

De Achterhoek bijna doorsneden door het Twente-Rijnkanaal

Auteur Harry Krul

Inleiding

In Kronijck 165 heb ik uitgebreid stilgestaan bij de aantasting van het landschap rondom en in Gaanderen door het deels afgraven en vergraven van de rivierduinen. Gelukkig zijn er ook wel eens plannen geweest die een aanslag op het landschap zouden doen, maar die uiteindelijk niet zijn doorgegaan. Han Tuenter wees mij op een mooi voorbeeld hiervan; het plan uit het begin van de 20^e eeuw om het tracé van het Twente-Rijnkanaal door de Achterhoek aan te leggen. In dit artikel beschrijf ik deze plannen, waarom men vond dat er een kanaal nodig was en wat er uiteindelijk van geworden is.

Geschiedenis

Al in de tweede helft van de 19^e eeuw is de noodzaak van een vaarweg naar Twente aangegeven. Zo'n Twentekanaal zou nodig zijn voor de aanvoer van steenkool voor de textiel fabrieken en de afvoer van allerlei producten, vooral van de textielindustrie. De roep om een goede vaarverbinding werd steeds luider, want er bestond nu eenmaal nog geen goede infrastructuur. In 1907 gaf de Kamer van Koophandel in Enschede een ingenieursbureau opdracht om hiervoor een concreet plan te ontwikkelen. Er zijn door verschillende partijen in die periode heel wat verschillende plannen gemaakt. In eerste instantie was Oostelijk Gelderland hierbij slechts zijdelings betrokken. Maar, toen eenmaal bekend werd dat er een kanaal zou worden gegraven, wedijverden verschillende gemeenten om een zo gunstig mogelijke positie ten opzichte van het kanaal. Na Deventer en Almelo meldden zich in 1913 ook Zutphen, Doetinchem en Winterswijk.

In opdracht van het Gelders-Zutphens kanaalcomité te Zutphen maakte het ingenieursbureau Hasselt en De Koning uit Nijmegen twee ontwerpen. Hierin kwamen de schepen uiteindelijk in Zutphen in de IJssel uit:

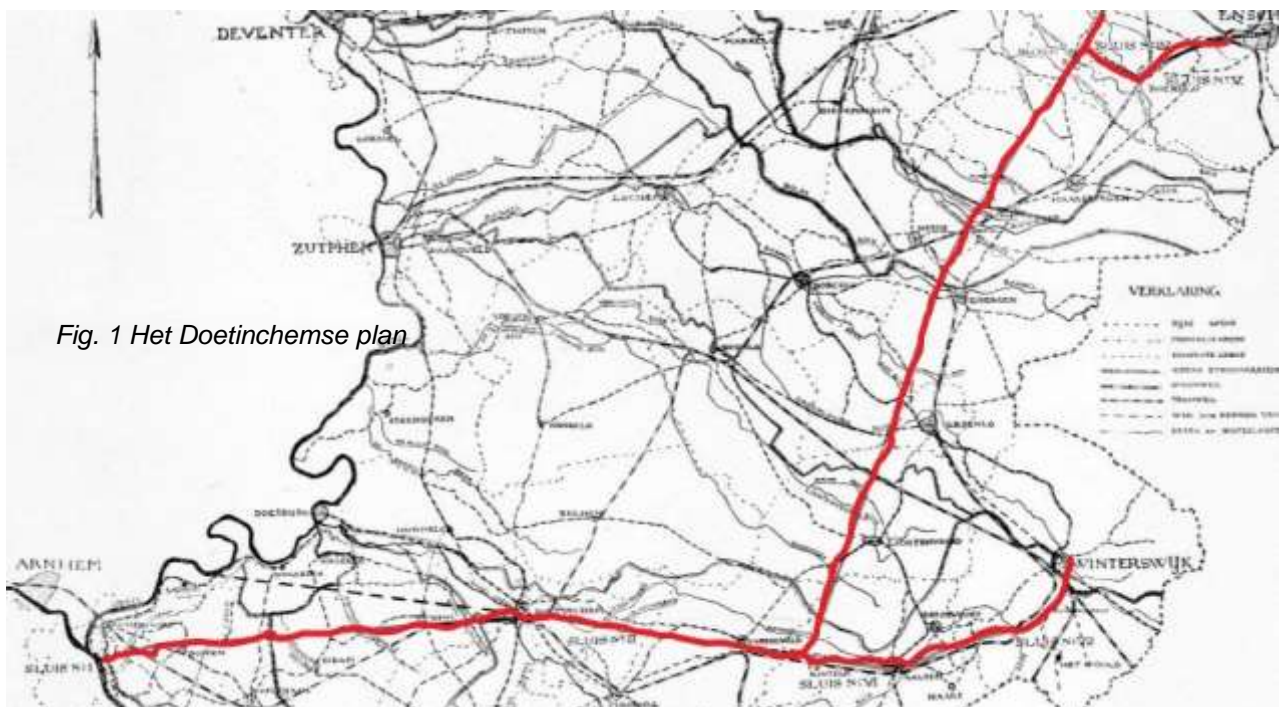


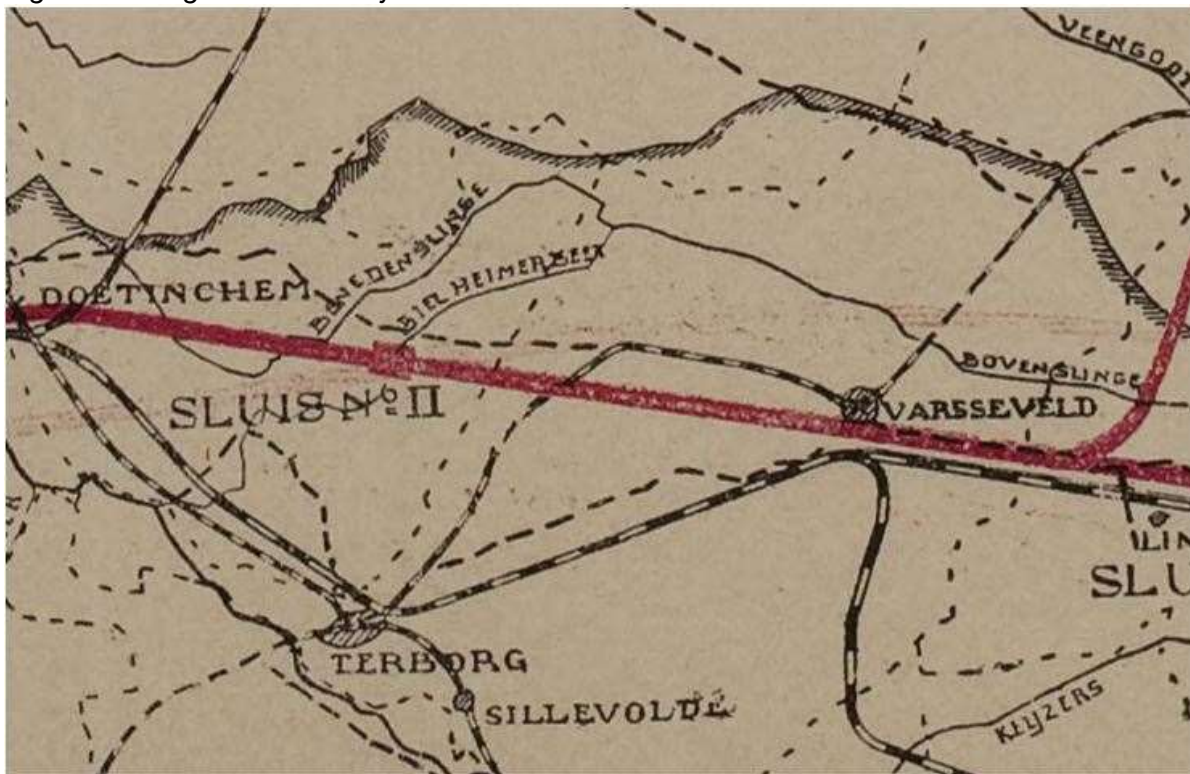
Fig. 1 Het Doetinchemse plan

één kanaal dat van Zutphen via Lochem, Borculo, Neede, Boekelo, Haaksbergen naar Hengelo en Enschede liep, waarop Groenlo en Winterswijk zouden worden aangesloten, en één kanaal dat van Zutphen naar Lochem en dan via Gelselaar rechtstreeks naar Hengelo ging. Zelfs werd het idee geopperd om een zijtak naar Winterswijk in verbinding te brengen met de streek waar mijnexploitatie werd verwacht. Bij proefboringen tussen 1907 en 1912 waren namelijk in de omgeving van Winterswijk verschillende zout- en steenkoollagen aangetroffen.

Inzet van Doetinchem

In 1914 besloot de gemeenteraad van Doetinchem werk te maken van het kanaalidee. In maart 1915 werd een plan aangeboden waarbij werd uitgegaan van een Twente-Rijnkanaal: het zogenoemde Doetinchemse plan, eveneens van Hasselt en De Koning. Het voordeel van een dergelijk kanaal was dat schepen met een groter laadvermogen er gebruik van konden maken; de IJssel tussen Arnhem en Zutphen was te bochtig voor grotere schepen. Het geplande kanaal zou lopen vanaf de Rijn tegenover Huissen, naar Doetinchem, over de Gaanderhei en verder via Varsseveld, Lichtenvoorde, Groenlo, Eibergen, Haaksbergen, naar de drie grote Twentse steden, met ook een zijkanaal via Aalten naar Winterswijk.

Figuur 2 Voorgesteld tracé bij Gaanderen



In Winterswijk liep men langzaam warm voor de plannen. Op een intekenlijst voor een bijdrage aan de kosten van het plan was burgemeester jhr. G.A. van Nispen de eerste die intekende en wel voor 25 gulden, gevolgd door A. van Houten, mededirecteur van de Geldersch-Overijsselsche Bank te Winterswijk.

De Kamer van Koophandel zond het ministerie van Waterstaat een openbare brief om het belang van het kanaal, en in het bijzonder van de zijtak naar Winterswijk, te onderstrepen. De Winterswijkse industrie en de te verwachten exploitatie van de zout- en steenkoollagen in de buurt van Winterswijk zouden hiervan kunnen

profiteren. Sterker nog, er was zelfs al een café in Winterswijk dat zich 'Café Havenzicht' noemde!

Inmiddels had C. Lely, minister van Waterstaat, in maart 1914 een staatscommissie ingesteld die de mogelijkheden moest onderzoeken van een kanaalverbinding van Twente met de scheepvaartwegen in Nederland en met een (financieel) haalbaar voorstel komen. Eis van deze commissie was een waterweg die geschikt was voor schepen met een lengte van 60 m, een breedte van 8 m en 2,40 m diepgang; zo'n schip kon meer dan 800 ton vervoeren. Dat gaf direct al een probleem voor de IJssel, want die was te smal en op veel plaatsen te ondiep voor deze schepen. Daarmee vielen de Twentse kanaalplannen af.

Figuur 3: Graafschapsbode 2 april 1915

No. 52. Vrijdag 2 April 1915

EERSTE BLAD.

Het Twente-Rijnkanaal.

Bij dit nummer vinden onze lezers een kaart van het ontworpen Twente-Rijnkanaal, zooals het is opgemaakt door het ingenieurbureau Van Hasselt & De Koning te Nijmegen.

Een blik op deze kaart is voldoende om het groote belang eener dergelijke verbinding in te zien.

Wanneer het kanaal eens gegraven zal zijn zooals de roode lijn aanwijst, dan krijgt de geheele welvarende fibieksstreek van Almelo-Enschede en Hengelo en onze in opkomst zijde Achterhoek een prachtige waterweg naar Rotterdam.

Als aanvulling van het waterleidingplan en de electriciteitsvoorziening zal dit kanaal wonderen doen om de industrie een hooge vlucht te doen nemen. Want een directe waterweg naar Rotterdam is als Dritte im Bunde onmisbaar.

We kunnen slechts hopen, dat de Staatscommissie, aan wie de aanhangige vier kanaalplannen, respectievelijk Zwolle, Deventer, Zutphen en Arnhem tot eindpunt hebben, te onderzoek zijn aangeboden, ten slotte haar keuze laat vallen op het Twente-Rijnkanaal.

Het definitieve plan: Twente-Rijnkanaal

Bleef over het plan van Doetinchem, het kanaal dus dat meteen vanuit de Rijn naar Twente zou worden gegraven, want dan had men de IJssel helemaal niet nodig en kon men dus 365 dagen per jaar varen. Aan het plan van Doetinchem echter zaten echter ook de nodige haken en ogen. De belangrijkste was dat voorbij Doetinchem het terrein sterk in hoogte toenam en het water dus behoorlijk opgepompt zou moeten worden; en dat over een lengte van zeker 50 kilometer. Dat was in die tijd technisch bijna niet te verwezenlijken, want dat water moest helemaal uit de Rijn worden aangevoerd. Ook zou het kanaal door de daarvoor benodigde kunstwerken te duur worden. De door minister Lely ingestelde commissie bedacht daarom in 1917 een aangepast plan: een kanaal via Zevenaar, Keppel en Vorden naar Almen en vandaar naar het oosten, langs de spoorlijn richting Hengelo (Ov.) en Enschede, met een aftakking naar Almelo; maar zonder aftakking naar Zutphen. Dit plan had het grote voordeel dat de terrehoogte overal ongeveer hetzelfde was, vanaf de Rijn, helemaal tot aan Delden. Hiermee was de mogelijke aanslag op het landschap rond Gaanderen dus van de baan. Dit plan is als wetsontwerp op 6 april 1919 ingediend door minister Lely. Op 9 juli 1919 waren er verkiezingen en het was minister Lely niet gelukt deze wet voor de verkiezingen door de kamer te krijgen. Na de verkiezingen was König Minister van Waterstaat. Echter deze minister bracht het wetsontwerp van Lely met enkele kleine wijzigingen in de Kamer.

“Van Rijkswegen zal worden aangelegd en onderhouden een scheepvaartkanaal van Twente naar den Boven-Rijn met eene scheepvaart-verbinding naar den IJssel bij Zutphen,” aldus de wet van 4 november 1919. Wie verwachtte dat de aanleg toen

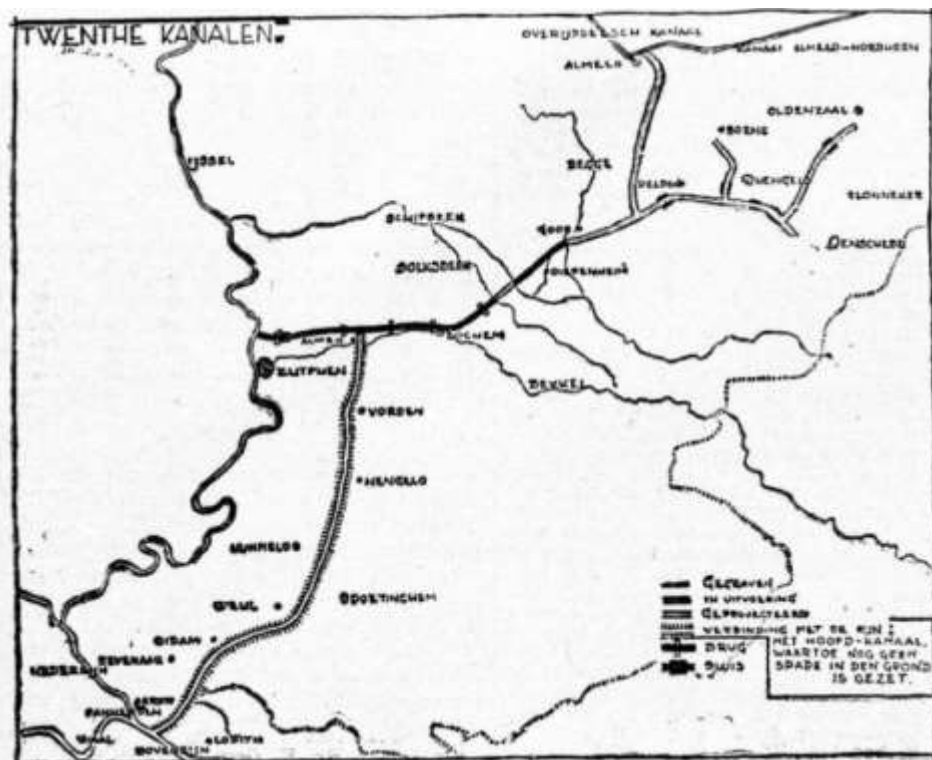
snel ter hand zou worden genomen, kwam bedrogen uit. Mede door de economische crisis duurde het nog vele voordat de regering besloot met de aanleg te beginnen.

De aanleg

De aanleg werd uitgesteld en men nam het besluit om eerst het kanaalgedeelte van Twente naar de IJssel, 3 km ten noorden van Zutphen, aan te leggen. Pas op 22 augustus 1929 ging eindelijk de eerste schop de grond in voor het graven van een 220m lang proefvak bij Almen en op 12 maart 1930 begon een baggermolen ten noorden van Zutphen aan de IJssel met zijn werk. In het kader van de werkverschaffing werd gegraven door arbeiders die voor een werkweek van 6 dagen van 10 uur 25 gulden extra op hun uitkering verdienden. Zij namen zo'n 14 kilometer van het totale tracé van 54 kilometer voor hun rekening!



Figuur 4: De excavateur graaft het kanaal in 1932



Figuur 5: Het tracé dat bij wet werd goedgekeurd, maar Waarvan een deel nooit werd aangelegd.

Op 6 mei 1936 konden de schepen Enschede bereiken en is men begonnen aan de aftakking naar Almelo. Vanaf die tijd beschouwde men het kanaal eigenlijk als voltooid.

Het oorspronkelijk als hoofdkanaal bedoelde kanaalvak tussen Almen en Lobith is nooit gemaakt.

Gaandeweg begon men meer te zien in een zodanige verbetering van de IJssel, dat deze rivier nagenoeg te allen tijde bevaarbaar zou zijn voor de vaartuigen, waarvoor de Twentekanalen bestemd waren. In plaats van Twente-Rijnkanaal werd het dus Twentekanaal!

Aandacht voor de natuur en de omgeving

Onder druk van natuurbeschermers, besteedde Rijkswaterstaat veel aandacht bij de aanleg van het kanaal aan de vormgeving van de bruggen en sluiscomplexen. Dirk Roosenburg werd aangetrokken als esthetisch adviseur. Het werk van Roosenburg is te scharen onder de Nieuwe Haagse school, een kubistische manier van bouwen die invloeden van Berlage en Frank Lloyd Wright verraadt. Zijn bruggen zijn heel herkenbaar in het landschap. De brug werd eerst gebouwd en daarna werd het kanaal pas gegraven.

Figuur 6 De bouw van een brug



Figuur 7 De Exelse brug tussen Eefde en Lochem als voorbeeld

Het effect van het Twentekanaal op de industriële ontwikkeling in de regio was echter van weinig betekenis. Ook de verbetering van de bevaarbaarheid van de Oude IJssel, waarmee al in 1890 was begonnen, is maar van beperkt belang gebleken

voor de ijzerindustrie langs deze rivier. Als transportmiddel werd de voorkeur gegeven aan het spoor, de tram en de vrachtauto boven de waterweg. Heeft Gaanderen 'de boot' gemist? Het is moeilijk te bepalen of Gaanderen door het niet aanleggen van het kanaalgedeelte naar Lobith de boot gemist heeft. Een kanaal vlak langs ons dorp had misschien voor meer industriële bedrijvigheid en werkgelegenheid kunnen zorgen.

Een ander effect was wel de aantasting van het landschapsschoon geweest, wie weet hadden het kanaal en de later aangelegde A18 dan wel voor een nog grotere barrière tussen Gaanderen en de Slangenburgerbrug gezorgd dan nu door de A18 al het geval is. Het is er gelukkig niet van gekomen, maar wel leuk om er over te filosoferen.

Toekomst Twentekanaal

De geschiedenis blijft zich herhalen, want in 2017 werd bekend dat het Twentekanaal uitgebaggerd en verbreed wordt en er een extra sluiskolk komt, zodat er vrachtschepen tot 2500 ton met een diepgang van 2.80 meter kunnen varen. Een trip van een boot van Rotterdam naar Enschede, die zo'n 24 uur duurt houdt nu 55 vrachtwagens van de weg en dat worden er in de nieuwe situatie 30 à 40 meer. Dus was eerst het idee dat spoor- of wegvervoer het best/snelst was, nu lijkt het vervoer over water weer te winnen. Maar of dat zo blijft?

En er zijn nóg meer plannen! In de toekomst moet er volgens klimaatstudies veel meer water vanuit Duitsland afgevoerd worden. In een studie van WL Delft Hydraulics is één van de oplossingen in het rapport 'De Rijn op Termijn' om een kanaal aan te leggen vanaf de Rijn bij Spijk, dat via Didam, Laag Keppel en Vorden, naar Lochem loopt. Dit kanaal zal dan nodig zijn voor de scheepvaart, omdat de IJssel zoveel water moet afvoeren naar het IJsselmeer dat er dan geen scheepvaart op deze rivier meer mogelijk is. Kortom ongeveer het tracé van de wet van 1919! Dus, wie weet wat de toekomst nog voor ons in petto heeft!

Gebruikte bronnen:

- J.F.Th. de Beukelaer, *Nijver in het groen. Twee eeuwen industriële ontwikkeling in Achterhoek en Liemers (Doetinchem, 1990).*
- J.F.Th. de Beukelaer in 'Gelderland 1900-2000'; eindredactie D. Verhoeven
- Trouw 23 december 2017
- Caroline Smook 'Een monument van Nederlandschen Ingenieursarbeid' *De Twentekanalen 1930-1936*
- W. Jansen 'Het kanaal dat er niet kwam' *Kronijck Oud Vorden 2007 nr.1*

Afbeeldingen:

- 1 *Het Doetinchemse plan (bijvoegsel bij Graafschap-bode 2 april 1915)*
- 2 *Het voorgestelde tracé in de Achterhoek (bijvoegsel bij Graafschap-bode 2 april 1915)*
- 3 *Artikel in Graafschap-bode 2 april 1915*
- 4 *De excavateur graaft het kanaal in 1932 (bron: onbekend)*
- 5 *Het tracé dat bij wet werd goedgekeurd, maar waarvan een deel nooit werd aangelegd (Graafschap-bode 1932)*
- 6 *De bouw van een brug (bron: Gedenkboek Twentekanalen, 1936).*
- 7 *De Exelsche brug tussen Eefde en Lochem als voorbeeld van de vooroorlogse boogbrug (bron: Gedenkboek Twentekanalen, 1936).*