

Twentekanaal

Met de wetenschap dat in 1907 al de eerste plannen op tafel kwamen, heeft het wel heel lang geduurd eer er daadwerkelijk begonnen werd met de aanleg van het Twentekanaal. Vele plannen werden even zoveel maal becommentarieerd en verworpen. Uiteindelijk in 1928 besliste de regering dat de aanleg ter hand zou worden genomen. In 1930 ging daadwerkelijk bij Zutphen de eerste spade in de grond.

Wat er vooraf ging

Het klinkt onwaarschijnlijk maar in ons gebied, dat toch redelijk hoog gelegen is, was vroeger veel scheepvaart. Op de Schipbeek, de Regge en zelfs de Beusberger waterleiding (nu niet veel meer dan een sloot) hebben de zogenaamde zompen gevaren. Zompen waren platbodems die veel gebruikt werden op ondiep water. Ze waren van Enterse makelij. De wegen waren in die tijd zo slecht begaanbaar, dat men voor grotere vrachten de voorkeur gaf aan vervoer over water, ook al was dat behelpen door de lage en steeds wisselende waterstand.

Omstreeks 1830 bereikte deze scheepvaart haar hoogtepunt, daarna ging het snel bergafwaarts. In die tijd werden er, onder invloed van de Franse tijd, overal beter begaanbare wegen aangelegd. Op den duur betekende dit dat de scheepvaart in ons gebied de concurrentiestrijd met het wegvervoer ging verliezen. Dit werd nog versneld toen omstreeks 1865 de eerste spoorlijnen werden aangelegd.

De opkomende textielindustrie in Twente maakte dankbaar gebruik van die verbeterde aanvoermogelijkheden per spoor en over de weg. Echter de vervoertarieven werden zo hoog dat de textielabrikanten zochten naar goedkoper vervoer voor hun brandstoffen ten behoeve van de stoommachines en daarom bij de regering een verbinding over water bepleitten.

Na meer dan 20 jaar aandringen (ook door de landbouworganisaties die voor de aanvoer van



De excavateur graaft het kanaal uit in 1932

kunstmest goedkoop vervoer zochten), werd dus in 1930 een aanvang gemaakt met de aanleg van het verlangde kanaal. Achteraf gezien mag men blij zijn dat de regering niet langer getreuzeld heeft, want omstreeks het begin van de dertiger jaren kwamen de grote transport-auto's in gebruik. Was men toen nog niet bezig geweest, dan waren de plannen voor het Twentekanaal nooit gerealiseerd.

De aanleg

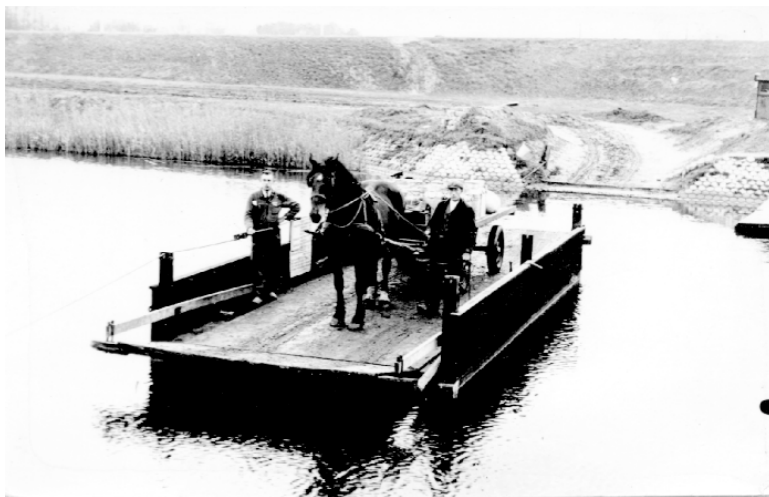
Nadat er honderden hectares grond waren gekocht en onteigend (in Markelo 475 percelen, waaronder 17 huizen), begon men bij Zutphen aan de IJssel en vandaar werd in vakken het kanaal uitgegraven. Vooruitlopend op het graven werden de kunstwerken aangelegd. De sluizen, de onderdoorgang van de Schipbeek en de diverse bruggen. De eerste brug die gereed kwam, was de Markelose. In 1933 was het vak Zutphen-Lochem al gereed, in 1934 het vak

Lochem-Markelo en in 1935 was Goor bereikt. Vlakbij Goor bleef een dam liggen omdat de spoorlijn Neede-Nijverdal, die op de nominatie stond om gesloten te worden, nog steeds functioneerde. Pas een jaar later, toen men Enschede al had bereikt, werd de spoorlijn opgeheven en kon de dam worden doorgestoken.

De vakken tussen Zutphen en Goor werden met behulp van de toen modernste middelen uitgegraven. Stoomlocomotieven trokken de treintjes waarmee het afgegraven zand werd vervoerd. Ook werden veel paarden ingezet, bekend is dat één van de paarden van transportbedrijf Wolbrink hierbij is verdronken. Grote “excavateurs” schraapten de grond weg, waardoor de schuine wallenkanten ontstonden. Vanaf Goor, de economische crisis van de dertiger jaren was toen op haar hoogtepunt, werden massaal werklozen ingezet die met de schop de zompige grond in karretjes moesten scheppen en daarmee een kleine toeslag op hun WW-uitkering verdienden.

Alle grond, die uit het kanaal-tracé werd gegraven, trachtte men elders een nuttige bestemming te geven. Veel werd gebruikt voor dijken, opritten, taluds en andere kunstwerken. Men bleef echter grond overhouden en dat werd “geparkeerd” op braak liggende grond. Veel kwam er terecht op de strook tussen spoorlijn en kanaal. Vanaf Lochem tot nabij Vennebekken en in de buurt van het Molenvliet werd veel opgeslagen. Het was zogenaamd “dode” grond, d.w.z. leem, klei en zand dat in miljoenen jaren het daglicht niet had gezien, en waarop aanvankelijk niets wilde groeien. Tegenwoordig is het “Stort”, zoals het nu genoemd wordt, wel begroeid.

Tijdens de graafwerkzaamheden waren vele geologen actief om de verschillende grondlagen die te voorschijn kwamen te analyseren. Ze konden hun hart ophalen, vooral in het gebied waar met de hand werd gegraven en de vele bodemvondsten tot op 14 à 16 meter diepte een zeer goed inzicht verschaften in de geschiedenis van de Twentse bodem.



Een overzetveer over het Twentekanaal

Bruggen

Zoals hiervoor al aangegeven, werden de bruggen gebouwd voordat het kanaal was gegraven. Het was een fraai gezicht om die kale bruggen in het landschap te zien staan. Het waren vaak karakteristieke witte betonnen boogbruggen, die kenmerkend zijn voor het Twentekanaal. Alleen de lichtere bruggen waren van een

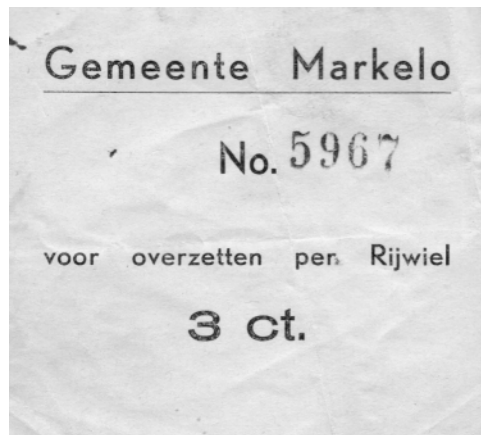
eenvoudige ijzeren balkconstructie.

De brug in de Stationsweg, genaamd de Markelose brug, werd in mei 1940 door het Nederlandse leger opgeblazen. De verbinding tussen de oevers werd vanaf oktober 1940 tot augustus 1942, toen de noodbrug, die eerst dienst had gedaan bij Goor, was geïnstalleerd, onderhouden door een pontje dat naast de haven lag.

Die noodbrug werd in maart 1944 weer verwijderd omdat toen de oude brug was hersteld. Niet voor lang want ruim een jaar later werd die nieuwe brug weer vernield, nu door een bombardement van geallieerde vliegtuigen. En opnieuw werd een pontveer ingeschakeld. In juni 1946 werd er een tijdelijke vaste brug (de zogenaamde Dorrebrug) gebouwd. De

Stationsweg werd daartoe met een bocht over deze brug geleid.

Pas in 1962 werd de tijdelijke brug vervangen door de definitieve brug die er nu nog ligt. Ze werd op grote drijvende bokken vanaf Zutphen over het kanaal aangevoerd.



Kaartje voor het overzetten per rijwiel kunnen komen.

Het was een simpele stalen brug, die qua aanzien niet kan tippen aan de fraaie boogbrug die er oorspronkelijk lag.

De in de oorlog vernielde brug bij de Hunger was in oktober 1947 hersteld, terwijl die in de Diepenheimse dijk in april 1960 opnieuw werd geïnstalleerd. Pas nadat er vele jaren actie was gevoerd door landbouworganisaties, zuivelfabriek, landbouwvoorlichting, groepen boeren, de VVV en de gemeente, was Rijkswaterstaat bereid om iets te doen aan de onhoudbare situatie door het ontbreken van laatstgenoemde brug, waarbij boeren soms uren moesten omrijden om bij hun land aan de overkant te

Haven

De aanleg van de haven in Stokkum werd door de gemeente Markelo bekostigd. Het was een forse investering maar men had grote verwachtingen voor wat dit onze gemeente in de



Opening van de tijdelijke brug in 1946; op de wagen links A.J. Beltman, G. Beltman en H. Beltman-Wissink, op de fiets met melkbussen H.J. Stoelhorst, versierde wagen J. Rengerink

toekomst aan industriële activiteiten zou brengen. Op 14 mei 1934 werd het vak Lochem-Markelo, inclusief de gemeentelijke los- en laadplaats officieel geopend. De raadsleden met hun dames en vele andere genodigden gingen 302-Kaartje voor het

overzetten per rijwiel.

's morgens naar

Lochem om zich te laten inschepen op het jacht van P.H. Baron Taets van Amerongen (zoon van de oud-burgemeester), waarmee naar Markelo gevaren werd. Na aankomst in Markelo werd het woord gevoerd door o.a. de Commissaris van de Koningin, baron van Voorst tot Voorst, die o.m. zei: "De mise-en-scène is goed! Men ziet lossen en laden, men ziet de wagens af- en aanrijden, dit alles belooft veel voor de toekomst".

Evaluatie

Bij het begin van de graafwerkzaamheden werden de vorderingen met grote belangstelling gevolgd. Geregeld stonden fietstochtjes naar de voltooide en onderhanden zijnde

kanaalwerken op het programma. Toen de werkzaamheden halfweg waren begon de belangstelling voor de aanleg te tanen. In plaats daarvan werd er stijgende belangstelling aan de dag gelegd voor het gebruik van het kanaal.

Bij de start van het project waren er gouden bergen in het vooruitzicht gesteld. Het kanaal zou druk bevaren worden en bij elke haven zouden industriële bedrijven als paddestoelen uit de grond rijzen. Al snel bleek, in elk geval voor Markelo, dat de werkelijkheid minder rooskleurig was. De eerste jaren vond het vervoer over het kanaal vooral plaats ten behoeve van de kanaalwerkzaamheden zelf. Voor de Markelose haven werd ook dit snel minder toen de havens in Goor en Delden beschikbaar kwamen. Wat overbleef was de bevrachting met jutezakken (van ter Horst in Rijssen) en rietplaggen.

De crisis- en oorlogsjaren waren natuurlijk ook debet aan deze tegenvallende ontwikkelingen. Na de oorlog was het vooral de Coöperatieve landbouwvereniging die een nuttig gebruik maakte van de haven. Dit verviel echter toen men via het overslagbedrijf in Lochem de bevoorrading ging verzorgen.

Voor de overige ontwikkelingen wordt verwezen naar de beschrijving van het industrie-terrein.



De in 1940 vernielde brug in de Diepenheimsedijk

de landbouw veel profijt van de aanleg van het Twentekanaal. De waterbeheersing in het hele gebied is aanzienlijk verbeterd, doordat overtollig water in het kanaal kan worden geloosd, terwijl in de droge zomers een beroep kan worden gedaan op het Twentekanaal-water. Daartoe zijn in de sluisen van Eefde, Delden en Hengelo gemalen gebouwd.

Het Twentekanaal heeft wel grote voordelen gebracht voor de grote Twentse industrieën die baat vonden bij het vervoer van massagoederen, zoals bouwmaterialen, zout, veevoer, meststoffen en brandstoffen. Voor wat betreft Markelo heeft vooral

Mooi feest

De opening van het Twentekanaal en de haven is, volgens overlevering, een geweldig feest geweest. Gedurende de boottocht van Lochem naar Markelo werd er zeer royaal getrakteerd op de meegebrachte alcoholische dranken. Toen men in de Stokkumse haven de boot wilde verlaten, was voor sommigen de loopplank geweldig smal geworden. Eén van de aanwezigen, de ongehuwde postbode Leuverink, miste dan ook de plank en raakte tussen de wal en het schip te water. Ondanks hulp van vele niet-zwimmers verdronk hij jammerlijk.

Toen zijn collega-feestgangers hem op een kar naar huis brachten, reageerde zijn moeder met: De opening van het Twentekanaal en de haven is, volgens overlevering, een geweldig feest geweest. Gedurende de boottocht van Lochem naar Markelo werd er zeer royaal getrakteerd op de meegebrachte alcoholische dranken. Toen men in de Stokkumse haven de boot wilde verlaten, was voor sommigen de loopplank geweldig smal geworden. Eén van de aanwezigen, de ongehuwde postbode Leuverink, miste dan ook de plank en raakte tussen de wal en het schip te water. Ondanks hulp van vele niet-zwimmers verdronk hij jammerlijk.

Toen zijn collega-feestgangers hem op een kar naar huis brachten, reageerde zijn moeder met:

“Oh, is het wier zover, leg hem mar op de delle in ‘t stro”. Zij werd snel op de hoogte gebracht van de werkelijke omstandigheden.

Tot op de dag van vandaag is nog vaak het antwoord op de vraag hoe een feest is verlopen:

“Oh het was een geweldig fees, en d’er is ‘t er mar ene verzopp’n”.