

## De lokaalspoorweg Neede-Hellendoorn

### *Opkomst*

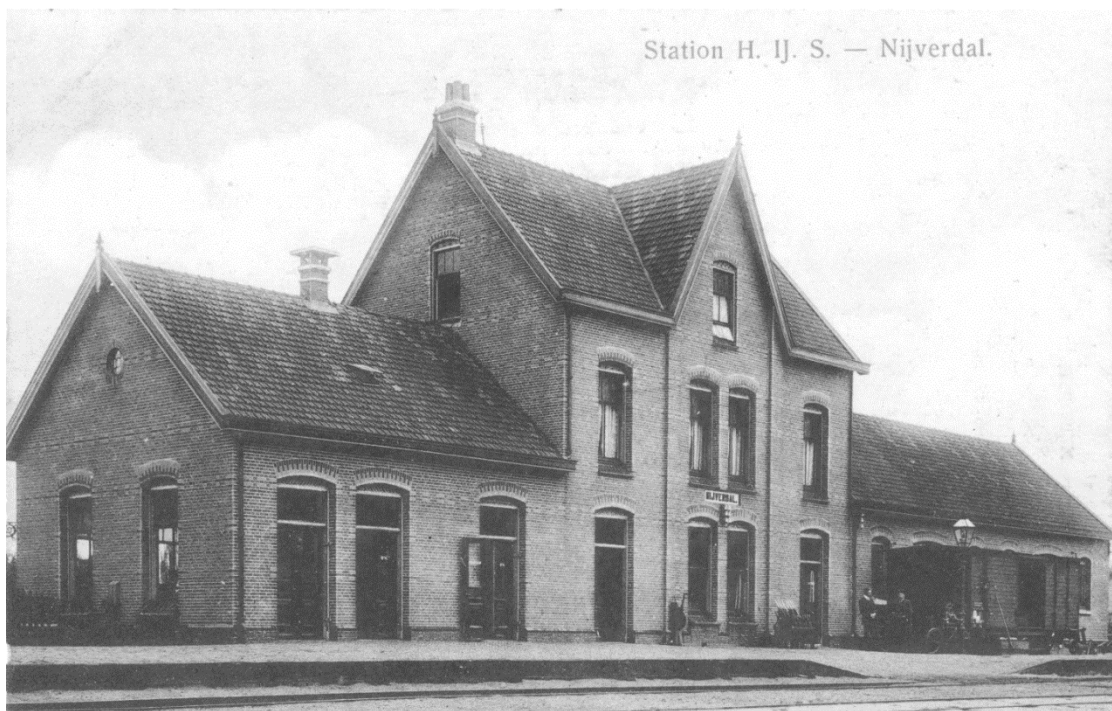
In 1899 zijn de fabrikanten G.J. Jannink uit Goor en G. Salomonson uit Nijverdal begonnen met de realisering van het plan voor een spoorlijn, die na veel discussies over het verloop van het tracé, uiteindelijk aangelegd zou worden tussen Neede en Hellendoorn. Het doel van de aanleg van de spoorlijn was een verbinding te leggen tussen de fabrieken te Nijverdal, Rijssen, Goor en Neede. Hierdoor kon de aanvoer van steenkool en grondstoffen voor de fabrieken zonder overladen op de fabrieksterreinen gelost worden en konden eveneens de producten van de verschillende fabrieken naar de plaats van bestemming worden vervoerd. Dat het spoorlijntje van 36,5 km ook personen kon vervoeren was slechts bijzaak.

Dat de spoorlijn ook Hellendoorn aandeed was nogal bijzonder, hier was immers geen fabriek. Salomonson wilde de trein aanvankelijk niet verder laten lopen dan zijn fabriek in Nijverdal. Een deel van het complex lag (en ligt vandaag de dag nog steeds) ten noorden van de spoorlijn Zwolle-Almelo. De lokaalspoorlijn moest deze lijn kruisen om daar te komen en de exploiterende maatschappij, de Staatsspoorwegen (afgekort SS), stond dit alleen toe als de lokaalspoorlijn ook daadwerkelijk bij een station eindigde. Toen werd er maar besloten ook een station in Hellendoorn te plaatsen. Later zag men in dat een station in Hellendoorn nog wel eens gunstig kon zijn voor het vervoer van pensioengasten en van bezoekers van het Sanatorium voor Tbc-patiënten in Hellendoorn.

Na de aanbestedingen in juli 1908, ging in augustus van dat jaar de eerste spade de grond in. Er werd besloten dat de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij (afgekort HIJSM) de spoorlijn mocht gaan exploiteren. De volgende haltes werden vastgesteld: Neede, Kisveld, Noordijk, Gelselaar, Diepenheim, Goor west, Elsenerbroek, Enter, Rijssen, Zuna, Nijverdal zuid en Hellendoorn.



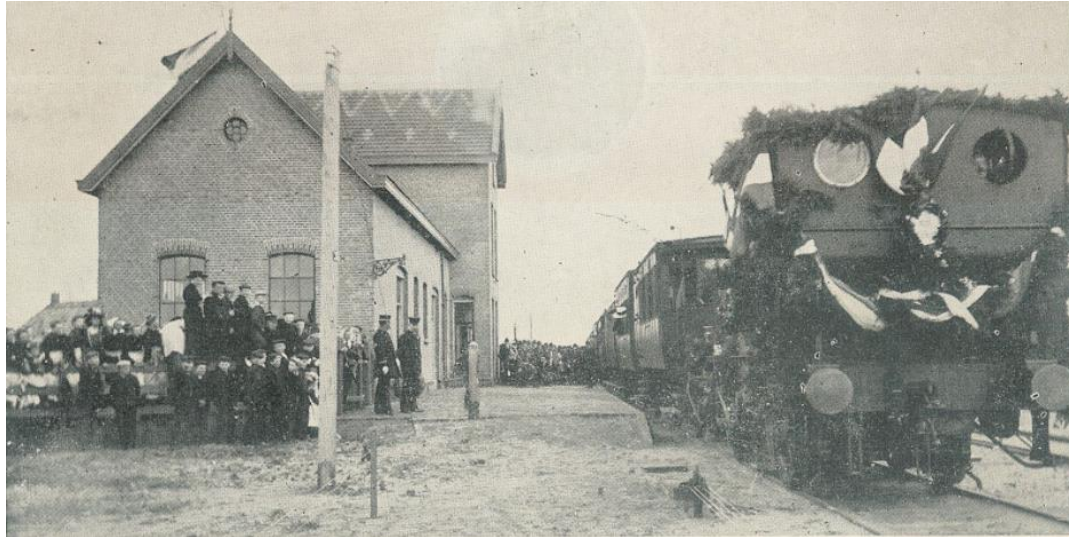
*Aanleg van het spoor Neede-Hellendoorn*



*Station Nijverdal zuid, gebouwd in 1909. Na de opheffing van de spoorlijn heeft het o.a. nog als onderkomen voor het Arbeidsbureau gediend. In 1969 is het gebouw gesloopt. Nu staat hier het appartementencomplex Spoorstede.*

### ***De lijn gaat van start***

In 1910 is het dan zover. De aanleg van het spoortracé tussen Neede en Hellendoorn is geheel afgerond. De eerste stoomtrein van de HIJSM reed op 29 april 1910 van Neede naar Hellendoorn met een voornaam gezelschap aan boord. Daarbij werden zij vergezeld door het muziekkorps van de Deventer huzaren. Bij sommige stations verlieten de militairen de trein om een welluidende fanfare 'door den omtrek te doen weerklinken'. Op de grotere stations werd het gezelschap ontvangen met gezang en toespraken.



*De stoomtrein, in de volksmond Bello genoemd, werd voor haar eerste rit in 1910 vrolijk uitgedost met bloemen en linten. Op de foto doet zij station Enter aan.*

Al kort na de opening van de spoorlijn werd duidelijk dat het spoorlijntje geen groot succes was. Zo waren er enkele dodelijke ongevallen met de stoomtrein, waardoor protest ontstond onder de lokale bevolking, en daarnaast bleef het aantal reizigers ver beneden de verwachtingen. In het eerste jaar reden er 8 treinen op en neer, die samen gemiddeld honderd personen per dag vervoerden, ruim zes personen per trein. Het is dan ook niet verwonderlijk dat in 1911 al werd besloten het aantal treinen terug te brengen tot 6. Hoewel het goederenvervoer nog wel wat kleine winst opleverde duurde dit ook pas tot 1913. In de jaren ten tijde van de Eerste Wereldoorlog waren de winsten te gering om de verliezen op te vangen. In het recordjaar 1929 werd er voor ruim 140.000 gulden aan goederen vervoerd, maar de crisis van de jaren dertig zorgde er vervolgens alweer vlug voor dat het lijntje jaar na jaar verlies draaide. De nekslag voor de lijn was de aanleg van het Twentekanaal. In 1934 kwam met tot de conclusie dat het verder investeren in het lijntje onrendabel was. Er werd dan ook niet besloten om de lijn met een brug over het Twentekanaal te laten voeren. Op 14 januari 1934, om 8 uur in de avond, vertrok 'Bello' voor de laatste keer van station Hellendoorn. De lijn bleef daarna nog in gebruik voor het vervoer van goederen. Zoals het traject Neede-Noordijk voor het vervoer van bakstenen en in Goor-West en Nijverdal werden enkele goederenaansluitingen van textielbedrijven nog regelmatig gebruikt. In 1972 werden deze trajecten gesloten en opgebroken.



### ***Bello leeft voort***

Ter ere van 900 jaar Hellendoorn in 1978, wordt Bello nieuw leven ingeblazen. Men komt op het idee om een 'Bello' te bouwen, een kopie van de stoomlocomotief die tussen Neede en Hellendoorn. Daarbij wordt een tractor omgebouwd tot locomotief met daarachter twee wagons om personen te kunnen vervoeren. Ook tegenwoordig rijdt treintje Bello nog, ze wordt bemand door vrijwilligers en is op afspraak te boeken.



*Treintje Bello in 1978.*

### ***Bronnen:***

Meijerink, M. Op Twentse Rails.

Rootert, L. De Lokaalspoorweg Neede-Hellendoorn, in: de Reggesproake 2001-1.

Kokhuis, G.J.I. Spoor- en tramweggeschiedenis van Twente.

Heusinkveld, E. Lokaalspoorwegen in Twente en de Achterhoek.

Buren, T. van & Webbink, D. 35 jaar Bello. Het verhaal van een wegtreintje.

Door: Thom Kruiper, 2021