N.S. Stationsgebouw

Nadat in 1839 de eerste spoorlijn in Nederland, tussen Amsterdam en Haarlem, was geopend, raasde het ijzeren monster met een snelheid van wel meer dan 20 km per uur door het landschap, nagestaard door verbijsterde toeschouwers. De rest van het land kon en wilde toen niet achter blijven en vele belangengroepen gingen ijveren voor een spoorlijn in hun omgeving. Alle plannen gingen echter uit van particulieren die elkaar het leven moeilijk maakten. Pas in 1859 besloot de Regering zich te gaan bemoeien met de aanleg van spoorwegen. Vanaf toen werden in razendsnel tempo, op elkaar afgestemde, plannen gemaakt en uitgewerkt. Al in 1861 werd door Koning Willem III de eerste steen gelegd voor de spoorbrug bij Zutphen.
Werd in 1865 het station te Markelo geopend, enkele jaren daarvoor was door de Nederlandse Spoorwegen, alleen al binnen de gemeente Markelo, bijna 50 HA grond aangekocht. Die aangekochte stukken grond lagen in de Voorste Maat (bij de Bolksbeek), het Voorste broek, het Moazeveld, het Kleine Vlier, het Molenvlier, de Heriker Meene, de Waterhoek, de Kleine en Groote Bree, de Kevelhammerhoek en de Gijminkhoek.
Langs de spoorlijn, die door dat grondgebied werd aangelegd, werden naast het station in het Moazeveld, vele spoorwachterswoningen en spoorwachtershuisjes gesticht. In totaal zo'n 16 stuks. In Stokkum stonden de woningen bij de Meier (pand 195), nabij de Schipbeek (pand 106), bij het Station (pand 87), nabij de Diepenheimse Dijk (pand 67) en in het Stokkumervlier. Alleen pand 87 is nu nog aanwezig, de overige zijn, evenals alle wachtershuisjes, in de loop der jaren gesloopt.

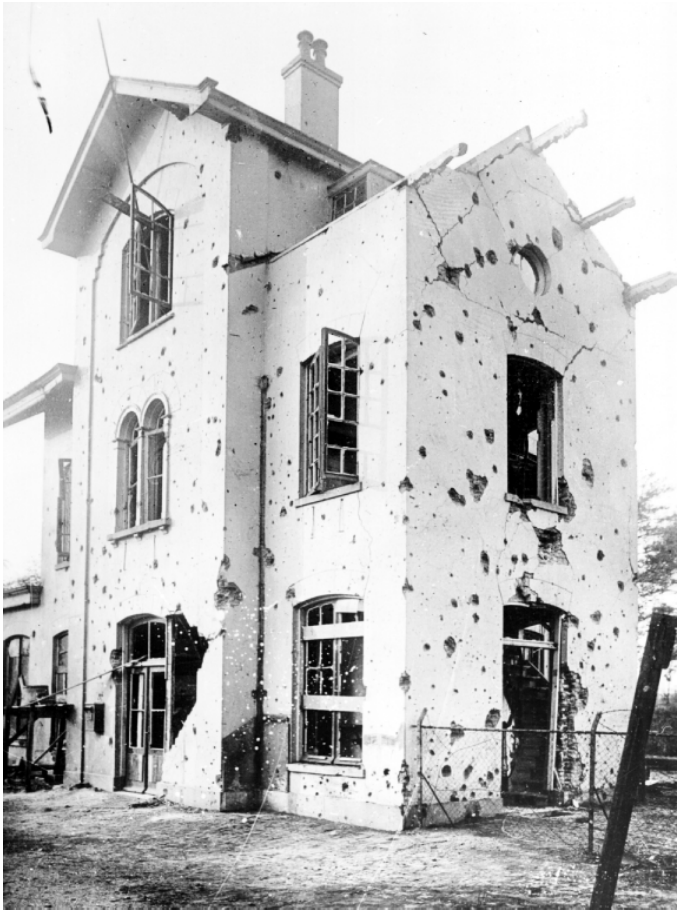
Naast het station zelf werd een zogenaamde retirade, tegenwoordig zouden we zeggen een openbaar toilet, gesticht. Aan de Lochemse kant van het station werd een opslagplaats en onderkomen voor de spoorwegwerkers gebouwd. Nog meer richting Lochem verrees, naast het goederenperron, een grote goederenloods.

Goederenloods; voor de deur staat kolenhandelaar Alink

Aan de overkant van de Brandveenweg werd, vlak tegen de grond van Vennebekken aan, door de Coöperatieve landbouwvereniging Weddehoen in 1903 een goederenloods gebouwd. Deze werd omstreeks 1908 overgenomen door de Landbouw-vereniging Markelo.
Alleen het station zelf staat er nog, de overige bouwwerken zijn in de zestiger jaren gesloopt.

Op de begane grond van het stationsgebouw bevond zich een wachtkamer, een ruimte voor de kaartjesverkoper en voor de bedieningspanelen van de seinen en spoorbomen en een opslagkamer. De twee bovenverdiepingen van het stationsgebouw werden altijd bewoond door de stationschef. Velen hebben hier, meest voor kortere periodes, gewoond en met behulp

van het spiegelei de treinen laten vertrekken. Van der Kolk was de laatste stationsbeambte die hier van 1963 tot 1971 woonde. Toen hij vertrok bleef het woongedeelte leeg, omdat volgens de NS, de benodigde renovatie te kostbaar zou worden voor de paar jaar dat het station nog zou bestaan.



Het station werd in 1944 zwaar beschadigd

Het station kreeg bij de in gebruik neming in 1865 de naam Diepenheim, doch dit werd na een fel protest van het Markelose gemeentebestuur, al snel gewijzigd in Markelo.
Het werd gebouwd door de aannemers Verwaayen uit Arnhem en Visser uit Sliedrecht, volgens het model staatsspoorwegstijl der vijfde klasse. In de jaren 1944 en 1945 werd het station door oorlogsgeweld aanzienlijk beschadigd, maar in 1947 werd het gebouw in de oude toestand hersteld.
Notaris Teesselink heeft met een stel sympathisanten omstreeks 1919 nog een tijd lang ervoor geijverd om een spoorlijn aangelegd te krijgen van het station in Stokkum naar Rijssen.

Toen uit de nieuwe dienstregeling van mei 1953 bleek dat men in Stokkum niet meer in de trein kon stappen, werden er in Markelo pogingen ondernomen om een buslijn te openen vanaf de Viersprong naar Rijssen, terwijl Diepenheim ijverde voor een buslijn van Diepenheim via de Viersprong naar Lochem. Ook dit keer ging het plan voor de verbinding Stokkum-Rijssen niet door.

Hoewel het station dus in 1953 werd gesloten voor personenvervoer, stopte er nadien toch nog een enkele keer een personentrein ter gelegenheid van bijzondere gebeurtenissen.
In 1969 was dat een trein om alle gemeentepersoneel en raadsleden met hun dames mee te nemen voor een dagje uit naar Zuid-Limburg. In diezelfde tijd werd het station door de directie van de NS onderscheiden voor de mooiste stationsbeplanting van het land.
In 1970 werden er filmopnames gemaakt voor de operette Con Amore en in 1972 stopte er de zogenaamde boeren-expresse waarin 190 boeren plaatsnamen om met de landbouwvoorlichters van de DGM een tentoonstelling in Utrecht te bezoeken.
Een paar maanden later stopte er de Bello-stoomlocomotief uit het museum in Haaksbergen.
Bij het Stokkumse station werden toen filmopnames gemaakt voor de bekende TV-serie “Het meisje met de blauwe hoed”.

In 1973 bestonden er plannen om het stationsgebouw, dat toen nog slechts werd gebruikt als post waaruit seinen, wissels en overwegen worden bediend, te slopen zodra de spoorlijn in 1978 volledig automatisch beveiligd zou zijn.
In 1979 bleek de N.S., mede onder druk van de stichting “Behoud Oude Stations”, bereid het pand te verhuren aan de gemeente Markelo, die het op haar beurt na een opknapbeurt in 1980

verhuurde aan de tegenwoordige bewoners de familie
Pieter J. Tukker, die nu bezig is het pand in eigendom te verwerven.
Pas in 1985 was de automatisering rond en toen konden ook de laatste treindienstleiders, die tot dan in ploegen een gedeelte van het station hadden bemand, hun biezen pakken.

Het vertrek van de laatste passagierstrein vanaf station Markelo

Het razende monster
De Gelselaarse onderwijzer H.J. Krebbers beschreef in 1920 in één van zijn boeken hoe hij als kind voor de eerste keer een trein door Stokkum zag rijden:

Het was in het jaar 1865. Ik was toen dertien jaar en de streek waar ik woonde was nog steeds eenzaam en afgelegen. Maar het gerucht van wonderlijke dingen drong toch tot ons door. Zo vertelden ze dat men door middel van de telegraaf spreken kon met een kennis, die uren ver verwijderd woonde. En dan was er sprake van ijzeren banen, waarover vurige wagens met een grote snelheid voort vlogen. Er waren stoere werkers geweest, men noemde ze polderjongens, die de hoge bulten op het Moazeveld hadden weggegraven en daarmee de laagten hadden opgevuld.
En nu konden we, als de wind west of noord was, de treinen, op een uur afstand, voorbij horen daveren. We werden steeds nieuwsgieriger en op zekere dag besloten mijn vriendje en ik een kijkje te gaan nemen. Via de Meene, het Westerflier en de weg Lochem - Goor bereikten we de overweg op het Moazeveld.

Spoorwegovergang in de Stationsweg omstreeks 1940, met de spoorwegwachter die de bomen handmatig bediende

Voor ons lag de geheimzinnige spoorbaan, onoverzienbaar ver. Doorde stilte van de streek hoorden we een naderend gerucht. Ik begreep dat het de sneltrein moest zijn. Een koude rilling liep me over het lichaam; ik ging voor het hek op mijn buik in de heide liggen.
“Waarom doe je dat?” vroeg m’n vriendje. “Dat razende monster zou me anders naar zich toe kunnen zuigen en verpletteren”, antwoordde ik. Hij kermde en jammerde en ging ook op z’n buik naast me liggen. Opeens schrokken we van een harde klap. Een bel luidde bij het station en zonder dat iemand er een hand naar had uitgestoken vielen, vlak voor ons, de spoorbomen dicht.
Het gerucht van de aanstormende trein werd steeds heviger. We hoorden met ontzetting een

schril geluid. Onder een ijselijk geratel vloog de trein hetstation voorbij. Een vurige rookwolk verhief zich er boven. Weer floot hij angstwekkend en de trein snorde voorbij de plek waar we lagen. Uit de locomotief vlogen van onderen vuur en vonken. In de wagens zaten mensen op hun dooie gemak kranten te lezen. Naar het ons toescheen, waren ze bezig aan hun dodenrit. We stonden op om de trein na te kijken. Heel in de verte zagen we hem als een razend monster voorthollen. Als een bloedvlag woei er een vurige rookpluim boven. Zwijgend gingen we weer door de stille streek huiswaarts. We hadden voor de volgende dagen voldoende stof opgedaan om over te praten en te vertellen.