het vertrek van de eerste Zeeuwse bedevaart naar Kevelaar. Voordien waren pelgrims aangewezen op de jaarlijkse treinbedevaart vanuit Bergen op Zoom, die al sinds 1726 vertrok (al was dat destijds een voetreis van



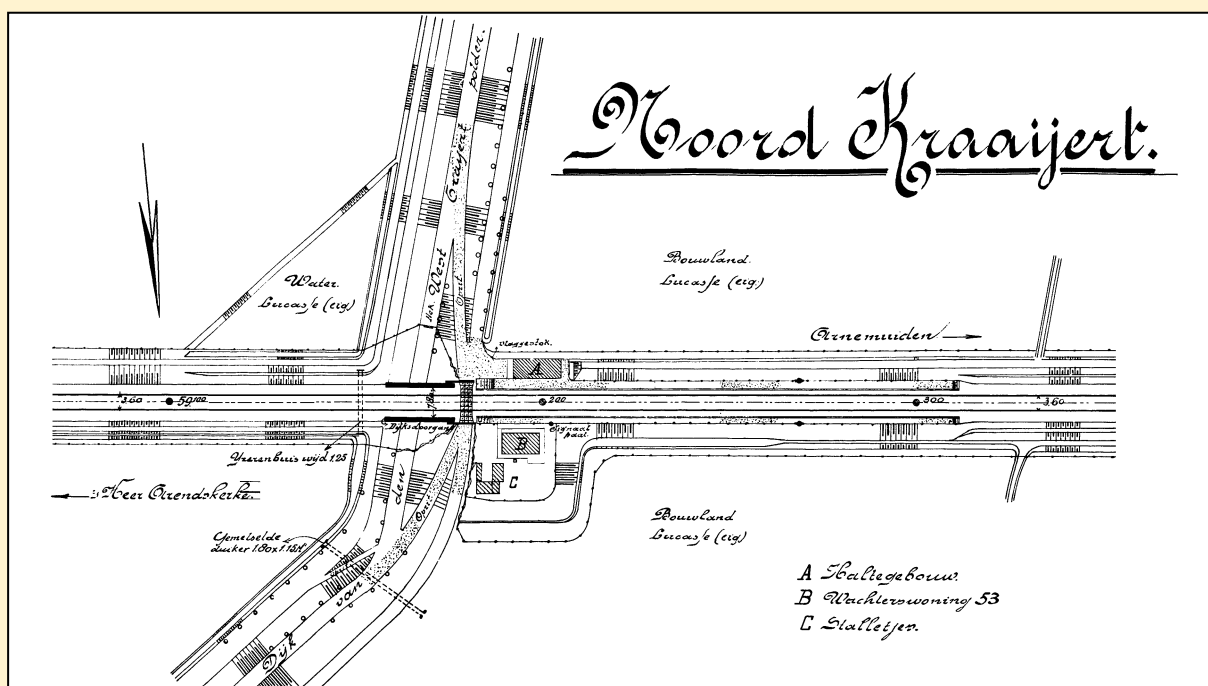
Gezicht vanuit het oosten op het haltegebouw van Lewedorp (1916-1964) bij km 59,134. Verderop in de richting Arnhem liggen een coupure, de overweg Toldijk, een dienstwoning (links) en wachterswoning 53 (rechts). Foto uit circa 1960, collectie Marius Broos.

vier dagen). In de *Vlissingse Courant* van 27 augustus 1912 staat te lezen: 'Met den bedevaarttrein naar Kevelaar zijn hedenmorgen vertrokken van Vlissingen 12, Middelburg 38, Noordkraaijert 58, Arendskerke 55, Goes 107, Vlakte 8, Kruiningen 6, Bergen op Zoom 3 en Roosendaal 3 bedevaartgangers, totaal alzo 290.' Een jaar later volgde de tweede bedevaart, maar vervolgens maakte de Eerste Wereldoorlog tot 1920 elke bedevaart naar Duitsland onmogelijk.

Of het succes van 1912 en 1913 één van de redenen was Noord Kraaijert een heus haltegebouw te geven, blijft onbekend. Maar een feit is, dat in 1914 begonnen werd met het maken van nieuwe perrons (km 59,1 Rsd – Vs) en een



Gezicht vanuit het zuidoosten op de straatzijde van het haltegebouw van Lewedorp. Het was een voor dit dorp uit de kluiten gewassen gebouw. Foto uit circa 1960, collectie Marius Broos.



Tegenover wachterswoning 53 uit 1872 kwam in 1902 het haltegebouw Noord Kraaijert tot stand. Tekening (enigszins aangepast) Het Utrechts Archief uit 1904.

laad- en losplaats met bijbehorend spoor aan de zuidzijde, aanvankelijk bereikbaar vanuit beide hoofdsporen en vanaf 1937 alleen vanaf het zuidelijke spoor bij de Nieuw Kraaijertse dijk (km 58,692).

Ook kreeg Noord Kraaijert een nieuw haltegebouw bij km 59,134 (links) en afstandsseinen. Noord Kraaijert begon steeds meer op een echt station te lijken. Vooral het haltegebouw had een aparte uitstraling door een typische veranda met hekwerk in Western-stijl aan de perronzijde. Het oude wachtverblijf werd verbouwd en ingericht tot een heuse dienstwoning (km 59,198 links) voor een van de spoorwegbeambten. Het werk kwam in 1916 gereed. Een jaar later werd nog een stenen wachthuisje, dat van tot dan diensteed bij wachterswoning 42, overgebracht naar wachterswoning 53. In 1920 werd de toegangsweg naar de halte verhard en een jaar later kreeg Noord Kraaijert nog een aparte goederenbergsplaats.

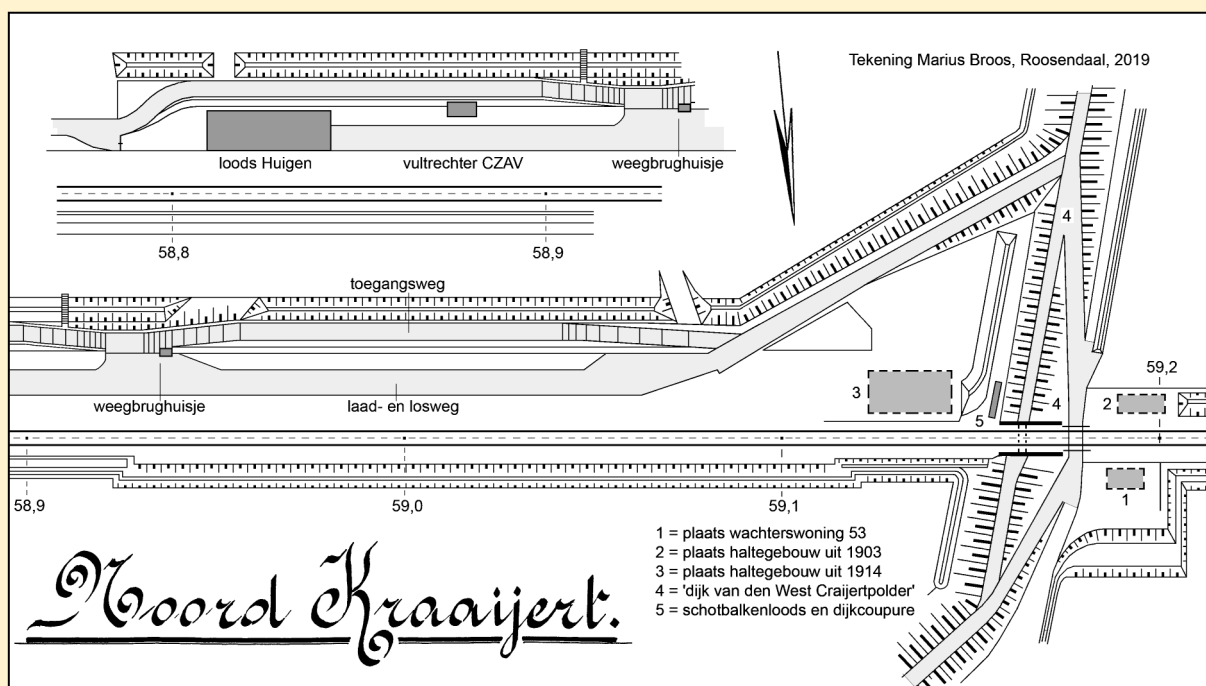
De teloorgang van de halte

De positieve gang van zaken bij het spoorwegbedrijf sloeg in de tweede helft van de jaren twintig, na de opkomst van autobussen en

vrachtauto's, om in verliezen, zodanig zelfs dat per 15 mei 1938 maar liefst 148 verliesgevende stations en halten werden gesloten. Hoewel de buurtschap door de aanleg van de Sloedam als verbinding over land tussen Walcheren en Zuid-Beveland tot een dorpje was uitgegroeid en zelfs in de jaren twintig een eigen kerk had gekregen, bleken de dorpingen toch te honkvast. Daar kon in 1929 de nieuwe naam Lewedorp, naar de toenmalige burgemeester, jonkheer U.E. Lewe van Neijenstein, maar weinig aan veranderen.

Ofschoon de NS met ingang van de winterdienstregeling van 1930 de naam van haar halte nog wel wijzigde in Lewedorp (*Dienst Order 2434 NS, 05-10-1930*), kon dit alles niet verhinderen dat er in de loop van de jaren dertig steeds minder treinen stopten, zelfs alleen nog maar op verzoek. Tenslotte viel op 15 mei 1938 het doek. De laad- en losplaats bleef nog wel in stand voor het stukgoederen- en wagenladingsvervoer.

Van 7 januari 1945 tot 16 september 1946 was er in ('s-Heer Arendskerke en) Lewedorp nog even een herleving van het reizigersvervoer, maar veel stelde dat niet voor. De treinen op de



Aan de oostzijde van de 'dijk van den West Craaijertpolder' bij Lewedorp kwamen in de jaren van de Eerste Wereldoorlog een heus stationsgebouw en een laad- en losplaats tot stand. In de jaren zestig had de CZAV er een vultrechter en de firma Huigen een opslagloods. In de loop der jaren was er nog een weegbrug aangelegd. Op een tekening van NS uit de jaren zeventig (collectie Het Utrechts Archief) waren de wachterswoning 53, het haltegebouw, het stationsgebouw en het laad- en losspoor al uitgepoetst, vandaar dat de gebouwen alsnog in streeplijn zijn aangeduid. Tekening Marius Broos.

Zeeuwse lijn moesten elkaar in ('s-Heer Arendskerke en) Lewedorp toch kruisen op het grotendeels enkelsporige baanvak dat de Duitsers in 1943 hadden achtergelaten.

In het goederenvervoer bleef Lewedorp een laadplaats in de jaarlijkse bietencampagne. Zoals bijna overal elders in dit soort gevallen werd het haltegebouw bewoond door een NS-contractante (en haar man die of bij de NS of elders zijn werk had). Zij vervulde een rol in het aannemen of afgeven van vrachtbrieven, wanneer goederenwagens of vrachtwagenladingen werden aangebracht of opgehaald. Uiteindelijk werd het haltegebouw in 1964 afgebroken. Verder was het sinds 1916 als woonhuis in gebruik zijnde haltegebouw (km 59,198 links) al in 1940 verdwenen. Wachterswoning 53 (km 59,198) viel in oktober 1967 ten prooi aan de sloper.

De sluiting van vele laad- en losplaatsen per 28 mei 1972 (soms wat eerder) voor het goederen-

vervoer betekende ook het einde van Lewedorp in de annalen van de NS. Nog in datzelfde jaar werd de laad- en losplaats met het bijbehorende spoor opgebroken. ◀



Gezicht vanuit het westen op wachterswoning 53 (links), het haltegebouw uit 1902 (rechts) en het haltegebouw uit 1914 te Lewedorp. Foto Roef Ankersmit, circa 1960, collectie NVBS.