

35 De Achterhoek wil kanalen

De totstandkoming van de Twentekanalen

Hans de Beukelaer

EEFDE 1933. “Er was Zaterdagmiddag heel wat belangstelling voor de opening van het gemaal voor den dienst der Twente-kanalen te Eefde. Van buiten kent men het wel, zoo aardig als het witte gebouw met zijn strenge lijnen en zijn roode dak afsteekt tegen het groen der omgeving: het geeft kleur en karakter aan het landschap, te zamen met de sluis welke den overgang vormt naar een zooveel hoger peil van het Twente-kanaal.” Aldus een verslag in de *Zutphensche Courant* van 3 juli 1933. Twee dagen daarvoor is het eerste deel van de werkzaamheden voor de aanleg van het Twentekanaal officieel afgesloten met de opening van het sluizencomplex bij Eefde. Daarmee is een einde gekomen aan een lange periode van uitstel en onzekerheid. De aanleg van het kanaal vordert hierna gestaag en op 6 mei 1936 kan het 54 kilometer lange kanaal tussen Enschede en Zutphen voor de scheepvaart worden opengesteld.

Een lange voorgeschiedenis

In de eerste decennia van de twintigste eeuw werden in Nederland vele plannen gemaakt voor de aanleg van kanalen om massavervoer mogelijk te maken. Zo werd vanuit Twente geijverd voor de aanleg van het zogenoemde Twentekanaal, dat nodig werd geacht om de Twentse industrieën een betere uitgangspositie te verschaffen. Het eerste plan verscheen in 1907 op initiatief van de Kamer van Koophandel in Enschede. De bedoeling was het Twentse industriegebied van een passende verbinding met de grote scheepvaartroutes te voorzien.

Oostelijk Gelderland was in de plannenmakerij slechts zijdelings betrokken, maar toen eenmaal bekend was geworden 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 en andere gemeenten in de Achterhoek. In opdracht van het Gelders-Zutphens kanaalcomité te Zutphen maakte het ingenieursbureau Hasselt en De Koning uit Nijmegen twee ontwerpen: een kanaal dat van Zutphen via Lochem, Borculo, Neede, Boekelo, Haaksbergen naar Hengelo en Enschede liep, waarop Groenlo en Winterswijk zouden worden aangesloten, en een kanaal dat van Zutphen naar Lochem en dan via Gelselaar rechtstreeks naar Hengelo ging. Beide ontwerpen werden in twee varianten gepresenteerd: één voor schepen van vijfhonderd en één voor schepen van zeshonderd ton.

In het Gelders-Zutphens kanaalcomité kwam nog de vraag op of de geplande zijtak naar Winterswijk in verbinding kon worden gebracht met de streek waar mijnexploitatie werd verwacht. Bij proefboringen tussen 1907 en 1912 waren namelijk in de omgeving van Winterswijk – met name in de buurtschappen Kotten, Ratum en het Woold – verschillende zout- en steenkoollagen aangetroffen. De verwachtingen over het rendement daarvan waren hoog, mede door de voorspoedige ontwikkeling van de zoutindustrie in Twente. Het comité besloot evenwel dat het opnemen van de zijtak zou afhangen van de steun die uit die streken kwam.

In Winterswijk liep men aanvankelijk niet warm voor de plannen. In de raadsverslagen van die tijd wordt er met geen woord over gerept. Wel was er sprake van een intekenlijst voor een bijdrage aan de gemaakte kosten voor het Zutphense plan. Burgemeester jhr. G.A. van Nispen was de eerste die intekende en wel voor 25 gulden, gevolgd door A. van Houten, mededirecteur van de Geldersch-Overijsselsche Bank te Winterswijk, en – als enige onderneming – textiel fabriek De Batavier. De burgemeester kwam echter terug op zijn besluit. Hij verlaagde zijn bijdrage naar tien gulden. Bij nader inzien vond hij het nog wat vroeg en wilde hij liever afwachten tot er meer duidelijkheid was. Mede door zijn houding werd de intekenlijst nooit voltooid.

Het volgende plan, het zogenaamde Twentsch-kanalenplan, ook in twee varianten, kwam weer uit de Twentse koker; het ging onder meer uit van de aanleg van kanalen tussen de grote Twentse plaatsen en het kanaal Almelo-Nordhorn. Twente kon echter goedkoper direct of nagenoeg direct met de Rijn worden verbonden. In 1914 besloot de gemeenteraad van Doetinchem werk te maken van dit idee. 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 ervan konden gebruikmaken; de Gelderse IJssel tussen Arnhem en Zutphen was te bochtig voor grotere schepen. Het geplande kanaal begon zeshonderd meter boven de kop van de IJssel en ging via Duiven, Wehl, Doetinchem en Varsseveld langs Lichtenvoorde, Groenlo, Eibergen en Haaksbergen naar Hengelo met onder meer een zijkanaal via Aalten naar Winterswijk.

Inmiddels had C. Lely, minister van Waterstaat, in maart 1914 een staatscommissie ingesteld onder voorzitterschap van C.A. Jolles, hoofdingenieur van Rijkswaterstaat te Arnhem. De commissie moest de mogelijkheden onderzoeken van een kanaalverbinding van Twente met de scheepvaartwegen in Nederland. In 1917 kwam ze met een voorstel dat net als het Doetinchemse plan uitging van een kanaalverbinding van Twente met de Rijn bij Lobith, aangevuld met een scheepvaartverbinding naar de IJssel bij Zutphen. Het Oost-Gelderse gedeelte van dit kanaal liep langs Doetinchem, Hengelo, Vorden, Almen en Lochem richting Goor. Bij Almen was een aftakking voorzien die via Eefde naar Zutphen ging. Op deze manier zou via Lobith een goede verbinding tot stand worden gebracht met Rotterdam, Zuid-Limburg (via het geplande Maas-Waalkanaal) en de Duitse Rijn. De aftakking naar Zutphen zorgde via de IJssel voor verbinding met Amsterdam en het noorden van het land. Dit deel van het kanaal zou het eerst worden gegraven; het moest omstreeks 1936 gereed zijn.

Geheel onverwacht, maar zonder succes, mengde in oktober 1918 ook Apeldoorn zich in de strijd om aansluiting op het Twente-Rijnkanaal. Apeldoorn wilde een kanaal voor de afvoer van mijnhout uit de Veluwe bossen naar de mijnen van Limburg en België.

Toenemende belangstelling

In Winterswijk was het enige tijd stil gebleven rond de kanaalplannen. De Winterswijkse gemeenteraad had aanvankelijk maar weinig belangstelling voor het kanaal. Ze wilde zich niet al te veel binden aan de plannen en achtte het beter eerst maar eens af te wachten. In juni 1917 kwam het kanaal weer in de gemeenteraad aan de orde door toedoen van de voorzitter van de Winterswijkse Kamer van Koophandel, C.P. van Houten, evenals zijn broer A. van Houten mededirecteur van de

Geldersch-Overijsselsche Bank. De Kamer van Koophandel wilde het ministerie van Waterstaat in een openbare brief verzoeken de kanaalplannen opnieuw in studie te nemen, in het bijzonder de zijtak naar Winterswijk. Van Houten was van mening dat de staatscommissie de Achterhoek achterstelde: uit haar opdracht bleek niet dat het kanaal alleen op Twente gericht moest zijn. Van Houten wilde in de brief zijn teleurstelling en zijn wensen kenbaar maken en hij wilde ook de Tweede Kamer op de hoogte stellen. Drie punten moesten onder de aandacht van de regering worden gebracht: het belang van de Winterswijkse industrie, de bevoorrechtiging van de Twentse industrie en de te verwachten exploitatie van de zout- en steenkoollagen in de buurt van Winterswijk. Op 25 juli 1917 werd de brief – ondertekend door de Kamer van Koophandel en twee fabrieken in Winterswijk – verstuurd.

Een jaar later bleek er weinig voortgang te zijn. Belanghebbenden bij een kanaaltak door de Achterhoek stelden toen in een vergadering te Neede een commissie van uitvoering in, die nieuwe plannen maakte, geld inzamelde en op audiëntie ging bij A. König, opvolger van Lely als minister van Waterstaat. Tevens probeerde de commissie Gedeputeerde Staten van Gelderland te interesseren voor de plannen, een tevergeefse poging, want GS vonden het ingezamelde bedrag (niet meer dan 568 gulden) veel te laag.

De financiële bijdrage aan een eventuele Achterhoekse kanaaltak hing nu voor een groot deel af van de inbreng van Winterswijk. In de raadsvergadering van 12 november 1918 besloot de gemeenteraad een bedrag van 250.000 gulden beschikbaar te stellen. Wanneer de industriëlen niet bijdroegen, moest de gemeente het zelf maar doen, zo meende de raad. Winterswijk deed vervolgens nog een schriftelijk verzoek aan andere gemeenten in de regio om een financiële bijdrage, maar dat sorteerde weinig effect.

In februari 1919 kreeg de commissie te horen, dat de minister het kanaalplan wilde wijzigen. Daarop stuurde zij König onmiddellijk een kaart toe met de door haar gewenste verbinding: van Twente naar de Rijn via de meer oostelijke gemeenten. Het plan werd echter afgewezen.

De Achterhoekers lieten het daar niet bij. In september 1919 werd in Doetinchem het Kanaalcomité Oostelijk Gelderland en de Oosthoek van Overijssel ingesteld. Dit comité liet een ontwerp maken van een ringkanaal door de Achterhoek met aansluiting op het Twente-Boven Rijn-kanaal en met zijtakken naar Aalten en Winterswijk. Ook dit comité deed een verzoek om een forse financiële bijdrage, zowel aan gemeenten als particulieren.

Op 4 november 1919 werd echter de wet 'betreffende den aanleg van de Scheepvaartkanalen naar Twenthe' vastgesteld zonder dat er een zijtak naar Winterswijk was opgenomen. Winterswijk legde zich daar niet zonder slag of stoot bij neer. In maart 1920 was er een eigen plan voor een ringkanaal gereed, dat overigens weinig afweek van het oude Doetinchemse plan. Minister König verklaarde echter dat er alleen een kanaal kwam als de belanghebbenden voldoende bijdroegen aan de totale kosten ten bedrage van 2,6 miljoen gulden. De gemeente Winterswijk was daarop nog eenmaal bereid het toegezegde bedrag te verhogen tot 370.000 gulden. Maar omdat Winterswijk de andere gemeenten niet achter zich kreeg, verdween ook dit plan in de kast.

Een zaak van lange adem

“Van Rijksweg 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 vervolgens daadkrachtig ter hand zou worden genomen, kwam bedrogen uit. Mede door de economische crisis duurde het nog vele jaren – ook nadat de vereiste bijdragen van belanghebbenden waren toegezegd – voordat de regering besloot met de aanleg te beginnen. Dit leidde regelmatig tot protesten. Zo sprak voorzitter Joan Gelderman van de Kamer van Koophandel voor het district Twente – waaronder inmiddels ook Borculo, Eibergen, Groenlo, Lichtenvoorde, Neede en Winterswijk ressorteerden – tijdens de vergadering van 14 januari 1927 het volgende: “Het is natuurlijk zeer toe te juichen, dat een Regeering geen uitgaven voor groote werken doet alvorens daarvan eerst de rentabiliteit na te gaan, doch ik zou wel eens willen vragen, of dergelijke berekeningen ook zijn gemaakt alvorens men overging tot de Maaskanalise of den aanleg van de nieuwe groote schutsluis in het Noordzeekanaal bij IJmuiden. Het komt mij voor dat wij in Twente niet behandeld worden, zoals het behoort.”[1] Pas in juli 1928 werd een onteigeningswet van kracht, die de verwerving van de noodzakelijke gronden regelde. Een jaar later, op 22 augustus 1929, kon dan eindelijk worden begonnen met het graven van een proefvak. Op 10 januari 1930 volgde de aanbesteding.

De kanaalverbinding was aanvankelijk ontworpen voor schepen van zeshonderd ton, maar dit werd later uitgebreid naar schepen van dertienhonderdvijftig ton. Het kanaal zou slechts tot zijn recht komen, zo was de redenering, wanneer het uitmondde in het net van waterwegen dat voor vaartuigen van hetzelfde charter geschikt was. Daarom was het hoofdkanaal ontworpen met uitmonding in de Rijn beneden Lobith. Daarmee zou aansluiting worden verkregen op de hoofdvaartweg door Nederland. De verbinding met de IJssel bij Zutphen was bedoeld als zijtak om een kortere weg naar het noorden van Nederland te verkrijgen.

Tijdens de uitvoering van de werken werd besloten eerst deze zijtak te maken. Dit leverde het voordeel op, dat het kanaal eerder voor de scheepvaart toegankelijk kon worden gesteld. Het oorspronkelijk als hoofdkanaal bedoelde kanaalvak tussen Almen en Lobith is echter 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 Twentekanaalen bestemd waren.

In 1940 werd die gedachte geconcretiseerd in een wetsontwerp, dat op 11 april 1940 bij de Tweede Kamer werd ingediend. Artikel 1 van dat wetsontwerp bepaalde: “Van Rijksweg zal worden overgegaan tot de kanalisatie van den IJssel.” De bevaarbaarheid van de IJssel, zo luidde de motivering, zou niet alleen ten goede komen aan Twente, maar ook aan alle doorgaande scheepvaart varend in zuid-noordelijke richting in het oosten van het land. Het tweede artikel hield onder meer in dat de aanleg van het kanaalvak Almen-Lobith achterwege zou worden gelaten. Door de oorlog bleef het bij plannen. Het Twentekanaal was dan wel gereed, maar het lag er gedeeltelijk nutteloos bij. Met de openstelling in mei 1936 van het Twentekanaal tussen Zutphen en Enschede kreeg oostelijk Gelderland er een nieuwe waterweg bij. Het effect op de industriële ontwikkeling in de regio zou van weinig betekenis zijn. Dat gold trouwens ook voor de paar andere bevaarbare waterwegen in dit

gebied. Zo was de verbetering van de bevaarbaarheid van de Oude IJssel, waarmee al in 1890 was begonnen, 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. De DRU in Ulft had in 1890 al een contract gesloten met de Geldersche Stoomtramweg Maatschappij (GSM), dat tot 1953 bleef gehandhaafd. Vulcaansoord in Terborg/Gaanderen legde in 1903-1904 voor eigen rekening een verbinding aan met de spoorlijn Zevenaar-Winterswijk. Dat de voorkeur voor transport over land in de loop der jaren alleen maar was gegroeid, bleek in 1930 uit een enquête onder een vijfenzeventigtal belanghebbenden, uitgevoerd door de Arnhemse Kamer van Koophandel in nauwe samenwerking met het bestuur van het waterschap De Oude IJssel in Terborg. Het onderzoek richtte zich op de vraag of een betere bevaarbaarheid van de rivier wenselijk was. Dat bleek niet het geval. De meeste ondervraagden waren van mening dat transportmiddelen als spoor, tram en vrachtauto voldoende mogelijkheden boden. De Oude IJssel was als waterweg voor binnenscheepvaart vooral van betekenis voor de agrarische en de voedings- en genotmiddelensector. Dit gold ook voor het Twentekanaal; daar nam het transport van bouwmaterialen, veevoeder en grondstoffen voor de mengvoederindustrie een belangrijke plaats in. Voor oostelijk Gelderland was dit echter van geen belang, want het merendeel van de schepen voer door naar Twente.

NOTEN

1. *Verslag Kamer van Koophandel Twente 1926*, 15-16.

BRONNEN

archieven

Archief Kamer van Koophandel, Zutphen:

Verslag der Kamer van Koophandel te Neede (1914-1919).

Verslag van de Kamer van Koophandel te Winterswijk (1913-1917).

Verslag van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor het district 'Twente' te Hengelo (O) (1922-1941).

Jaarverslag kamer van Koophandel en Fabrieken voor Salland (1922-1941).

Gemeentearchief Winterswijk:

Doos kanaalplannen.

Openbare Bibliotheek Winterswijk:

Documentatiemap 'kanaal'.

periodieken

Economische voorlichting, 2, 27 (juli 1944).

LITERATUUR

J.F.Th. de Beukelaer, *Nijver in het groen. Twee eeuwen industriële ontwikkeling in Achterhoek en Liemers* (Doetinchem, 1990).

P.M.G. Ewalts, *Twenthekanalen naar 2000. Met het oog op de toekomst* (Nijmegen: Kamers van Koophandel en Fabrieken voor Twente en Salland en Noord-Oost Gelderland, 1986).

J. van Hasselt en De Koning, *Kanaalverbinding van Twente en Winterswijk met den IJssel bij Zutphen* (Nijmegen: rapport in opdracht van het Algemeen Comité, 1913).

W.H. Heitling en L.W. Lensen, *De Twenthekanalen. Succes van een mislukking* (Zutphen, 1984).

R.W. Kuiper, *De economische betekenis van de Oude IJssel als scheepvaartroute. Onderzoek naar de wenselijkheid en mogelijkheden van een capaciteitsvergroting* (niet-uitgegeven kandidaatsscriptie Katholieke Universiteit Nijmegen, 1982).

H. Kruisselbrink en W. Nijenhuis, "Het kanaalplan van Winterswijk", *Nieuwe Winterswijkse Courant* (2 augustus 1990).

R. VerLoren van Themaat, *De Oude IJssel. De veelzijdige rol van het water* (Doetinchem, 1966).

L.R. Wenholt, "De Twenthe-kanalen", *De Ingenieur*, 25 (19 juni 1931).