

TWENTEKANAAL

EEN MONUMENTALE WATERWEG



Een publicatie van Stichting Cultureel Erfgoed Enschede.

*Auteur: John Nijhuis
Tekstredactie: Gertrude van de Bovenkamp*

Februari 2026.

TWENTEKANAAL - EEN MONUMENTALE WATERWEG

INHOUDSOPGAVE

	<u>Pagina</u>
1. Inleiding	2
2. Het ontstaan van het Twentekanaal	3
3. De financiering van het kanaal	4
4. De industrialisatie van de handelshaven in Enschede	5
5. De landschappelijke inbedding van het Twentekanaal	6
6. Het waterakkoord	7
7. Bruggen over en sluizen in het Twentekanaal	8
8. Sport en recreatie	10
9. Archeologische vondsten in het kanaal	12
10. De Tweede Wereldoorlog	13
11. Wonen op het water	14
12. Bronnen	15

1. Inleiding

De Handelshaven in Enschede is voor veel Enschedeërs een begrip. Maar de geschiedenis van het Twentekanaal - dat in 2026 al weer negentig jaar bestaat - is voor velen een gesloten boek. In deze publicatie willen wij u kennis laten maken met het ontstaan en het gebruik van dit voor Overijssel zo belangrijke kanaal.

Als we spreken over cultureel erfgoed gaat het meestal over gebouwen, woningen, landhuizen etc. Het Twentekanaal heeft dan wel geen monumentale status maar volgens ons is hier sprake van een monumentale waterweg die nog tot in lengte van jaren in gebruik zal blijven.

In de loop van de negentiende eeuw nam door de snel opkomende textiel- en metaalindustrie en de grote ontginningsprojecten in Twente de behoefte aan goede transportverbindingen sterk toe. De grootschalige kanalisatie van Overijssel in de tweede helft van de negentiende eeuw droeg echter nauwelijks bij tot verbetering van de ontsluiting van Twente.

Daarom begonnen Twentse fabrikanten en bestuurders in 1907 met een lobby voor een goede kanaalverbinding naar Twente. De belangrijkste motivatie voor de aanleg van het Twentekanaal was de versterking van de concurrentiepositie van Twente als industriegebied. Aanlegplaatsen en havens waren uiteraard een belangrijk onderdeel.

Bovendien zou het kanaal een functie krijgen bij het op peil houden van het water. Riviertjes als de Berkel en de Regge traden regelmatig buiten hun oevers en het nieuwe kanaal zou overtollig water moeten afvoeren. Deze tweeledige functie was zeker toentertijd bijzonder maar de afwateringsfunctie had een doorslaggevende rol in het besluit om de aanleg van het kanaal ten tijde van crisis door te laten gaan.

Het aanvankelijke idee in 1917 was om een kanaal te maken van Enschede naar Hengelo, Delden en Lochem en vervolgens via Vorden en Laag Keppel naar Zevenaar en bij Pannerden naar de Rijn. Hierdoor is de naam Twente-Rijnkanaal ontstaan.

Na jarenlang plannen maken ging in 1930 eindelijk de eerste spade in de grond voor de aanleg een hoofdkanaal (ca. 50 kilometer) van de IJssel bij Zutphen via Eefde, Lochem, Goor, Delden en Hengelo naar Enschede met halverwege Goor en Delden een zijkanaal (ca. 16 kilometer) naar Almelo. Vanwege deze zijtak naar Almelo spreekt Rijkswaterstaat consequent over de Twentekanalen. De officiële benaming luidt: Kanaal Zutphen-Enschede en zijtak Almelo van de Twentekanalen.

De Twentekanalen waren onderdeel van een ambitieus plan. Van de geplande 120 kilometer werd uiteindelijk maar 65 kilometer gerealiseerd. De bedachte verbinding met de Rijn en twee zijtakken naar Borne en Oldenzaal zijn nooit tot uitvoering gekomen omdat het aan financiële middelen ontbrak.

Bij de openstelling van het hoofdkanaal in 1936 werden het - toen nog - 'Twenthe-Rijnkanaal' geroemd als *'een monument van Nederlandschen Ingenieursarbeid'*.

Met name de vormgeving van het kanaal en de verschillende kunstwerken alsmede de toepassing van moderne bouwmaterialen en technieken baarden in die tijd veel opzien.

Onze publicatie over het Twentekanaal is verreweg van compleet en beschrijft hoofdzakelijk een aantal situaties en gebeurtenissen in de regio Enschede en Hengelo.

Het is een beperkte weerspiegeling van een tijdsbeeld waarin de infrastructuur van Enschede een nieuwe dimensie kreeg.

2. Het ontstaan van het Twentekanaal

Na een krachtige lobby vanuit Twente onder aanvoering van de Enschedese burgemeester Edo Bergsma verscheen eindelijk op 21 juli 1928 het eerste onteigeningswetje in het Staatsblad. Het was de start van de grootste menselijke ingreep ooit gedaan in het landschap van Oost-Nederland: een ruim vijftig kilometer lang hoofdkanaal met een verval van 23 meter met drie grote sluiscomplexen, vele duikers, stuwen, bruggen en havens en een zijkanaal naar Almelo.

Bij de wet van 4 november 1919 'betreffende den aanleg van Scheepvaartkanalen naar Twente' werd besloten tot de aanleg van het Twente-Rijnkanaal. Hoewel het eerste plan voor een kanaal naar Twente al uit het midden van de negentiende eeuw stamt, werd pas op 12 maart 1930 met de aanleg van de hoofdtak van het kanaal in Zutphen begonnen, na een kwart eeuw onenigheid over acht verschillende ontwerpen.

Namens Rijkswaterstaat was dr.ir. L.R. Wentholt verantwoordelijk voor de aanleg.

Bij de aanleg van het kanaal gebruikte men een baggermolen maar een groot deel - namelijk veertien kilometer - is aangelegd als werkverschaffingsproject tijdens de crisis en door werklozen met een schop en kruiwagens gegraven.

In december 1933 werd het kanaal tussen Eefde en Lochem voor het scheepvaartverkeer opengesteld, in mei 1934 gevolgd door het traject tussen Lochem en Markelo. De los- en laadplaats in Goor werd in april 1935 in gebruik genomen terwijl in augustus 1935 het kanaal tot Hengelo werd vrijgegeven, met een feestelijke inwijding van de haven in september 1935.

Het laatste deel, van Hengelo naar Enschede, werd in mei 1936 voor de scheepvaart geopend. In 1938 kwam de zijtak naar Almelo gereed die in verband met de Tweede Wereldoorlog pas in 1953 werd doorgetrokken naar het Kanaal Almelo-De Haandrik, onderdeel van de Overijsselse Kanalen.



De opening van de handelshaven in Enschede in 1936. Op de voorgrond een oude reggezomp. Een imitatie van een loskraan bij Carelshaven in Delden, een "pipenton" met cops en een hessenwagen.

In 1952 wordt in Enschede een nieuwe haventak aangelegd. Het doortrekken van deze tak en daarmee van het kanaal tot het Duitse Mittellandkanaal blijft tot in de tachtiger jaren van de twintigste eeuw mogelijk. Op het tracé ligt nu evenwel de A35/N35. Volgens sommigen is het een gemiste kans en met enige regelmaat duiken weer berichten op over een waterwegverbinding vanuit Enschede naar Duitsland. Maar de kans daarop is vrijwel nihil.

Binnen de gemeente Enschede is het kanaal op dit moment over een lengte van ruim 1.500 meter aan beide kanten van het midden verbreed tot 75 meter op de waterspiegel rondom deze haven voorzien van ijzeren damwanden. Enschede heeft een petroleumhaven bij de Lonnekerbrug en een jachthaven. De omgeving van het havengebied is door de gemeente Enschede uitgegeven als industriegebied waar onder andere in 1947 de Vredestein-fabriek is gebouwd.

Tussen 2004 en 2007 werd het Twentekanaal tot de sluis bij Delden verbreed (fase 1) en verdiept van een CEMT-klasse IV tot CEMT-klasse Va. Dat betekent dat een groot rijnschip (max. 11,50 meter breed met een diepgang van 2,80 meter en een lengte van 110 meter) op het kanaal kan varen. De diepte van de vaargeul wordt evenwel gespecificeerd als 5 meter terwijl de drempeldiepte bij de bovendeuuren van alle schutsluizen 3,75 meter beneden kanaalpeil bedraagt.

Het kanaal van Delden tot Enschede werd tussen 2017 en 2023 (fase 2) aangepakt; de grotere schepen met een diepgang van 2,80 kunnen dan ook in Enschede komen.

In Eefde is een tweede kolk bijgebouwd en wordt het kanaal van de Gelderse IJssel tot Lochem bevaarbaar voor schepen met een diepgang van 3,50 meter, mits de waterstand op de IJssel dit toelaat.



De handelshaven in Enschede. Bron: Google Maps.

Tegelijk met het uitgraven naar een grotere diepte werd het kanaal plaatselijk verbreed. Zo is tussen Goor en Delden de breedte vergroot van 40 naar 51 meter. Hierbij werden zogenoemde natuurvriendelijke oevers aangelegd. Daar kunnen bijvoorbeeld te water geraakte reeën weer uit het water komen. Ook zijn er geschikte paaiplaatsen voor vissen. Het zand dat werd uitgegraven is door Rijkswaterstaat direct hergebruikt bij de aanleg van een nieuw stuk snelweg bij Almelo terwijl zwerfstenen die bij de verbreding bovenkwamen weer bij de aanleg van de bodem en oevers gebruikt werden.

3. De financiering van het kanaal

De totale investeringskosten van het kanaal bedroegen ongeveer 25 miljoen gulden inclusief de sluisen en de gemalen. Gemiddeld waren er aan het kanaal duizend werkkrachten bezig. In de jaren dertig was sprake van een economische crises en grote werkloosheid. De duizend werkkrachten kwamen uit een werkverschaffingsproject en werden door de Staat der Nederlanden betaald.

Gezien het grote belang dat onze regio bij de totstandkoming van het Twente-Rijnkanaal had waren er verschillende initiatieven om de begroting voor de aanleg van het kanaal te kunnen financieren.

Zo had de Kamer van Koophandel het besluit genomen om een bedrag van 50.000 gulden beschikbaar te stellen. De toenmalige minister van Arbeid, Handel en Nijverheid moest hieraan nog wel zijn goedkeuring verlenen.

Omdat toen nog het plan was dat het kanaal op de rivier de Rijn zou worden aangesloten, had men de verwachting daar ook de Achterhoek profijt van deze waterweg zou hebben; zo ook in Lichtenvoorde.

Zo doneerden het bedrijf Hulshof & Co kunstmesthandel te Lichtenvoorde 10.000 gulden en Hulshofs Lederwarenfabriek een bedrag van 5.000 gulden. De firma H.B. Sterenborg en de heer H.W.J. Sterenborg hadden 25.000 respectievelijk 10.000 gulden toegezegd voor de aanleg van het kanaal. Maar ook door een particulier initiatief hebben de inwoners van Lichtenvoorde een bedrag van 50.000 gulden ingezameld.

Helaas voor de Achterhoek en dus ook voor Lichtenvoorde kwam het nooit zover. Dit tracé van het kanaal bleek te duur en ondanks alle initiatieven ontbraken de financiële middelen. In 1940 viel definitief het doek voor de aansluiting van het Twentekanaal op de Rijn.

De naam Twente-Rijnkanaal bleef in de volksmond echter nog lang bestaan ofschoon Rijkswaterstaat het altijd heeft over de Twentekanalen.



De aanleg van het kanaal was voor een belangrijks deel een werkverschaffingsproject, Er was nauwelijks sprake van mechanisatie en het kanaal werd voor een groot deel met de hand uitgegraven.

4. De industrialisatie van de handelshaven in Enschede

Het bedrijf N.V. SESAM was en is nog steeds een belangrijke onderneming in de handelshaven. SESAM staat voor Scheepvaart-, Expeditie-, Scheepvaart- en Agentuur Maatschappij en werd op 25 mei 1936 opgericht door tijdelijk havenmeester A.W. Fischer als gevolmachtigde van J.J.G.E. Ruckert, burgemeester van Enschede, en een dertigtal fabrikanten en particulieren. Het doel van de maatschappij was de uitoefening van transport- en opslagbedrijf. In de loop van de daarop volgende jaren werd er geïnvesteerd in opslagloodsen, grijpkransen en stukgoedkranen.

In een studie naar de geschiedenis van het Twentekanaal wordt gesproken van het 'succes van een mislukking': de economische ontwikkeling als gevolg van het kanaal is sterk achtergebleven bij de verwachtingen.

Het kanaal wordt gebruikt voor het vervoer van zand, grind, zout, veevoer, containers en brandstof. In 1996 werd in Enschede 432.277 ton gelost of geladen en in Hengelo 2.322.270 ton. In 2010 is de totale overslag gegroeid naar ruim 6 megaton.



Grind en zand opslag in de handelshaven van Enschede. Foto: SCEE ©

Aan de bouw gerelateerde, watergebonden bedrijven maken veel gebruik van de haven. De groei van de scheepvaart vooral aan hen toe te schrijven.

Een paar van die grote bedrijven zijn het oudste havenbedrijf SESAM (1937, zand/grint), Rokramix (idem), Hein Heun (sloopafval), Orion (beton) en Huiskamp (bouwgrondstoffen). Ook Avia Weghorst (brandstoffen) behoort tot het groepje grootgebruikers. Het havenbedrijf is conjunctuurgevoelig en met het aantrekken van de economie stijgen ook de havenactiviteiten.

Toch vaart er gemiddeld nog geen bulkschip per dag in de haven. Er komt volgens deskundigen nog te weinig rendement uit de overslag van goederen. Het aantal van 321 schepen per jaar is nota bene de helft van de hoeveelheid in 1936 toen de Twentekanaalen officieel werden geopend. In dat eerste jaar liepen 647 schepen de Enschedese haven binnen. Die vervoerden overigens aanzienlijk minder lading dan tegenwoordig. In 1936 ging het nog om 40.000 ton overgeslagen goederen, vorig jaar werd bijna 300.000 ton gelost en geladen.

Minder schepen maar veel zwaarder beladen.

Die grotere capaciteit is mogelijk gemaakt door aanzienlijke investeringen in het Enschedese havengebied. Menig gemeenteraadslid zette in de jaren tachtig en negentig van de twintigste eeuw vraagtekens bij het economisch belang van de verouderde haven voor Enschede en vroeg zich zelfs af of die niet beter gedempt kon worden.

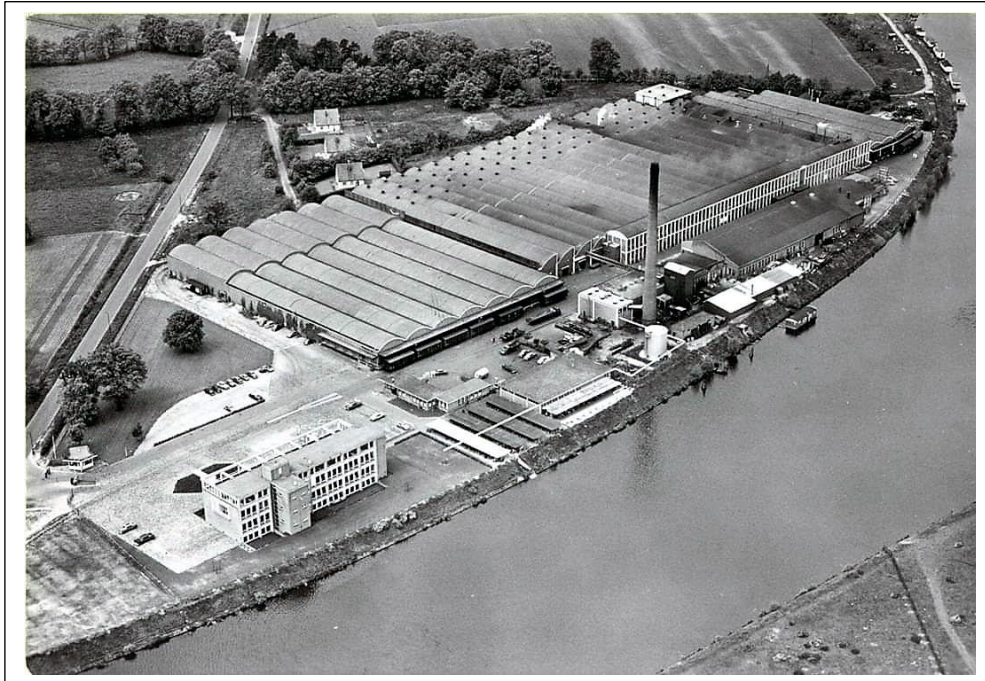
Pas rond 2000 keerde het politieke tij en in 2005 verscheen het Masterplan Havengebied.

De afgelopen tien jaar is voor zo'n honderd miljoen euro geïnvesteerd door Brussel, het rijk, provincie, gemeente en de havenondernemers zelf. De hele haven is uitbaggerd zodat zwaarder beladen

schepen er terecht kunnen. Bedrijfskavels zijn aangepakt, evenals de openbare ruimte. De kades zijn verbeterd en uitgebreid. De gemeente reserveert structureel tonnen voor het onderhoud van dit oudste en grootste bedrijventerrein voor de verdere ontwikkeling.

De haven biedt vooral werkgelegenheid in de maakindustrie en op het gebied van logistiek. Het is daarnaast is het enige bedrijventerrein in Enschede waar ondernemingen in de hoogste milieucategorie zich kunnen vestigen.

"De renovatie is afgerond, de haven van Enschede is klaar voor de toekomst."



De autobandenfabriek Vredestein aan de zijtak van het kanaal. (1978)

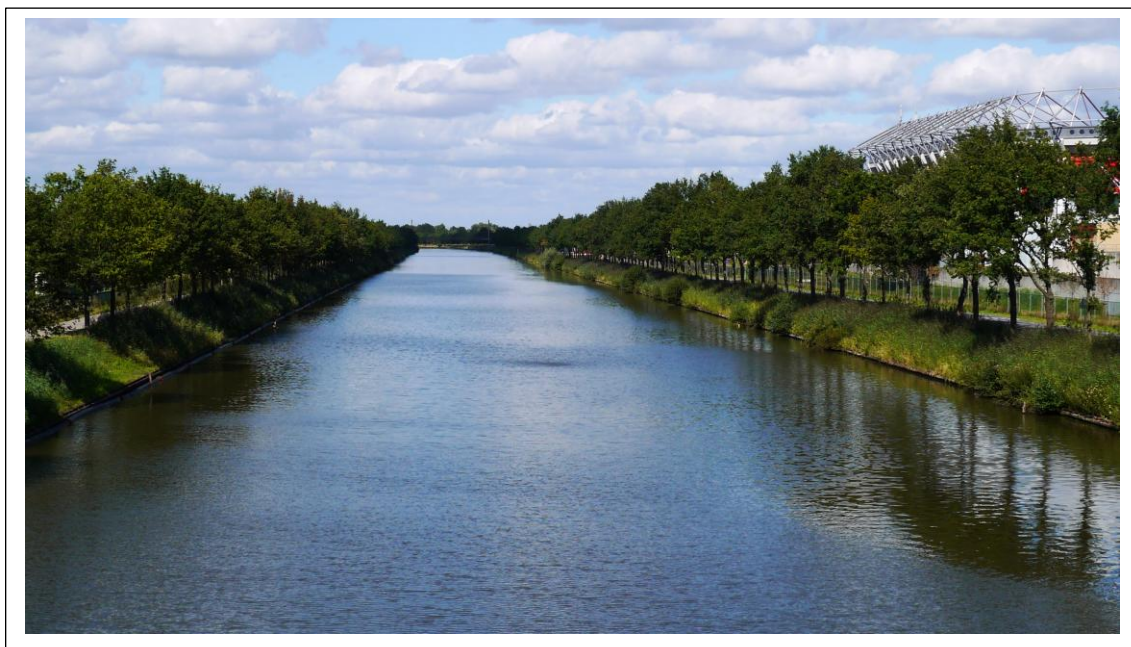
5. De landschappelijke inbedding van het Twentekanaal

De aanleg van het Twentekanaal in de dertiger jaren van de vorige eeuw is op een zeer zorgvuldige wijze gedaan. Op aanvraag van Natuurmomenten zijn destijds twee experts ingeschakeld om de esthetiek van de inpassing te waarborgen.

De bijzondere aandacht hiervoor heeft tot resultaat dat het Twentekanaal nog altijd een van de fraaiste kanalen van Nederland is, prachtig ingepast in het kleinschalige Gelderse en Twentse landschap. Daarnaast zijn de hoogteverschillen in het landschap ook leidend geweest voor het tracé van het Twentekanaal. Technische en esthetische aspecten van de landschappelijke inpassing van het kanaal zijn leidend geweest bij de oorspronkelijke aanleg.

Onder druk van natuurbeschermers die bezorgd waren over deze grootschalige ingreep in het Gelderse en Twentse landschap, besteedde Rijkswaterstaat veel aandacht aan de vormgeving van het kanaal. In het ontwerp zijn op enkele strategische punten in het landschap flauwe bochten opgenomen en zijn de kanaaldijken laag gehouden.

De bermen van het kanaal kregen een boordvoorziening in de vorm van riet. Op advies van Staatsbosbeheer zouden langs het kanaal krentenbomen, meidoorns en rododendrons worden geplant waardoor het kanaal beter in het landschap zou passen. De beplanting langs de aanvoerwegen zorgde voor doorkijkjes naar het kanaal die voor een langzame gewenning moesten bewerkstelligen. De op- en afritten van de hoge boogbruggen werden zeer geleidelijk gemaakt. Rijkswaterstaat trok voor de vormgeving van de bruggen en sluiscomplexen Dirk Roosenburg uit Den Haag aan als esthetisch adviseur.



Het Twentekanaal richting Hengelo met rechts het Arke stadion. Foto: SCEE ©

6. Het waterakkoord

Een waterakkoord is een vrijwillig instrument waarin partijen die betrokken zijn bij de aanleg van onder andere waterwegen gezamenlijk afspraken maken. De Waterwet spreekt van een instrument dat wordt vastgesteld met het oog op een samenhangend en doelmatig waterbeheer en waarin de overstijgende aspecten van het beheer ten opzichte van elkaar worden geregeld.

Inhoudelijk ligt de nadruk in de akkoorden van oudsher op de waterkwantiteit van het oppervlaktewater maar de afspraken kunnen ook gaan over waterkwaliteit en ecologie, waterveiligheid of energie. Dit is afhankelijk van de lokale context en wensen van de partijen die het waterakkoord opstellen.

Ook de schaal waarop een waterakkoord wordt opgesteld is afhankelijk van benodigde afspraken en betrokken partijen. Dit kan zowel het lokale niveau als ook het regionale of interregionale niveau betreffen. Zo kan een waterakkoord afspraken bevatten tussen twee aan elkaar grenzende waterschappen maar kan het ook betrekking hebben op bijvoorbeeld het gehele IJsselmeergebied en de waterbeherende partijen, waaronder Rijkswaterstaat, daaromheen.

In opdracht van Rijkswaterstaat werd in november 2005 het eindrapport 'Instrument voor de waterhuishouding van Twentekanalen' opgesteld.

Het rapport heeft een tweetal doelstellingen:

1. informatiebehoefte op waterhuishoudkundig gebied (waterkwantiteit en waterkwaliteit) voor de Twentekanalen en
2. de bruikbaarheid van bestaande modellen en instrumenten voor de Twentekanalen.



De combinatie van sport en recreatie aan het Twente kanaal Foto: SCEE ©

De Twentekanalen kregen een belangrijke rol in het regionale watermanagement, een combinatie nieuw was voor die tijd. De riviertjes de Berkel, de Regge en de Schipbeek veroorzaakten nogal eens wateroverlast. Het Twentekanaal helpt met overvloedig water afvoeren maar kan bij droogte ook water van de IJssel oostwaarts leiden.

De afwateringsfunctie zou strijdig zijn met de belangen van de scheepvaart. Uiteindelijk speelde de afwateringsfunctie echter een cruciale rol in het besluit om de aanleg van het kanaal, ten tijde van crisis, door te laten gaan; een belangrijk moment in de Nederlandse waterbeheergeschiedenis.

Voorheen speelde het kanaal een belangrijke rol bij de drinkwatervoorziening van Enschede. Bij de Lonnekerbrug werd voor dit doel water uit het kanaal de grond ingepompt en ondergronds via grind- en zandbedden gefilterd. Dit was goed voor circa tachtig procent van het Enschedese drinkwater.

Ten behoeve van de afwatering van alle beken die op het kanaal uitmondten, zijn bij de gemalen van Delden en Eefde tevens aflatwerken ingericht. In Hengelo wordt eventueel wateroverschot op het bovenpand van het kanaal via de sluis afgevoerd. In totaal kan het kanaal 190 m³ per seconde afvoeren.

De functie drink- en proceswater, ecologie en waterkwaliteit heeft sterk onder druk gestaan. Tijdens en na de grote brand bij Vredestein in Enschede in 2003 is sindsdien drinkwateronttrekking door vervuild bluswater in het bovenste kanaalpand onmogelijk. Ook was ten gevolge van deze calamiteit de scheepvaart in het bovenste kanaalpand lange tijd gestremd.



De ecologie en waterkwaliteit blijft een belangrijk onderwerp voor het Twentekanaal. Foto: SCEE ©

7. Bruggen over en sluisen in het Twentekanaal

Er werden over de Twentekanalen 29 bruggen gebouwd. Het grootste deel waren boogbruggen en daarmee zeer karakteristiek voor de Twentekanalen. De constructies daarvan waren vrijwel alle gelijk, met variaties in de funderingen en breedte van de rijbanen.

Het werk is niet in geografische volgorde aangelegd; de kanaalvakken met de ingewikkelde kunstwerken kwamen het eerst aan de beurt. Zo ging de bouw van de bruggen en de verschillende onderdelen van de sluiscomplexen aan het graven van het kanaal vooraf.

De toepassing van moderne materialen als gewapend beton voor de sluiscolken en staal voor de damwanden maakte de bouw van sluisen met grote vervallen mogelijk. Het totale hoogteverschil tussen Zutphen en Enschede is meer dan twintig meter. Om dat verschil te overbruggen zijn er drie schutsluisen in het Twentekanaal:

- Sluis Eefde.
- Sluis van Delden.
- Sluis bij Hengelo.

In de zijtak naar Almelo bevinden zich geen schutsluisen.

De Twentekanalen met de bijzondere sluiscomplexen en boogbruggen vormen een grootschalige infrastructurele ingreep die harmonieus in het Twentse landschap is ingepast en daarvan een essentieel onderdeel vormt, dat niet meer weg te denken is.

De sluis bij Eefde werd in 1933 in gebruik genomen. Het was een van drie sluiscomplexen die het verval van totaal 23 meter moesten overbruggen. De sluis bij Eefde had een verval van acht meter, die bij Delden zes meter en bij Hengelo negen meter.

Behalve de sluis met een schutkolk die steeds 140 meter lang en 12 meter breed was, werden aan de complexen in Eefde en Delden gecombineerde gemalen en aflatwerken toegevoegd. Zo kon het kanaal enerzijds overtollig water uit het bovengelegen stroomgebied afvoeren maar ook bij een lage waterstand vanuit de IJssel gevoed worden.

De kwaliteit van de beeldbepalende sluiscomplexen is zo hoog dat zowel het complex bij Wiene (Delden) als dat bij Hengelo in het kader van het Monumenten Selectie Project (MSP) is voorgedragen als rijksmonument.



Het Sluiscomplex De Waarbeek in Hengelo. Foto: SCEE ©

Rijksmonument sluiscomplex De Waarbeek

Sluiscomplex 'De Waarbeek' heeft sinds 1999 de status van rijksmonument en bestaat uit een kolksluis met dubbele heftoren en een machinegebouw met daaronder schuifdeuren, een dieselmemaal, een blok van een sluismeesterwoning en drie sluiswachterswoningen, een klein transformatorgebouw en een brug. Het sluiscomplex dateert uit 1930-1936 en is van cultuurhistorisch belang vanwege:

- het belang van het kanaal als infrastructurele ingreep om Twente in verband met de ontwikkelingen op het gebied van de industrie beter te ontsluiten;
- de architectonische kwaliteit en gaafheid van de complexonderdelen;
- de hoge ensemblewaarde van het complex;
- de uitzonderlijk markante situering van het complex in het landschap;
- de gaafheid van de complexonderdelen.

Naamgeving: Twentekanalen of Twente-Rijnkanaal?

Bij de eerste plannen voor een kanaalverbinding naar Twente in het begin van de twintigste eeuw werd uitgegaan van een aansluiting op de Rijn bij Lobith omdat de IJssel te ondiep was. De naam Twente-Rijnkanaal kwam in zwang.

Door de slechte overheidsfinanciën kwam het plan op de lange baan, ook nadat de vereiste bijdragen van belanghebbenden waren toegezegd. In 1928 werd eindelijk besloten tot aanleg over te gaan en wel van het deel van de IJssel bij Zutphen (Eefde) tot Enschede; dit was mogelijk omdat het probleem met de lage waterstand in de IJssel was opgelost. Het deel naar Lobith zou eventueel later worden aangelegd wat echter nooit gebeurde: in 1940 werd definitief besloten dat de tak naar de Rijn niet zou worden gerealiseerd. Het Twente-Rijnkanaal werd het Twentekanaal.

Rijkswaterstaat is de beheerder van de kanalen en bezigt de naam Twentekanalen. De naam zou echter ook Twente-IJsselkanaal kunnen luiden; dat zou meer correct zijn.



Sluiscomplex Delden.

Foto: Rijksaterstaat

8. Sport en recreatie

Bij het ontwerp van het kanaal is rekening gehouden met een recreatieve functie. Er zijn verschillende jachthavens, faciliteiten voor campings en zwemvijvers aangelegd.

Maar ook de roeisport heeft de afgelopen decennia onder andere met de komst van de Universiteit Twente een belangrijke groei doorgemaakt. Vooral op het kanaalpand Hengelo-Enschede wordt veel getraind door wedstrijdroeiers. Na ernstige aanvaringen tussen vrachtschepen en fragiele skiffs is een leer- en uitwisselingsproject gestart om meer onderling begrip te kweken tussen deze categorieën kanaalgebruikers.

Voor de beroepsvaart zijn op alle sluizen waarschuwingborden opgehangen om de schippers aan de aanwezigheid van roeiers te herinneren terwijl de roeiers zijn uitgenodigd om kennis te maken met het zicht vanaf de brug en de bestuurbaarheid van binnenschepen.

De roeisport.

In Enschede zijn twee roeiverenigingen, de Drienerlose Roei-Vereniging Euros en de Enschedese Roeivereniging Thyro.

De Drienerlose Roei-Vereniging Euros is dé studentenroeivereniging van Enschede en telt meer dan 350 leden. Zij laten zich zien van roeien op Olympisch niveau en legendarische roeifeesten door het hele land tot netwerken met multinationals.

Bij de Enschedese Roeivereniging Thyro kun je wedstrijdroeien, fraaie dagtochten maken of recreatief roeien op het Twentekanaal. Daarnaast kan ruimschoots genoten worden van het verenigingsleven. De roeivereniging heeft een regionale functie; de leden komen niet alleen uit Enschede maar ook uit de omliggende gemeenten en uit Duitsland. Thyro heeft een eigen botenhuis aan het Twentekanaal (Ir. Schiffstraat 300 te Enschede).



De acht met stuurman op het Twente kanaal in Enschede.

De zeilsport.

De watersport heeft in Twente al vanaf de opening van het kanaal een actieve rol gespeeld met de oprichting van drie verenigingen:

- de Twentse Watersport Vereniging in Hengelo sinds 15 maart 1935;
- de Enschedese Watersport Vereniging sinds 19 september 1935 (dus nog voor het kanaal officieel geopend werd!);
- de Almeloche Watersport Vereeniging sinds 26 april 1938.

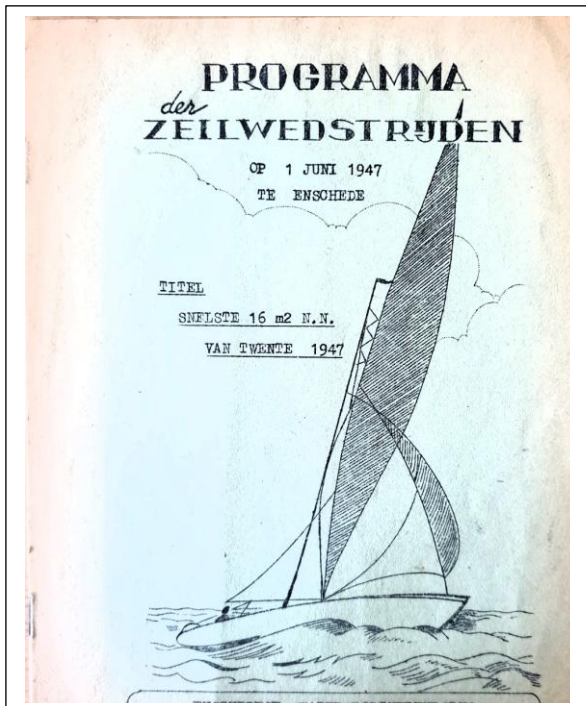


Op 1 juni 1947 werden op het Twentekanaal in Enschede zeilwedstrijden gehouden met de snelste zestienkwadraatboten (BM). Voor deze officiële wedstrijd was een wedstrijdcomité en een protestcommissie samengesteld. Op de zondagochtend van 1 juni werd om 9.30 uur het startsein gegeven voor de titelwedstrijd van de BM-klasse. Er werd zelfs een vergrote BM-er speciaal van Sneek naar Enschede gebracht.



De jachthaven in Enschede anno 1936

Aangezien op verschillende wateren niet gevaren mocht worden, moest een grote omweg worden gemaakt. Via de Opsterlandse Compagnonvaart ging de tocht over het Oranjekanaal naar Coevorden en vandaar via het Overijssels Kanaal naar Deventer, Almelo en vervolgens via het Twentekanaal naar Enschede. De omgeving van de Lonnekerbrug was breed genoeg voor de zeilwedstrijden. Bij de botenbergplaats van de firma Van de Velde werd een starttoeren opgericht.



De haven van Enschede was jarenlang de thuisbasis voor het zeilschip de Tukker. Zeilschip De Tukker maakte opvoedkundige reizen met probleemjongeren. Door krimpende budgetten in de jeugdzorg werd het schip in 2013 uit de vaart genomen. Het zeilschip werd daarvoor jarenlang gebruikt door de Hengelose jongerenorganisatie Jarabee, maar werd in 2014 verkocht aan Scheepsbouw & Reparatie Friesland (SRF), in Harlingen.

De Vissport.

De Hengelsportvereniging V.I.O.S. (Vissen Is Onze Sport) is opgericht in 1924 en bestaat dit jaar precies honderd jaar. In de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw had V.I.O.S. ruim twaalfduizend leden. Destijds had de vereniging een regionale functie maar door de loop der jaren heeft ze zich teruggetrokken tot alleen Enschede.

V.I.O.S heeft nu ruim twintig vrijwilligers die het viswater van verschillende vijvers in Enschede onderhouden. De leden van de vereniging mogen op bepaalde plaatsen in het Twentekanaal vissen.

Er zijn in het Twentekanaal zeventien vissoorten aangetroffen: alver, baars, brasem, blankvoorn, paling, pos, kleine modderkruiper, snoek, snoekbaars, rietvoorn, bot, kopvoorn, winde, blauwband, zwartbekgrondel, graskarper en marmergrondel.

De visbiomassa in het Twentekanaal wordt geschat op 35 kg/ha en de densiteit op 1.079 stuks/ha.



WAAROM ZIJN DE OEVERS VAN HET TWENTE-RIJNKANAAL VERBODEN?

W. vraagt: Wat is de oorzaak, dat het vissen in het Twente-Rijnkanaal vanaf de oevers niet vrij is?

Antwoord: De oevers van het Twente-Rijnkanaal zijn rijkseigendom. Daardoor is het betreden der oevers langs het geheele kanaal verboden en slechts toegestaan aan de leden der vischvereeningen, welke de verschillende deelen van het kanaal hebben gepacht. We kunnen abonné nog mededeelen, dat het geheele kanaal reeds aan diverse vereeningen is verpacht.

Jachthavens,

Zowel Enschede, Hengelo en Almelo beschikken over een jachthaven. De jachthaven in Enschede is gelegen aan de handelshaven. De Enschedese Watersport Vereniging (WVE) is een vereniging voor motorbootvaarders en zeilers.

De vereniging stelt zich ten doel de beoefening en de bevordering van de watersport. De EWV tracht dit doel te bereiken door het beleggen van bijeenkomsten, het houden van cursussen, lezingen etc. Zo worden er vaarbewijs, marifoon en touwknoop cursussen georganiseerd. Ook worden er lezingen gehouden over techniek, reisverhalen en andere zaken die met de watersport te maken hebben. We zijn in hoofdzaak een wintervereniging en organiseren dan ook meestal in deze periode onze activiteiten.

De WVE beschikt we over een terrein voor de winterstalling en heeft een aantal ligplaatsen in het water. Ook worden er bij voldoende belangstelling toertochten georganiseerd en verzorgt de evenementen commissie elk jaar weer voor de nodige activiteiten zoals bv. een jaarfeest, eetavond, spelletjesavond etc.

In de zomerdag zijn de meeste leden met hun boten te vinden in de kop van Overijssel of op het IJsselmeer.

Voor alle activiteiten geldt dat deze alleen toegankelijk zijn voor leden van de EWV.



Rondvaart.

Wie herinnerd zich niet de rondvaartboot de Hilda die vanaf de handelshaven in Enschede in de zomerperiode dagelijks meerdere vaarten had naar de Waarbeek in Hengelo. Een attractie die door zowel volwassenen en kinderen zeer werd gewaardeerd.



De Hilda bij de steiger naar de Waarbeek in Hengelo.

Jarenlang voer de MS Hilda de plezierboot van attractiepark de Waarbeek in Hengelo, op en neer tussen de haven van Enschede en de aanlegsteiger bij het pretpark. Al weer jaren geleden werd de boot uit de vaart genomen. Het park opende dit weekeinde sinds 1924 voor de 90ste keer haar deuren. Het park heeft de afgelopen jaren onder een nieuwe directie een forse opknappbeurt gehad en staat weer volop in de belangstelling.

De nieuwe eigenaren wordt bijna dagelijks gevraagd wanneer die bekende boot weer gaat varen. Directielid Arjen van Bavel zei dit weekeinde tegen Radio Hengelo dat het wel in de bedoeling ligt de boot zo snel mogelijk weer in de vaart te brengen. Dat gaat dit jaar nog niet lukken omdat het niet eenvoudig is de benodigde vergunningen van gemeente en Rijkswaterstaat te krijgen. Ook moet er aan strenge veiligheidseisen worden voldaan.

En dat krijgen we dit seizoen nog niet rond, maar er wordt hard aan gewerkt om vanaf 2015 de boot weer in de vaart te krijgen, aldus van Bavel. Bron: Twente april 2014.

De Zwaaiikom.



De Zwaaiikom

Foto: SCEE ©

Het is alweer 87 jaar geleden (1937) dat de opa van Jan Smink, heer Strookappe met een zwembad begon in de inham in het kanaal. Officieel stootbekken (water reservoir voor de sluis) en in de volksmond Zwaaiikom genoemd. Een groot gedeelte van de oever vooral het gedeelte voor de huidige kantine was zandstrand. Verder stonden er enkele badhokjes garderobes een kassa en een snoephokje. In het kanaal kwamen steigers en een dubbele duikplank.

In 1945 schoten de Engelsen de bouwsels bij de Zwaaiikom in brand ze dachten dat het een Duitse kazerne was en keken de watertoren aan voor een uitkijkpost. Na de oorlog heeft opa Strookappe samen met zijn schoonzoon Jan Smink sr het strandbad weer van de grond af opgebouwd. Vanaf 1946 konden de badgasten er weer terecht. Aan het zwemplezier kwam in 1960 een einde doordat er rioolwater op het Twentekanaal werd geloosd en werd het water steeds ernstiger verontreinigd.



Het strandbad de Zwaaiikom.

De gemeente Hengelo trok de vergunning om in het kanaal een zwembad te exploiteren in. Jan Smink sr nam daarna het besluit om op de oevers van het Twentekanaal een nieuw zwembad te bouwen. In het jaar 1961 werd het Kristalbad geopend. Dit zwembad werd jaarlijks gevuld met 2 miljoen liter kristalhelder water. In 1964 besloot hij met een camping op de rest van de oever te beginnen genaamd camping Kristalbad. In de begin jaren kwamen de kampeerders voornamelijk met tenten later ook caravans en stacaravans. In 1978 heeft Jan Smink jr samen met zijn vrouw Marianne het bedrijf over genomen.



Tot 1991 was het Kristalbad een openbaar zwembad. Door het sterk teruglopende aantal zwembad bezoekers en aanhoudende hoge kosten werd na lang familie beraad besloten om het zwembad te sluiten om verder te gaan met alleen de camping welke de oude naam weer krijgt camping de Zwaaiikom. Het diepe gedeelte van het zwembad werd dicht gegooid en er bleef een zwembad over tot een diepte van 1.40 m. Dit halve zwembad heeft het volgehouden t/m 1999 na 38 jaar was het aan vervanging toe. In 2000 werd het nieuwe zwembad gebouwd, voor de camping gasten en deze was in gebruik tot 2023. De camping is in het bezit van de derde (Jan, Marianne) en de vierde (Jasper) generatie van de familie Smink.

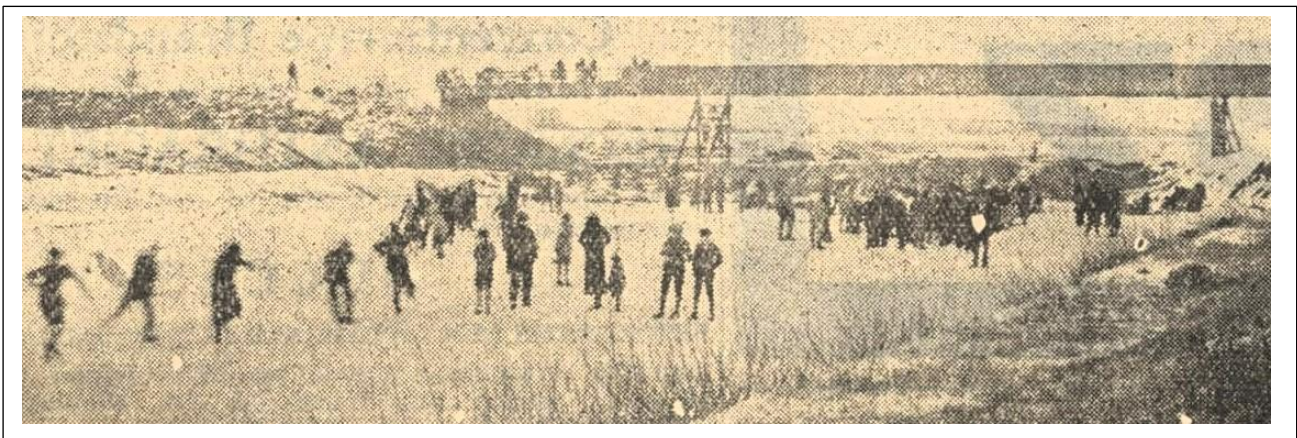


Ijspret op het Twente kanaal.

Strengere winters kennen we eigenlijk niet meer maar dat was in de vorige eeuw wel anders. In de winter van 1930 en 1949 was er de mogelijkheid om te schaatsen op het Twente kanaal. Daar werd dan ook volop gebruik van gemaakt.



De winter van 1949 schaatsen in de Handelshaven van Enschede.



De winter van 1930 schaatsen op het Twentekanaal in Delden.

9. Archeologische vondsten in het kanaal

Bij graafwerkzaamheden in Hengelo in 1936 vond men in de bedding van het Twentekanaal een geheel versteende, gefossiliseerde schedelkap die zou toebehoren aan een 35-jarige mens die leefde in het Pleistoceen. Het kreeg de naam 'Hengelo' en zou de oudste mens van Nederland zijn. In 1939 werd de naam veranderd naar 'Hengelo 1' nadat er nog een schedel werd gevonden.

Door onduidelijke vondstomstandigheden werd de leeftijd van 'Hengelo 1' lange tijd betwist. Het was niet duidelijk of de schedel gevonden was op 16 of 18 meter boven NAP. Uiteindelijk bleek deze 'eerste mens van Nederland' of 'Homo Hengeloënsis' slechts uit 300 jaar voor Christus te stammen. De schedel is nu te bezichtigen in Museum Hengelo (Stichting Oald Hengel).



FOSSIELE VONDSTEN BIJ DEN AANLEG VAN KANALEN.

Maatregelen voor bewaring.

Op vragen van den heer van der Hoeven betreffende het nemen van maatregelen bij het vinden van fossiele resten bij den aanleg van het Twente-Rijnkanaal, hebben de ministers van Onderwijs, K. en W. en van Waterstaat o.m. het volgende geantwoord:

De eerste ondergeteekende is bereid maatregelen te treffen, waardoor voor zoover mogelijk en noodig, het bij den aanleg van het Twente-Rijnkanaal te vinden materiaal bewaard zal blijven, en daartoe ook met de hooggeleerden in de geologie en de palaeontologie aan de Rijksuniversiteiten overleg te plegen.

De tweede ondergeteekende is bereid de autoriteiten die bij den aanleg van het Twente-Rijnkanaal betrokken zijn, nogmaals op de bestaande voorschriften te wijzen, en, zoo het hierboven bedoeld overleg nog tot nadere regelen mocht leiden, hen ook daarmede in kennis te stellen.

Bij de recente werkzaamheden aan het Twentekanaal tussen Delden en Hengelo werden in de stuwwal ten zuiden van Delden fossielen aangetroffen: versteende schelpen van zo'n twintig miljoen jaar oud. Deze oeroude schelpen zijn te zien in Museum Natura Docet in Denekamp.

10. De Tweede Wereldoorlog

Nadat in 1936 het hoofdkanaal gereed was, kon gestart worden met de zijtak naar Almelo. Voordat het zijkanaal voltooid was, brak de Tweede Wereldoorlog uit.

In de oorlog hebben de kanalen flink te lijden gehad van het oorlogsgeweld. Vanaf 10 mei 1940 was er een aanzienlijke teruggang in de aanvoer en opslag van goederen. Tal van bruggen over het Twentekanaal werden door de Duitse bezetter vernield.

Maar ook de Duitse bezetter realiseerde zich dat deze waterweg van essentieel belang was voor de aanvoer van goederen en als doorvoerhaven naar Duitsland. Vier vernielde bruggen in het kanaalgedeelte Lochem-Enschede maakten de scheepvaart onmogelijk. Indien de obstakels van de vernielde bruggen uit de weg zouden kunnen worden geruimd, zou het mogelijk zijn Enschede te bereiken met schepen van 140 ton.

Voor Rijkswaterstaat lag de prioriteit bij het weer bevaarbaar maken van de rivieren en pas daarna de kanalen. Er zijn vanaf 1941 veel plannen gemaakt om het Twentekanaal voor de scheepvaart weer bevaarbaar te maken.



De Lonnekerbrug werd door de Duitse bezetter opgeblazen.

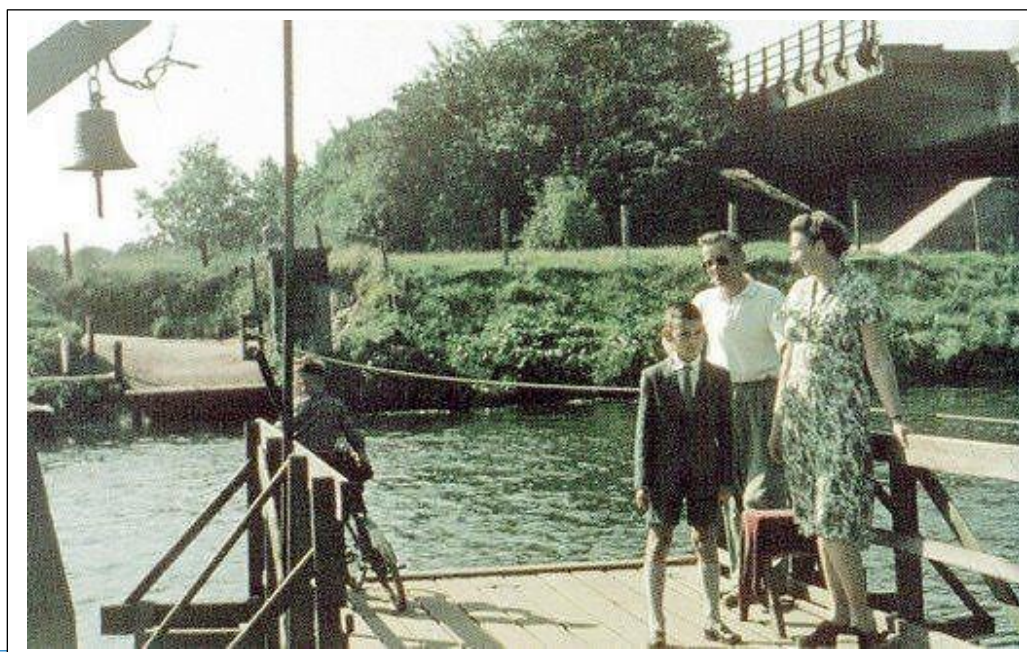
In 1941 werd het grootste deel van de opslagloodsen door de Duitsers gevorderd voor het bewaren van hooi en stro. Voor het bedrijf SESAM brak er een moeilijke periode aan. Vanaf 1944 kwamen er schepen aan met doden en gewonden terwijl boten in de haven lek werden geschoten.

Ook werden in dat jaar enkele kranen door de Duitsers naar Polen verplaatst. In november 1944 werd door de geallieerden een grote loods van SESAM in brand geschoten. Ook de loods 't Volle Profijt ging door onvoorzichtigheid van de Duitsers in vlammen op.

Tijdens het eerste kwartaal in 1945 lag het scheepvaart verkeer stil. Op 1 april 1945 werden alle kanaalbruggen opgeblazen en ook de sluiscomplexen waren zwaar maar niet onherstelbaar beschadigd. Het vak Enschede-Hengelo werd drooggelegd om de granaten op te ruimen. De scheepvaart werd op 25 oktober 1945 weer hervat.

De rest van de loods SESAM werd na de bevrijding werd door de Canadese militairen gevorderd als herstelplaats voor motorvoertuigen, kantineruimten en kantoren.

Na de oorlog duurde het tien jaar voordat alle bruggen waren herbouwd. In de loop van die tien jaren werden een aantal handbediende ponten bij de vernielde bruggen geïnstalleerd. Veel Enschedeërs zullen zich de pont bij de Lonnekerbrug nog herinneren. Voor kinderen was dit een bekend uitje. Hoewel is geprobeerd het vooroorlogse type boogbrug in de vorm van de verstijfde staafboogbrug terug te brengen, is door de introductie van andere type bruggen de oorspronkelijke eenheid niet hersteld.

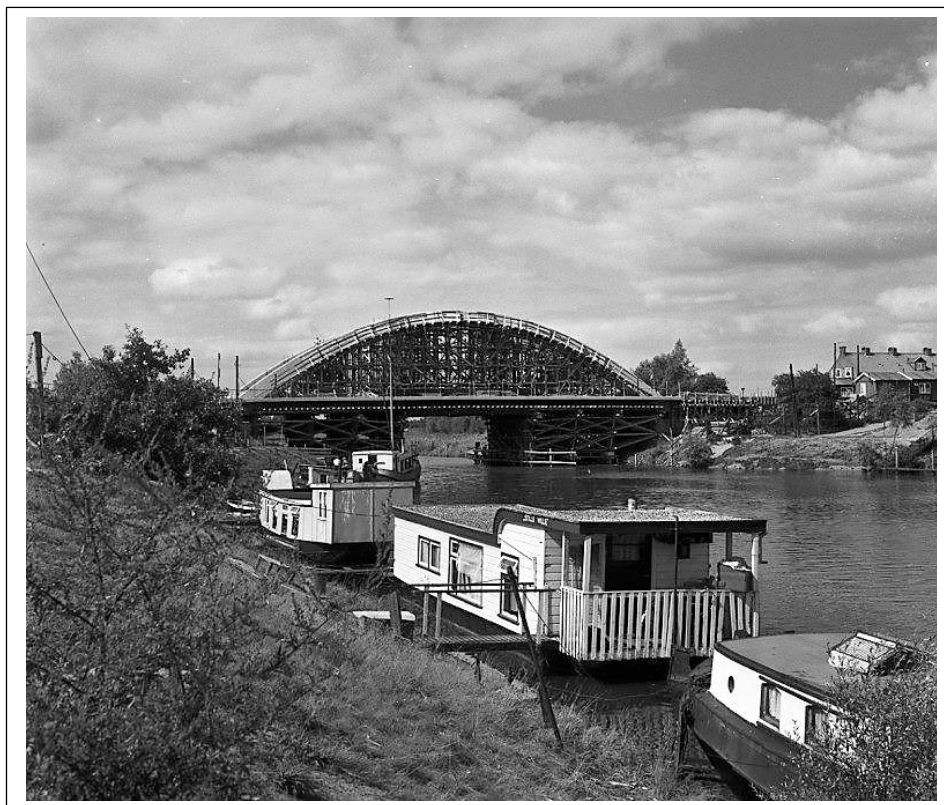


11. Wonen op het water

Na de Tweede Wereldoorlog was er in Nederland maar zeker ook in Twente sprake van een aanzienlijke woningnood. Veel Nederlanders kwamen terug van de Arbeitseinsatz in Duitsland en in 1946 en de jaren daarna werd er in onze regio uitbundig getrouwd. Men had weer vertrouwen in de toekomst maar de economie moest opnieuw worden opgebouwd.

Er was door de oorlog veel verwoest en de regering besloot dat bij het herstel de infrastructuur zoals havens, bruggen en wegen voorrang kreeg. Er was daarom ook een bouwverbod.

De huizenmarkt was tijdens de oorlogsjaren tot een nulpunt gedaald en de enorme schaarste op de woningmarkt raakte alle Nederlanders tot diep in de vijftiger jaren.



Tot ver na de bevrijding in 1945 bleef de woningnood bestaan. De oorlogsschade was groot, en er was een enorme schaarste op de woningmarkt. Minister van Wederopbouw en Volkshuisvesting Joris in 't Veld verklaarde in 1948 de woningnood officieel tot **volksvijand nummer één**. In Enschede werden woningbouwprojecten opgezet zoals bijvoorbeeld de Sahara op het Tweekelerveld, het Acaciaplantsoen, de B.W. ter Kuilestraat en de Berkstraat. Op de Velve werd een begin gemaakt met de eengezinshuizen van de architect Sir Edwin Aircy. Maar het bleek allemaal niet voldoende. Pasgetrouwden gingen op kamers wonen en een alternatief bleek het wonen op het Twentekanaal en met name de Enschedese handelshavens. Het ging daarbij om enkele tientallen woonarken wat geen oplossing was om de woningnood te lenigen.

● Ideaal voor klein gezin.
Woonark (zitkamer - slaapkamer - A.H.I. keuken - douche - W.C.). **Financiering** mogelijk. Vrije bezichtiging. v/d Velde's Woonarkenbouw - Haven - Enschede, Tel. 7066.

Woonarken in de Binnenhaven van Enschede

Aangezien het verkrijgen van een woning na de oorlog voor pasgetrouwde Enschedeërs bijna onmogelijk was, bedacht men alternatieven als de woonark. De bewoners van deze woonarken hadden zich verenigd in de Woonarken Vereniging Enschede. Van 1950 tot 1970 was er sprake van gedoogbeleid voor ligplaatsen van woonarken in de Industriehaven nabij Vredestein maar na 1970 was de gemeente Enschede van mening dat de woonarken de ontwikkeling van de industriehaven in de weg zouden staan.

Na een periode van juridische strijd tot aan de Raad van State toe bereikte de gemeente in 2017 uiteindelijk een uitkoopovereenkomst met zes van de dertien woonbooteigenaren aan de Ir. Schiffstraat en de Binnenhaven een uitkoopovereenkomst bereikt. Zeven bezitters van woonarken bleven vasthouden aan hun ligplaats waardoor de gemeente niet verder kon met de uitbreiding van het bedrijvengebied vanwege te hoge geluidsbelasting.

Dat de onteigening van de woonarken op juridische problemen stuit, is niet vreemd. De woonboten liggen er al meer dan zestig jaar en zijn al die tijd getolereerd. Voor zover de overgebleven bewoners bereid zijn te vertrekken, eisen ze voldoende financiële compensatie.

De gemeente Almelo heeft aan de Slachthuisgade in Almelo inmiddels de laatste woonark verwijderd. Opvallend was wel dat in een van de insteekhavens van Almelo nog twee woonboten liggen met een permanente ligplaats. Er wordt prostitutie bedreven en als zodanig vallen deze boten onder bedrijfsruimten. Om die reden mogen ze wel blijven.



De laatste woonark in het Twente kanaal van Enschede. Foto: SCEE ©

12. Bronnen

- * Gemeente Enschede.
- * Wikipedia.
- * Belangenvereniging Ondernemers Havengebied Enschede.
- * Port of Twente.
- * L.A. Stroink - Stad en Land van Twente.
- * Caroline Smook - 'Een monument van Nederlandschen Ingenieursarbeid' De Twentekanalen 1930-1936.
- * Dagblad Tubantia 1939/1947/2017.
- * Rijkswaterstaat / Arcades - Integraal Afwegingskader: Landschap, Historie en Archeologie (2015).
- * Rijkswaterstaat - Instrument voor de waterhuishouding van de Twentekanalen (november 2005).
- * Bestemmingsplan Havengebied-Westerval Noord.
- * 1Twente.

Video's:

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Twentekanaal>

<https://nl.wikipedia.org/wiki/Twentekanaal>

Disclaimer.

-Ondanks aan de samenstelling van dit artikel bestede zorg kan de redactie geen aansprakelijkheid aanvaarden voor de onvolledigheid of onjuistheid hiervan.

-Het lukt ons niet altijd om de rechthebbende auteur(s) van foto's te achterhalen. Mocht u van mening zijn dat u rechthebbende bent van een foto in dit artikel, stuur dan een mail naar: info@cultureelerfgoedenschede.nl