

Oostdijk

Marius Broos

Inleiding

Onverwachts werd na de watersnoodramp van 1953 de laad- en losplaats Oostdijk gepromoveerd tot een halte. Het in de nacht van 1 februari tijdig gesloten zijn van de coupure bij km 34,680 voorkwam dat de polder bij Krabbendijke onderliep en bracht Oostdijk een paar maanden later landelijk in het nieuws als begin- of eindpunt van een 'badkuipspoorweg'.

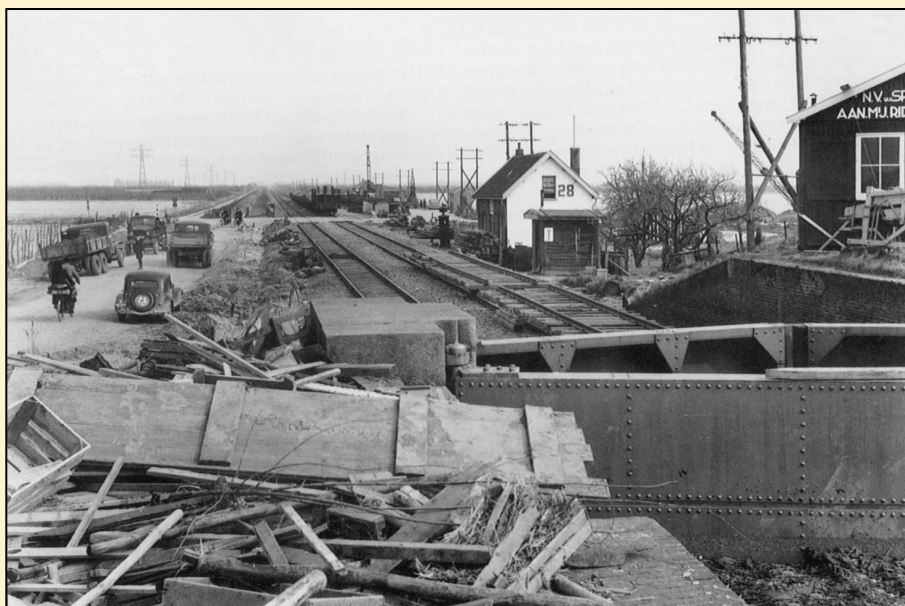
Korte geschiedenis

De vestiging van een laad- en losplaats bij wachterswoning 28 ging moeizaam. Vooral agrariërs zaten verlegen om transportmogelijkheden voor hun producten (veelal suikerbieten).

Een eerste verzoek uit die kringen werd op 12 september 1898 afgewezen. Pas op 3 december 1914 had men meer resultaat. De kostprijs werd geraamd op fl. 33.400,-, waarvan de belanghebbenden, de spoorwegmaatschappij en het Rijk elk 1/3 deel voor hun rekening namen. De Eerste Wereldoorlog met zijn schaarste aan materialen gooide echter roet in het eten. De aanleg begon pas in 1919. Uiteindelijk werd de laad- en losplaats, bestaande uit een spoor ten zuiden van de lijn, met aan weerszijden een kort kopspoortje en wisselverbindingen in beide richtingen (tussen km 34,215 en 34,650) op 15 september 1920 geopend. Een seinhuis zorg-

de voor de beveiliging met een afstandssein en een voorsein voor treinen uit Roosendaal en een afstandssein voor treinen uit Goes. Om voldoende bovenbouwmaterialen aan de Duitsers te kunnen leveren, werd de situatie in 1943-1944 gereduceerd tot een enkel kopspoor vanuit het spoor Goes – Roosendaal (km 34,215).

In de jaren zestig ging het echter snel bergafwaarts met het lokale aanbod van agrarische producten, zodat de laad- en losplaats op 29 september 1969 officieel werd gesloten. Overigens was er in 1956 vanuit het kopspoor nog een aftakking naar een van de vier onderstations voor de elektrificatie van de Zeeuwse lijn aangelegd. Dit alles werd in 1980 opgebroken.



Vanaf de coupure bij Oostdijk is op de dijk een keet van het aannemersbedrijf Van Splunder uit Ridderkerk, iets verderop wachterswoning 28 met daarbij de tijdelijke post T en het wekkersein voor de overweg, en voorbij de overweg het weegbrughuisje. Foto J. Lub, 11 april 1953. Uit: Jan Matthijssen, Sporen door het water, De Nederlandse Spoorwegen en de Watersnoodramp van 1953.

De 'badkuipspoorweg'

Na de watersnoodramp van 1 februari 1953 leek het baanvak Oostdijk – Kruiningen-Yerseke (km 34,6 – km 38,5) een speelbal van de golven te worden. Toch werd het zuidelijk gelegen spoor in ruim twee maanden tijd zodanig hersteld, verhoogd en met kistdammen verstevigd, dat op 5 mei 1953 de beide in Vlissingen opgesloten postrijtuigen konden vertrekken.

Op 18 mei 1953 werd een eerste proefrit door de 'badkuip' gehouden met een locomotor en een paar rijtuigen. Een dag later reed hier een uit 50 wagens bestaande lege zandtrein. Weer een dag later werd twee treinstellen omgewisseld.



De locomotieven NS 3704 en NS 3811 naderen met goederentrein 5425 de dijkcoupure te Oostdijk. De trein bestaat uit 49 wagens, een bagagewagen en locomotor 340. Foto J. Lub, 17 juli 1953. Uit: Jan Matthijssen, *Sporen door het water, De Nederlandse Spoorwegen en de Watersnoodramp van 1953*.

Tenslotte werd op 21 mei 1953 de goederendienst met één paar treinen tussen Roosendaal en Vlissingen hersteld.

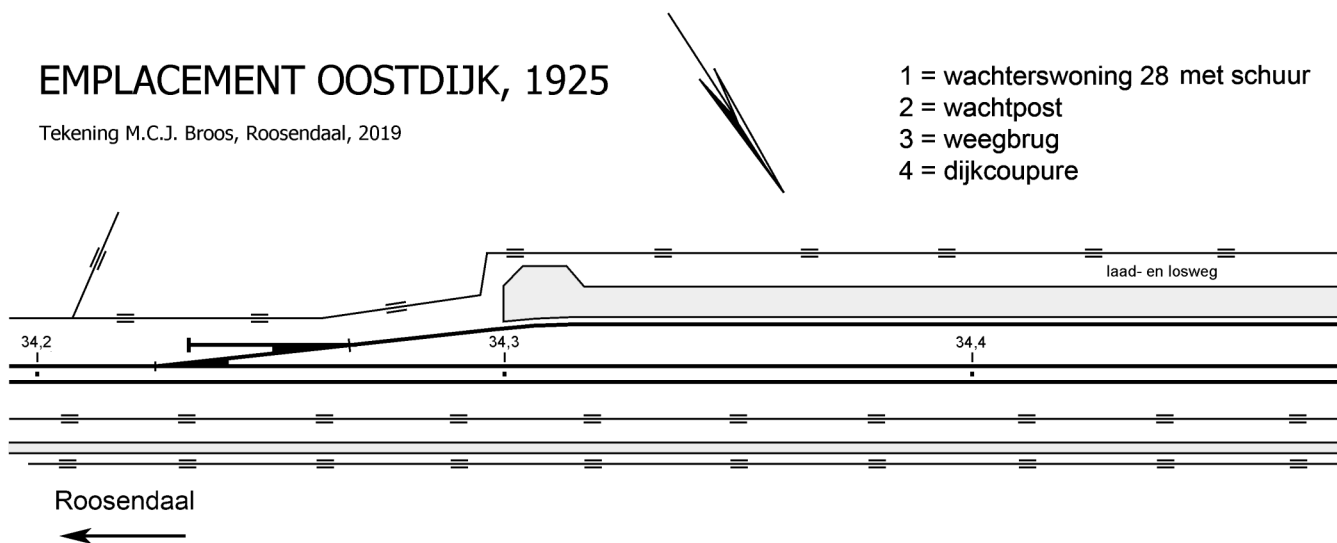
Op 1 juni 1953 werd de dienstregeling uitgebreid tot twee paar goederentreinen met daarnaast de ene dag een beladen zandtrein heen

en de andere dag een lege zandtrein terug. Het zand werd gebruikt voor het herstel van het tweede helft van de Sloedam tussen Lewedorp en Arnhemuiden.

Het baanvak tussen Oostdijk en Kruiningen-Yerseke stond het grootste gedeelte van de dag onder water en kon alleen bij eb worden bereiden. Uiteraard was er geen starre dienstregeling mogelijk, want het tijdstip van laag water verschoof ongeveer drie kwartier per etmaal.

EMPLACEMENT OOSTDIJK, 1925

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





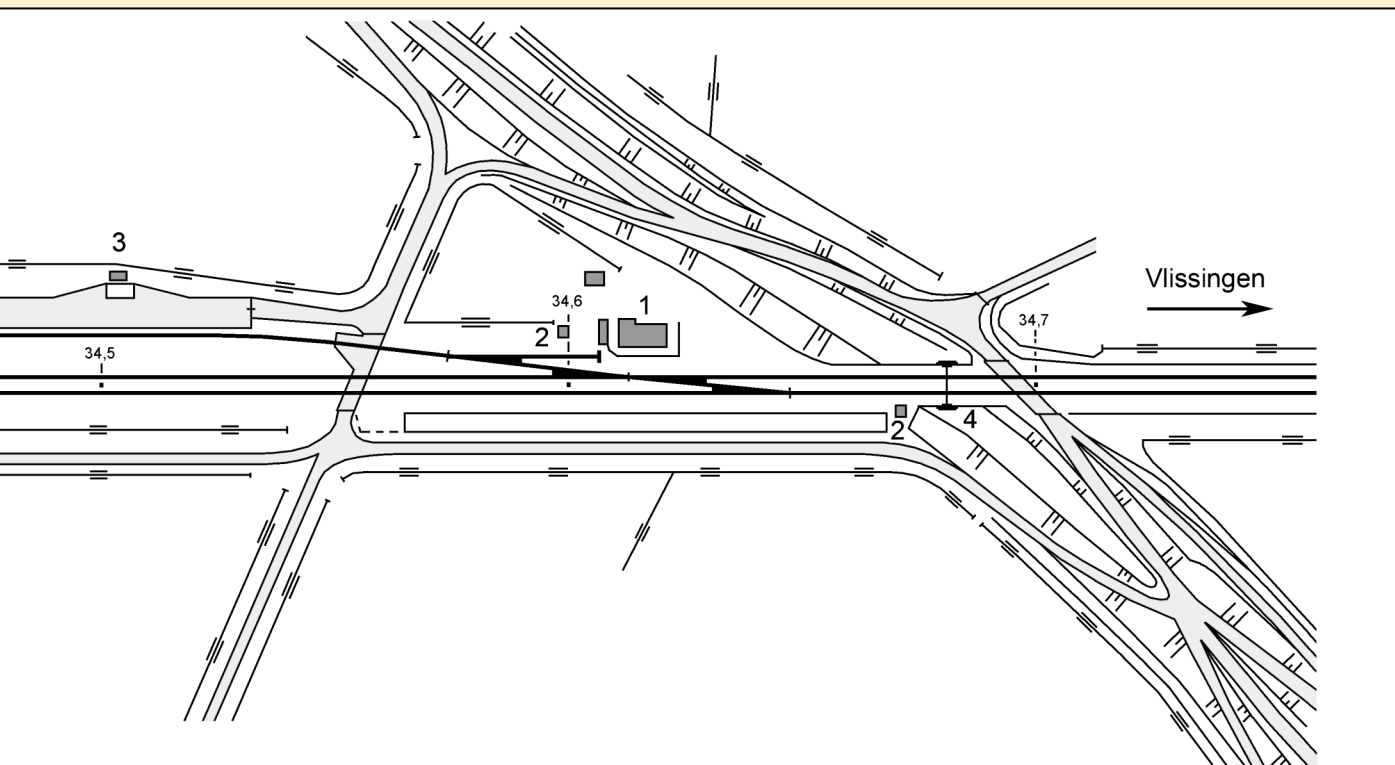
Gezicht op de dijkcoupure bij Oostdijk in oostelijke richting. Achter de keet van het aannemingsbedrijf Van Splunder muut Ridderkerk ligt de laad- en losplaats Oostdijk, rechts en ten zuiden van het spoor, Foto uit juli 1953, collectie Marius Broos.

Bovendien kon de NS slechts gebruik maken van laag water tussen zeven uur 's morgens en negen uur 's avonds, omdat er zonder verlichting geen geregelde controle van het spoor vóór en na het passeren van een trein mogelijk was. De stalen vloeddeuren bij Oostdijk en bij Kruieningen-Yerseke waren slechts 1.45 uur geopend om goederentreinen met een snelheid van 10

km/h te laten passeren. Elke trein had 24 minuten nodig om 'over te steken'.

De dienstregeling

Op 2 juni 1953 waren de deuren open van 14.00 tot 15.45 uur. Voorafgaand aan het vertrek van trein 5128 (de zandtrein) om 14.06 uur liep een losse locomotor om het eventueel bij





Locomotief NS 3819 nadert met de tweede goederentrein van die dag de coupure te Oostdijk. Kort na de passage zullen de vloeddeuren weer worden gesloten. De dijkcoupure is heden ten dage nog steeds in originele toestand aanwezig (zie foto's op volgende bladzijde). Foto uit juli 1953, collectie Marius Broos

de laatste vloed achter gebleven wrakhout van de rails te ruimen. Een stipte uitvoering van de dienst was noodzakelijk, want de laatste goederentrein met stukgoederen en wagenladings passeerde Oostdijk om 15.44 uur.

Hierna gingen de deuren onherroepelijk met een dicht. Voor het rijden van de vijf treinen waren vijf locomotieven nodig, want geen enkele machine kon een heen- en een teruggaande trein rijden. Daarom kreeg het depot Roosendaal tijdelijk de beschikking over vijf extra locomotieven van de serie NS 3700 met vierasige tender, namelijk 3704, 3711, 3804, 3808 en 3811, bekend als de serie 'Watersnood'.

Op 24 juli 1953 kon het laatste gat in de zeedijk bij Kruiningen worden gedicht, waarna er een einde kwam aan de getijdenwerking in de polder. Drie dagen later werd de dienst voor goe-

derentreinen op de Zeeuwse lijn in zijn geheel hervat.

Op 3 augustus 1953 volgde de reizigersdienst tussen Nijmegen en Vlissingen, zij het met beperkte snelheid tussen Krabbendijke en Kruiningen-Yerseke. Tussen Oostdijk en Kruiningen-Yerseke bleef het opgeknapte zuidelijke spoor nog in dienst.

Pas op 15 november 1953 was het noordelijke spoor herlegd, waarna het zuidelijke definitief kon worden hersteld.

Vanaf 16 januari 1954 kwam het baanvak weer als dubbelsporig in dienst en konden de tijdelijke wissels met blokposten te Oostdijk en Kruiningen-Yerseke vervallen. ◀

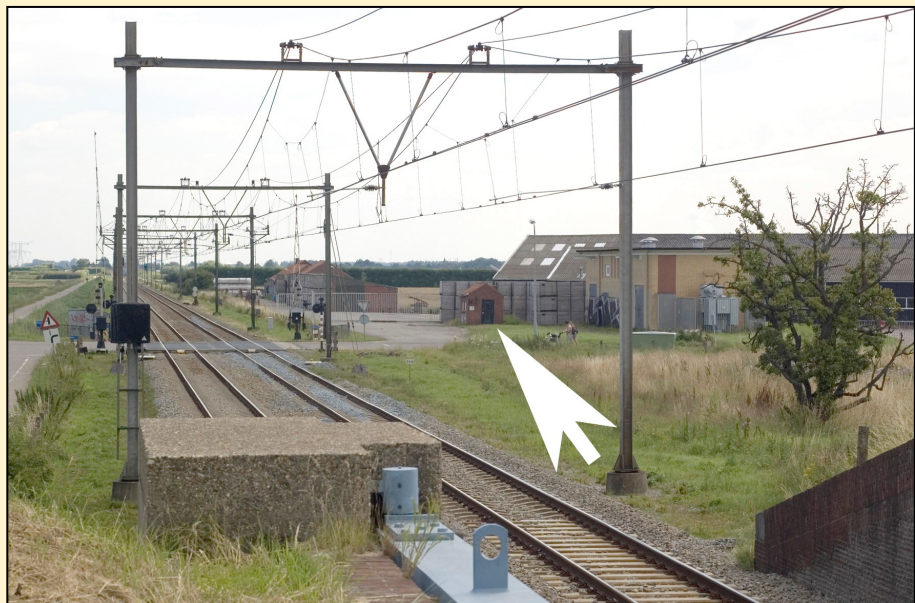
Vanaf de weg aan de noordoostzijde van de voormalige laad- en losplaats Oostdijk is aan de het brede bovenleidingportaal de plek te herkennen, waar het wissel heeft gelegen naar de vroegere laad- en losplaats. De oude opslagloodsen zijn nog steeds aanwezig.

Foto Marius Broos, 22 juli 2012.



Vanaf de dijkcoupure aan de westzijde van de voormalige laad- en losplaats Oostdijk kijken we naar de plek (hart pijl), waarop wachterswoning 28 heeft gestaan. Voorbij de overweg (punt pijl) staat na bijna zestig jaar nog steeds hetzelfde weegbrughuisje.

Foto Marius Broos, 22 juli 2012.



Gezicht op de nog steeds in dienst zijnde dijkcoupure in oostelijke richting. In de verte rechts lag de voormalige laad- en losplaats Oostdijk.

Foto Marius Broos, 22 juli 2012.

