

1865

Het Kamperlijntje



Voormalig hoofdstation Kampen. Collectie Frans Walkate Archief.

37 Het einde van de wereld

Ondanks de ligging aan de IJssel met scheepvaartverkeer in alle richtingen ontstond in Kampen halverwege de 19de eeuw een gevoel van dreigend isolement. Behalve twee straatwegen naar Zwolle en naar Wezep waren er nauwelijks verbindingen met het achterland. Kampen hechtte vooral groot belang aan een goede verbinding met het snel opkomende industriegebied Twente en het Duitse achterland. Het gemeentebestuur deed dan ook samen met de Kamer van Koophandel verwoede pogingen om te worden opgenomen in de plannen van verschillende initiatiefnemers voor de aanleg van doorgaande spoorwegverbindingen vanuit het westen naar het noorden en oosten van het land. Na twintig jaren van onderhandelen en plannen maken kreeg Kampen op 10 mei 1865 als tweede stad in Overijssel eindelijk de zo vurig gewenste aansluiting op 'het grote Europeesche Spoorwegnet'. Het werd geen doorgaande spoorlijn maar een verlenging van de spoorlijn Utrecht-Amersfoort-Zwolle van de Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij. Voor deze verlenging gaf Kampen een 'don gratuit'

(schenking) van f 250.000,-, voor die tijd een aanzienlijk bedrag. Als tegenprestatie hiervoor eiste men wel dat de N.C.S. elke doorlopende trein uit Utrecht naar Kampen zou laten rijden en omgekeerd. Op verzoek van de bewoners van 's-Heerenbroek werd halverwege Zwolle de halte Mastenbroek aangelegd. Het station in Kampen werd bij de IJsselbrug gebouwd met een spoorsteiger voor goederenoverslag. De verwachtingen waren hooggespannen.

Tegenvallers

Het goederenvervoer bleef echter ver beneden de verwachtingen. De voornaamste oorzaak hiervan was dat voor het goederenvervoer via de tussen 1866 en 1870 aangelegde spoorlijnen Arnhem-Deventer-Zwolle-Groningen/Leeuwarden van de concurrerende Staats Spoorwegen opnieuw vervoerskosten betaald moesten worden. Het was voor handelaren goedkoper de goederen via Harlingen aan- en af te voeren. Door het snel groeiende treinverkeer tussen Utrecht en de noordelijke provincies werd het bovendien



Tram- en spoorlijnnet rond Kampen.

steeds moeilijker doorgaande treinen naar en vanuit Kampen te laten rijden. De N.C.S. probeerde dan ook van deze lastige bepaling uit het contract af te komen. In 1892 verviel deze bepaling tijdelijk, in ruil voor zeventien lokaaltreinen per dag in beide richtingen tussen Zwolle en Kampen. Achttien jaar later werd een nieuwe overeenkomst gemaakt waarin werd opgenomen dat de bepaling voor doorgaande treinen definitief

kwam te vervallen en dat Kampen hiervoor een nieuw station zou krijgen als vervanging van het intussen te klein geworden stationsgebouw, en ook een aansluiting op de tramlijn Nunspeet-Elburg-Wezep-Zwolle. Behalve Kampen zag niemand het nut van deze aansluiting in.

Tramlijnen

Het goederenvervoer per spoor bleef gering. Een Kamper comité nam daarom contact op met de Koninklijke Nederlandsche Lokaal-Spoorweg-Maatschappij, die de lokaalspoorlijn Dieren-Apeldoorn-Zwolle aangelegd had, met het verzoek deze lijn vanuit Hattem te verlengen tot Kampen. Men



Station Zuid, met op de achtergrond het stedelijk lyceum en links het ziekenhuis.
Collectie Frans Walkate Archief.

hoopte dat een tweede lijn naar Kampen concurrerend zou gaan werken. Hoewel de K.N.L.S. twijfelde aan het nut van deze verlenging werd uiteindelijk toch besloten de lijn aan te leggen, onder voorwaarde dat Kampen het geld voor de aanleg zou lenen. Op 30 september 1913 werd de lokaallijn met als eindpunt station Kampen Zuid feestelijk geopend, een jaar later gevolgd door de genoemde tramlijn Kampen-Wezep. De lokaallijn kreeg echter vrijwel meteen te maken met de gevolgen van de Eerste Wereldoorlog: het goederenvervoer was zeer gering. Bovendien gingen de spoorwegmaatschappijen onder druk van het door de oorlog ontstane kolentekort onder de naam Nederlandsche Spoorwegen samenwerken en verdween de onderlinge concurrentie. Vanwege de kolenschaarste werd in 1918 het passagiersvervoer op de lijn zelfs een jaar lang gestaakt. Tussen 1926 en 1930 was de lokaallijn door een overstroming bij Zalk vier jaar buiten gebruik. De N.S. had geen enkel belang om het verliesgevende lijntje te herstellen, maar moest na een rechterlijke uitspraak de lijn toch heropenen. Toen de spoorlijnen in 1933 genaast werden, kon de N.S. eindelijk het lijntje sluiten en op 31 december 1933 reed de laatste trein naar Hattem. Het tramlijntje naar Wezep/Elburg was al twee jaar eerder gesloten. De verbindingen met de Veluwe waren inmiddels door de veel flexibelere busdiensten overgenomen.



1893. Wie over de rand van de wereld rijdt valt er van af (De rails liepen over de kruising door vandaar de tegenwoordige straatnaam 'Spoorkade'). Collectie Frans Walkate Archief.

Nieuwe perspectieven

Het goederenvervoer op het Kamperlijntje nam daarna wel toe, vooral in de jaren zestig door de aanvoer van bouwmaterialen en landbouwwerktuigen voor de Flevopolders en omgekeerd de afvoer van vlas uit deze polders. In 1997 werd het goederenvervoer definitief gestaakt. De spoorlijn krijgt echter een nieuwe toekomst door de ombouw tot tramlijn. Door stadsuitbreidingen van de gemeenten Kampen en Zwolle en de bouw van nieuwe haltes zal de tram een belangrijke regionale functie krijgen. Bij het elektrificeren van de spoorlijn wordt geprobeerd het fraaie polderlandschap zo min mogelijk aan te tasten. Door de aanleg van de Hanzelijn aan de andere kant van de stad met een snelle verbinding tussen Amsterdam en Zwolle krijgt Kampen eindelijk de aansluiting die men in de 19de eeuw voor ogen had. Door deze spoorverbindingen, de Zuiderzeehaven, de ligging aan de IJssel en de diverse autowegen in allerlei richtingen ligt Kampen niet langer aan het einde van de wereld, maar middenin een wereld van handel en verkeer.

Kasper Haar

Bronnen

Haar, K. 'Sporen naar Kampen', in: Spoor & Trein 11 (2000).