

# Marlo's Chronyke



Stichting

## Heemkunde Markelo

---

Jaargang 10

Nummer 2

Oktober 2007

# Marclo's Chronyke

Uitgave van de Stichting Heemkunde Markelo

---

## **Inhoud**

Van de redactie	2
Weet wat je meet	3
Woonomgeving	13
Veeartsenijkunde	19
Nep-aanslag	27
Presentatie beeldbank De Hofmarken	29
Terug in 1936	32
Nu en vroeger	44

## *Redactieleden*

Mw. W. Roodhorst, Pr. Irenestraat 13, 7475 BW Markelo,  
Tel. 363795

Mw. G. Stokreef-Braakman, Larenseweg 2, 7475 PW Markelo,  
tel. 363009

J.G. Hidders, Rijssenseweg 25, 7475 VB Markelo, tel. 361833

G.J. Leferink, Tolweg 57, 7475 BH Markelo, tel. 361890

W. Schreurs, Tolweg 27, 7475 BG Markelo, tel. 361814

J.F. Kolkman, Worsinkweg 14, 7475 TW Markelo. tel.362856

---

Stichting Heemkunde Markelo. Internet:

[www.stichtingheemkundemarkelo.nl](http://www.stichtingheemkundemarkelo.nl)

Secretariaat: A.H. Veddere, Van Hogendorplaan 24 7241 HG

Lochem. E-mail: [antonvedders@hetnet.nl](mailto:antonvedders@hetnet.nl)

## **Van de redactie**

Het eerste nummer van 2007 is weer klaar. Wij hebben getracht, na veel spuurwerk, weer een stukje geschiedenis in een paar artikelen van dit nummer te verwerken.

Van oudsher heeft de mens in het dagelijkse leven behoefte gehad aan kwantitatieve grootheden, met als belangrijkste wel lengte, gewicht en tijd. De oude lengtematen waren gebaseerd op delen van het menselijke lichaam. Vandaar namen als elleboog, palm, duim en voet. Daarom een artikel over “weet wat je meet”. Een onderwerp waar we dagelijks mee te maken hebben als het gaat om maten en gewichten.

Omdat wij op gezette tijden ook te maken krijgen met kadastrale gegevens is onder de noemer “woonomgeving” daar ook een artikel aan gewijd.

Verder vindt u in dit nummer een uitgebreid vervolgverhaal over de voetbal. Een stukje geschiedenis van Sportclub Markelo is hiemee weer vastgelegd. Hetzelfde geldt voor het vervolgverhaal over de veeartsenijkunde. Dit keer geënt op Markelo en haar veeartsen.

Graag willen wij u ook attenderen op het artikel “Presentatie beeldbank De Hofmarken”. Hierin wordt uiteengezet het samenwerkingsverband dat de Stichting Heemkunde is aangegaan met de overige historische verenigingen in de gemeente Hof van Twente. Aansluitend op dit artikel zouden wij graag het volgende verzoek tot u willen richten:

Wij weten dat vele van onze lezers hun wortels in Markelo hebben liggen. Wellicht hebben zij nog foto's over Markelo, die voor ons archief van belang kunnen zijn. Foto's van straten en wegen, gebouwen, gebeurtenissen, enz. Alles is welkom. Wij willen die foto's graag even van u lenen, zodat wij ze kunnen digitaliseren.

Mocht u deze foto's zelf kunnen scannen dan is verzenden per e-mail ook mogelijk. Graag naar het e-mailadres van onze secretaris: [antonvedders@hetnet.nl](mailto:antonvedders@hetnet.nl).

Het secretariaat (zie adres voor in dit boekje) hoopt op vele reacties.

## Spoorwegen in Markelo Bello in het Elsenerbroek

Naast de spoorweg Zutphen - Hengelo was er vroeger nóg een spoorweg voor personen en goederen in Markelo: de lijn Neede – Hellendoorn. Van 1910 tot 1923 stopte het treintje bij de halte Elsenerbroek. De trein werd in de volksmond “Bello” genoemd. Deze naam had zijn ontstaan te danken aan het feit, dat de machinist als waarschuwing bij de nadering van de vele onbewaakte overwegen bijna onophoudelijk de op de locomotief geplaatste bel moest bedienen.

### Oprichting

Al in 1888 was er een voornemen om tot oprichting van een “*locaalspoorweg*” vanuit het Overijsselse naar Neede te komen. Op 5 mei van dat jaar werd door de heer J. Willink, textielabrikant te Winterswijk (ook wel “Spoor-Jan” genoemd) een schrijven gericht aan “*den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid*” waarin aangekondigd werd: “*het voornemen om concessie te vragen voor den aanleg van een locaalspoorweg van Zwolle naar Groningen, met zijtak van Ommen naar Neede, en verzoekende hem voor die concessie de voorkeur te verleen*”.

Aan het eind van de 19<sup>e</sup> eeuw waren de verbindingen via de weg en het water nog vaak problematisch, verder waren er nog geen vrachtwagens. Het vervoer vond vooral plaats met paard en wagen en per diligence. Al met al was van een vlot goederenvervoer meestal geen sprake. De textielabrikanten in Twente en de Achterhoek wilden toch een goede aanvoer van grondstoffen en brandstof (kolen) en afvoer van gemaakte producten. Daartoe waren spoorwegverbindingen naar het noorden van ons land en het Ruhrgebied belangrijk. Tot dan toe waren grote delen van Twente en de Achterhoek verstoken gebleven van railvervoer. De verwachte opbrengsten waren te laag voor de aanleg van dure spoorlijnen. Door het toelaten van lokaalspoorwegen op

9 augustus 1878 kwam er verandering. Voor deze lokaalspoorwegen golden t.o.v. het hoofdspoorwegnet minder zware eisen met betrekking tot het gebruik, waardoor de aanleg- en exploitatiekosten aanmerkelijk minder konden zijn. Al snel na 1878 werden ook voor Twente en de Achterhoek concessies aangevraagd voor de oprichting van lokaalspoorwegen. Er was sprake van een “lokaalspoor” als de snelheid niet hoger was dan 30 km/uur en de asdruk niet hoger dan 10 ton. Tevens mocht de beveiliging eenvoudiger worden uitgevoerd. Was de snelheid lager dan 15 km/uur dan viel de spoorlijn onder de categorie “tramweg”. De maximumsnelheden zijn in de loop der tijd gewijzigd, maar was na de laatste wijziging in 1917 voor het lokaalspoor slechts 60 km/uur

De voorbereidingsperiode om te komen tot aanleg van de lokaalspoorwegtrajecten, ook die in Twente en de Achterhoek, duurde lang. Plannen werden aangepast (uit het hiervoor genoemde plan van Willink kwam o.a. het gedeelte van Ommen naar Hellendoorn te vervallen). Leningen, voorschotten, deelnemingen moesten worden geregeld en de uiteindelijke goedkeuringen via wetsontwerp dienden er te zijn.

Pas vlak voor de eeuwwisseling kwamen de plannen voor de lijn Neede-Hellendoorn in een stroomversnelling, vooral door toedoen van de Gorenaar G.J. Jannink, directeur van Arntzenius Jannink & Co en G. Salomonson, directeur van de Koninklijke Stoomweverij te Nijverdal. Eerst was er nog sprake van een stoomtram, onder welke benaming in 1900 begonnen werd aan de onteigening van de benodigde gronden. Daarvoor was in juni 1899 bij de minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid de voorlopige concessie voor deze stoomtram aangevraagd met daarbij een verzoek om geldelijke steun. De aanvraag was onderbouwd met een uitleg over de grote voordelen van directe aanvoer van steenkolen voor de fabrieken en afvoer van de gemaakte producten. Er werd ook gewag gemaakt van de trein als middel voor de meerdere ontwikkeling van de streek door het personenvervoer maar vooral ook door het goederenvervoer

voor de landbouw en veeteelt: aanvoer van kunstmeststoffen en afvoer van landbouwproducten en vee (varkens).

Voor de exploitatie van de toekomstige lijn had men ondermeer de Hollandse IJzeren Spoorweg-Maatschappij (HIJSM of HSM) in gedachten. Vanuit deze HSM kwam het signaal dat men aan de realisatie van een stoomtram niet zou meewerken, echter wel aan de realisatie van een lokaalspoorweg. Zodoende werd het project in 1901 gewijzigd in een lokaalspoorweg.

Gedelijke steun moest er komen van de gemeenten aan de spoorlijn, de provincies Gelderland en Overijssel en het Rijk. Vooral doordat Gelderland maar steeds niet van zin was bij te dragen, duurde het nog zo'n 5 jaar voordat de plannen konden worden gerealiseerd.

Op 27 april 1904 vond in de Grootte Sociëteit in Goor dan eindelijk de oprichtingsvergadering van de "Naamlooze Venootschap Lokaal Spoorweg-Maatschappij Neede-Hellendoorn" plaats. De akte werd verleden op 13 oktober van hetzelfde jaar. Aandeelhouders waren de gemeenten langs de lijn en een aantal fabrikanten, grondeigenaren en andere belangstellenden. Het aandelenkapitaal was fl. 300.000 waarvan de gemeente Goor fl. 35.000 voor haar rekening nam.

President-Commissaris van de N.V. werd de hiervoor genoemde G. (Godfried) Salomonson. De definitieve concessie werd op 23 april 1906 verleend en op 8 juni 1906 werd met de HSM het exploitatiecontract gesloten. Daarin was overeengekomen dat de HSM de exploitatie voor eigen rekening en risico zou verzorgen. Ze zou daarbij alle inkomsten en opbrengsten van de lokaalspoorweg ontvangen en aan de NV huur betalen.



### Verwerving gronden

Voordat tot de werkelijke aanleg van de lijn Neede-Hellendoorn kon worden overgegaan moesten natuurlijk eerst alle onteigeningen geregeld zijn. Dit had nogal wat voeten in de aarde. De problemen, vooral bij de Overijsselse grondeigenaren, lagen vooral bij het recht van overweg en bij de te ontvangen prijs voor de grond. De door de spoorwegmaatschappij vastgestelde

“eenheidsprijs” voor de grond lag gemiddeld op fl. 1000 per ha. Daarnaast waren er vergoedingen wegens waardeverminderingen en bestaande begroeiingen.

Met betrekking tot de genoemde problemen zijn diverse briefwisselingen van reclamanten bekend, ook vanuit het Elsenerbroek. Zo schrijft G.J. Neutenberg dat hij in principe accoord is met het aangeboden bedrag van fl. 600. Hem schijnt het aanbod nog niet te veel maar hij wil een eind aan de zaak maken. Wel zou hij het op prijs stellen, als er een “*afsluitende overweg*” ge-realiseerd zou kunnen worden om zijn koeien te laten oversteken.

Jan Hendrik Boswinkel schrijft uit naam van de erven G.J. Boswinkel, dat hij nog steeds geen antwoord heeft gekregen op de eis dat de vijf eikenbomen in de Overhoek vergoed dienen te worden. Anderen hadden al wel een vergoeding toegezegd gekregen. Ook hij vraagt om een “*in goeden staat zijnde overweg die zoo breed moet zijn dat wij er goed met paard en wagen over kunnen. Het wordt ons ook heel schadelijk doorgesneden.*”

J.H. Sprokkereef op Krommendam houdt zijn in militaire dienst zijnde zoon ook nauwkeurig van de onderhandelingen op de hoogte. In een brief van 13 januari 1906 aan zijn zoon Jan schrijft hij het volgende:

*“Over den handel met de spoorwegmaatschappij ben ik niet klaargekomen Ik kon er slegs f75 Gulden bij krijgen Neutenberg kon er f25 bij krijgen Jan Gerrit kon er ruim f100 bij krijgen Boswinkel f 87½ bij krijge maar die hinkt op twee gedagten doen of niet doen en de Koekkoek heeft het ook niet gedaan maar de anderen die het niet zoo dicht bij het huis komt hebben het gedaan maar die kregen er ook allemaal wat bij. Die het gedaan hebben zijn deze E J Leetink D Rotman G H Mensink de Wed Gerritsen en de Wed J H Schreurs Wibbelink heeft het nog niet gedaan maar die zal het dunkt me wel doen dat scheelt maar 50 Gulden hij word nu de andere zijde van de gront kwijt de voorzijde kan hij nu behouden.”*



Uiteindelijk was in 1906 het grootste deel van de benodigde gronden in Elsenerbroek door de spoorwegmaatschappij aangekocht. De koopcontracten werden voor Goor, Markelo en Diepenheim opgemaakt door de Goorse notaris W. Verwey Mejan (“particuliere vriend” van G.J. Jannink).

### **Aanleg en ingebruikneming**

Door de problemen bij de verwerving van de gronden duurde het nog enige tijd voordat de eerste spade in de grond kon worden gezet. De aanbestedingen waren in juli 1908, waarna in augustus met de werkzaamheden werd begonnen. Dat geld steeds een probleem was, bleek duidelijk. Door hogere onteigeningskosten, hogere eisen aan stationsgebouwen en emplacementen overtroffen de geraamde aanlegkosten ruim de initieel begrote kosten. Curieus: in de oorspronkelijke plannen waren de haltes in Gelselaar en .....Elsenerbroek niet voorzien!

Om het benodigde geld te verkrijgen werden resterende aandelen alsnog uitgegeven, een renteloos voorschot verhoogd en een hypothecaire lening van de HSM verkregen. Ook werd er waar mogelijk bezuinigd: geen grindafdekking van het ballastbed, op de emplacementen flintverharding inplaats van bestrating met keien en ... tweedehands spoorstaven van de HSM.

Ook uit de buurt was men betrokken bij de aanleg: naast anderen heeft o.a. Hendrik Wolfs (Oale Bosmaote, Vennenhendrik) nog meegeholpen. Uiteindelijk was in 1909 het stuk Hellendoorn - Goor voor het grootste deel klaar.

In de plaatsen waar de spoorlijnen van de Staatsspoorwegen (SS, de concurrent van de HSM) werden gekruist ontstonden nieuwe stations: Goor-West en Nijverdal-Zuid. De lokaalspoorweg kreeg in Neede en Rijssen op de bestaande stations directe aansluitingen op de eveneens door de HSM geëxploiteerde kruisende lijnen.

Elsenerbroek was net als Zuna, Gelselaar en Kisveld (bij Neede) een zogenaamde “halte” en had dus haltegebouw, een “wachterswoning”. Belangrijke stopplaatsen, daar waar ook veel goe-

derenvervoer werd verwacht, zoals bijvoorbeeld Diepenheim en Enter, kregen alsnog stations.



*Tracé "Bello" Elsenerbroek, ingetekend in een recente kaart: van linksboven recht naar rechtsonder met laatste deel een bocht (zie bij ^)*

Twee dagen nadat ook het spoorweggedeelte Goor – Neede gereedgekomen was, werd op 29 april 1910 de lokaalspoorweg Neede-Hellendoorn met een lengte van 36,565 km officieel in gebruik genomen.

De versierde feesttrein, met veel genodigden aan boord, reed het traject Neede - Hellendoorn en later op de dag weer terug. Er was een lange stop in Goor waar in de Groote Sociëteit de maaltijd werd genuttigd, de huzaren uit Deventer muziek lieten horen en toespraken werden gehouden. Hierna gleed de feesttrein ook door het Elsenerbroekse landschap. De normale exploitatie van de lijn begon één dag later.



29 April 1910: de versierde Bello (in Enter)

In de volgende tabel zijn de stations en haltes van de lokaalspoorweg Neede - Hellendoorn aangegeven, inclusief stationsafkortingen, afstand in km tot het station Neede, aansluitende lijnen, locatie (huidige aanduiding) en of het gebouw (meestal verbouwd tot bijvoorbeeld woning) al dan niet nog aanwezig is.

Plaats	Station Halte	Afkorting	Km Vanaf st. Neede	Opmerkingen
Neede	S	Nd	0	Aansluitende lijnen: Winterswijk-Neede, Ruurlo-Hengelo (GOLS); Stationsweg 44; verdwenen
Kisveld	H	Kv	2,171	Kisveldweg; nog aanwezig
Noordijk	S	Ndk	3,968	Schoolweg; nog aanwezig
Gelselaar	H	Gel	7,968	't Halt 1; nu woonhuis (onherkenbaar verbouwd)
Diepenheim	S	Dph	10,742	Lindelaan; nog aanwezig
Goor West	S	Gor	14,685	Van Kollaan 7; verdwenen, nu "Jumbo"
Elsenerbroek	H	Esb	17,885	Plasdijk 26; verdwenen, vervangen door woonhuis
Enter	S	Ent	21,278	Stationsweg 9; verdwenen
Rijssen	S	Rsn	26,160	Aansluitende lijn: Deventer-Almelo (HSM); Aanwezig: Station Rijssen
Zuna	H	Zn	29,805	Smalendijk 3; verdwenen
Nijverdal Zuid	S	Nvdz	33,509	Parallelweg; verdwenen, nu "Wibbelink"
Hellendoorn	S	Hel	36,565	Johanna van Buren-sstraat; verdwenen

Vanaf het begin van de exploitatie in 1910 werd de trein voortbewogen met stoomlocomotieven. Vanaf 1926 kwam daar motortractie (veelal dieselmotoren) bij.

De frequentie op de lijn kwam in haar bestaan nooit boven de vijf treinen per dag in beide richtingen. In de jaren 1917 tot 1919 (1e wereldoorlog) liep dit tijdelijk terug tot twee per dag. Door de lage frequentie was een uitgebreide beveiliging van de overwegen niet zinvol.

Voor een idee omtrent de prijzen van een treinkaartje toendertijd het volgende: een retourtje van Goor-West naar Diepenheim, 3<sup>e</sup> klas kostte 10 cent, een reis van Goor-West naar Rijssen v. v. kostte 30 cent.



*Het tracé Neede-Hellendoorn*



*Huidige resten van het tracé bij "De Halte", Plasdijk*

## **De betekenis voor Elsenerbroek**

Het was natuurlijk wel wat bijzonders voor Elsenerbroek: een trein die stopte in de buurtschap bij het kleine station waar met grote letters de naam van de buurtschap te lezen was! Elsenerbroek was niet meer geïsoleerd, werd wijdverbreid bekend. Een nadeel was, dat er door de spoorlijn in de buurtschap wel een tweedeling was ontstaan; er was nu een barrière en naaste burens woonden ineens aan de andere kant hiervan.

Het reizigersvervoer op de nieuwe lijn bleef al gauw ver beneden de verwachtingen. Er waren zo'n honderd reizigers per dag. Al in 1911 werd het aantal treinen teruggebracht. Bovendien stopten een aantal treinen op stille stations en haltes alleen facultatief.

Ook de inwoners van Elsenerbroek maakten slechts in bescheiden mate gebruik van de spoorlijn. Naar Goor reisde men een enkele keer met de trein, echter meestal ging het paard en wagen naar deze plaats. Daar haalde men voer voor het vee en werden boodschappen gedaan. Met eigen vervoer was men bovendien niet zozeer aan de tijd gebonden. Vaker werd er met de trein naar Rijssen gereisd, meestal voor de doorverbinding naar andere delen van het land. Ook de vrouwen uit de buurt die eens naar de Rijssense markt wilden, maakten gebruik van de trein. Bij de familie Sprokkereef (Jangait) weet men nog, dat voor familiebezoek aan Dina Sprokkereef in Lemelerveld met Bello naar Hellendoorn gereisd werd.

Daar waar het merendeel van de overwegen in het traject onbewaakt waren, had de overweg over Plasdijk wel spoorbomen. Bij het passeren van de trein moesten deze bomen steeds dicht- en daarna weer opengedraaid worden, iets wat de Willem Wibbelink (Janteboer), bewoner van de "Halte", jarenlang heeft moeten doen.

Zoals eerder vermeld reed Bello vooral in het begin met een zeer lage snelheid. Als dan, bij het naderen van de halte Elsenerbroek, nog verder vaart werd verminderd, wachtten sommige reizigers niet tot de trein helemaal stilstond. Zij sprongen ruim eerder van de trein en liepen dan een kortere weg naar huis!

Het bescheiden gebruik van de stopplaats Elsenerbroek blijkt o.a. uit de zomerdienstregeling van 1917: in Elsenerbroek werd in beide richtingen slechts 3 tot 4 keer per dag gestopt.

71 WINTERSWIJK-NEEDE--HELLENDOORN.										
H.T.J.S.M.	Ty	1151	1157	1163	1169	1175	1181	1187	1193	1199
Kl	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Winterswijk (O.L.B.V.)	831	755	1054	---	---	410	---	825	1025	---
Utrecht	814	811	1090	---	---	480	---	717	1005	---
Elsenerbroek	857	857	910	1099	1188	929	445	518	723	1042
Neerle	829	708	910	1099	1188	929	445	518	723	1042
50 Dronkelen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
50 Bunde	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Neerle	---	718	849	---	1201	---	---	---	---	---
Kerold	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Noordijk	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Groenlo	---	780	906	---	1218	---	---	---	---	---
Diepenheim	---	798	918	---	1238	---	517	---	---	---
Loosdrecht	---	742	919	---	1229	---	529	---	---	---
Geoor	---	744	921	---	1217	---	524	---	---	---
Elsenerbroek	---	749	928	---	121	---	5	---	---	---
Bater	---	754	931	---	127	---	538	---	---	---
Hilteney	---	808	941	---	130	---	541	---	---	---
50 Alkmaar	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
50 Dronkelen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
50 Amstardam (O.B.)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
25 Rotterdam (M.)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
25 Rotterdam (M.)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
50 Amstardam (O.B.)	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
50 Dronkelen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Hilteney	---	835	1118	---	---	---	---	---	---	---
Zuna	---	900	1121	---	---	---	---	---	---	---
Nijverdal	---	909	1130	---	---	---	---	---	---	---
Helkenheim	---	915	1136	---	---	---	---	---	---	---

71 HELLENDOORN-NEEDE--WINTERSWIJK.										
H.T.J.S.M.	Ty	1156	1162	1168	1174	1180	1186	1192	1198	1204
Kl	1-2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Helkenheim	---	---	740	---	925	1030	---	---	---	---
Nijverdal	---	---	747	---	932	1040	---	---	---	---
Zuna	---	---	755	---	937	1045	---	---	---	---
Hilteney	---	---	800	---	993	1100	---	---	---	---
50 Dronkelen	---	---	857	---	1049	1157	---	---	---	---
50 Amstardam (O.B.)	---	---	1042	---	1202	1310	---	---	---	---
25 Rotterdam (M.)	---	---	1120	---	---	---	---	---	---	---
25 Rotterdam (M.)	---	---	---	---	719	1010	---	---	---	---
50 Amstardam (O.B.)	---	---	---	---	821	1055	---	---	---	---
50 Dronkelen	---	---	868	---	1048	1157	---	---	---	---
50 Alkmaar	---	---	750	---	---	---	---	---	---	---
Hilteney	---	---	817	---	1114	1210	---	---	---	---
Solier	---	---	824	---	1121	1217	---	---	---	---
Elsenerbroek	---	---	839	---	1136	1230	---	---	---	---
Geoor	---	---	837	---	1131	1230	---	---	---	---
Loosdrecht	---	---	839	---	1135	1230	---	---	---	---
Diepenheim	---	---	845	---	1139	1230	---	---	---	---
Neerle	---	---	900	---	1143	---	---	---	---	---
Kerold	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Neerle	---	---	908	---	1155	---	---	---	---	---
50 Dronkelen	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
50 Bunde	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
Neerle	---	710	800	929	1044	---	---	---	---	---
Elsenerbroek	---	720	808	898	1054	---	---	---	---	---
Utrecht	---	720	840	940	---	---	---	---	---	---
Winterswijk (O.L.B.V.)	---	750	850	950	---	---	---	---	---	---

Zomerdienstregeling 1917

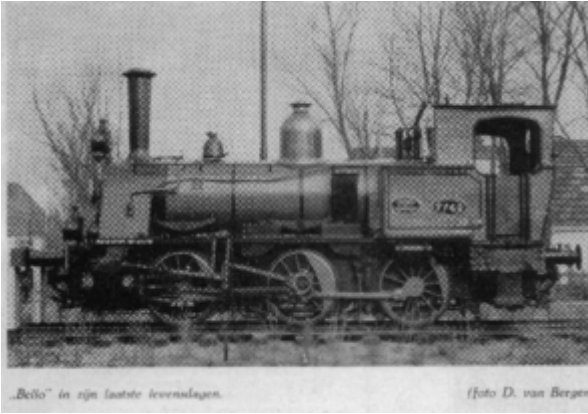
Zoals al aangegeven was de spoorweg in de eerst plaats bedoeld voor goederenvervoer. Ook inwoners van Elsenerbroek lieten goederen aanvoeren met “Bello”. Hendrik (Antonie Jan Hendrik) Slots (Schutten-Hendrik) en Hendrik Gerritsen (‘n Pol) maakten gebruik van de trein voor de aanvoer van brandstoffen: turf en kolen.

Hendrik Slots kocht de turf, de zogenaamde “bagger”-turf, in Emmer-Compasuum. Hij was dan enkele dagen weg van huis, want de reis naar Drenthe deed hij per fiets. De turf werd vervolgens per trein naar het Elsenerbroek vervoerd, het laatste traject dus met “Bello”. De turf was verpakt onder een groot stuk zeil met daarop voor eenieder leesbaar de naam “A.J.H. Slots”, iets wat Hendrik wel aanstond. Overigens heeft Slots in het Drenthse ook zijn vrouw, Margje Pultrum leren kennen. Hendrik Gerritsen (geboren in 1894), van beroep “reiziger” (hij was vaak onderweg om zijn handelswaar op te kopen), was wisselend ingezetene van Elsen (Elsenerbroek) en Goor. Vanwege een jachtongeluk had hij een houten been. Hendrik liet samen met compagnon Ten Tije uit Goor kolen (met later ook kolengerelateerde handelswaar) aanvoeren. Zij kochten steeds 1 volle wagonlading tegelijk. De wagon werd na aankomst bij halte Elsenerbroek op het zijspoor gezet. Vooraf hadden de boeren uit de buurt bij Jangaits-Janheendrik (J.H. Sprokkereef) opgegeven, hoeveel kolen elk wilde hebben. Na aankomst loste Janheendrik de wagon, meestal samen met De Kiefte. De opgetrommelde bestellers kregen de kolen op hun kar of wagen geladen en konden daarmee dan naar huis rijden. In 1931 vertrok Hendrik definitief naar Goor, alwaar dan ook zijn bestelde brandstoffen en andere goederen (zoals touw, weegwerktuigen en transportbanden) aankwamen.

Waarschijnlijk omdat het onderhouden van de halte onrendabel was gebleken is reeds op 1 juni 1923 Elsenerbroek als stopplaats voor personenvervoer opgeheven. Vanaf de eerste rit op 29 april 1910 heeft Elsenerbroek dus slechts 13 jaar als echte “Bello”-halte gefungeerd. In 1924 werd het perron opgeruimd. Het is niet precies bekend tot hoe lang het zeer beperkte goederenver-



voer op de halte Elsenerbroek nog in stand is gehouden. Officieel is de halte voor goederenvervoer gesloten op 15 januari 1935.



„Beïlo“ in zijn laatste levensdagen.

foto D. van Bergen

### **De “Halte” Elsenerbroek en haar bewoners**

De bouw van het kleine station in Elsenerbroek, ook in de buurt-schap aangeduid als de “Halte”, was gereed gekomen in 1910, vóór de eerste treinrit op 29 april van dat jaar. Het type stationsgebouw werd en wordt nog steeds aangeduid met “NH (Nede-Hellendoorn)-halte”, een gebouw met woning en lokalen voor de stationsdienst. Voor de goederenopslag werd in 1914 een wachtershuisje met kolenbergplaats van de overweg in de straatweg Haarlem-Leiden overgebracht naar Elsenerbroek.

In 1975 is het haltegebouw aan de Plasdijk (nr. 26) afgebroken en vervangen door een vrijstaand woonhuis. Een zelfde “NH-halte” als voorheen in Elsenerbroek is in Kisveld (Nede), weliswaar verbouwd, nog wel aanwezig.



*De "Halte" 1935*

Eerste haltechef in Elsenerbroek is Willem Johan Muller. Hij was geboren in Apeldoorn en komt in 1910 met zijn vrouw Gerritjen (Kloosterboer) en de kinderen Willemina Helena en Klaas Herman Christiaan op de "Halte" wonen. Op 3 maart 1911 wordt dochter Anna Petronella geboren, zij overlijdt evenwel op 11 juli 1912.

In 1912 komt ook Albert Brinkhorst uit Oldenzaal, spoorbeambte, inwonen. Al in 1913 wordt hij vervangen door Marinus Wonink uit Heerde, die op zijn beurt vertrekt in 1915.

Omstreeks 1920 trekt een zwager van Willem Johan Muller, Willem Jzn. Kloosterboer uit Zutphen, 23 jaar oud, bij de familie Muller in.

In 1925 komt buurman Jan Willem (Willem) Wibbelink, van beroep spoorwegaarbeider, samen met zijn vrouw Rinske Vermeulen (afkomstig uit Amsterdam), op de "Halte" wonen. De familie Muller is ondertussen reeds vertrokken: vanaf 1 juni 1923 was de halte Elsenerbroek uit de dienstregeling weggenomen, de functie van haltechef was vervallen.

Het gezin Wibbelink neemt twee pleegkinderen op: uit Amsterdam in 1927 Stientje Onstwedde, 6 jaar oud en in 1933 Comelis Geijtenbeek, 4 jaar oud.

Als de spoorlijn in 1935 is opgeheven vertrekt het gezin naar Rijssen.

In 1939 wordt het ex-station voor fl. 3000 verkocht aan de familie J. Wolfs.

Jan Wolfs (Vennenjân) met Janna Reilink. Het gezin krijgt drie kinderen: Dinie (geb. 25 febr. 1941), Jan (geb. 6 november 1942) en Willem (geb. 27 sept. 1944).



*Het gebouw in 1960*

Dinie Wolfs trouwt in september 1961 met Herman van Ommen uit Goor. Zij gaan bij de ouders van Dinie inwonen. Op 20 april 1962 wordt hier dochter Marjanne geboren. In 1963 vertrekt het gezin Van Ommen.

De jongste zoon Willem trouwt in 1964 met Johanna Roessink uit Enter. Zij gaan vanaf dan inwonen bij de ouwelui. Op 1 oktober 1964 wordt Gerritdina Harmina (Gerdie) geboren en op 17 oktober 1967 Janna Hendrika (Janet). In december 1967 vertrekt Willem met zijn gezin naar Goor. De eerste zoon van Jan en Janna, Jan junior is in september 1964 getrouwd met Minie Brunnekreeft uit Ambt Delden. Op 1 oktober 1973 komen Jan en Minie met beide dochters Wilma en Karin vanuit Hengelo op de “Halte” wonen. Jan is dan eigenaar van de woning geworden.

Ondanks dat de stationsfunctie in het huis niet meer zichtbaar was, werden voor bepaalde vertrekken van het huis toch nog geruime tijd de oorspronkelijke stationsbenamingen gebruikt: zo was “het loket” een nog lang gebruikte aanduiding.

In 1975 wordt het oude huis “de Halte” afgebroken nadat de nieuwe woning van Jan en Minie, gebouwd vlak voor het oude huis, gereedgekomen was. Jan senior en Janna verhuizen mee naar de nieuwe woning. In 1980 overlijdt Janna. Jan verhuist naar het verpleeghuis in Delden, waar hij in 1994 op 89-jarige leeftijd overlijdt.



*De woning in 1970*

## Het einde

Zoals gezegd was de lijn voor het grootste deel van haar bestaan onrendabel, veelal waren de kosten een stuk hoger dan de baten. Na het opheffen van de halte Elsenerbroek op 1 juni 1923 waren in de jaren daarna ook de haltes Gelselaar (5 juni 1925), Kisveld (15 mei 1930), Zuna (1 mei 1931) en Noordijk (15 mei 1933) opgeheven. Uiteindelijk kwam de officiële aankondiging van van de sluiting door de Nederlandsche Spoorwegen (sinds omstreeks 1921 werkten HSM en SS samen onder deze naam):

*“Met ingang van 15 januari 1935 wordt de exploitatie van de spoorweg Neede-Hellendoorn beëindigd. Voor vervoer van wagenladingen blijven de baanvakken Hellendoorn-Zuid, Rijssen-Enter, Goor West-Goor Zuid en Diepenheim Neede als raccordement gehandhaafd”.*

Op 1 januari 1935 vond naasting en overname van de spoorweg door de Staat der Nederlanden plaats.

Op 14 januari 1935 werd de laatste rit over het traject Neede-Hellendoorn uitgevoerd.

De laatste reizigerstrein van Hellendoorn naar Neede werd bijna niet opgemerkt door de bevolking. Er waren nu geen bloemen en guirlandes. Bij aankomst op de laatste stopplaats Neede stapte slechts één reiziger uit de trein ....

Als oorzaken van het verval werden o.a. genoemd de toenemende malaise in handel en industrie en de steeds toenemende concurrentie van de vrachtauto en autobus. De belangrijke tweede oorzaak voor de opheffing was echter de aanleg van het Twente-Rijnkanaal. Voor de spoorlijn zou bij Goor een kostbare spoorbrug moeten worden gemaakt. De bruggehoofden waren reeds geplaatst. Bij nader inzien kwam men tot de conclusie om de brug maar niet verder aan te leggen: de voordelen zouden er niet zijn.

Nadat van 1935 tot 1937 ook het goederenvervoer in op bepaalde delen van de lijn werd gestaakt werden de meeste van

deze delen opgebroken. Degenen die bij de bouw grond hadden moeten afstaan konden de grond nu weer terugkopen voor een dubbeltje per vierkante meter. In het Elsenerbroek zijn grote delen van de spoordam nog blijven liggen tot aan de ruilverkaveling omstreeks 1973, toen de gronden weer bijna volledig in cultuur zijn gebracht.



*Na de opheffing van de spoorlijn Neede-Hellendoorn worden de materialen door een groep spoorwegarbeiders gedemonteerd en afgevoerd (foto genomen bij Diepenheim, 1935).*

In Goor heeft een deel van de lijn, de verbinding tussen de Twentse Stoom Blekerij met de hoofdspoorlijn Zutphen-Hengelo nog tot 1972 bestaan. De laatste rails zijn kort daarna opgebroken.

*Voor de samenstelling van dit artikel is o.a. gebruik gemaakt van gegevens/foto's van:*

- Hr. J. Sprokkereef, *Elsenerbroek*

Website [www.stationsweb.nl](http://www.stationsweb.nl)

- Boek "Herinnering aan Goor", G.J. Geerts (*St. Historisch Goor*), 2004

- Boek "Lokaalspoorwegen in Twente en de Achterhoek", Evert Heusinkveld

- Fam. Wolfs, Fam. Slots, Mevr. H. Sprokkereef, Hr. J. v.d. Kolk,

Hr. J. Broeze, Hr. E. Heusinkveld

*Opmerking: VVV Goor heeft een routebeschrijving van een fietstocht langs het voormalig Bello-tracé.*

## Naaivereniging De Helpende Hand

*Onlangs kreeg de Stichting Heemkunde de beschikking over het archief van de opgeheven Naaivereniging De Helpende Hand. Aan de hand van dit archief belichten wij de activiteiten van deze vereniging waar tevens wat vergeten geschiedenis in voorkomt.*

*In Markelo hebben in het verleden meerdere verenigingen bestaan die ter ziele zijn. Mochten van deze vereniging nog ergens archieven zijn, dan zouden wij het heel erg op prijs stellen als wij deze archieven mogen inkijken of dat wij ze in ons bezit krijgen. Hieronder volgt het levensverhaal van bovengenoemde vereniging.*

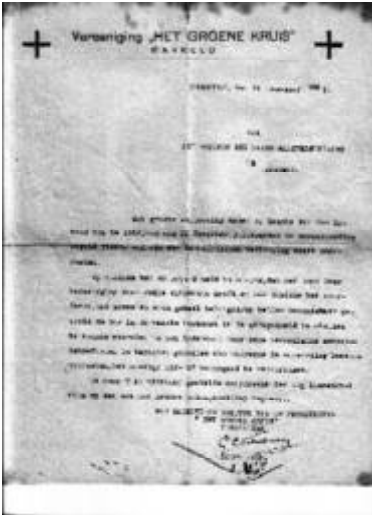
### Oprichting

Wie van de ouderen onder ons kent niet zuster Teusink van het Groene Kruis. De bekende wijkverpleegster die, eerst op de fiets en later op een motor, een gewaardeerd figuur was in Markelo en omgeving. Zij is het die op 31 oktober 1929, in de consistoriekamer van de kerk, een aantal dames welkom heet om te komen tot de oprichting van een naaivereniging. In de notulen van



*Zuster  
Teusink*

die eerste vergadering lezen wij dat nog diezelfde avond een bestuur wordt gekozen. Hierin nemen zitting: Zuster Teusink,



*Brief 21-12-1929 van Ds. Schellenberg, voorzitter Groene Kruis die zijn voldoening uitsprekt over het initiatief dat genomen is om het Groene Kruis te ondersteunen.*

*presidente, Mevr. Romijn, secretaresse, Mevr. Van Willigen, penningmeesteresse, en Mevrouw ten Have, vice-presidente.*

In dezelfde notulen lezen wij over de doelstelling het volgende: "De vereniging stelt zich ten doel om gelden bij elkaar te krijgen waarmee ze hulp kan verlenen, bijvoorbeeld aan het Groene Kruis, een persoon of gezin die 't nodig heeft, enz."

De allereerste taak die de nieuwe vereniging op zich neemt, is het vervaardigen van linnengoed voor 'de linnenkast van het Groene Kruis'.

### Voortvarend

De dames gaan die avond voortvarend te werk. Zo wordt besloten: 'om elke veertien dagen (voorlopig op donderdagavond) samen te komen 's avonds van acht tot tien uur. Het eerste uur van deze bijeenkomsten zal gebruikt worden voor naaien en het



*tweede uur voor handwerken. De stof die nodig is wordt gekocht op kosten van de vereniging, terwijl bij verkoop van de gemaakte handwerken etc. de opbrengst ten goede komt van de kas'; dat de contributie 15 cent per avond is en een kleine vergoeding voor koffie of thee. Tevens zal het bestuur proberen om een vast onderkomen te vinden in de huishoudschool'. Dat dit laatste gelukt is lezen we in de notulen van 7 november 1929 waar zestien dames aanwezig zijn. De dames beginnen die avond al met het maken van lakens en washandjes, het breien van kindertruitjes en overige handwerken. Als de belangstelling voor de vereniging toeneemt wordt er gewerkt aan een reglement, dat op 2 juni 1931 door de leden wordt goedgekeurd. In dit reglement lezen we in artikel 1: "Het geld dat de vereniging in haar bezit heeft kan besteed worden voor alle nuttige en nodige doeleinden".*

Ook wordt besloten om in november een jaarfeest te houden. De vereniging voelt zich ook zeer gevleid als hun gevraagd wordt om medewerking te verlenen bij de huldiging van Burgemeester Baron Taets van Amerongen, die op 6 juni 1932 zijn 25-jarig ambtsjubileum zal vieren. De dames maken gezamenlijk een kussen met het wapen van Markelo erop en afgewerkt met data (1907-1932) en ambtsketen dat hem op de receptie zal worden aangeboden.

### Bestuurscrisis

In de eerste bijeenkomst na de vakantie op 20 september 1932 wordt het idee geopperd om samen met het Groene Kruis jaarlijks een bazaar te organiseren. Op 25 oktober wordt een extra ledenvergadering gehouden waarin de wensen en de grieven van de leden naar voren gebracht kunnen worden. Het blijkt dat er bezwaren bestaan tegen de bazaarcommissie. Na stemming blijkt dat de meerderheid voor het voortbestaan van de commissie is. De presidente van de vereniging heeft moeite met deze gang van zaken wat blijkt uit het feit dat de secretaresse een beroep doet op de leden om een andere houding aan te nemen. Een en ander neemt echter zulke vormen aan dat in de vergadering 15 november 1932 het bestuur mededeelt dat zij in het ge-

heel wenst af te treden. Er wordt een nieuw bestuur gevormd met mevr. Snijder als presidente, mevr. Aarsen als vice-presidente, mevrouw Lichtendahl als penningmeesteresse en mej. Lier als secretaresse. Dit hele gedoe heeft de verhouding binnen de vereniging toch wel wat vertroebeld want verschillende bedanken als lid, waaronder zuster Teusink. Ook de verhoudingen met het Groene Kruis zijn wat stroever geworden. In het jaarverslag van de vereniging staat dan ook: *”Al werpt het bedanken van enige leden, die veel voor de vereniging hebben gedaan, wel enigszins een schaduw over het afgelopen jaar, desondanks kunnen wij echter constateren dat in het afgelopen jaar veel en goed werk is verricht”*.

Verder lezen wij dat de bazaar, gehouden op 22 en 23 november, een batig saldo van 500 gulden heeft opgeleverd. Hiervan zal 450 gulden worden geschonken aan het Groene Kruis.

### **Kinderuitzending**

Ondertussen is in Markelo ook een vereniging ontstaan voor kinderuitzending. Het gaat her om ongezonde kinderen die voor enkele weken in een vakantiekolonie aan zee worden opgenomen. De vereniging besluit in de vergadering van 9 oktober 1934 om dit initiatief te steunen en stelt alvast een klein bedrag ter beschikking. De vereniging bestaat inmiddels vijf jaar maar nog zonder naam. In dezelfde vergadering wordt besloten om haar de naam **“De Helpende Hand”** te geven.

Door de amusementsverenigingen te Markelo wordt in april 1935 een “Crisisavond” met verloting georganiseerd waarvan de opbrengst ten goede komt aan het crisiscomité. De vereniging stelt hiervoor enkele handwerken ter beschikking. Ook zal een afgevaardigde van het bestuur zitting nemen in een op te richten comité tot viering van nationale gedenkdagen.

De zogenoemde crisisjaren beginnen ook door te dringen in de vereniging want we lezen in de notulen van september 1936 dat het bedrag voor het donateurschap te hoog is en verlaagd moet worden van f 2,50 naar f 2,-.

In dat jaar wordt ook besloten om deel te nemen in de redactie van Ons Maandblad, een blad van en voor de plaatselijke vere



*Zuster Teussink was ook de animator van de wagen in de optocht van het School-en Volksfeest in 1936. Op deze wagen werd aandacht gevraagd genootschap kinderherstellingsoorden en vakantiekolonies. Koetsier Jan Boomkamp, voor de wagen zuster Teussink. Op de wagen van links naar rechts Bernarda Adriana (zus) ten Have, Jenny Snijder, Nelly van Esterik, Annie Neef, Herman Hoolt, Freddy Aarsen, Jan ten Have en Goosen Snijder.*

nigingen. De maandelijks bijdrage bedraagt één gulden per maand.

### **Luiermanden**

In verband met de op handen zijnde blijde gebeurtenis in het prinselijke gezin, neemt de verenging het initiatief om luierman-  
den te maken voor behoeftige gezinnen. Het blijkt dat er in Markelo vier gezinnen voor in aanmerking. Ook zal aan behoeftige gezinnen kleding worden verstrekt. Door het 'Comité van bijzondere noden' worden in 1938 kerstpakketten verstrekt waarin de goederen van de Naaivereniging worden verwerkt. Het batig saldo van de bazaar wordt besteed aan een hoogtezon voor het Groene Kruis en een bedrag beschikbaar gesteld aan de Vereniging voor Vakantiekolonies.

Inmiddels is, in verband met de Internationale Crisis, een algehele mobilisatie afgekondigd. In de vereniging wordt druk gesproken om bijdragen (in de vorm van breiwerk) te verlenen ten behoeve van onze soldaten.

### **Periode 1940 – 1945**

In het jaarverslag van het seizoen 1940-1941 lezen wij dat er weinig valt te vertellen over de activiteiten van de vereniging. De bijeenkomsten worden wel regelmatig gehouden, maar de opkomst is matig. Dit wordt voor een groot deel veroorzaakt door de verduistering. De huishoudschool kan niet meer gebruikt worden wegens kolengebrek. De dames vinden onderdak in Hotel Lichtendahl. Een aantal leden volgt een cursus (voor het maken van matrassen en dekens) die gefinancierd wordt door het Ministerie van Landbouw. Deze goederen zijn bestemd voor de kleine boeren.

In 1942 worden de bijeenkomsten gereduceerd tot één keer per maand. De laatste twee jaar van de duistere periode zijn er bijna geen bijeenkomsten meer doordat Hotel Lichtendahl is gevorderd door de Duitsers. Wel is het gelukt om de bezittingen van de vereniging te behouden.

Na de bevrijding verkeert de vereniging wat in een mineurstemming. De opkomst van de leden is matig. Ook de slecht verkrijgbaarheid van goederen (wol enz.) is daarmee debet aan.

### **Stoomschip Markelo**

De eerste jaren na de bevrijding blijft het kwakkelen met de opkomst van de leden. Wel wordt op bevrijdingsdagen (of op Koninginnedag) een bazaar georganiseerd waarvan de opbrengst bestemd is voor het Groene Kruis en de Kinderuitzending. Deze bazaars blijken een succes te zijn. Op verzoek van de gemeente wordt er in 1948 een gemeentewapen in kruissteken geborduurd. Dit zal worden aangeboden aan de Stoomvaartmaatschappij Noordzee die één van haar schepen de naam Markelo heeft gegeven. Ook wordt er aandacht besteed aan de Markelose jongens

die in Indië zijn. In het verslag van 1949 wordt vermeld dat het ledental weer een stijgende lijn vertoont. Op de bevrijdingsdag 5 mei 1950 wordt wederom een bazaar met een verloting georganiseerd. De opbrengst van de verloting is bestemd voor het instrumentenfonds van de muziekvereniging "De Fanfare".

In maart 1951 besteedt de vereniging aandacht aan het afscheid van zuster Teusink als wijkverpleegster. Zij is medeoprichtster en presidente van de vereniging die zij al die jaren, ondanks het feit dat zij geen lid meer is, toch een warm hart toedroeg.

Als bijzonderheid kan nog worden vermeld dat tijdens de bazaar in 1953 door de vereniging 3320 oliebollen zijn verkocht.

### **De vereniging en het wijkgebouw**

De jaren '50 kenmerken zich in een redelijke stabiliteit wat het ledental betreft. De vereniging draait op volle toeren. De batige saldi vinden gretig hun weg waar ondermeer een nieuw wijkgebouw voor het Groene Kruis van profiteert. Door het houden van de jaarlijkse bazaar, levert de vereniging in totaal een bijdrage van f 5200,- voor de bouw van het wijkgebouw dat op 28 november 1957 wordt geopend. De giften aan het Groene Kruis blijven doorgaan. Deze gaan nu in een fonds voor de aanschaf van een röntgenapparaat.

Wanneer we in de jaren '60 belanden zien we dat er, met instemming van de Minister van Binnenlandse Zaken, een Federatie van Vrouwelijke Vrijwillige Hulpverlening wordt opgericht. De achtergrond van deze oprichting is de Koude Oorlog en het gevaar van kernwapens. Ook de Naaivereniging wordt betrokken bij de voorlichting hierover.

In 1965 komt er een eind aan het voorzitterschap van Mevr. Lichtendahl. Dertig jaar lang is ze voorzitter geweest en stelt zich niet weer herkiesbaar evenals Mevr. Wissink-de Marco, die vele jaren de functie van penningmeesteresse vervulde. In hun functies worden gekozen de dames A. Huisken-Tol en D.Gerritsen-Eelderink. In 1966 vindt de vereniging een nieuw onderkomen in het Dienstgebouw.

De vereniging viert op 1 november 1969 haar 40-jarig bestaan met een receptie. Hier worden ze toegesproken door loco-bur-

gemeester Berendsen die het volgende zegt: *"De Helpende Hand staat in de gehele gemeenschap van Markelo bekend en heeft in al die jaren geen wijziging en geen verandering ondergaan. Ik hoop dat u zo doorgaat en in de toekomst niet al te veel steken laat vallen"*.

We zien echter wel dat in de jaren zestig en zeventig de activiteiten veranderen. Sinterklaasfeesten worden gehouden en er wordt er aandacht besteed aan het Kerstfeest. De traditionele jaarlijkse uitstapjes zijn nog altijd in trek. In 1967 waren 44 dames lid van de vereniging. In al de verslagen over de jaren zestig wordt steeds gesproken over een goed geslaagde bazaar en wordt er aandacht besteed aan het 40-jarig bestaan van de vereniging. Een groot deel van de baten gaan nog steeds naar het Groene Kruis en de Vakantiekolonie.



*Mevrouw Huisken-Tol*

### **Naar het einde**

In 1989 wordt op bescheiden schaal het 60-jarig jubileumgevierd. Inmiddels begint het ledental terug te lopen tot 35. Wel is de vereniging nog steeds actief met het organiseren van een bazaar, waarbij de verkoop van olieballen nog steeds de grootste financiële trekker is.

De besteding van de baten veranderen wel, mede door het feit dat de doelstellingen van het Groene Kruis zijn veranderd. In het laatste verslag van de jaarvergadering in januari 1993 staat dat de resterende bedragen beschikbaar zijn gesteld aan de muziekvereniging, Anholtskamp, kerkorgel, ambulance en gehandicapten. Nadien is de vereniging opgeheven. Wij willen de levensloop van deze vereniging afsluiten met een afscheidsgedicht van de laatste voorzitter Mevr. Huiskens-Tol waarmee de opheffing een voldoende feit was.

*Hoe vaak is onze hand in vele jaren al niet uitgestoken,  
Naar iets of iemand in onze plaats.  
Nooit hebben wij een belofte verbroken,  
Nee, onze hulp was altijd achttien karaats.  
Toch komt er na vele jaren een eind aan ons bestaan,  
Op deze voet konden wij helaas niet verder gaan.  
"De Helpende Hand" als club is er straks niet meer,  
Maar dames zit nu niet bij de pakken neer,  
Want uw helpende hand kan nog veel betekenen:  
Steek hem vaak uit, een ander kan op u rekenen*

---

*Een opgewonden vinkenpaar  
vertoefde in de Stoevelaar.  
Het stel was druk met nesten bouwen  
ze waren vast van plan te 'trouwen'.  
Na heel veel zoeken had de man  
de plek gevonden waar dat kan.  
"Mijn lief", floot hij, "Als ik hier vest  
een stevig, veilig liefdesnest,  
en 'k zoek hier voor ons voortbestaan  
een goed betaalde 'vinkenbaan'.  
Wil jij dan als mijn eigen vrouw  
gaan zitten op het vinkentouw?  
Zo komen wij dan als een paar  
aan eten in de Stoevelaar".*

## De pluimveehouderij in Markelo

Landbouw werd al ver voor onze jaartelling in Markelo bedreven. Vrij recent werden nog afdrukken en resten van nederzettingen gevonden bij het afgraven van de grond voor nieuwbouw op de es. De leefwijze van deze boeren week in bepaalde opzichten sterk af van die van hun jagende en rondtrekkende voorgangers. Zij vestigden zich op een vaste plek in lemen boerderijen en bedreven akkerbouw en hielden vee. Over de akkerbouw uit die tijd is wel het een en ander bekend, maar wat betreft de veehouderij is dit minder het geval en vaak heeft het dan alleen nog betrekking op de rundveehouderij. In dit artikel willen wij de pluimveehouderij wat nader onder de loep nemen en zien wat de betekenis ervan was en is voor Markelo.

Nu is het wel zo dat pluimveehouderij een vrij ruim begrip is en is het daarom goed deze op te splitsen in leg- en slachtpluimvee, ganzen, eenden en overige zoals kalkoenen en struisvogels.

### Legpluimveehouderij

De kip behoort tot de hoenderachtigen, die men in onze omgeving kan indelen in drie soorten.

1. Eigenlijke hoenders, waartoe behoren: hoen (kamhoen), kalkoen, fazant, pauw, en parelhoen. Die laatste wordt in deze streek 'poelepetaat' genoemd.
2. Veldhoenders, waartoe behoren patrijs en kwartel.
3. Boshouenders, hier behoort o.a. het korhoen toe.

Onze leg- en slachtkippen behoren tot de categorie van het kamhoen. Over de afstamming van deze hoenders is weinig bekend. Wilde rassen van dit hoen komen alleen nog in Azië voor. Mogelijk hebben ook wilde rassen van dit hoen in deze omgeving geleefd. Het is bekend dat reeds 3000 jaar geleden in Azië tamme hoenders werden gehouden voor vlees, veren en hanengevechten. Dit laatste had dan een religieuze betekenis.



Vooral de kruistochten hebben er aan bijgedragen om de tamme hoenderrassen vanuit Azië en vooral China te verspreiden naar onze streken. We kunnen wel aannemen dat voor de kruistochten er reeds hoenders werden gehouden. Vooral kloosterlingen gingen gericht aan hoenderteelt doen. Men gebruikte de eieren en het vlees in gerechten. Zo ontstonden er cultuurrassen, die thans bedrijfsrassen worden genoemd. Op de boerderijen hier in Markelo is tot in de 20<sup>e</sup> eeuw weinig gedaan aan het gericht houden van kippen. Op iedere boerderij liep een koppeltje kippen met een haan. Ze waren gehuisvest in de ‘hilde’, een ruimte boven de koeien op de deel. Overdag konden ze via het ‘hoondergat’ in de niendeure naar buiten om op het erf hun kostje bijeen te scharrelen. Bij een enkele oude boerderij treffen we in de niendeure dit hoondergat nog aan. Bij de boerderij van Meijers aan de Leusmansweg is dat nog te zien.



*Hoondergat in de niendeur*

Zo kon het gebeuren, toen de meeste boerderijen die nog in het dorp stonden en ook nog zo'n hoondergat bezaten, dat er tijdens de optocht van het dorpsfeest er plotseling een kip uit het hoondergat naar de weg rende met vlak erachteraan de haan. Dicht bij de weg kreeg de haan de kip te pakken en ging er bovenop zitten. Een jongetje, dat met zijn vader naar de optocht zat te kijken, zag het spektakel van de tredende haan en vroeg aan zijn vader: "Pa, waarom doet die haan dat?" Waarop zijn vader antwoordde: "Dan kan hij de optocht beter zien."

Het was de taak van de boerin om dagelijks de eieren te verzamelen. Hoewel men een klein aantal kippen had was dit geen eenvoudige zaak want die dieren wisten meestal hun nest met eieren goed te verbergen. Het gekakel van de kip na het leggen van het ei verraadde vaak de plek waar het ei was gelegd. Was dit zo nu en dan niet het geval dan ging de kip, als ze een volledig legsel van 8 tot 10 eieren had geproduceerd, broeden en kwam ze na 3 weken te voorschijn met een koppeltje kuikens. De hennetjes vervingen de oude kippen, die doodgingen of geslacht werden. De haantjes dienden na verloop van tijd voor de slacht, een enkeling voor de fok. De oudere kippen die geslacht werden waren vaak ziek (onproductief), immers je slacht geen productieve. De kip met de gouden eieren moest je laten lopen, eieren waren in die tijd naar verhouding duur. Men kende dan ook de uitdrukking wanneer in een boerengezin kip werd gegeten: het is een van beide- de boer is ziek of de kip was het.

## **De eierhandel**

Zoals gezegd brachten de eieren behoorlijk wat geld op. Wat niet voor eigen gebruik nodig was werd verkocht op de markt in Deventer of aan de plaatselijke burgerij. Ook de winkeliers in eigen omgeving gingen een grote rol spelen bij de afzet van de eieren toen dit, met name op de markt, niet langer te doen was. Wel werd b.v. in Barneveld omstreeks 1900 een speciale eiermarkt in het leven geroepen.

De eieren werden meer en meer via de plaatselijke kruidenier verhandeld, die ging met zijn waren de boer op om te verkopen en nam dan de eieren mee. Hij verzamelde die en verkocht ze aan een verzamelstation. In die tijd beschikte men op de boerderijen over weinig geld en had moeite om de kruidenierswaren te betalen. Het was dan ook een soort ruilhandel. De boerin kreeg de kruidenierswaren tegen verrekening met de opbrengst van de eieren. Daar komt de uitdrukking: 'eieren voor zijn geld kiezen' vandaan. Een deel van de, door de kruidenier voor zijn geld gekozen, eieren verkocht hij weer in zijn winkel in het dorp, de overige gingen naar een verzamelstation die ze dan weer verkocht op de markt of exporteerde.

Zo'n belangrijk verzamelpunt van de eieren, rechtstreeks van de boer en de kruidenier, was de Firma Klumpers uit Markelo. Het was Jan Klumpers van het Kerkplein die voor de fa. Lukken & Hein uit Oostzaan de eieren sorteerde en verpakte voor export naar Duitsland. Dit vond in de periode 1954 – 1964 plaats, er werkten toen ongeveer 10 mensen aan. Na de brand in 1964 ging men hier bij Klumpers niet verder mee.

### **Werkgelegenheid**

Niet alleen de pluimveehouder zelf, de kruidenier en de personen op het verzamelstation haalden een belangrijk deel van hun inkomsten uit de pluimveehouderij. Door de snelle ontwikkeling in die branche boden ook andere sectoren meer werkgelegenheid. Omdat de boer te weinig graan verbouwde voor het groeiende aantal kippen werden er mengvoerders aangekocht van de voerindustrie. In Markelo gebeurde dit bij de Landbouwcoöperatie en in mindere mate bij Buursink. Voor de mengvoederindustrie was de afzet van pluimveevoer dermate belangrijk dat men voorlichter-selecteurs aanstelde. De eerste voor de coöperatie was de heer Schottink uit het Stokkumerbroek. Hij selecteerde bij de boer de kippen, zodat de niet leggende konden worden opgeruimd, en entte de jonge kippen tegen pokken en difterie.

## Afzet pluimvee

Tot 1960 betrof dit de kippen die uitgelegd waren en wat gemeste hanen, niet nodig voor de fokkerij. Er werden op de boerderijen steeds meer kippen gehouden, daardoor kon de boerenfamilie niet langer alle uitval zelf opeten. Voor W.O.II redden kippenhandelaren op een bakfiets langs de boerderijen en haalden overal een paar kippen op. In een jute zak of een krat brachten ze die naar de slachterij. Zo'n slachterij was er niet in Markelo, wel in de nabijheid: Fraas in Lochem en Relker en Moorman in Goor. Bekende handelaren, ook wel kippenkremers genoemd, waren de Sterns uit Lochem en Dollekamp van de Berg-weg in Markelo. Toen de pluimveehouderij verder uitbreidde kwamen daar Wolthuis (Fonzen Jan) en de Landbouwcoöperatie bij.



### *Ontwikkeling van de pluimveehouderij*

In 1850 werden er in Nederland  $\pm$  1 miljoen legkippen gehouden, dat zijn er nu  $\pm$  30 miljoen. De eiproductie per kip en per jaar nam toe van 60 stuks in 1850 tot 320 thans. De beide wereldoorlogen vormden dieptepunten in de toename van het aantal legkippen. De granen had men toen nodig voor voeding van de mens en bovendien lag de invoer van graan stil. Na 1955 kwam het meesten van kuikens op gang. Er worden nu 42

miljoen mestkuikens gehouden, goed voor ruim 600 miljoen kg vlees per jaar.

Hoewel tot het midden van de zestiger jaren van de vorige eeuw in Markelo driftig werd meegedaan met de uitbreiding van de pluimveehouderij is deze gestopt en is een belangrijk gedeelte van vooral de legpluimveehouderij afgebouwd.

### **Specialisatie**

Mede door de concurrentie op de exportmarkt werd men steeds meer genoodzaakt om de productiviteit van de dieren te verbeteren en een groter aantal dieren te gaan houden. Om dit alles te kunnen verwezenlijken ging zowel de leg- als de slachtveehouderij zich specialiseren. Zo ontstonden er

#### **A Fokbedrijven**

Door selectie en kruising (heterosis-effect) werd de productiviteit van het pluimvee verbeterd. Voor zover ons bekend was er in Markelo geen gespecialiseerd fokbedrijf. Dicht in de buurt wel bij de fam. Hiddink in het Westerflief bij Diepenheim. Nog tot W.O.II fokten zij het nu nog bekende ras de Bamevelder, dat mooie koffiebruine eieren legt. Dat laatste is waarschijnlijk ook de reden dat dit ras bij sportfokkers nog vrij veel voorkomt.



*Barnervelder haan*

## B Vermeerderaars

Zij ontvangen de kuikens, zowel haantjes als hennetjes van de fokbedrijven. De bevruchte eieren van de volwassen geworden dieren gaan naar de kuikenbroeder.

## C De kuikenbroederij

Hoewel het kunstmatig kuikenbroeden reeds voor onze jaartelling in Egypte en China bekend was, in een ruimte onder de grond die dan verwarmd werd, maakte dit pas na 1920 in ons land opgang.

In het begin van de 20<sup>e</sup> eeuw werd de broedmachine uitgevonden. Niet langer hoefden de eieren 3 weken lang door de moederkip bebroed te worden en zij kon dus in de eiproductie blijven. In de broederij is het altijd een vertederend gezicht al die kleine, net uit het ei gekropen, kuikentjes. In de jaren dertig van die eeuw begonnen enkelen in Markelo met een broederij. Dit waren, voor zover ons bekend, Oplaat (Weusten Getjan), Stokreef (Sligman) en Schottink (Stokkumerbroek). Na W.O.II kwamen hier Kolkman, Welmer, Daggert, Hartgerink (Zwemkolk) en Hoekman (Stokkumerbroek) nog bij.

Reeds voor 1930 was de motor- of kastbroeder ontwikkeld, toch begonnen de eerste kuikenbroederijen in Markelo in de dertiger jaren met de veel eenvoudigere zgn. vlakbroeder. Hierin lagen de eieren op horizontale eierladen en vond de verwarming plaats d.m.v. een petroleumbrander. Na 1945 werden deze broeders vervangen door de motor- of kastbroeders, die elektrisch verwarmd worden en twee gedeelten, resp. de voorbroeder en de uitkomstkast, hebben. Daardoor kon op een veel kleinere ruimte een aanmerkelijk groter aantal eieren worden uitgebroeid. De capaciteit op de bedrijven nam dan ook enorm toe, wat noodzakelijk was omdat de pluimveebedrijven steeds groter werden en grote koppels kuikens tegelijk wilden ontvangen.

## Kuikenseksen

Een bijkomstige activiteit op de broederij was het kuikenseksen. De legkippenhouder wilde immers alleen maar hennetjes en geen haantjes op zijn bedrijf. Bij ééndagskuikens is bij de meeste oppervlakkig niet te zien of het een hennetje of haantje is. Voor 1947 waren alleen de Japanners in staat om in de cloaca van een ééndagskuiken te zien welke sekse het had. De cloaca is de ruimte waar endeldarm en de geslachtsorganen samenkomen, net voor de anus. In ± 1950 kwam er in ons land ook een opleiding voor kuikensekser. In Markelo volgden twee personen die, n.l. Hendrik Greven (Nieland) en Albert Oplaat (de Weuste). Greven oefent deze werkzaamheid nog regelmatig uit.



*Hendrik Greven aan het werk*

Seks was eind jaren zestig een beladen woord. Zo kon het gebeuren dat Annie Oplaat naar kapper Rozeboom ging om haar kapsel te laten verzorgen. Die avond was er n.l. een gezellig avondje met de collega's van Albert. Bij de kapper vertelde ze dat ze die avond een seksparty hebben, zoals zij

dat noemden. Mevrouw Kortenoever, de vrouw van de toenmalige huisarts hoorde dit aan en vertelde dat aan haar man. Het gevolg was dat de familie Oplaat de volgende dag een ongevraagde visite van de huisarts kregen, die wilde horen wat zij eigenlijk aan het doen waren!

Naast de cloacamethode is het bij enkele pluimveerassen mogelijk om aan ééndagskuikens te zien van welk geslacht ze zijn op basis van vederseksen of aan de hand van kleurverschillen. Vanaf de broederij gaan de hennetjes voor de legsector naar de opfokker en in het verleden rechtstreeks naar de pluimveehouder. De ééndagskuikens voor de mesterij gaan direct naar de kuikenmester, dit zijn zowel de hennetjes als de haantjes.

### **Opfokbedrijven**

Tegenwoordig worden hier de kuikens voor leg- en vermeerderingsbedrijven opgefokt tot een leeftijd van 17 tot 20 weken, afhankelijk van het ras en de voeding. Ze zijn dan bijna legrijp.





## **Legpluimveehouderij**

Hier worden de legkippen ongeveer een jaar gehouden en daarna worden de dieren geruimd. Veel legpluimveehouders zijn er in Markelo niet overgebleven. De ons nog bekende bedrijven zijn: de fam. Oplaat, die nu bevruchte eieren produceert voor de ontwikkeling van vaccins en de fam. Welmer (Luuks), die scharrelkippen houdt. Beiden houden hun kippen op de grond en hebben dus geen batterijkippen. Het houden van kippen op de batterij maakte in Markelo geen opgang. Dit was mede de oorzaak dat in de zestiger en zeventiger jaren van de vorige eeuw veel boeren in Markelo afhaakten met het houden van legkippen. Het was economisch gezien geen gezonde bedrijfstak meer of men moest tienduizenden dieren gaan houden.

De kippenhokken werden omgebouwd tot varkensschuren of gingen dienst doen als bergruimten. Op veel boerenbedrijven staan de hokken van het zgn. lessenaars- en/of zadeldakmodel nog als stille getuigen bij de boerderij en herinneren bijnamen aan de grote betekenis die de legpluimveehouderij in Markelo had. Namen zoals: Kippen Daggert, Hoonder Schottink, Kippen Luuks, Kippen Dollekamp. Laatst genoemde was kippenhandelaar, die familie emigreerde in de vijftiger jaren naar Canada.

## **De vleeskuikenhouder**

In de vijftiger en zestiger jaren van de vorige eeuw is deze bedrijfstak pas ontstaan. Als historie willen we hier nog niet veel aandacht aan schenken. Wel vermelden we even dat het in Markelo en omgeving opzien baarde toen in 1966 – 1967 de familie Vruwink (De Kistemaker) en een groep aandeelhouders (“De veemesterij”) mestkuikensschuren bouwden.

De veemesterij, die later door de Molenaars werd overgenomen en daarom nu Molenaarsfokbedrijf wordt genoemd, had een capaciteit om 26000 kuikens gelijktijdig te mesten. Na die overname is de kuikenmesterij omgebouwd tot

varkensfokkerij en het hok van Vruwink wordt nu gebruikt voor het opfokken van vermeerderingskippen.

### **Sportfokkerij**

Voor wat betreft de pluimveehouderij is er in de 20<sup>e</sup> eeuw in Markelo veel veranderd, vooral ten aanzien van de rassen of soorten die werden gehouden. Met weemoed wordt hier nog door velen aan terug gedacht. Als liefhebberij worden die oude rassen nog in stand gehouden. We noemen er enkele van, die voor deze streek van betekenis waren:

1. De legrassen zoals Leghoms en de Twentse Grijsen;
2. De middelzware leg- en vleesrassen zoals de Barnevelders en Welsummers;
3. Zwarte of vleesrassen zoals de Noord-Hollandse Blauwen en de Langhans.