

Jaargang 37, nummer 4,
december 2012



Historische vereniging voor de IJsseldelta Jan van Arkel



0 100 200 300 400 500 Meter.

B

C

D

E

F

Inhoud

SPOREN NAAR KAMPEN - *KASPER HAAR*

DE HANZELIJN	2
HET KAMPERLIJNTJE	7
DE LOKAALSPoorLIJN HATTEM-KAMPEN	15
DE STOOMTRAMLIJN WEZEP-KAMPEN	20

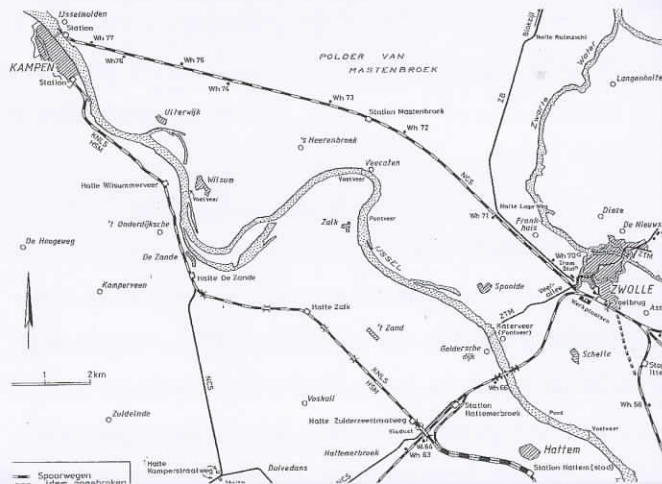
Foto omslag: Het nieuwe station Kampen-Zuid. (coll. K. Haar)

Ten geleide

SPOREN NAAR KAMPEN

Op donderdag 6 december 2012 opende koningin Beatrix de Hanzelijn. Daarmee werd een oude Kamper wens vervuld namelijk die van een station te hebben aan een hoofdspoorlijn die het westen van ons land met het noorden verbindt. De roep om de aanleg van de Hanzelijn was er al voordat de aanleg van spoorwegen in Overijssel zelfs maar begonnen was. In 1859 vroegen ex-bewoners van het net ontruimde eiland Schokland Koning Willem III zijn steun te verlenen aan een voorstel voor een spoorlijn dwars door de Zuiderzee van Amsterdam via Marken, Urk en Schokland naar Kampen, betaald uit de opbrengst van hun visvangst. Dat dit plan geen enkele kans van slagen had zal duidelijk zijn; de plannen voor de afsluiting en inpoldering van de Zuiderzee waren nog maar net in ontwikkeling. Drie Kamper spoorverbindingen gingen aan de verwezenlijking van de Hanzelijn vooraf. Alle drie brachten ze niet waarop

de stad bij de aanleg had gehoopt. In verschillende bijdragen beschrijft Kasper Haar naast het verhaal van de Hanzelijn ook de geschiedenis van die eerdere Kamper spoorlijnen. Volg samen met hem het spoor terug.



Het spoornet rond Kampen in 1930.

De lokaalspoorlijn Hattem-Kampen

Kasper Haar

EEN SPOORLIJN TEGEN BETER WETEN IN

Rond 1880 ontstonden er plannen voor de aanleg van lokaalspoorlijnen over de Veluwe met als begin Hattem of Zwolle. Het gemeentebestuur van Kampen deed een poging om de plannen zo te wijzigen dat Kampen het beginpunt zou worden, maar tevergeefs. In september 1880 werd de Nederlandsche Locaal-Spoorwegmaatschappij opgericht en in 1881 verleende Koning Willem III vanwege zijn betrokkenheid de maatschappij het predicaat 'Koninklijk'. Op 20 januari 1882 kreeg de KNLS concessie voor de aanleg van de lijnen Apeldoorn-Hattem, Apeldoorn-Dieren en Apeldoorn-Almelo. In 1887 werd de lijn Apeldoorn-Hattem in gebruik genomen en vanaf 1 juni 1889 konden de reizigers doorreizen tot Zwolle. In Apeldoorn sloot de lokaallijn aan op de Loo-lijn, die het paleis Het Loo verbond met de Oosterspoorweg. In de volksmond kreeg de lokaallijn al gauw de naam Baronnenlijn, wat iets zegt over de status van het merendeel van de particuliere geldverschaffers. De exploitatie werd uitbesteed aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij (HIJSM, meestal HSM genoemd), de oudste spoorwegonderneming van het land.

'éene der doode steden aan de Zuiderzee'

In 1900 werd in Kampen een comité opgericht met als doel aansluiting te krijgen op de lokaallijn ter hoogte van Hattem. Het goederenvervoer via de NCS-lijn Zwolle-Kampen viel erg tegen en gehoopt werd dat een tweede spoorverbinding concurrerend zou gaan werken. Het comité maakte zich ook sterk voor een tramlijn van Kampen via Hasselt naar Lichtmis. Deze lijn is ondanks verworpen pogingen van het comité nooit tot stand gekomen. Het comité zocht contact met de HSM en

later ook met de KNLS. In 1902 vroeg de KNLS concessie aan voor de verlenging van haar lijn van Hattem naar Kampen. De Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten adviseerde de minister de concessie niet te verlenen, omdat volgens haar een (stoomtram)lijn van Wezep naar Kampen meer in de behoefte van de streek zou voorzien. Ook de NCS raadde de minister aan de concessie niet toe te kennen, omdat een tweede lijn naar Kampen geen bestaansrecht zou hebben. Het gevolg zou kunnen zijn dat er twee onrendabele lijnen naar Kampen