

Het kanaal Almelo-Nordhorn, waard om te ontdekken (per kano)*

Tekst en foto's: Geert van Beurden / Michiel Rotteveel

Nieuw vaarwater in Twente.

Het op 8 februari 1889 op Nederlands grondgebied gereedgekomen kanaal Almelo-Nordhorn (pas in 1904 kwam het Duitse stuk gereed) was onderdeel van diverse plannen om ten behoeve van Twente betere vaarverbindingen te verkrijgen.



Redenen daartoe waren de sterk toegenomen (industriële) textielnijverheid, die aanvoer van steenkool vereiste i.c. een verbinding met het Duitse Ruhrgebied, en het bevorderen van het vervoer van landbouwproducten en meststoffen in de regio, één en ander tegen de achtergrond van het verzanden van de tot dan toe gebruikelijke vaarroutes via de Twikkelervaart, de Regge, de Dinkel, de Schipbeek, de Overijsselse Vecht en andere beken. De verzanding werd overigens veelal door de schippers zelf bevorderd door bij laagwater dammen in die waterwegen op te werpen teneinde voldoende vaarwater voor een volgend traject te verkrijgen.....

Toen in 1876 de Overijsselse Vecht praktisch onbevaarbaar was geworden besloten de Nederlandse en Pruisische regering ook een verbinding te realiseren tussen Duitse en de Nederlandse kanalen (in Overijsssel en Drente) teneinde ook de in die tijd belangrijke transitofunctie van Zwolle en Nordhorn te kunnen handhaven. De Alte Picardië werd de eerste verbinding (met de Ems) daartoe.

Pas eind 1884 werd met het **kanaal Almelo-Nordhorn** begonnen. Zo'n 200 polderjongens, veelal van buiten Twente, groeven met de schop in de hand het 28 kilometer lange kanaal in Twente met een bodembreedte van 7,50 meter en een bovenbreedte van 13,90 meter. Hierop konden schepen van maximaal 150 ton varen. Daarnaast moesten er 5 sluisen, 10 ophaalbruggen, waarvan 4 van staal, en een groot aantal grondduikers en doorlaatwerken worden aangelegd. Grondduikers voornamelijk t.b.v. de secundaire waterlopen die het kanaal dwars kruisen en hun eigen (af-)watersysteem moeten handhaven, en doorlaatwerken t.b.v. de Loolee, de Gele Beek en de Dinkel, laatstgenoemde de belangrijkste waterleverancier van het kanaal.

Pas in 1904 krijgt het kanaal (door inzet van Duitse gevangenen !) zijn felbegeerde verbinding met het Duitse kanalenstelsel en kan dus pas echt van een kanaal Almelo-Nordhorn worden gesproken, alsdan totaal 33 km. lang.

Functie kanaal ingehaald door nieuwe infrastructuur.

Enkele jaren later worden er echter plannen ontwikkeld voor betere scheepvaartverbindingen voor en binnen Twente, die uitmonden in de realisatie van onze Twentekanalen. Deze zijn geschikt voor veel grotere schepen dan 150 ton. Daarnaast zijn inmiddels ook betere weg- en railverbindingen tot stand gekomen. Met name de nieuwe spoorverbinding Almelo-Salzbergen en de in 1938 tot Wierden gereed gekomen Zijtak Almelo van de Twentekanalen waren oorzaak dat de betekenis van het kanaal Almelo-Nordhorn al spoedig na haar gereedkomen als transportader voor Twente in belangrikheid sterk inboette. Het kanaal wordt enige tijd voor en na de Tweede Wereldoorlog nog hoofdzakelijk gebruikt door een handvol turfschippers, en als in de vijftiger jaren de Zijtak Almelo geheel is doorgetrokken naar Almelo en een vaarverbinding tot stand is gekomen tussen het Twentekanaal en het Overijsselskanaal wordt de alsdan overbodig geworden scheepvaartverbinding tussen Almelo en Nordhorn in 1960 gesloten.



Huidige toestand.

De totstandkoming van dit kanaal mag dan wel een economische mislukking worden genoemd, inmiddels is het wel "uitgegroeid" tot een belangrijk lijnvormig natuurmonument met een grote botanische rijkdom. Rond 300 verschillende plantensoorten bevolken de oevers van dit kanaal, bijna een kwart van de Nederlandse flora!

Mede daardoor en de tengevolge van de toegenomen behoefte van recreatie dicht bij huis heeft het kanaal inmiddels naast een grote landschappelijke ook een grote recreatieve functie gekregen. Voeg daarbij de vele (soms unieke) historische monumenten zoals de gietstalen bruggen, de authentieke sluisen en brugwachterswoningen en niet te vergeten het sluisenhuisje bij Denekamp, en men kan spreken van een belangrijk industrieel erfgoed met grote potenties m.b.t. recreatie en toerisme.

Flora en Fauna



Naast de grote landschappelijke en cultuurhistorische waarde heeft het kanaal op sommige plaatsen ook een grote natuurwetenschappelijke waarde. Tien verschillende bodemtypen die het kanaal doorsnijden zijn oorzaak dat de oevers ondanks haar rechtlijnig tracé vol afwisseling zit voor wat de flora en vegetatie betreft. Ook de afwisseling in voedselrijke en voedselarme gronden, het

zeer gelijkmatige microklimaat van sommige zuidoevers (beschutting door naastliggende bossen) en het extreme microklimaat op de noordoevers spelen daarbij een grote rol. Vooral daar waar het kanaal de natuurgebieden Agelerbroek, Oude Broek en Volterbroek doorsnijdt en de oevers tussen het Omleidingskanaal en de Duitse grens is een eldorado voor de wilde plantenliefhebber. Alhoewel de laatste jaren de rijkdom van vooral (vrij) zeldzame planten is afgenomen zijn er toch zo'n 300 plantensoorten te vinden, bijna een kwart van de Nederlandse flora, waarvan veel vrij tot zeer zeldzame planten. In dit kader kunnen o.a. worden genoemd Steenanjer, Lange Ereprijs, Vogelpootje, Wilde Nagel, Walstro, Gevlekte Orchis, Grasklokje, Vrouwenmantel, Gelen Morgenster en ga zo maar door. Kortom vooral in juni en juli zijn op een aantal plaatsen de kanaaloevers bont gekleurd en een lust voor het oog.

De vogelstand langs het kanaal is minder spectaculair dan de flora. Toch kunnen attente kanovaarders genieten van vogels van diverse pluimage die plotsklaps de oevers bezoeken. Ze huizen veelal in de het kanaal omringende bossen, zoals de specht, de sperwer, de buizerd, de havik en de grote gele kwikstaart. En als het echt

stil is zou u ook het ijsvogeltje langs het kanaal kunnen ontmoeten en ook de koekoek ontbreekt niet langs het kanaal die parasiteert op de nesten van de vele karekieten die het kanaal herbergt.

Alhoewel de rotary van Ootmarsum langs het kanaal nabij Denekamp enkele vissteigers deed realiseren, in eerste instantie bedoeld voor minder valide hengelaars, moet het water in het kanaal als arm-viswater worden aangemerkt. De vispopulatie bestaat in hoofdzaak uit snoek, baars, witvis, voorn en brasem.

Nieuwe ontwikkelingen.

De vele cultuurhistorische en landschappelijke elementen van het kanaal Almelo-Nordhorn hebben er toe geleid dat de werkgroep "Water" van de "Stichting Cultuurhistorische Evenementen Almelo" (CHE) zich beijvert om het kanaal Almelo-Nordhorn de ruggengraat te doen worden bij het ontwikkelen van het recreatieve gebruik van dit plm. 3000 ha grote gebied aan weerszijden van dit kanaal. Daartoe kwamen in opdracht van de CHE-werkgroep "Water" een tweetal interessante rapportages tot stand, t.w. "Kanaal Almelo-Nordhorn een kanaal met toekomst" en "Driedubbel pleidooi voor vorming cultuurhistorisch landschapspark kanaal Almelo-Nordhorn", beiden vervaardigd door medewerkers van de Universiteit Twente.

Daarnaast is overleg gaande met de z.g. "kanaalgemeenten" Almelo, Dinkelland en Tubbergen, het waterschap Regge en Dinkel, de eigenaresse van het kanaal, alsmede met de provincie Overijssel (eigenaresse van de oevers met daarop veelal zandwegen), tevens m.b.t. het Provinciaal Ontwikkelingsplan (POP) en Belvédère; laatstgenoemde instelling beoogt revitalisering van ons industrieel erfgoed.



Mede op sterk aandringen van de werkgroep "Water" is het weer bevaarbaar maken van het kanaal opgenomen in de studie "Kanalenvisie Twente/Grafschaft Bentheim", uitgevoerd in opdracht van de Regio Twente en de Landkreis Grafschaft Bentheim. Ook de ANWB is bij dit project betrokken, alsmede de "Verein Graf Ship" in Nordhorn die zich sterk inzet voor het weer bevaarbaar maken van de oude veenkanalen in de

Grafschaft Bentheim, waardoor ook nieuwe mogelijkheden voor bovenregionale toervaart ontstaan.

Het kanaal Almelo-Nordhorn is daartoe een onmisbare schakel.

De kanoroute.

Eén van de onderdelen om van het kanaal Almelo-Nordhorn omringende landschap een drager van nieuwe activiteiten te maken, is het voor de kleine recreatievaart weer bevaarbaar maken van dit kanaal. Gezien de vele -overigens te overwinnen- belemmeringen komt daartoe thans vooreerst de kanovaart in aanmerking. Om die reden is een route "uitgezet" tussen de jachthaven in het centrum van Almelo en de Vechtesee in Nordhorn. De route is in totaal 36 km. lang, kent 14 (!) kluunplaatsen en is door een ervaren kanoër in 7 uur te varen.

Vanuit de stad varende ervaart men al snel ter rechterzijde het zich als een blokkendoos manifesterende **Banis-gemaal**, in 1959 gebouwd om het laag gelegen Almelo voldoende droog te houden. Daartoe werd in 1981 ook het **Lateraal-kanaal** gegraven dat over ruim 1 km. met het tracé van het kanaal Almelo-Nordhorn in oostelijke richting samenvalt.

Tijdens de vaartocht maakt men kennis met de 4 ijzeren **ophaalbruggen**, niet meer ophaalbaar, maar de tand des tijds goed doorstaan. De eerste vanaf Almelo is de Rikmansbrug bij Albergen en de 2^e staat bij de gerestaureerde dubbele sluis onder Reutum (t.b.v. de Agelerweg). Zes kilometer verderop verschijnt de Hunnebrug vlak na het natuurgebied Agelerbroek/Voltherbroek en bij Denekamp bevindt zich de Harseveldbrug, daar waar de Schiphorstdijk/Damweg het kanaal kruist. Van de oorspronkelijk 13 **brugwachterswoningen** bestaan er nog slechts 2 in min of meer hun oorspronkelijke vorm.

Zes sluisen waren destijds noodzakelijk om de schepen de hoogteverschillen tussen Almelo en Nordhorn te kunnen overwinnen. Van de 5 op Nederlands grondgebied is daarvan slechts de Koppel- of dubbele sluis onder Reutum behouden en gerestaureerd. De sluis op de grens met Duitsland is onlangs (gedeeltelijk) gerestaureerd. De overige sluisen zijn vervangen door dammen of stuwen.



Het Schuivenhuisje is echter het meest bekende monument op de route, even na



eerder genoemde Harseveldbrug bij Denekamp. Het is het enige nog bestaande in-c.q. aflatwerk waar de Dinkel het kanaal kruist en het kanaal van water moest voorzien. Zes gemetselde kokers met daarin stalen schuiven (ondergebracht in het Schuivenhuisje) zorgden voor de juiste hoeveelheid water voor het kanaal. Omdat de instroom van water echter verzanding veroorzaakte in het kanaal werd in 1904 naast dit aflatwerk een duiker met schuiven onder het kanaal gebouwd waardoor de Dinkel ook onder het kanaal door kon stromen: het Nieuwe Werk.

Direct na de grensovergang bevindt zich op Duits grondgebied de 2^e (overigens gedeeltelijk) gerestaureerde sluis, duidelijk een ander ontwerp dan de overige, die de verbinding tussen Almelo met de Vechtesee, de Vechte en de Duitse veenkanalen compleet maakt. Het **douanehuisje** direct links aan het water met daarachter het witte voormalige grenskantoor annex woonhuis is nog aanwezig.

De initiatiefnemers van deze route, de werkgroep "Kanoroute" van het CHE, hoopt dat veel plezier wordt beleefd bij deze sportieve ontspanning.

Vaartechnische informatie

Start

Ook voor deze tocht fungeert de oude houtstek bij de jachthaven in het centrum van Almelo als begin- of eindpunt. De jachthaven is goed bereikbaar. Op nog geen vijf minuten loopafstand bevinden zich een NS-station, busstation voor zowel stadsbussen als streekvervoer en ruime P&R-plaats. Verlaat de jachthaven in noordelijke richting. En sla direct rechts af tussen de nog zichtbare fundatie van de oude sluis door het Kanaal Almelo Nordhorn op.

Dam Banisgemaal

Bij het Banisgemaal is de eerste kluun plaats en wel aan uw rechter hand. U vaart verder over het Lateraalkanaal eb vervolgt uw tocht in Oostelijke richting.

Stuw Markgraven

Na 1,2 km buigt het Lateraalkanaal, omzoomt door allerlei bossages af in Noordelijke richting. Het oorspronkelijke kanaal Almelo Nordhorn splitst zich hier weer af van het Lateraalkanaal. De overstapplaats vind u op 11:00 uur.

Op de linkeroever, maar niet zichtbaar vanuit de kano, is de camping Pooksbelten gelegen.

Stuw De Pook

Bij de Pook is de sluis/brug combinatie vervangen door een duiker met direct daarachter een vaste stuw.

De overdraagplaats is hier aan de rechter oever gesitueerd.

Stuw Vleerboersweg



We vervolgen onze weg door een lommerrijke omgeving waarbij bos afgewisseld wordt door weilanden. Het kanaal zelf ligt diep weggestopt tussen de veilige kanaaldijken. Op de kanaaldijk is meestal een zandpad, soms een eenvoudige asfalt weg maar nooit een weg die intensief door gemotoriseerd verkeer gebruikt wordt. Integendeel, menig wegvak is zelfs gesloten voor al het gemotoriseerde verkeer.

Na een kilometer is er aan de rechterzijde een steigertje dat leidt naar de uitspanning Fraans-Marie. De historie van Fraans - Marie begint met een klein café met winkel, in het voormalig brugwachterswoningje. De naam Fraans Marie is afkomstig van de bijnaam van Nijhuis: Fraans, en Marie werd eraan toegevoegd omdat zij de voormalige cafehoudster was.

Als we de tocht vervolgen is de kans groot dat we opgewacht worden door het zwanenpaar dat in dit gedeelte van het kanaal haar domicilie heeft gekozen.

Dam weg Weerselo Fleringen (N343)

Na 5,5 kilometer wordt het kanaal ruw onderbroken door een dam met een doorgaande weg. We zijn nu halverwege Almelo en Denekamp, beide plaatsen op 13km afstand. Ook hier is de overdraagplaats aan de rechterzijde gelegen. De benen kunnen weer gestrekt worden en dit keer voor een iets grotere afstand (150 meter) Aangezien we de boot pas voorbij de parallel weg weer te water kunnen laten.

Op de rechteroever is een camping gelegen zodat hier bij een meerdaagse tocht goed overnacht kan worden.

Sluizentrap



Nu volgt een gedeelte van vele waterlelies. Erg mooi, maar wel moeizaam om te bevaren. Na 1,8 kilometer doemt de dubbele sluis op. Dit sluisen complex met authentieke ophaalbrug overbrugt een verval van 4,5 meter. De omgeving is hier buitengewoon mooi.

Dam Nijkampsweg

We vervolgen onze weg om na twee kilometer de boot weer te moeten verlaten. Alhoewel de uit- en instapplaatsen steeds aan de rechteroever zijn gesitueerd zijn ze hier en daar moeilijk toegankelijk, overwoekerd door planten en soms volledig

schuilgaand achter een dichte rietkraag. Alhoewel dit lastig is zijn er nog genoeg plekken waar men op eenvoudige wijze de kano kan verlaten dan wel weer te water kan gaan.

Dam Rossemsestraat

Ook hier weer een doorgaande weg die het doorgaande vaarverkeer op effectieve wijze hindert. Het volgende traject herbergt aan beide zijden van het kanaal de nodige bijzondere plant- en dier soorten. We doorkruisen hier namelijk het Agelerbroek.

We kunnen nu weer een langere tijd in de kano blijven. Genietend van het mooie en rustgevende landschap varen we verder.

Na zo'n 4,5 km varen komen we bij de kruising met de Dinkel. Hier is de Dinkel (nog) verboden vaarwater en zie je op de rechteroever het hiervoor beschreven en unieke schuivenhuisje.



Dam Ootmarsumsestraat

Aan de rechterzijde uitstappen, Goed uitkijken bij het oversteken, want er wordt hier nog al eens hard gereden, en vervolgens weer instappen. De officiële kanosteiger ligt na de pijpleiding, op ongeveer 150 m lopen. Het is ook heel goed mogelijk om vlak na de weg in te stappen waarna je meestal vrij eenvoudig onder de pijpleiding door kunt varen.

Dam

Helaas volgt er nu een stuk van korte afstanden varen en meerdere kluun plekken. Ooit uit nood geboren, men gebruikte het kanaal als riool overstort, en dat was te ruiken en te zien, maar nu als nutteloze obstakels in het mooie kanaal. De riool overstort functie is inmiddels bijna achterhaalt, slechts in zeer extreme situaties wordt deze nog benut. Met als gevolg dat de waterkwaliteit aanzienlijk is verbeterd. Geen stank en drab meer maar helder water dat vol leven zit, en, heel belangrijk, geen stank meer.

Dam omleidingskanaal

Bij het Omleidingskanaal van de Dinkel is de laatste officiële kluunplaats. Ditmaal aan de linkerzijde van het kanaal. Desgewenst kan men hier de route verlaten om via het Omleidingskanaal, de Dinkel en de Vecht richting Harderberg en Zwolle te varen. Rechts is de brug over het Omleidings-



kanaal waarover we de kano kunnen dragen. Uiteraard is het mogelijk om het Omleidingskanaal met behulp van de kano over te steken maar dat is in dit geval niet de eenvoudigste oplossing. Aan de Oostelijke zijde van het Omleidingskanaal volgt het lastigste stukje van de tocht. (400 meter)

Dam Kanaalweg

Wat te doen? In stappen, 400 meter varen en weer uitstappen of 400 meter met de boot sjouwen. Het in en uitstappen is te doen maar lastig en lopen is te doen maar zwaar. Kortom een lastige beslissing Het lopen duurde ongeveer 10 minuten en de boot was een zeer licht model...

Bij het uitstappen moeten we het doen zonder uitstapplaats, als we het voorgaande stuk gewandeld hebben is dat geen probleem.

Het instappen gaat zeer eenvoudig. Aan de andere zijde van de dam is een soort metalen rooster dat uitsteekt in het kanaal. Hier kunt u eenvoudig in- of uitstappen

Dam Grensweg

Zoals de naam al doet vermoeden zijn we nu dichtbij de grens aangeland

Bij het uitstappen is het even zoeken naar een geschikte plek maar deze is al gauw gevonden

Dam Rammelbeek

Al weer een kort stukje varen en we zijn beland bij de kruising met Rammelbeek. De Rammelbeek vormt hier van oudsher de grens met Duitsland. Ook hier is de vroegere onderdoorgang vervangen door een kruising waarbij overgedragen moet worden.

Aan uw rechterhand gaat het oude douane kantoor schuil achter het vele groen. Een groot en statig gebouw dat momenteel in gebruik is als woonhuis. Het houten gebouwtje dat uitsteekt over het kanaal is geen botenloods maar het oude douanehuisje alwaar de schippers in- en uitgeklaard werden.



De rechter oever van het kanaal is Nederlands, het kanaal zelf is Duits. Het kanaal is hier bijzonder ondiep maar na een tiental meters krijgen we meer water onder de kiel en glijdt de kano weer zoals het hoort. We passeren een oude gerestaureerde sluis waarvan beide sluisdeuren open staan en vervolgen onze tocht dwars door Nordhorn. Als kanoer merk je hier niets van. Beide oevers zijn volledig begroeid en hoog. Je vaart als het ware door een lange (4km) lange tunnel van groen.

Vechtesee

Aan het eind van de tunnel slaan we rechts af en varen we de Vechtesee op. De Vechtesee is inde jaren 70 gegraven als zandopvang voor de vecht. In feite vaar je hier dan ook op de Vecht. Van hieruit kun je zo je meerdaagse tocht vervolgen richting Neuenhausen, Hardenberg en Zwolle. Voor ons is het het eindpunt van de tocht bij de steigers van de BootsVerein.

Feiten

	Vaarwater	Aantal kilometers	
		Per stuk	Cumulatief
Start	Kanaal Almelo – Nordhorn	0	0
Dam Banisgemaal	Kanaal Almelo – Nordhorn	2,0	2,0
Stuw Markgraven	Lateraal kanaal	1,2	3,2
Stuw De Pook	Kanaal Almelo – Nordhorn	1,2	4,4
Klepstuw Vleerboersweg	Kanaal Almelo – Nordhorn	2,1	6,5
Dam	Kanaal Almelo – Nordhorn	5,5	12,0
Sluizentrap	Kanaal Almelo - Nordhorn	1,8	13,8
Dam Nijkampsweg	Kanaal Almelo - Nordhorn	2,0	15,8
Dam Rossemsestraat	Kanaal Almelo - Nordhorn	1,4	17,2
Dam Ootmarsumsestraat	Kanaal Almelo - Nordhorn	5,6	22,8
Dam	Kanaal Almelo - Nordhorn	2,1	24,9
Dam Omleidingskanaal	Kanaal Almelo - Nordhorn	1,3	26,2
Dam Kanaalweg	Kanaal Almelo - Nordhorn	0,4	26,6
Dam Grensweg	Kanaal Almelo - Nordhorn	0,9	27,5
Dam Rammelbeek	Kanaal Almelo - Nordhorn	0,6	28,1
Vechtesee Nordhorn	Vechtesee	5,9	34,0
	Aantal kluun plekken:	14 Stuks	
	Totaal aantal kilometers:	34 Km	
	Totale vaarduur	7 Uur	



Bijzonderheden		
Fraans Marie	7,4	cafe restaurant
Sluizenhuisje	22,1	Historisch gebouw
Sluis grens	28,4	Historisch gebouw
Grens	28,1	

***) Geraadpleegde literatuur:** Goinga, Kl., "100 jaar kanaal Almelo-Nordhorn", 1989;
 Provincie Overijssel, "De botanische waarden van het kanaal Almelo-Nordhorn", 2002;
 de in de tekst genoemd rapportages/onderzoeken;
 werkgroep water CHE, "Kanotochten in de heerlijkheid Almelo en omstreken", 2004.

© M.Rotteveel / G.H.J. van Beurden, juni 2005

