

De halte Mastenbroek en haar bewoners

door Kasper Haar

In 1845 werden de eerste plannen voor een spoorlijn tussen Zwolle en Kampen gemaakt. Maar pas in 1863 was het zover dat de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij (NCS) kon beginnen met de voorbereidingen van de aanleg van de spoorlijn. Dit werd mede mogelijk dankzij een vrijwillige bijdrage - ook wel 'Don Gratuit' genoemd - van f 250.000,- door de gemeente Kampen. Uiteindelijk kon dan ook op 10 mei 1865 de spoorlijn Zwolle-Kampen feestelijk in gebruik genomen worden.

Wel of geen halte in Mastenbroek

In de plannen voor de NCS-spoorlijn Kampen - Zwolle waren geen haltes tussen beide plaatsen opgenomen. Toen met de aanleg van de lijn in april 1864 werd begonnen, ging men nog steeds uit van de bouw van één station in Kampen. In Zwolle zou de spoorlijn aansluiten op de in aanbouw zijnde lijn Utrecht - Amersfoort - Zwolle. Hier zou een tijdelijk hulpstation worden gebouwd, omdat al vaststond dat de maatschappij uiteindelijk gebruik zou gaan maken van het nog te bouwen station van de Staatsspoorwegen voor de lijnen uit de richtingen Deventer, Groningen en Leeuwarden.

Op 12 april 1864 werd door Marten Holtland uit 's-Heerenbroek een brief gestuurd aan Thorbecke, de toenmalige minister van Binnenlandse Zaken. met het verzoek een halte te plaatsen halverwege Zwolle - Kampen. De brief was verder ondertekend door 45 bewoners en landeigenaren van de Mastenbroekerpolder en de gemeente Zwollerkerspel. De zo bloeiende streken zouden zonder een halte verstoken blijven van het voordeel om de opbrengsten van de landbouw en veeteelt meteen en altijd te kunnen verzenden. Een halte zou de bloei van deze streken bevorderen, aldus de ondertekenaars. Zij verzochten de minister dan ook dié maatregelen te nemen die nodig waren om een halte te mogen bouwen op een daarvoor geschikt punt. Opvallend waren de namen van de ondertekenaars Albert Kiesbrink en Zwiër Stoel, die op dat moment in een gerechtelijke onteigeningsprocedure met de NCS verwickeld waren, omdat zij het over de hoogte van de vergoeding voor de onteigening van hun gronden niet eens waren.

De minister vroeg advies aan de Waterstaat Algemene Dienst. Inspecteur

Conrad reageerde op 4 juni 1864. Na overleg met de Hoofdingenieur in Overijssel constateerde hij dat de polder, groot 8.770 bunders, nog in een zeer primitieve toestand verkeerde en slechts door één grindweg van Zwolle naar Kampen doorsneden werd. Alle overige wegen waren kleiwe- gen, die in de winter, maar ook bij aanhoudende regen geheel onbruikbaar waren. Hij vond het vreemd dat de bewoners van de polder zelf zo weinig aan de verbetering van het wegennet gedaan hadden. Als men een halte zou plaatsen, zou die voor een groot deel van het jaar niet voor rijtuigen en voor voetgangers alleen met de grootste moeite bereikbaar zijn. De kleiweg langs de Bisschopswetering, waar de halte op de kruising met de spoorlijn geplaatst zou moeten worden, zou eerst verbeterd dienen te worden, anders zou de bouw van een halte weinig nut hebben. Conrad adviseerde de minister derhalve niet aan het verzoek te voldoen, zolang de afzenders van de brief en verdere eigenaren in Mastenbroek niet genegen waren het wegennet te verbeteren. Bovendien vond hij de reden welke de bewoners van Mastenbroek aanvoerden, wat overtrokken. Zou men ook bij gelijk- soortige aanvragen bij andere spoorlijnen hierop ingaan, dan zou men teveel stations krijgen, wat zeker niet wenselijk geacht moest worden. De NCS schreef daarentegen op 22 juni 1864 aan minister Thorbecke geen bezwaar te hebben tegen een halte halverwege Zwolle - Kampen en hiervoor plannen te zullen gaan ontwerpen. In antwoord op het advies van Inspecteur Conrad schreef de NCS op 4 juli 1864 aan de minister dat zij niet overtuigd was door het rapport, dat een halte op een geschikt punt halver- wege Zwolle - Kampen niet wenselijk zou zijn. De noodzaak om de toe- gangswegen in de Mastenbroekerpolder te verbeteren vóórdát een halte geplaatst kon worden, onderschreef de maatschappij niet. Zij geloofde dat verbetering vanzelf zou komen als de bewoners van de polder zouden bemerken wat de voordelen van spoorwegvervoer waren. De betrokken gemeentes zouden dan als vanzelf gedwongen worden de toegangswegen te verbeteren. De NCS toonde zich nogmaals bereid een halte te maken. Later schreef de NCS nog aan de minister dat de opbrengsten door de ongunsti- ge ligging zeer gering zouden zijn, maar dat verbetering werd verwacht. Op 12 juli 1864 berichtte Thorbecke dat hij akkoord ging met het oprichten van een halte halverwege Kampen - Zwolle, mits er alleen gestopt zou wor- den als er reizigers waren. De halte kon gebouwd worden aan de Breesteeg (sinds 1969 Stuurmansweg genaamd) vlakbij 's-Heerenbroek. Waarom uit- eindelijk de keuze voor de Breesteeg en niet voor de Bisschopswetering werd gemaakt, is niet bekend.

Een station in de polder

Op 17 augustus 1864 schreef de Algemene Dienst van Waterstaat aan de minister dat op het ontwerp van de NCS voor de halte Mastenbroek niets aan te merken viel, alleen de 'retirade' (toilet) ontbrak en het was noodzakelijk hierin te voorzien. De halte werd gebouwd volgens het grondplan zoals dat toegepast werd voor de kleinere haltes langs de spoorlijn Utrecht - Zwolle (bijvoorbeeld Hulshorst; dit station is later uitgebreid met een bovenverdieping). In het najaar begon men met de bouw van de halte en in december 1864, dus ruim voor de ingebruikneming van de lijn, was het gereed.

De halte op de hoek van de Breesteeg was een eenvoudig gebouwtje van ongeveer acht bij zes meter. Beneden bestond het uit drie kamers, waarvan de grootste dienst deed als bureau en wachtkamer. De overige kamers waren bestemd voor bewoning, evenals de zolderverdieping. De 'retirade' was naast het gebouw geplaatst. Er werd ook een kruisspoor (waar de trei-



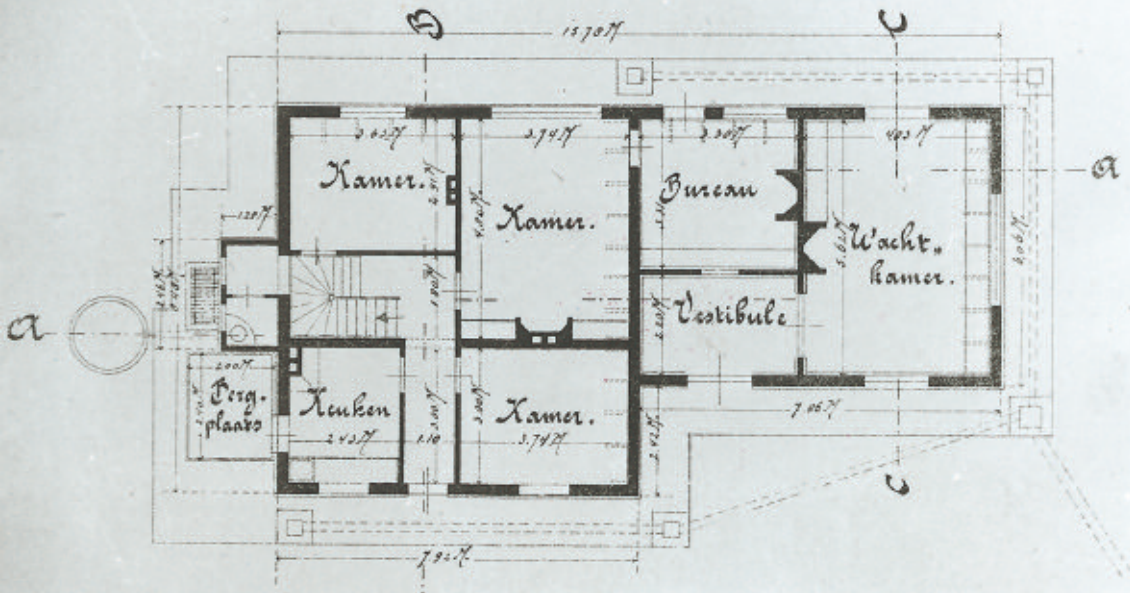
Het eerste haltegebouw Mastenbroek omstreeks 1900 met links op de foto Lieze Kampen en rechts Jo Kampen. De gezusters Kampen waren de eerste vrouwelijke haltechefs in Nederland. Links op de foto de Retirade. (Foto: Frans Walkate Archief.)

nen elkaar zonodig konden passeren) aangelegd welke ook dienst kon doen als losspoor. Dit spoor is waarschijnlijk nooit voltooid geweest, want al in 1866 werd het kruisspoor om onduidelijke redenen opgebroken. De vermoedelijke reden hiervoor was dat vanwege de korte afstand tussen Zwolle en Kampen een kruisspoor niet nodig was en de kostbare wissels ergens anders gebruikt konden worden. Blijft wel de vraag, waarom voor het laden en lossen van goederen geen losspoor nodig werd geacht. Nu zouden er in de korte tijd dat de trein stopte nauwelijks goederen geladen en gelost kunnen worden en dat was juist het verzoek geweest van de bewoners van de polder Mastenbroek.

Het stationsgebouw was op een puntig stuk land gebouwd en omgeven door een sloot van 2,30 meter breed, zodat men over een (houten) brug moest om het station te bereiken. Het perron, dat vrij laag was, was aan de voorzijde voorzien van bielzen en had alleen een grindbedekking. De halte werd genoemd naar de polder Mastenbroek en niet naar de op enkele honderden meters gelegen buurtschap 's-Heerenbroek. In 1905/1906 werd het gebouw aanzienlijk verbouwd en uitgebreid. Naast het oude gedeelte werd een nieuw en ook hoger woongedeelte gebouwd. De begane grond van het oude station werd geheel geschikt gemaakt voor de stationsfunctie. Na de verbouwing was de indeling nogal gewijzigd. Tegenover de halte-ingang was het bureau met in de muur een loket en daarnaast een ruime wachtkamer met een uitgang naar het perron. De naam Mastenbroek stond vermeld op een houten plank aan de buitengevel. In het woongedeelte waren op de begane grond drie ruime kamers (waarvan de grootste bestemd was als woonkamer), een keuken, een bergplaats met pomp en een toiletruimte met aansluiting op een septictank. Onder de woning was een ruime kelder gemaakt. Op de zolderverdieping waren nog twee slaapkamers en een grote zolder boven de dienstruimtes, die geheel beschoten was. Het gebouw was opgemetseld uit rode baksteen met geel gemetselde banden. Op de schoorstenen waren sierlijke kappen geplaatst die overigens later weer verdwenen zijn. Later werd voor het bureaugedeelte een glazen uitbouw gemaakt, zodat de stationschef kon zien of de trein al in aantocht was.

Aan de andere kant van het spoor was een stuk grond waarop rond 1918 een uit bielzen opgebouwd dienstgebouwtje werd geplaatst, dat bestond uit een lampisterie (lampenbewaarplaats) en een bergplaats. In 1922/1923 werd opnieuw een losspoor met los- en laadweg aangelegd en in tegenstelling tot in 1864 nu wel voltooid. Het dienstgebouwtje moest toen verplaatst worden. Het losspoor, enkele tientallen meters lang, werd hoofdzakelijk gebruikt

Begane grond.



De plattegrond van het haltegebouw na de uitbreiding en verbouwing van 1905/1906. Het rechter deel van de plattegrond geeft de indeling weer van het eerste haltegebouw dat na de verbouwing bestemd werd voor bureau en wachtkamer. (Foto: coll. auteur.)

voor de aanvoer van steenkool bestemd voor de melkfabriek in 's-Heerenbroek. De steenkool werd verder met paard en wagen naar de fabriek vervoerd.

In 1923 werd de drinkwatervoorziening bij het stationsgebouw verbeterd. Het drinkwater werd niet meer rechtstreeks via de pomp afgetapt, maar eerst in een bak met grind gepompt, waarna het water via een kraan afgetapt kon worden.

Van verbeterde bereikbaarheid en toenemend gebruik tot opheffing

In juli 1867 schreef de Raad van Toezicht op de Spoorweg-Diensten aan de minister dat de onverharde toegangsweg naar de halte Mastenbroek in de winter door modder praktisch onbegaanbaar was en dat er dan geen gebruik van de halte kon worden gemaakt. De Raad adviseerde de minister derhalve de halte gedurende de wintermaanden te sluiten zolang men niet genegen was de weg te verharderen of te verbeteren. De beheerder van de weg, het Dijksbestuur van het 4de District van Overijssel (het waterschap), wilde de weg wel verharderen, maar bezat hiervoor onvoldoende geldmiddelen. De totale kosten werden geraamd op f 2.700,-. De gemeente Zwoller-

kerspel was bereid hoogstens twintig procent in de kosten bij te dragen, wat neer zou komen op een bedrag van f 540,-. De overige belanghebbenden konden maximaal f 1.181,- bijdragen zodat er nog een tekort zou zijn van circa duizend gulden. Het Dijksbestuur kon hoogstens een bedrag van f 500,- bij elkaar brengen. Gezien de belangen die op het spel stonden zegde het bestuur toe haar best te doen meer en hogere bijdragen van belanghebbenden te vragen. En dit lukte; in september kon het Dijksbestuur berichten dat particulieren totaal f 1.548,- konden bijdragen. De inwoners van de polder rondom de halte hadden zelf een inzameling gehouden. Opvallend zijn weer, net als in 1864, de namen van A. Kiesbrink en Z. Stoel, die een vrij hoge bijdrage gaven ondanks het geschil met de NCS een paar jaar daarvoor. Het Dijksbestuur kon nu opdracht geven de ca. 1.200 meter lange weg vanaf De Kroon in 's-Heerenbroek tot de halte te verharden. De minister berichtte daarop dat de halte ook in de winter geopend kon blijven. Het Dijksbestuur bleef de weg daarna onderhouden.

Vanwege een klasse-indeling van verharde en onverharde wegen in de polder Mastenbroek en de daarvoor te betalen aanslagen voor eigenaren van percelen grond gelegen aan die wegen en om aanspraken te voorkomen, besloot het Waterschap Mastenbroek vijftientwintig jaar later, in 1891, de particuliere bijdragen uit 1867 terug te geven mits de betrokkenen binnen 14 dagen een (gezegeld) verzoek bij het Waterschap zouden indienen. Totaal werd f 1.200,50 aan particulieren of hun erfgenamen terugbetaald. De trein stopte in 1865 twee keer per dag en begin twintigste eeuw werd



De Mastenbroek Expres te Mastenbroek op Tweede Pinksterdag 21 mei 1945. Uiterst rechts is op de achtergrond het haltegebouw te zien waar de bewoners de vlag hadden uitgestoken. De lampen van de locomotief waren nog steeds verduisterd.

(Foto: Jan Pelleboer, coll. Auteur.)

dertien keer per dag in beide richtingen gestopt. In de dienstregelingen hield men rekening met marktbezoekers. In 1865 vertrokken vanuit Mastenbroek 1.451 reizigers. In 1879 was dit aantal, wellicht mede onder invloed van de verbeterde toegankelijkheid van de halte, al opgelopen tot 3.488 reizigers. Nadien zakte het aantal weer. Vooral in de jaren twintig verminderde het aantal reizigers sterk door de opkomst van de bus. Met ingang van de zomerdienst 1926 werd dan ook alleen nog maar op verzoek gestopt. Vanaf 15 mei 1933 stopten er helemaal geen treinen meer. In 1934 werd na de naasting van de NCS-lijnen (overname van spoorlijnen door de Staat en opgegaan in NS) de halte gesloten en verhuurd.

Wel werd het losspoor daarna nog gebruikt voor de aanvoer van o.a. steenkolen, groenten en andere levensmiddelen en het vervoer van aardappelen. Het wissel richting Kampen werd opgebroken, zodat het losspoor alleen nog maar vanuit de richting Zwolle bereden kon worden. De goederenwagens met bestemming Mastenbroek werden meestal vanuit Zwolle tot de voormalige halte geduwd.

Nog éénmaal deed de halte Mastenbroek dienst. In april 1945 werd de spoorlijn bij de Bisschopswetering door de terugtrekkende Duitsers opgeblazen en was treinverkeer niet meer mogelijk. Maar op 21 mei 1945 reed er voor het eerst weer een trein - de 'Mastenbroek Expres' genoemd - uit Zwolle richting Kampen tot aan de halte Mastenbroek. Tot Kampen kon nog niet vanwege het opgeblazen spoor. Het doel van deze trein was om de mensen te laten zien dat de NS zou herrijzen. Als brandstof voor de (stoom)trein werd in plaats van kolen, nutteloos materiaal gebruikt. Een kaartje kostte voor jong en oud 10 cent. Ongeveer 5.000 mensen (!) maakten van de gelegenheid gebruik om na acht maanden weer in een trein te zitten. Vooral de kinderen genoten van de ongeveer drie kwartier durende rit.

Een halte buiten gebruik

Na de sluiting van de halte werd het gebouw verhuurd aan particulieren. Eén van de eerste huurders was Derk Meijerink. Vanaf 1940 werd de voormalige halte gehuurd door Egbert van de Vegte, die zijn eigen woning aan de Zwolseweg moest verkopen aan het Rijk vanwege uitbreiding van deze weg. Hij bewoonde het voormalige haltegebouw met zijn vrouw en negen kinderen.

Na de Tweede Wereldoorlog werd een waterleiding aangelegd en het voormalige stationsgebouw aangesloten op het elektriciteitsnet. Het dienstgebouw werd voor de helft gebruikt voor de onderhoudsploeg van de NS. De

andere helft werd door de bewoners van de voormalige halte gebruikt als stal voor koeien en varkens. Langs het spoor was een strook grond waarop men groenten en aardappels verbouwde. Aangezien de overweg na de sluiting van de halte onbewaakt en niet voorzien was van knipperlichten gebeurde het vaak bij mistig weer dat mensen, die de overweg moesten passeren, bij de bewoners aanklopten om te vragen of er een trein in aantocht was. Het gebouw werd na de oorlog nog te koop aangeboden aan Van de Vegte en hoewel deze hierop in wou gaan, werd het aanbod om onbekende redenen weer ingetrokken. Waarschijnlijk omdat het gebouw op grond van de NS stond en de maatschappij geen particuliere woning zo dicht langs de spoorlijn wou laten staan en daarom van plan was de woning op termijn te slopen.

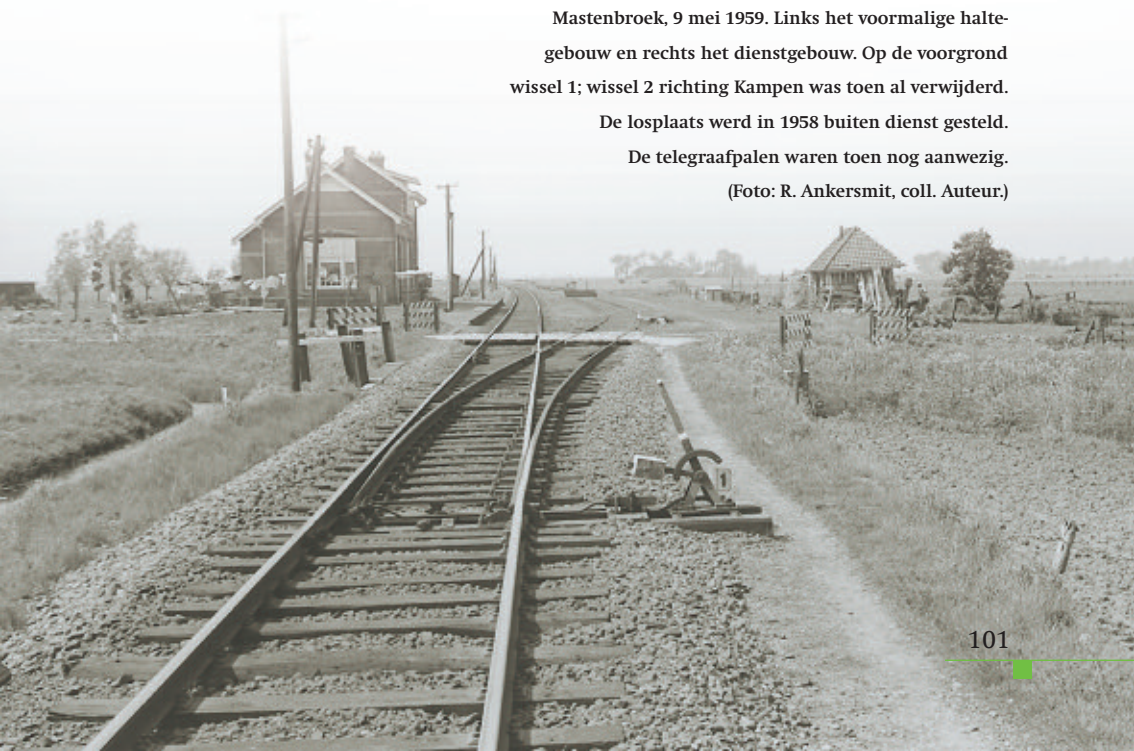
Op 9 januari 1968 vertrokken Van de Vegte en zijn vrouw naar een aanleunwoning in IJsselmuiden. Inmiddels had de NS definitief besloten het gebouw, hoewel bouwkundig nog in goede staat verkerend, na vertrek van de familie Van de Vegte te gaan slopen. Toch moest de NS eerst nog enig geduld betrachten. Inwonend was namelijk ook een dochter, die getrouwd was met J.W. Potjes. De gemeente IJsselmuiden weigerde dan ook een sloopvergunning af te geven, zolang geen huisvesting gevonden was voor het gezin Potjes. Uiteindelijk werd pas op 12 november 1969 de sloopvergunning afgegeven en werd na vertrek van de familie Potjes, in februari 1970

Mastenbroek, 9 mei 1959. Links het voormalige haltegebouw en rechts het dienstgebouw. Op de voorgrond wissel 1; wissel 2 richting Kampen was toen al verwijderd.

De losplaats werd in 1958 buiten dienst gesteld.

De telegraafpalen waren toen nog aanwezig.

(Foto: R. Ankersmit, coll. Auteur.)



het gebouw afgebroken. Zo kwam na 105 jaar een definitief einde aan de bewoning van de halte Mastenbroek.

Bewoners van de halte

De eerste haltechef die in 1865 werd benoemd was Job Bernardus van Bruggen. Hij beheerde de halte vanaf 10 mei 1865 tot 1 januari 1872 en vertrok toen naar Amersfoort.

Zijn opvolger was Berend Joseph Beerenstein die op 28 mei 1873 vertrok naar Amsterdam. Hij was blijkbaar voor tijdelijk aangesteld, want hij werkte bijna een jaar samen met zijn opvolger Sebe Hendrik Kampen. Zijn gezin heeft - hoewel ingeschreven - vermoedelijk nooit in Zwollerkerspel gewoond maar bleef tot vertrek naar Amsterdam in Utrecht wonen.

Haltechef Sebe Hendrik Kampen geboren in Eppenhuisen (gemeente Kantens) in Groningen, heeft nog meegeholpen aan de totstandkoming van de NRS-lijn Utrecht - Arnhem in 1844/45 en werd rond 1850 bevorderd tot hoofdconductor bij de NRS te Arnhem. Bij de opening van de NCS-lijn Utrecht-Hattermerbroek in juli 1863 werd hij hoofdconductor bij de NCS. Bij de verlenging van de spoorlijn tot Zwolle in juni 1864 vestigde hij zich



Een foto van het voormalige haltegebouw vlak voor de afbraak in 1970. De glazen uitbouw voor het zicht op de spoorlijn ten behoeve van de haltechef werd al veel eerder verwijderd. Wel hangt het bord Mastenbroek nog aan de muur. (Foto: coll. Auteur.)

(vermoedelijk zonder zijn gezin dat waarschijnlijk toen nog steeds in Arnhem woonde) in Zwolle. Op 6 juni 1865 verhuisde hij met zijn hele gezin naar Kampen en heeft daar en in IJsselmuiden gewoond tot zijn benoeming tot haltechef in Mastenbroek op 1 juli 1872. Zijn gezin is de bekendste familie die de halte bewoond en beheerd heeft.

Vooraf in die tijd was het uitoefenen van het beroep van haltechef een zaak die het hele gezin aanging en toen vader Kampen assistentie nodig had, was het heel gewoon dat zijn dochter Elisabeth (Lieve) op 1 januari 1875 benoemd werd tot telegrafiste. Zij deed dit werk zo goed, dat ze toen haar vader op 1 september 1894 eervol ontslag verleend werd, met de leiding van de halte werd belast. Haar jongere zuster Johanna Wilhelmina (Jo), hielp haar als assistent-telegrafiste. Beide zusters beheerden de halte tot volle tevredenheid, zodat Elisabeth op 1 april 1901 de officiële aanstelling tot haltechef kreeg. Zij was daarmee de eerste vrouwelijke haltechef in Nederland! Op 1 oktober 1911 werd zij wegens invaliditeit eervol ontslagen en opgevolgd door haar zuster Jo. Deze beheerde de halte tot 1 december 1916, toen zij vanwege invaliditeit eveneens eervol ontslagen werd. Een uniformpet wilden de zusters nooit dragen, zij hielden zich bij hun kapothoedjes. Lieve was ongehuwd maar had wel een dochter, Dorothea, die gehuwd was met Adrianus Antonie Hendrik Theijsmeyer, stationschef in Nunspeet. Vader Sebe overleed op 30 juli 1900 en zijn vrouw op 96-jarige leeftijd op 13 februari 1915. Ook hun oudste dochter Alida, in 1866 in Kampen getrouwd met de uit Amsterdam afkomstige Jan Frederik Muller, overleed op 7 juli 1907 op 62-jarige leeftijd in de halte, waar zij kennelijk ziek op 31 mei 1907 was komen wonen. Zij was toen inmiddels (niet officieel) gescheiden van haar man, vlak na het overlijden van haar jongste dochter. Eén van haar zeven kinderen, Frederik Johannes Muller, was later werkzaam bij de Nuts-Spaarbank in Kampen en haar kleinzoon Johannes was een bekende gymnastiekleraar in Kampen. Overigens verbleven kinderen van Alida regelmatig voor een kortere of langere tijd in de halte en waren zij werkzaam in de omgeving van 's-Heerenbroek. Lieve en Jo vertrokken uit de halte op 9 december 1915 en woonden tot juli 1916 in IJsselmuiden. Tussen juli 1916 en september 1920 woonden ze in Nunspeet; in die periode woonden ze tweemaal apart. Zo was Lieve gedurende twee periodes inwonend bij haar dochter Dorothea in de stationschefwoning. Vanaf september 1920 tot april 1924 woonden de beide zusters samen in de gemeente Oldebroek in de omgeving van IJsselvliet. In april 1924 kwamen ze naar Kampen en vestigden zich in de woning Schoolstraat 10. Vanaf december 1924 tot de dood

van Lieze woonden de gezusters in de woning Nieuweweg 129 (tegenwoordig Burgemeester van Engelenweg 74) in IJsselmuiden.

Lieze overleed in het Kamper Stadsziekenhuis op 79-jarige leeftijd op 12 november 1927. Na het overlijden van Lieze woonde Jo een paar maanden bij haar nicht Dorothea in Nunspeet en op 1 mei 1928 ging zij opnieuw in Kampen wonen in het huis aan de Marktgang 4, waar zij een paar dagen na haar tachtigste verjaardag op 29 augustus 1932 overleed. Het hele gezin Kampen ligt begraven op de begraafplaats in Mastenbroek. Op de grafsteen staat over Sebe onder andere vermeld 'in leven stationschef alhier'.

De gezusters werden opgevolgd door Casper van Veenendaal. Hij werd aangesteld op 1 december 1915 (Jo Kampen was toen ook nog officieel haltechef) en overleed al op 18 december 1916 op 57-jarige leeftijd. Zijn opvolger Wilhelmus Jacobus van der Rijst, beheerde de halte van 1 juli 1917 tot 19 maart 1920 en vertrok toen naar Soest. Vervolgens kwam Cornelis van Es en hij was haltechef van 1 april 1920 tot 13 mei 1924 en vertrok toen eveneens naar Soest.

Vanaf 1 juni 1924 tot 13 maart 1925 was de uit Haren afkomstige Wiebe van der Velde haltechef. Hij werd op zijn beurt op 30 maart 1925 opgevolgd door Jan Hof, die in Zalk en Veecaten geboren en getogen was. In zijn tijd ging het inmiddels met het personenvervoer van en naar Mastenbroek minder, zodat zoals we al zagen, vanaf de zomerdienst 1926 alleen nog maar op verzoek gestopt werd. Hij vertrok op 9 juli 1926 naar Veenendaal.

De laatste beheerder van de halte was Gerard Roelofs. In zijn tijd werd in 1934 de halte gesloten. Hij vertrok op 30 oktober 1936 en werd brugwachter bij Berkum.

Bronnen en literatuur

ARA Den Haag: archief Ministerie van Binnenlandse Zaken, dossier De spoorlijn Utrecht-Zwolle-Kampen 1864/1865 (aanleg NCS-lijn)

N.S.-archief Utrecht: NCS-jaarverslagen 1860 - 1933 (personeelgegevens)

Archief gemeente IJsselmuiden: sloopvergunning 1969

Spoor en Tramwegen, nr 3, 1 februari 1941: foto met bijschrift van familie Kampen

Berend van de Vegte, 's-Heerenbroek: periode 1940 - 1969 (gesprekken in augustus 1994)

K. Haar, Een ijzeren spoorweg tussen Kampen en Zwolle, in: F. Pereboom, J. Kummer en H. Stalknecht (red.) *Omarmd door IJssel en Zwartewater. Zeven eeuwen Mastenbroek*, (Kampen 1995), 285- 312

K. Haar, Sporen naar Kampen, in: *Spoor & Trein*, deel 11 (Alkmaar 2000), 38-69