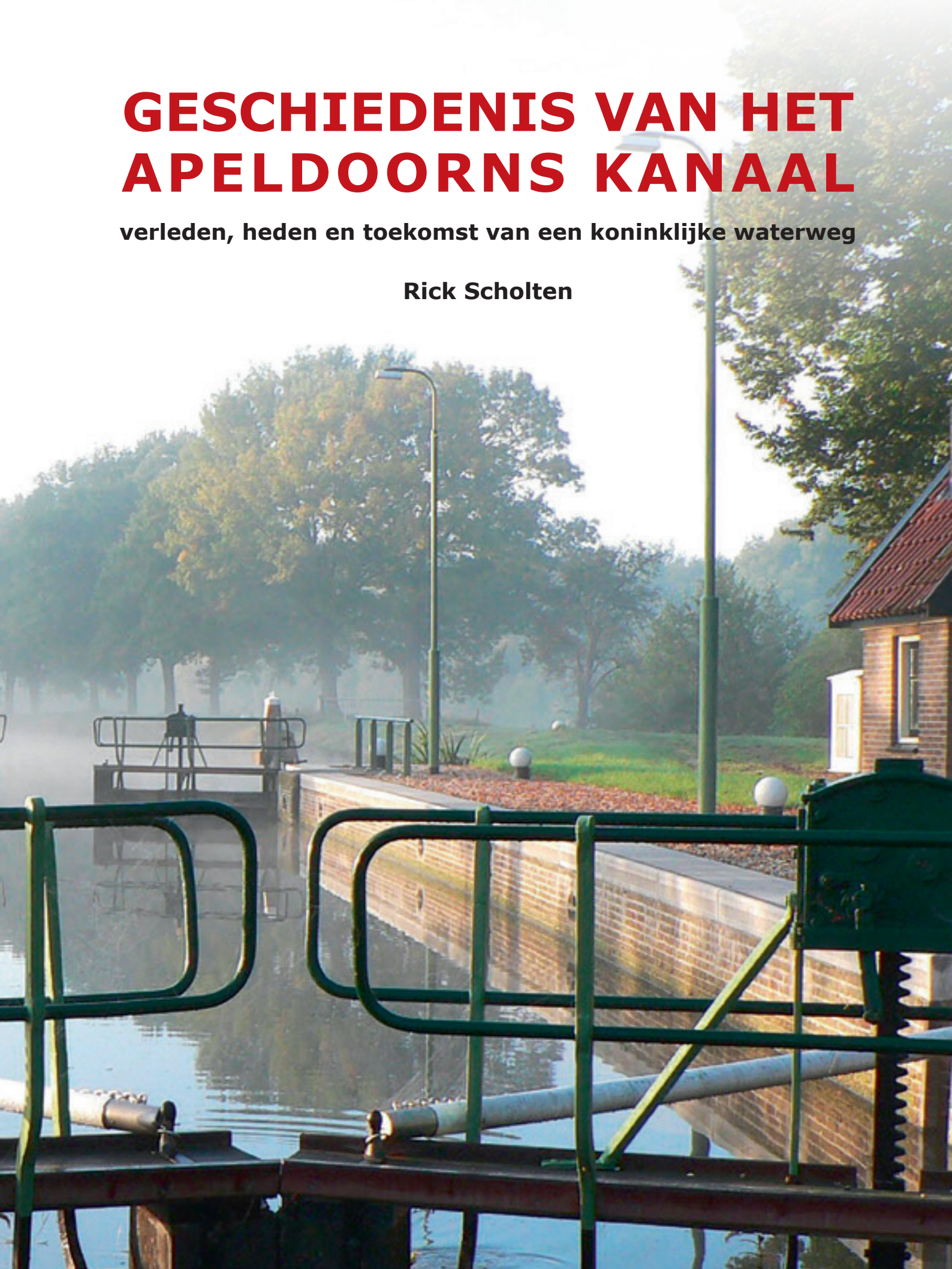


GESCHIEDENIS VAN HET APELDOORNS KANAAL

verleden, heden en toekomst van een koninklijke waterweg

Rick Scholten



Inhoudsopgave

Inleiding	8
1 Begin van de kanalisatie van de Veluwe (1370-1820).....	10
• De Griff – een van de eerste Veluwse waterwegen	10
• Problemen met de bevaarbaarheid in de 17 ^e eeuw	12
• Kanalisatieplannen ten tijde van de Bataafse Republiek en in de Franse tijd	13
• Initiatief van Daendels	14
2 Ontwerp voor een nieuwe waterweg (1820-1825)	16
• Willem I – de Kanalenkoning	16
• Revitalisatie oude plannen	17
• Koning hakt knoop door	19
• Bouwmeester Hendrik Jan Lijzen	19
• Projectplan	20
3 De aanleg van de nieuwe vaart (1825-1829)	22
• Kanalenbouw in de 19 ^e eeuw	22
• Poldergasten van heinde en verre	24
• Overlast	25
• Plan van aanpak	26
• Het graven van het kanaal	27
• De voeding van het kanaal	29
• Schutsluizen	30
• Bruggen	31
• Kanaalprofiel	31
• Jaagpad	32
• Haven, los- en laadplaatsen	32
• Zwaaikommen	32
• Grondduikers	32
• Aanleg kanaal voltooid	33
• Sluis-, brug- en vaartgelden	33
• Regelgeving voor het gebruik van het kanaal	34
• Het eerste personeel	35
• De opening van het kanaal voor de scheepvaart	37
4 Het Griffkanaal (1829-1868)	40
• Ontwikkeling van de scheepvaart	40
• Herziening sluis- en bruggelden	41
• Beurtvaart	41
• Reglement voor de beurtvaart	41
• Beurtvaarttarieven	43
• Veel en kostbaar onderhoud	43
• Droogdok in Apeldoorn	44
• Problemen met de diepgang in het 6 ^e pand	44
5 Naar het Zuiden (1845-1858)	46
• De beperkingen van het Griffkanaal	46
• Plannen voor doortrekking van het kanaal	46
• Initiatief van baron Sloet tot Olthuis	46
• Uitwerking plannen door Waterstaat	48
• Ideeën en voorstellen van ir. Stieltjes	51

6 Aanleg Kanaal Apeldoorn-Dieren (1858-1870)	54
• Het graven van het kanaal	54
• De bocht bij Welgelegen	54
• De drietrappsluis in Dieren	55
• De bruggen over het kanaal	57
• Havens en losplaatsen	58
• Kosten van aanleg	58
• Harmen Derks solliciteert als brugwachter	59
• Problemen met de voeding	59
• De opening van het kanaal Apeldoorn-Dieren voor de scheepvaart	61
• Nieuw tarief sluis-, brug- en kanaalgelden	61
• Verdere verbetering van de voeding	62
7 Het Apeldoornsch Kanaal (1870-1940)	66
• Kanaal-Noord (Apeldoorn-Hatten)	66
• Kanaalverruiming 1 ^e fase (1858 tot 1917)	66
• Stoom- en motorvaart	72
• Kanaalverruiming 2e fase (1925 tot 1934)	74
• Toegestane scheepsafmetingen na de verruiming	75
• De verkeersbruggen over het kanaal	75
• Hollandse en Amsterdamse bruggen	78
• Verdwenen bruggen	78
• Spoorbruggen	80
• Brugwachters	80
• Opnieuw problemen met de voeding	82
• Hoogtijdagen van de beurtvaart	84
• Plezier- en passagiersvaart	88
• Apeldoorn en de Twentse kanaalplannen	88



• Het honderdjarig bestaan van het Grifftkanaal	91
• Jaagpaden en scheepsjagers.	93
• Los- en laadplaatsen in 1939	94
• Zwaaikommen en wisselplaatsen in 1939	95
• Waterstoep	95
8 De Tweede Wereldoorlog en kort daarna (1940-1948)	96
• Inleiding	96
• Prelude	96
• Het begin van de oorlog	96
• Herstel van de scheepvaart Kanaal-Noord (1940).	100
• Herstel van de scheepvaart Kanaal-Zuid (1940)	101
• Herstel van de bruggen (1940).	101
• Herbouw van de dienstwoningen	103
• Scheepvaart tijdens de oorlog	104
• Britse bommenwerper stort in kanaal	105
• Munitietransporten	105
• Doorgaande vaart gestremd.	106
• Beschieting van schepen	106
• Het einde van de oorlog	107
• De bevrijding van Apeldoorn.	109
• Herstel van de scheepvaart Kanaal-Noord (1945).	112
• Herstel van de scheepvaart Kanaal-Zuid (1945-1946).	116
• Herstel van de bruggen (1945-1948)	117
9 Periode na de oorlog tot de sluiting (1948-1972)	122
• Teloorgang van de beurtvaart.	122
• Lateraal kanaal van de IJssel.	122
• Schaalvergroting in de binnenvaart	123
• Kanaal alleen nog van belang voor lokaal transport.	123
• Verruimen of sluiten?	123
• Verruiming Kanaal-Zuid (Apeldoorn-Dieren)	124
• Sluiting Kanaal-Noord fase 1 (Wapenveld-Koudhoornse sluis, Apeldoorn)	129
• Sluiting Kanaal-Noord fase 2 (Koudhoornse sluis-Apeldoornse sluis).	136
• Berghuizer Papierfabriek wil verbetering vaarweg	139
• Sluiting Kanaal-Zuid (Apeldoornse sluis-Dieren)	146
• Sluiting Kanaal-Noord fase 3 (Hattem-Wapenveld)	149
10 Geschiedenis van twee beurtvaartbedrijven	154
• De NV Apeldoornsche Schroefstoombootonderneming en Expeditiebedrijf H.J. Wiepking	154
• Het beurtvaartbedrijf van de gebrs. De Jong.	160
11 Kanaalverhalen	166
• Scheepsjager	166
• “Ik had soms de tied niet um de klompen an te trekken”	166
• “Ook als ik hoogzwanger was moest ik die brug draaien”	167
• Tocht langs het kanaal met Jaap Bredenoort.	168
• Voor schippers was 1947 een rampjaar	170
• Herinneringen van “Mientje van de Brug”.	170
• Beurtschippers wel en wee.	171
• Kind van het Kanaal	172
• Vaarschema beurtschipper Gerrit Jan de Jong, van Apeldoorn naar Kampen vice versa circa 1920	173
• “Vrouw De Ruiter kunnie al umme kieken?”	173
• Beurtvaarperikelen	175

• Turfschipper op het Apeldoorns Kanaal	176
• Een reis van Apeldoorn naar Rotterdam	177
• Kanaalverhalen van oud-schipper Jan Wieggers.	179
• Een geslacht van brug- en sluiswachters.	179
• De beurdienst Apeldoorn-Kampen	180
• Baggeren, suikerbieten en pleziervaart	184
• Herinneringen aan het Apeldoorns Kanaal en de “Zuikerbrugge”	185
12 Bijzondere gebeurtenissen	188
• Schip gekanteld	188
• Ernstige scheepsbrand.	188
• Procesverbaal verdrinking sluiswachter Roseboom.	188
• Locomotief te water	189
• Showboot “Jan van Scorel”	189
• Mangkuk.	190
• Ruut om de schroef	190
• Dood brugwachter Hoenwaardse brug.	190
• Dijkdoorbraak	191
• Transport van een glanscilinder	191
13 Periode na de sluiting (1972-2001)	194
• Wat nu te doen met het kanaal?.	194
• Kanaal opnieuw bevaarbaar?.	196
• De Stichting Apeldoorns Kanaal.	197
• Haalbaarheidsstudie “Door varen bewaren”.	198
14 Ontwikkelingen opnieuw bevaarbaar maken - een moeizaam bestuurlijk proces (2002-2016)	202
• Inleiding	202
• Ontwikkelingen 2002-2012.	202
• Doorbraak 2012	214
• Ontwikkelingen 2013-2016.	216
• Het tij keert	221
• Bevaarbaarheid voor recreatietoervaart van de baan.	227
• Samenvatting	230
15 Een waterweg met toekomst.	232
Dankwoord en sponsors.	244



Afbeelding pagina 3 - Een afgeschut schip verlaat de Hezenbergersluis onder het toezicht oog van sluiswachter Jan Scholten, jaren '50.

Afbeelding pagina 5 - Apeldoorn, havenzicht, 1900.

Recreatievaart nadert de Hezenbergersluis, 2008.

Begin van de kanalisatie van de Veluwe (1370-1820)

De Griff - een van de eerste Veluwse waterwegen

Al in de 11^e eeuw werd ontdekt, dat wanneer men op de hoger gelegen delen van de Veluwse heuvels een gat groef tot het grondwater er een bron ontstond waaruit het water opborrelde. Wanneer dat water vervolgens omlaag werd geleid, ontstond er vanzelf een stromend beekje. Het grondwaterpeil onder het in het Pleistoceen (150.000 tot 10.000 jaar geleden) opgestuwde grondmassief met zand, leem, klei, grind en zwerfkeien, was namelijk hoger dan het peil in het lager gelegen land. Door meerdere gaten te graven, die sprengkoppen werden genoemd, en het water te bundelen in sprengen of beekjes, kon een forse hoeveelheid water worden verkregen. In de 16^e en de 17^e eeuw werd hier dankbaar gebruik van gemaakt door het stromende water het schoepenrad van een watermolen te laten aandrijven. Hierdoor verkreeg men bijna kosteloze energie waarmee kleinschalige productie gemaakt kon worden. Zo ontstonden papiermolens, kopermolens en oliemolens langs de oostelijke Veluwerand.

Voor de papiermolens waren talrijk, op den duur waren er zelfs 180 stuks. De productie van een afzonderlijke papiermolen was weliswaar niet zo groot, maar de gezamenlijke productie van alle watermolens samen besloeg de helft van de totale landelijke vraag naar papier. De gunstige ligging aan sprengen en beken met schoon, stromend water was enerzijds bijzonder gunstig voor de productie, maar werd anderzijds weer tenietgedaan door de moeizame aan- en afvoer van grondstoffen, respectievelijk eindproducten. Hoewel de sprengen en beken dus zeer belangrijk waren voor de aandrijving van de watermolens, waren ze niet of nauwelijks bevaarbaar en dus volstrekt ongeschikt voor transportdoeleinden. De belangrijkste beek in het gebied was de Griff, die ontsprong bij Ugchelen, ten zuiden van Apeldoorn. De Griff stroomde langs de oostelijke Veluwerand naar het noorden en mondde bij Hattem uit in de



Oude Cannenburger watermolen Vaassen.

IJssel. De bovenloop van de Grift werd gevoed door sprengkoppen. Dit zou de indruk kunnen wekken, dat de Grift een natuurlijke beek is. Dit is echter maar ten dele waar, want verder stroomafwaarts is duidelijk te zien, dat de Grift van nature niet de laagste plekken in het landschap volgt, zoals bij stromend water het geval is, maar hier en daar is opgeleid door menselijk ingrijpen. Dat opleiden gebeurde door de aanleg van een nieuwe bedding voor de Grift, die hoger tegen een helling lag dan de natuurlijke beekloop. Hiervoor moesten dijkjes worden opgeworpen. Na een bepaalde lengte van de nieuwe bedding ontstond dan een hoogteverschil van enkele meters met de oorspronkelijke waterloop en daar kon dan een watermolen met een bovenslagrad worden gebouwd. Rond 1370 werd de Grift ook al vergraven om de afwatering van de drassige landerijen tussen de IJssel en de Oostelijke Veluwerand te verbeteren ten behoeve van landbouw en veeteelt. In de Grift mondde tevens een aantal beken en sprengen uit. De naam Grift is taalkundig nauw verwant aan het werkwoord 'graven' en werd in 1516 gebruikt toen



Kaart van de Veluwe, Christiaan 's Grooten, 1570.

Kanalenbouw in de 19^e eeuw

In een groot deel van de 19^e eeuw was het graven van kanalen nog louter handwerk. Dat betekende, dat er grote aantallen arbeiders en primitieve hulpmiddelen nodig waren voor de graafwerkzaamheden en voor het bouwen van sluizen en bruggen. Voor het graven waren schop en kruiwagen daarbij het meest gebruikte gereedschap.

Bij het graven van een kanaal moet rekening worden gehouden met de hoogteverschillen in een terrein. Is het terrein redelijk vlak, dan kan een kanaal vrij worden gegraven zonder extra voorzieningen. Het hele kanaal heeft dan dezelfde waterstand. Bevinden zich in het terrein echter hoogteverschillen, dan zijn er één of meerdere schutsluizen nodig, die de vaarweg in een aantal panden verdelen. In elk pand kan de vereiste waterstand voor de scheepvaart gegarandeerd worden. Zonder sluizen zou het kanaal leeglopen.

Bij het schutten met de sluizen zal er waterverlies optreden. Bij een sluiskolk van 30 meter lang, 6 meter breed en met een verval (verschil in waterstand) van 2 meter zal bij elke kolkvulling zonder schip een hoeveelheid water van 360 kubieke meter verloren gaan. Dat waterverlies moet natuurlijk wel worden aangevuld vanuit het hoogste pand.

Het totale schutverlies per sluis per dag is afhankelijk van de grootte van de schutkolk, het verval en het aantal schuttingen. Daarbij zijn ook de afmetingen en de diepgang van de geschutte schepen van belang.

Nemen we als voorbeeld een schip met de volgende afmetingen: lengte 20 meter, breedte 4 meter, diepgang 1 meter. Het onderwaterschip neemt een ruimte in van circa 80 kuub. Dit moet afgetrokken worden van de kolkvulling, dus $360 - 80 = 280$ kubieke meter. Dat is het werkelijke waterverlies dat optreedt bij deze schutting.

Stel, dat er twintig schepen uit bovenstaand voorbeeld de sluis per dag zouden passeren, afwisselend in de op- en afvaart, dan bedraagt het totale schutverlies die dag 5.600 kubieke meter. Zouden alle te schutten schepen echter vanuit één richting komen, dan is het waterverlies al opgelopen tot 11.200 kuub, omdat de sluis elke keer moet worden "omgezet".



Landschap waardoor het kanaal moest worden gegraven.

Bij de totale waterverliezen van een pand spelen nog enkele andere factoren een rol, zoals lekkage door sluisdeuren, wegzijging door een poreuze kanaalbodem, door onderwatertaluds van de kanaaldijken en door verdamping.

Bij het ontwerp van een kanaal was dus een van de belangrijkste vraagstukken hoe men aan voldoende water voor de voeding van het hoogste pand kon komen.

Allereerst werd een (voorlopig) tracé vastgesteld en werd het terrein verkend. Het ontbreken van goede topografische kaarten was in het begin van de 19^e eeuw daarbij een majeur probleem. Landmetingen, zoals het meten van hoogteverschillen, waterpassing en proefboringen om de samenstelling van de ondergrond vast te stellen waren essentiële onderdelen van het onderzoek.

Zoals hierboven beschreven werd er ook veel aandacht besteed aan de voeding van het kanaal. Daarbij moest ten eerste de hoeveelheid water berekend worden die het kanaalsysteem nodig zou hebben en ten tweede waar dit water beschikbaar was.

Bij het vaststellen van het definitieve tracé door middel van piketpaaltjes kwamen ook zaken aan de orde als het gewenste kanaalprofiel en de locaties van sluizen en bruggen. De locatie van de sluizen was afhankelijk van de hoogteverschillen in het terrein. Bruggen werden meestal gepland op plaatsen waar bestaande wegen het kanaaltracé kruisten. Met al deze gegevens werden uiteindelijk min of meer geschikte kaarten gemaakt, die gebruikt werden bij de aanleg van het kanaal.

Tevens moest terrein, dat nodig was voor het graven van het kanaal, worden aangekocht of onteigend. Daarbij ontstonden vaak problemen met de grondeigenaren, die het niet altijd eens waren met het uitgezette tracé en bijvoorbeeld piketpaaltjes vernielden of verwijderden, zoals bij de aanleg van de Zuid-Willemsvaart in 1821 gebeurde.

Boeren werden soms zonder nader overleg afgesneden van hun landbouwgrond. Veldwachters kregen dan ook de opdracht om de piketpaaltjes dagelijks te inspecteren en eventueel boetes uit te delen.

Als het definitieve tracé was vastgesteld werd dit verdeeld in een aantal percelen en werd het graven aanbesteed. Daarna kon het echte werk beginnen: het graven van het kanaal. De uit te graven percelen waren gescheiden door dammen of door een bekisting met een aarden wal. In elk perceel kon dus, onafhankelijk van elkaar, met meerdere ploegen tegelijk worden gewerkt. Op deze wijze hadden ongelukken, zoals grondverschuivingen, dijkdoorbraken en problemen met kwelwater dus geen gevolgen voor het werk in een aangrenzend perceel.

De graafwerkzaamheden werden in aanvang zoveel mogelijk in den droge verricht. De grond werd met schoppen in kruiwagens of manden geschept en over smalle planken boven op de kanaaloever gekruid of gedragen. Hier werd de grond uitgestort en over de in aanbouw zijnde kanaaldijk verdeeld.

Hoe dieper er gegraven werd, des te meer last werd ondervonden van kwel- en grondwater. In het midden van de kanaalbodem, op het laagste punt, werd daarom een draineersleuf gegraven waarin dit water kon stromen.

Het water in de sleuf moest natuurlijk worden afgevoerd en dat gebeurde meestal met handbediende hoosbakken, primitieve watermolens met een schroefas, die door mankracht werd bewogen. Ook werden door



Hattem, Hoenwaardse brug met zicht op de Hoenwaard, het gemeenschappelijk weidegebied van de Hattemer boeren, circa 1920.



Apeldoorn, het lossen van het s/s "Apeldoorn II" (121 ton) van Rederij Wiepking. Op de boeing is reclame te lezen voor het wasmiddel Zuivere Sneeuw Wit. Op de achtergrond de gasfabriek, 1920.



Het beurtschip "Koophandel 3" (108 ton) wordt gelost. Op de achtergrond de Apeldoornsche brug. Achter de "Koophandel 3" ligt het s/s "Apeldoorn III" van Rederij Wiepking, 1925.



Recreatievaart in de Bonenburgersluis in Heerde, circa 1930.



De Hezenbergersluis omstreeks 1930 met het bootje van een marskramer achter de remming.



Hezenbergersluis, circa 1935. Op de achtergrond de schoorstenen van de Berghuizer Papierfabriek.

Redenen toenemende concurrentie beurtvaart en weg/spoortransport

1. De relatief kleine beurtschepen waren niet rendabel meer te exploiteren, ook al omdat de beurtvaartschipper niet zonder extra personeel kon.
2. Transport via het water was alleen rendabel wanneer verzender en ontvanger beide aan het water waren gelegen. Aan- en afvoer via de weg naar de laad- of losplaats en de daarmee gepaard gaande extra overslagkosten maakten direct wegtransport goedkoper.

Teloorgang van de beurtvaart

Na de Tweede Wereldoorlog kwam geleidelijk de klad in de beurtvaart en moest het ene na het andere beurtvaartbedrijf zijn activiteiten staken, ook al bleven er tot in de jaren '50 nog beurtschepen op de Randstad varen. Feitelijk was deze ontwikkeling al voor de oorlog begonnen, toen een aantal beurtvaartbedrijven naast hun schepen ook al eigen vrachtauto's exploiteerde om sneller en goedkoper vervoer aan te kunnen bieden, van deur tot deur. In die jaren waren er directe beurtvaartdiensten van Apeldoorn met Rotterdam, Amsterdam, de Zaanstreek, Zwolle, Deventer, Zutphen, Kampen, Twente en de tussengelegen plaatsen met overslagmogelijkheden naar praktisch iedere aan het water gelegen plaats. De concurrentie met het weg- en spoortransport werd echter steeds heviger. De beurtvaartbedrijven probeerden door samenwerking en fusies eerst nog het tij te keren, maar het was te laat. Toen de concurrentie niet meer vol te houden was, werden de beurtdiensten een voor een opgeheven en werd een groot deel van het transport door vrachtauto's en het spoor overgenomen. Met het verdwijnen van de beurtschepen nam de vaart over het kanaal natuurlijk af. Maar dat was niet de enige oorzaak van de terugloop van de scheepvaart, zoals blijkt uit de in het kader genoemde redenen.

Lateraal kanaal van de IJssel

Een van de argumenten in 1858 om het Griftkanaal van Apeldoorn naar Dieren door te trekken was, dat het verlengde kanaal een betere scheepvaartverbinding tussen de Zuiderzee en de Rijn mogelijk zou maken. De IJssel was immers in die jaren zeer moeilijk bevaarbaar wegens sterke stroming, ondiepten en vaak wisselende waterstanden. In de periode na de Tweede Wereldoorlog werden de schepen geleidelijk aan uitgerust met sterkere motoren, waardoor de vaart op de IJssel makkelijker werd en steeds minder schepen het kanaal gebruikten als alternatieve vaarroute. Bovendien zorgde de vaart door het kanaal met zijn zes sluizen en talrijke bruggen voor veel oponthoud. Het kanaal werd bij extreme



Hezenbergersluis met binnenvarende "Eendracht VII", 1951.

situaties op de IJssel zodoende alleen nog door de kleine doorgaande scheepvaart gebruikt. Midden jaren '50 was Rijkswaterstaat bovendien begonnen met de kanalisatie van de Neder-Rijn en de Lek. Door de bouw van drie stuwen met schutsluizen konden de vaardiepten op de IJssel beter gereguleerd en op peil gehouden worden. De eerste stuw, bij Hagestein, kwam gereed in 1958; later zouden er nog twee volgen (Amerongen in 1965 en Driel in 1970). Bovendien werd de IJssel beter bevaarbaar gemaakt, onder andere door een grote bochtafsnijding van de Fraterwaard bij Doesburg in 1955. Hierdoor verviel uiteindelijk ook de functie van lateraal kanaal voor de doorgaande kleine scheepvaart.

Schaalvergroting in de binnenvaart

Maar er waren nog meer ontwikkelingen, die de vaart op het kanaal bedreigden. In de loop der jaren zette de schaalvergroting in de scheepvaart verder door, zodat het kanaal steeds minder kon voldoen aan de eisen van de zich ontwikkelende binnenvaart. De vrachtprijzen per ton/kilometer dalen namelijk naarmate de schepen groter zijn, zoals blijkt uit de tabel in de rechterkolom, ontleend aan de Statistiek van het binnenlands goederenvervoer te water van het CBS in 1954. Hieruit bleek dus, dat door het gebruik van grotere schepen 25-45 procent op de vracht kon worden bespaard, als gevolg van de lagere exploitatiekosten.

Vrachtsom per ton/kilometer in centen			
Voor schepen van	100-200 ton	200-400 ton	400-600 ton
1951	2,33	1,79	1,22
1952	2,24	1,69	1,27
1953	2,42	1,78	1,32
1954	2,46	1,89	1,42

Kanaal alleen nog van belang voor lokaal transport

Feitelijk bleef er dus nog één functie voor het kanaal over: dat van transportroute voor de aan of in de buurt van het kanaal gelegen bedrijven, hoewel sommigen voor de aan- en afvoer van hun goederen geleidelijk aan al steeds meer waren overgeschakeld op vrachtauto en spoor. Het kanaal bleef dus nog wel een zekere economische betekenis behouden, omdat een aantal bedrijven volledig op het kanaal bleef aangewezen, zoals de zand- en grindhandel, de gasfabriek in Apeldoorn voor de aanvoer van steenkool en de papierfabrieken voor de aanvoer van grondstoffen, vooral cellulose. Het gevolg van al deze ontwikkelingen was, dat het aantal schepen dat van het kanaal gebruik maakte afnam en betrekkelijk bescheiden van omvang werd, zoals blijkt uit de volgende cijfers in 1955:

Object	Aantal schepen	Ledig	Geladen	Lading in tonnen
Dierense sluis	3.524	1.646	1.878	231.995
Welgelegenbrug, Apeldoorn	3.039	1.484	1.555	194.391
Apeldoornse sluis	1.645	657	988	117.837
Hezenbergersluis, Hattem	2.194	817	1.377	174.297

Verruimen of sluiten?

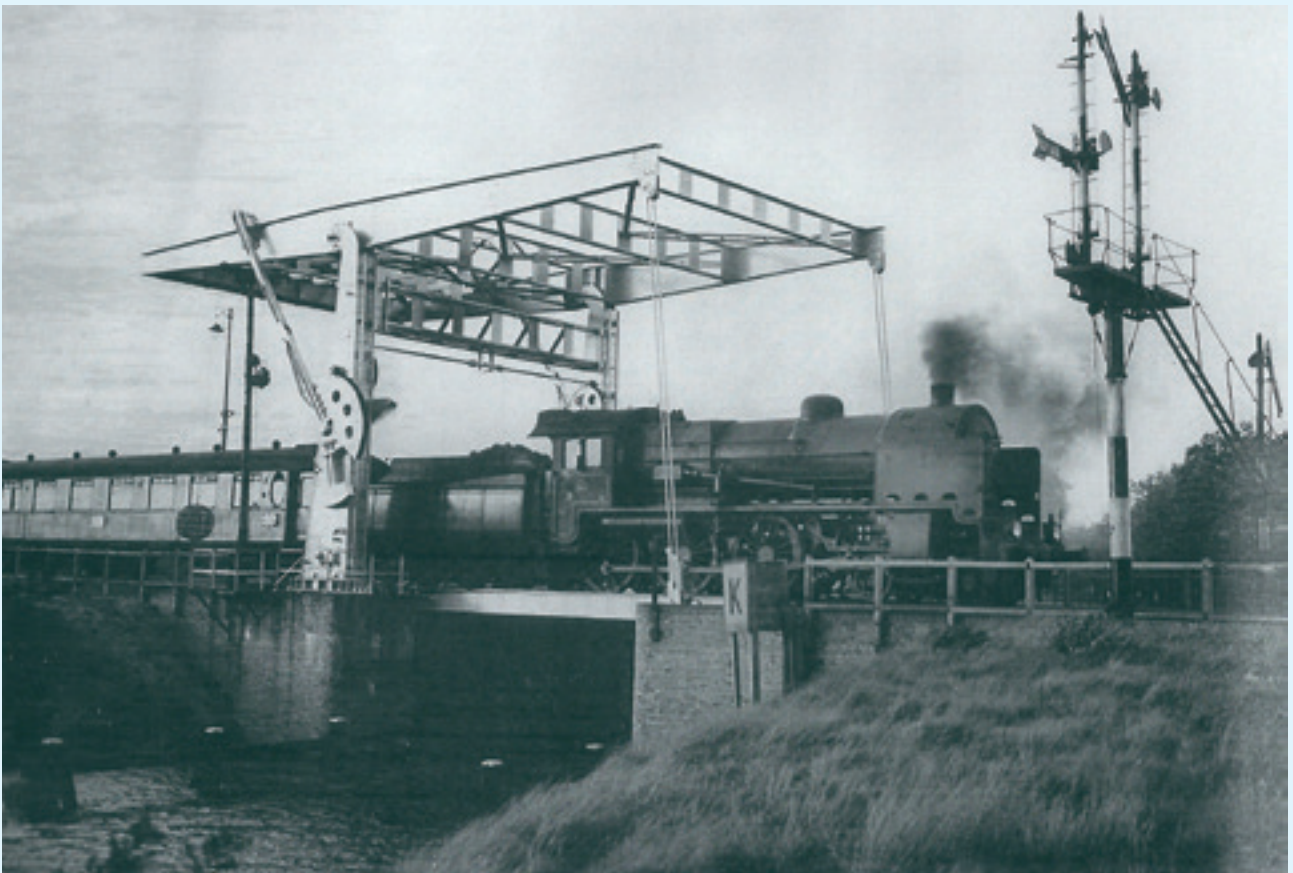
Het verouderde Apeldoorns Kanaal begon dus in de jaren '50 geleidelijk aan zijn betekenis voor de scheepvaart te verliezen. Dat gold hoofdzakelijk voor het traject Wapenveld-Apeldoorn, want het scheepvaartverkeer van Dieren naar Apeldoorn vertoonde in die jaren toch nog een lichte toename. Ook het scheepvaartverkeer van de IJssel naar de Berghuizer Papierfabriek in Wapenveld bleef vooralsnog redelijk stabiel. Dat was Rijkswaterstaat, de eigenaar en beheerder van het kanaal, natuurlijk niet ontgaan en men begon zich dan ook af te vragen of en hoe het kanaal aangepast zou kunnen worden



Sluiswachter Tellegen aan het werk op de Bonenburgersluis.



Apeldoorn, haven met m/s "Eendracht III", jaren '50.



Spoorbrug Apeldoorn, 1947.



De Dierense spoorbrug met naderend zandschip, 1953.



Deze glimlachende Belg is schipper Constant Ferneuil uit Brugge. Hij heeft Apeldoorn in maart 1960 een record bezorgd. Zijn schip, de 396 ton grote "Malgré-Nous" is het grootste vaartuig, dat ooit in de haven van Apeldoorn is aangekomen.

Scheepsjager

Interview met oud-schipperszoon Geert Krikke, SAK, 2008

“Zoals men wellicht weet, is het Apeldoorns Kanaal in 1972 gesloten voor de scheepvaart. Zo’n 85 jaar geleden was er al iemand vóór de sluiting van het kanaal, namelijk mijn vader. Hij had een verschrikkelijke hekel aan het kanaal. Van hem mocht het zelfs gedempt worden!

En waarom? Mijn vader was destijds 12 à 13 jaar oud en voer als knechtje bij mijn grootvader op het schip. Er werd van alles vervoerd, ook turf. Mijn grootvader kocht dan zijn schip vol turf en ging de turf in diverse plaatsen uitventen. Er werd in zo’n plaats dan een handkar gehuurd en zo werden de turven langs de huizen verkocht. Daar was wel een vergunning voor nodig, die op het plaatselijke gemeentehuis gehaald moest worden. Als grootvader met zijn schip vol turf uit de Drentse venen kwam, ging het meestal via Zwolle naar de IJssel. In Katerveer werd naar buiten geschut en kwamen ze op de IJssel.

Was Apeldoorn de bestemming, dan waren er twee mogelijkheden: slepen de IJssel op naar Dieren en vandaar via het kanaal naar Apeldoorn of via Hattem en het kanaal rechtstreeks naar Apeldoorn. Grootvader koos voor de vaart via Hattem, want slepen naar Dieren kostte 4 gulden en dat kon zelf verdiend worden. Consequentie was dat mijn vader het schip door het kanaal moest trekken! Grootvader stond dan aan het roer een pijpje te roken en spoorde mijn vader aan: “Geert, als je goed doorstapt, zijn we vanavond nog in Heerde!” ’s Middags met etenstijd dacht mijn vader even rust te hebben, maar mooi niet! Hij kreeg een pak brood aan de wal gegooid en grootvader zei: “Onder het trekken kun je ook eten!” Ook dorst was geen reden tot stoppen. “Schep maar met de klomp water uit het kanaal”, zo sprak grootvader. Mijn vader heeft de sluiting van het kanaal niet meer meegeemaakt. Ik heb begrip voor zijn antipathie tegen het kanaal, maar van mij mag het weer geopend worden!”

“Ik had soms de tied niet um de klompen an te trekken”

Interview met Gerrie Janna Fiets, Gelders Dagblad, 13 augustus 1997

Wat Gerrie Janna Fiets vooral is bijgebleven van haar brugwachterstijd aan het Apeldoorns Kanaal, is het

ongeduld van sommige schippers. *“Ik hatter van die hoastmoakers die in ene moal wollen deurstomen, woar. En doarum had ik soms de tied niet um de klompen an te trekken. En ik wet ok nog goed dat-ter eentje was, zo’n klein driftig keertjen, die bloasde van de ene brug alvast noar de andere. Foj, wat kon dat menneke bloazen!”*

De aardigste herinneringen heeft Gerrie eigenlijk wel aan de pleziervaarders uit de laatste jaren van het eens zo bedrijvige kanaal. Daar had zij contact mee. Meer aanspraak. *“Ze hoefden niks te betoalen. Moar hoe groter de boot hoe rejoaler de fooi, woar. Want ze gooiden nog welis een gulden of een doalder op de kant. Soms stuukte die dan af. Foetsie de ploemp in. Doar duuk je niet zo rap achteran. Wel dan? Pech dus, nieuwar!”*

Gerrie Fiets komt van oorsprong tussen de grote rivieren vandaan. Dat is aan haar gemoedelijke Betuwse dialect goed te horen. Ze werd in Tiel geboren. Op haar 23e verhuisde ze naar Apeldoorn. Van daaruit kwam in 1958 de eerste kanaalbrug voor haar in zicht waar ze mee te maken kreeg: de toenmalige houten Vemderbrug in Epe, inmiddels vervangen door een betonconstructie zoals helaas op meerdere plaatsen langs de unieke vaarroute het struikelblok voor alle scheepvaart geworden is. Tien jaar later, nadat Rijkswaterstaat het noordelijk kanaalvak tussen Apeldoorn en Dieren gesloten had, trok Gerrie naar Lieren. Ze kon er de Woudwegbrug overnemen van toenmalig brugwachter Schoonhoven.

En daarmee kreeg het gezapige, maar toch niet zo gemakkelijke leventje van brug ophalen en neerlaten nog een verlengstuk van enkele jaren. Een vrouw als brugwachter? Ja, Gerrie vindt dat niet zo vreemd. Hoeveel vrouwen zijn er niet die al sinds jaar en dag



Woudwegbrug.

aan het stuurrad van een vrachtschip staan? Even-
goed komt het vaak voor dat vrouwen een brug bedie-
nen terwijl mannen alleen maar in naam als zodanig te
boek staan. *“Mijn man Berend was feitelijk de pachter,
maar ik deed het werk. Hij had andere dingen omhan-
den. Vaak knap zwaar werk trouwens dat lieren. Voor-
al als de wind op het brugdek vat had”*, vertelt Gerrie.
*“Een enorm gevaarte als hij zowat loodrecht de lucht
in stond. Mensen uit die tijd zullen het nog wel we-
ten”*. Bruggeld inzamelen van passerende schepen
hoefde Gerrie niet. Geen klompje aan een lange stok
die je de schipper toestak. Een niet onaardig ritueel
trouwens, dat elders nog weleens onder de nodige
hilariteit ondergaan wordt. *“Wij hadden daar gelukkig
niks mee te doen”*, zegt Gerrie. *“De vrachtschippers
hadden alle aandacht bij de nauwe doorvaart nodig.
En dat was eigenlijk ook wel de reden dat ze weinig
gelegenheid voor het maken van een proatje hadden.
Wat dat betreft kon je beter sluiswachter zijn”*.
(N.b.: Kanalen onder het beheer van Rijkswaterstaat
waren en zijn vrij van brug- en sluisgelden).

Wacht houden bij een brug. Lijkt het misschien leuker
dan het is? Gerrie: *“Laat ik eerst zeggen dat ik knap
lange dagen maakte. Van zeven uur 's morgens tot
acht 's oavonds. In de zomertijd begon ik zelfs om
zes uur. Ik moest de hele dag opletten of ik hoorde
bloazen. Meestal zag ik ze wel aankomen. Je krijgt
doar gevoel veur. Op tied opkieken”*.

Gerrie had een gloeiende hekel aan mist, weet zij
nog goed. De seinlichten op de brug waren dan nog
flauwtjes of helemaal niet meer zichtbaar. *“Wanneer
er schepen van beide kanten kwamen moest ik gaan
waarschuwen. De wal op en langs. De schippers te-
gemoet. Een aanvaring heb ik nooit meegemaakt.
Wel ongelukken op de kanaalweg door het groeiende
verkeer. Dat was soms heel slim”*.

Als brugwachtster had je nog weleens aanloop van
deze of gene. Zeker bij een redelijk druk benutte ka-
naalovergang als de Woudweg. In de aan- en uitloop
bovendien van de woonkernen Lieren en Beekber-
gen. Op een dag kwam een kantonnier langs. Op de
koffie, beter gezegd. Hij zorgde voor een anekdote.
Gerrie was op dat moment met de kinderen bezig
en er kwam een schip aan. *“Ik zal wel effe helpen”*,
bood hij aan. *“Blijf jij maar bij de kinders”*. Het duurde
niet lang of hij was al terug. *“Heb je ook een hark
ergens?”* vroeg hij. Enige verbazing bij Gerrie. *“Een
hark? Daar maak je toch geen brug mee open?”* Wat
bleek? De kantonnier had er niet bij gedacht de slin-
ger van het brugmechaniek vast te zetten. Deze was

te water gegaan en vervolgens naar de bodem van
het kanaal afgedaald.

Gerrie Fiets heeft nog jarenlang na de sluiting van
het kanaal koffie geschonken op haar brugstekkie.
Nu woont zij binnengaats, aan de Pastoriestraat in
Lieren. Daar hoort zij geen bloazen meer, of het zou
van de stoomtrein moeten zijn...

“Ook als ik hoogzwanger was moest ik die brug draaien”

Interview met mevrouw Mossink-Bosgoed (90), Apeldoornse
Courant, december 2000

Zij heeft vanaf haar huwelijk in 1934 aan het kanaal gewoond.
Eerst aan de Schobbertsbrug, toen aan een brug in Loenen
en ten slotte aan de Welgelegenbrug in Apeldoorn. Na hun hu-
welijk nam haar man de betrekking als brugwachter/brugwaker
over van zijn vader, die dat werk jarenlang had gedaan. De
brugwachter moest hetzelfde werk doen als een brugwachter,
maar hij was niet in vaste dienst bij Rijkswaterstaat. En dat had
consequenties voor pensioen en dergelijke.
Het maandsalaris bedroeg fl. 40, zodat haar man elders de
kost moest verdienen en het draaien van de brug op haar neer
kwam. *“Ook als ik hoogzwanger was, moest ik die brug draaien
en dan soms nog voor schippers, die vonden dat ze te lang had-
den moeten wachten en mij voor alles en nog wat uitscholden.
Vooral die Groninger schippers hadden daar een handje van. Je
moest altijd attent blijven op het geluid van een scheepshoorn.
Ik herinner me nog, dat ze aan de brug grind losten met een
transportband, die veel lawaai maakte. Mijn man werkte daar
ook bij en we hadden afgesproken, dat hij een rode zakdoek bo-
ven in de transportband vastmaakte als er een schip aankwam.
In de oorlog gebeurde het nogal eens, dat we er 's nachts door
de Duitsers uitgetrommeld werden om de brug te draaien. Die
voeren in verband met luchtaanvallen liefst 's nachts. We had-
den ook wel contact met die schippers als ze aan de brug lagen
te lossen en we dronken over en weer koffie bij elkaar. Zo was
er een schipper, die vaak met een schip vol kippengrit aan de
brug lag, waar je in het roefje niet rechtop staan kon”*.

Zowel in 1940 als in 1945 werd hun brug opgeblazen, waarbij
vooral de tweede keer ook hun huis aanzienlijke schade opliep.
Na ongeveer 10 jaar aan de Schobbertsbrug werd de heer Mos-
sink benoemd aan een brug in Loenen en ten slotte werd hij
aangesteld als brugwachter van de elektrisch bediende Wel-
gelegenbrug in Apeldoorn, een hele overgang na zoveel jaren
handmatig draaien. Hier was ook sprake van een dienstwoning
(vanaf 2002 restaurant “De Brugwachter”). Bij de laatste brug-
gen kreeg men ook een halve dag vrij in de week. Er kwam dan
een vervanger, meestal een kantonnier van Rijkswaterstaat.



Welgelegenbrug in Apeldoorn, de enige hefbrug over het kanaal, 1955.





Dit boek over de geschiedenis van het Apeldoorns Kanaal is niet van de ene op de andere dag tot stand gekomen: Rick Scholten werkte ruim 7 jaar aan de inhoud. En juist gedurende die periode tuimelden de ontwikkelingen rond de 'koninklijke waterweg' over elkaar heen. Het heeft de auteur niet belet een meer dan lezenswaardig boek over verleden, heden én toekomst van het Apeldoorns Kanaal samen te stellen, boordevol wetenswaardigheden en achtergrondinformatie. Daarnaast biedt de auteur betrokken partijen een handreiking om over de eigen 'grenzen' te kijken en het algemeen belang in ogenschouw te nemen. Een bevaarbaar kanaal dient immers als katalysator van een toekomstgerichte en maatschappelijk verantwoorde nieuwe ontwikkeling van het Apeldoorns Kanaal én de omliggende gebiedsdelen. Elders in het land hebben toerisme en recreatie een enorme impuls gekregen na revitalisatie van kanalen, waarom zou dat niet gelden voor de regio die zoveel te danken heeft aan het Apeldoorns Kanaal?

Rick Scholten wordt geboren in 1941 in het buurtschap Hoorn bij Heerde, aan het Apeldoorns Kanaal. Zijn opa en vader zijn respectievelijk brugwachter en bruggpachter in dienst van Rijkswaterstaat. In 1943 benoemt RWS zijn vader tot sluiswachter van de Hezenbergersluis bij Hattem. Rick Scholten brengt daar tot midden jaren '50 een groot deel van zijn jeugd door en beleeft het Apeldoorns Kanaal in al zijn facetten. Na de middelbare school studeert hij aan de Hogere Zeevaartschool in Amsterdam waar hij wordt opgeleid tot radio-officier. Van 1960 tot 1972 vaart hij in die functie op een groot aantal schepen van de Nederlandse koopvaardij in dienst van Radio-Holland. In 1972 treedt hij in dienst van Defensie. Daarnaast wordt hij bestuurslid, later voorzitter, van de Werkgroep Waterrecreatie Rivierengebied Gelderland, een werkgroep van het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond. In die tijd wordt hij ook actief motorbootvaarder. In 1998 treedt hij aan als secretaris van de dat jaar opgerichte Stichting Apeldoorns Kanaal, die als doelstelling heeft het Apeldoorns Kanaal in zijn oude luister te herstellen. Gedurende een groot aantal jaren is hij tevens secretaris van WSV "De Mars" in Zutphen en consul recreatie en toerisme (waterconsul) van de ANWB.



uitgeverij
GELDERLAND
BOEKEN | KRANTEN | TIJDSCHRIFTEN

ISBN 978-94-91826-52-8



9 789491 826528 >