

# **Der Kanal Almelo-Nordhorn**

**mit dem Kanu, entdeckenswert!**



**Almelo, 25 juni 2005**

**Werkgroep "Water" stichting Cultuurhistorische Evenementen (C.H.E.) Almelo**



**Tekst und Fotos: Geert van Beurden / Michiel Rotteveel**

## ***Neues Fahrwasser in Twente.***

Der am 8. Februar 1889 auf niederländischem Gebiet fertig gestellte Kanal Almelo-Nordhorn (der deutsche Teil wurde im Jahre 1904 fertig gestellt) war Teil mehrerer Pläne, Twente mit besseren Wasserwegen zu versehen.

Viele Gründe gab es für diese Pläne: die stark gewachsene Textilindustrie, das Fördern von Transportmöglichkeiten für Ackerbauprodukte und Düngemittel in der Region und das Schaffen einer Verbindung mit dem Ruhrgebiet für die Zufuhr von Steinkohle. Aber auch die Versandung der damals üblichen Fahrwege über die Twikkelervaart, Regge, Dinkel, Schipbeek, Overijsselse Vecht und über andere Bäche hat hier mitgespielt. Schuld daran hatten übrigens auch die Schiffer selbst, in dem sie bei Niedrigwasser, Dämme in den Wasserwegen bauten, damit man genügend Fahrwasser für den nächsten Abschnitt bekam...

Als 1876 die Overijsselse Vecht praktisch unbefahrbar geworden war, entschließt sich die niederländische und preußische Regierung eine Verbindung zwischen den deutschen und niederländischen Kanälen in Overijssel und Drente zu realisieren, damit die damals wichtige Durchfuhrfunktion der Städte Zwolle und Nordhorn aufrechterhalten bleiben konnte. Die Alte Picardië wurde dazu die erste Verbindung mit der Ems. Erst Ende 1884 wurde mit dem Graben des Almelo-Nordhorn-Kanals angefangen.



Etwa 200 „Polderjungs“, die meistens nicht aus Twente selbst kamen, gruben mit dem Spaten den 28 kilometerlangen Kanal, der unten eine Breite von 7,50 Metern und oben eine Breite von 13,90 Metern hatte. Schiffe von maximal 150 Tonnen konnten den Kanal befahren. Weiterhin mussten noch 5 Schleusen, 10 Zugbrücken, wovon 4 aus Stahl, und eine große Zahl von Dükern und Durchlaßwerken gebaut werden. Erst 1904 bekommt der Kanal seine heiß ersehnte Verbindung mit dem deutschen Kanalsystem und war erst recht die Rede von einem Kanal Almelo-Nordhorn, der dann 33 Kilometer lang war.

## **Funktion des Kanals von der neuen Infrastruktur eingeholt**

Einige Jahre später jedoch wurden Pläne entwickelt für bessere Schifffahrtsverbindungen in und außerhalb von Twente, die zur Realisation der Twente-Kanäle führten. Diese waren geeignet für viel größere Schiffe als 150 Tonnen. Außerdem waren mittlerweile auch bessere Straßen und Eisenbahnen gebaut worden. Namentlich die neue Eisenbahnverbindung Almelo-Salzbergen und der 1938 fertig gestellte Zijtak Almelo (Seitenkanal Almelo) der Twente-Kanäle, waren Ursache dafür, dass die Bedeutung des Almelo-Nordhorn-Kanals schon bald nach der Realisierung als Transportweg für Twente stark an Wichtigkeit verlor. Der Kanal wurde vor und nach dem Zweiten Weltkrieg hauptsächlich noch einige Zeit von einigen Torfschiffen gebraucht. Als dann in den fünfziger Jahren der Zijtak Almelo ganz nach Almelo verlängert wurde und eine Fahrverbindung zwischen dem Twentekanaal und dem Overijsselskanaal zustande kam, wird die überflüssig gewordene Schifffahrtsverbindung zwischen Almelo und Nordhorn im Jahre 1960 geschlossen.



## Heutiger Zustand.

Die Realisierung des Kanals ist dann zwar in wirtschaftlichem Sinne misslungen, mittlerweile ist er wohl zu einem ausgedehnten Naturdenkmal mit einem großen botanischen Reichtum ausgewachsen. Um 300 verschiedene Pflanzenarten bevölkern die Ufer des Kanals, fast ein Viertel der niederländischen Flora! Der Kanal hat dadurch mittlerweile eine große landschaftliche Bedeutung und durch den gewachsenen Erholungsbedarf in der unmittelbaren Umgebung auch eine Bedeutung als Erholungsgebiet bekommen. Rechnet man dazu die vielen (manchmal einzigartigen) historischen Denkmäler, wie die gusseisernen Brücken, die ursprünglichen Schleusen und Brückenwärterhäuser und das kleine Schleusenhaus bei Denekamp, dann handelt es sich hier um ein wichtiges industrielles Erbgut mit vielen Möglichkeiten im Bereich der Erholung und des Fremdenverkehrs.

## Flora und Fauna



Neben dem großen landschaftlichen und kulturhistorischen Wert, hat der Kanal an manchen Stellen auch eine wichtige naturwissenschaftliche Bedeutung. Der Kanal durchschneidet zehn verschiedene Bodenarten, die die Ufer eine abwechslungsreiche Vegetation verschaffen. Auch die Abwechslung von nahrungsreichen und

nahrungsarmen Bodenarten, das sehr gleichmäßige Mikroklima mancher Südufer und das extreme Mikroklima der Nordufer spielen dabei eine große Rolle. Vor allem an der Stelle, wo der Kanal die Naturgebiete Agelerbroek, Oude Broek und Volterbroek durchschneidet, gibt es eine Paradies für Liebhaber von Wildpflanzen. Obwohl der Reichtum von vor allem seltenen Pflanzen in letzter Zeit abgenommen hat, gibt es dennoch etwa 300 Pflanzenarten, fast ein Viertel der Niederländischen Flora, worunter viele seltene Pflanzen, wie z.B. der Ehrenpreis, die Orchis, der Frauenmantel, das Labkraut und die Steinnelke. Vor allem im Juni und Juli ist der Kanalufer eine bunt gefärbte Augenweide.

Der Vogelbestand am Kanal ist weniger spektakulär als die Flora. Dennoch können aufmerksame Kanuten von vielen Vogelarten genießen. Meistens leben sie in den Wäldern am Kanal, wie der Specht, die Gebirgsstelze, der Bussard, der Sperber, der Habicht und der Kuckuck. Und wenn es wirklich ruhig ist, könnten Sie sogar dem Eisvogel begegnen.

Obwohl der Rotary von Ootmarsum am Kanal bei Denekamp einige Angelstege hat bauen lassen, ursprünglich für behinderte Angler, ist das Wasser fischarm. Der Fischbestand besteht hauptsächlich aus Hecht, Barsch, Weißfisch, Plötze und Blei.

## Neue Entwicklungen.



Die vielen kulturhistorischen und landschaftlichen Elemente des Kanals haben dazu geführt, dass die Arbeitsgruppe „Water“ der „Stichting Cultuurhistorische Evenementen Almelo (CHE)“, sich darum bemüht, den Kanal Almelo-Nordhorn als Rückgrat in der Entwicklung eines etwa 3000 Hektargrossen Erholungsgebietes auf beiden Seiten des Kanals darzustellen. Dazu kamen im Auftrag der CHE-

Arbeitsgruppe „Water“ zwei interessante Berichte zustande, nämlich „Kanaal Almelo-Nordhorn een kanaal met toekomst“ en „Driedubbel pleidooi voor vorming cultuurhistorisch landschapspark kanaal Almelo-Nordhorn“, beide von Mitarbeitern der Universität Twente verfasst.

Außerdem steht man mit den so genannten „Kanalgemeinden“ Almelo, Dinkelland und Tubbergen, mit dem Wasserwirtschaftsverband Regge en Dinkel, dem Eigentümer des Kanals, mit der Provinz Overijssel (Eigentümer der Ufer und Sandwege und in Bezug auf den Entwicklungsplan) und mit Belvédère, ein Institut, das unser industrielles Erbgut beschützt, in Verhandlung.

Durch Mithilfe der Arbeitsgruppe „Water“, ist das wieder befahrbar machen des Kanals in die Arbeit „Kanalvisie Twente/Grafschap Bentheim“ aufgenommen worden. Sie wird im Auftrag der „Regio Twente“ und des „Landkreises Grafschaft Bentheim“ ausgeführt. Auch der ANWB (der holländische ADAC) ist am Projekt beteiligt, wie auch der „Verein Graf Ship“ in Nordhorn. Dieser Verein setzt sich für das befahrbar machen der alten Moorkanäle in der Grafschaft Bentheim ein, wodurch neue Möglichkeiten für überregionale Tourfahrt entstehen. Der Kanal Almelo-Nordhorn ist dabei unentbehrlich.

## Die Kanuwanderstrecke.

Mit einer neuen Kanuroute wird der Kanal Almelo-Nordhorn zum Mittelpunkt neuer Aktivitäten im Bereich der Freizeit. Die Strecke führt vom Jachthafen im Zentrum von Almelo bis zum Vechtesee in Nordhorn. Die Route ist insgesamt 36 Kilometer lang, es gibt 14! Umtragestellen und die Strecke ist von einem erfahrenen Kanufahrer in 7 Stunden zu bewältigen.

Wenn man aus der Stadt fährt, erblickt man schon bald auf der rechten Seite das Banis-gemaal, ein Schöpfwerk, das wie ein Baukasten aussieht. Es wurde 1959 gebaut um die tief gelegene Stadt Almelo trocken zu halten. Dazu wurde 1981 auch der Lateraal-kanaal gegraben, der nach mehr als einem Kilometer mit der Trasse des Almelo-Nordhorn Kanals in östlicher Richtung zusammenfällt.

Während der Fahrt lernt man 4 eiserne Zugbrücken kennen, die jetzt nicht mehr als Zugbrücke funktionieren, aber die Zeit überdauert haben. Die erste ab Almelo ist die Rikmansbrug bei Albergen und die zweite steht bei der restaurierten Schleuse bei Reutum. Sechs Kilometer weiter erscheint die Hunnebrug gleich nach dem Naturgebiet Agelerbroek/Voltherbroek und bei Denekamp befindet sich die Harsseveldbrug, an der Kreuzung der Schiphorstdijk/Damweg mit dem Kanal. Von den ursprünglich 13 Brückenwärterhäusern, existieren nur noch 2 in ihrer ursprünglichen Form.

**Sechs Schleusen** gab es, damit die Schiffe den Höhenunterschied zwischen Almelo und Nordhorn Überwinden konnten. Von den fünf Schleusen auf niederländischem Gebiet ist nur die Koppel- oder Doppelte Schleuse bei Reutum restauriert und erhalten geblieben. Die Schleuse an der deutschen Grenze ist neulich teilweise restauriert worden. Die übrigen Schleusen wurden von Dämmen oder Stauwerken ersetzt.





**Das Schuivenhuisje**, gleich nach der schon genannten Harseveldbrug bei Denekamp, ist aber das bekannteste Denkmal an der Route.

Es ist das einzige noch existierende Werk zum Ein- und Auslassen von Wasser. Hier kreuzt sich der Dinkel mit dem Kanal, und sollte den Kanal mit Wasser versehen. Sechs gemauerte Behälter mit Stahlschützen (im so genannten Schuivenhuisje) sorgten für die richtige Menge Wasser für den Kanal. Weil der Wassereinlass jedoch Versandung im Kanal verursachte, wurde 1904 neben dem Werk, unter dem Kanal, einen Düker mit Schützen gebaut, wodurch der Dinkel auch unter dem Kanal hindurch strömen konnte: het Nieuwe Werk.

Gleich nach dem Grenzübergang befindet sich auf deutschem Gebiet die zweite Schleuse, die übrigens nur teilweise restauriert worden ist. Der Entwurf ist deutlich anders als bei den anderen Schleusen. Sie verbindet Almelo mit dem Vechtesee, mit der Vechte und mit den deutschen Moorkanälen. Gleich links am Wasser gibt es noch das kleine **Zöllnerhaus** und das weiße ehemalige Zollamt mit Wohnhaus.

Die Initiatoren dieser Route, die Arbeitsgruppe „Kantoroute“ der CHE, wünscht Ihnen viel Vergnügen an dieser sportlichen Erholung.

## Fahrtechnische Auskunft

### Start

Der alte Holzsteg am Jachthafen in Zentrum von Almelo ist für diese Fahrt Anfangspunkt (oder in umgekehrter Richtung Endpunkt). Der Jachthafen ist gut erreichbar. Zu Fuß ist man innerhalb von fünf Minuten am Bahnhof, mit Eisenbahn- und Busverbindungen und mit ausreichenden Parkmöglichkeiten. Verlassen Sie den Jachthafen in nördlicher Richtung. Sofort rechts abbiegen zwischen den noch erkennbaren Fundamenten der alten Schleuse hindurch, den Kanal Almelo Nordhorn hinauf.

### Damm Banisgemaal

Am Banisgemaal gibt es die erste Umtragestelle und zwar auf der rechten Seite. Sie fahren weiter über den Lateraalkanaal und setzen die Fahrt in österlicher Richtung weiter.

### Stau Markgraven

Nach 1,2 km biegt der Lateraalkanaal, von Gebüsch umsäumt, in nördlicher Richtung ab. Der ursprüngliche Kanal Almelo-Nordhorn zweigt sich hier wieder vom Lateraalkanaal ab. Die Umtragestelle finden Sie auf 11.00 Uhr. Auf der linken Seite befindet sich, unsichtbar aus dem Kanu, der Campingplatz Pooksbelten.

### Stau De Pook

Am Pook ist die Kombination von Schleuse und Brücke von einem Düker mit (gleich dahinter) festem Stau ersetzt worden. Die Umtragestelle liegt hier am rechten Ufer.

### Stau Vleerboersweg

Wir setzen unsere Fahrt fort durch eine schattenreiche Umgebung, wo sich Wald und Wiesen abwechseln. Der Kanal liegt zwischen sicheren Kanaldeichen tief im Land. Auf dem Kanaldeich gibt es meistens Sandwege, manchmal einfache Asphaltstraßen, die aber nie intensiv von motorisiertem Verkehr benutzt werden. Im Gegenteil, manche Strecken sind sogar schon für Motorfahrzeuge abgeschlossen.

Nach einem Kilometer gibt es auf der rechten Seite einen kleinen Bootssteg, der zur Gaststätte Fraans-Marie führt. Die Wirtschaft von Fraans-Marie fing ursprünglich im ehemaligen Brückenwärterhaus an und hatte auch noch einen kleinen Laden. Der Name Fraans-Marie kommt vom Beinamen des Besitzers Nijhuis (Fraans), der Name Marie deutet auf die ursprüngliche Besitzerin Marie hin.



Wenn wir weiterfahren begegnen Sie wahrscheinlich einigen Schwänen, die in diesem Abschnitt des Kanals leben

### **Damm N343 ( Straße Weerselo-Fleringen)**

Nach 5,5 km wird der Kanal von einem Damm mit einer Durchgangsstraße unterbrochen. Wir sind jetzt halbwegs Almelo-Denekamp, 13 Kilometer entfernt von beiden Städten. Auch hier gibt es auf der rechten Seite eine Umtragestelle. Hier kann man sich wiederum die Beine vertreten, diesmal zwar etwas länger (150 Meter), denn das Boot können wir erst nach der Parallelstraße wieder zu Wasser bringen. Am rechten Ufer gibt es einen Campingplatz, wo man bei längeren Ausflügen gut übernachten kann.



### **Schleusentreppe**

Jetzt folgt eine Strecke mit vielen Wasserrosen. Sehr schön, aber schwer befahrbar. Nach 1,8 km taucht die doppelte Schleuse auf. Diese Schleusen mit authentischer Zugbrücke überbrückt ein Gefälle von 4,5 Metern. Die Umgebung ist hier außerordentlich schön.

### **Damm Nijkampsweg**

Wir setzen unsere Fahrt fort, aber müssen schon nach zwei Kilometern das Boot wieder verlassen. Obwohl die Aus- und Einsteigestellen immer am rechten Ufer gelegen sind, sind sie ab und zu schwer zugänglich, von Pflanzen überwuchert und manchmal völlig hinter einem dichten Schilfgürtel verborgen. Dennoch gibt es genügend Stellen, wo man das Kanu verlassen und wieder zu Wasser bringen kann.

### **Damm Rossemsestraat**

Auch hier wird der Wasserweg wieder von einer durchgehenden Straße unterbrochen. Auf der nächsten Strecke sieht man auf beiden Seiten des Kanals allerhand besondere Pflanz- und Tierarten. Wir durchqueren nämlich das Agelerbroek. Jetzt kann man längere Zeit im Kanu weiterfahren und von der ruhigen Landschaft genießen.

Nach etwa 4,5 km kommen wir an der Kreuzung mit dem Dinkel. Hier ist der Dinkel (noch) verbotenes Fahrwasser und sieht man am rechten Ufer das einmalige Schuivenhuisje, wovon wir schon einiges erzählt haben.



### **Damm Ootmarsumsestraat**

An der rechten Seite aussteigen, bitte gut auf den Verkehr achten, man fährt hier manchmal sehr schnell! Der offizielle Steg liegt ungefähr 150 Meter nach der Rohrleitung. Man könnte auch gleich nach dem Überqueren der Straße das Boot wieder zu Wasser bringen, wonach man meistens ziemlich einfach unter die Rohrleitung hindurch fahren kann.

### **Damm mit Abwasserrohre**

Leider kommt jetzt eine Strecke, die mehrmals von Umtragestellen unterbrochen wird. Man verwendete den Kanal damals als Überlauf von Abwasser und das konnte man riechen und sehen. Jetzt sind es fast nutzlose Hindernisse im schönen Kanal geworden. Nur in sehr extremen Verhältnissen wird die Abwasserfunktion noch benutzt. Die Wasserqualität hat sich deshalb erheblich verbessert. Kein Gestank und trübes Wasser mehr, sondern klares Wasser voller Leben

### **Damm Omleidingskanaal**

Beim Omleidingskanaal des Dinkels gibt es die letzte Umtragestelle. Diesmal auf der linken Seite des Kanals. Wenn sie möchten, können Sie hier die Route verlassen, um über den Omleidingskanaal, den Dinkel und die Vechte Richtung Hardenberg und Zwolle zu fahren. Rechts ist die Brücke über den Omleidingskanaal, worüber Sie das Kanu tragen können. Selbstverständlich ist es möglich, den Omleidingskanaal mit dem Kanu zu überqueren, aber das ist keine einfache Aufgabe. An der Ostseite des Omleidingskanaals gibt es die schwierigste Strecke der Fahrt. (400 meter)



### **Damm Kanaalweg**

Was jetzt? Einsteigen, 400 Meter fahren und wieder aussteigen, oder 400 Meter schleppen? Eine schwierige Entscheidung; zu Fuß dauert es 10 Minuten und es ist körperlich schwer, das Ein- und Aussteigen aber ist schwierig. Beim Aussteigen fehlen richtige Aussteigestellen. Das Einsteigen geht viel einfacher. Auf der anderen Seite des Dammes gibt es eine Art Metallrost, das in den Kanal herausragt. Hier können Sie leicht ein- oder aussteigen.

### **Damm Grensweg**

Der Name sagt es schon, wir befinden uns jetzt in der Nähe der Grenze. Beim Aussteigen muss man ein wenig suchen um eine geeignete Stelle zu finden.

### **Damm Rammelbeek**



Nach einer kurzen Strecke befinden wir uns an der Kreuzung mit Rammelbeek. Der Rammelbeek bildet hier von alters her die Grenze mit Deutschland. Auch hier muss wieder umgetragen werden. An der rechten Seite verbirgt sich hinter einem Gebüsch das alte Zollamt. Ein großes und stattliches Gebäude, das momentan als Wohnhaus dient. Der alte Holzbau, der sich über den Kanal hinausragt, ist kein Bootshaus, sondern das kleine alte Zollhaus, wo die Schiffer ein- und ausklariert wurden.

Das rechte Ufer ist niederländisches, der Kanal selbst ist deutsches Gebiet. Der Kanal ist hier besonders seicht, aber nach etwa zehn Metern wird es wieder tiefer und gleitet das Kanu wieder wie es sich gehört. Wir kommen an einer alten restaurierten Schleuse vorbei, deren beide Schleuseturen geöffnet sind und setzen unsere Fahrt quer durch Nordhorn fort. Man bemerkt das übrigens nicht, denn die Ufer sind hoch und völlig bewachsen. Man fährt sozusagen durch einen langen grünen Tunnel (4km)..

### **Vechtesee**

Am Ende des Tunnels biegen wir rechts ab und fahren den Vechtesee hinauf. Der Vechtesee ist in den siebziger Jahren als Sandfang für die Vechte gegraben. Eigentlich fährt man hier denn auch auf der Vechte. Von hier aus kann man mehrtägige Wanderfahrten Richtung Neuenhausen, Hardenberg und Zwolle machen. Für uns ist das Endziel bei den Bootsstegen des Bootsvereins erreicht..



## Daten

	Fahrwasser	Pro Abschnitt	Kilometer
			Ab Startpunkt
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
	<b>Umtragestellen::</b>	<b>14</b>	
	<b>Kilometerzahl:</b>	<b>34 Km</b>	
	<b>Gesamtfahrzeit:</b>	<b>7 Stunden</b>	

Bemerkenswerte Stellen		
Fraans Marie	7,4	Gaststätte
Sluizenhuisje	22,1	Historisches Gebäude
Sluis grens	28,4	Historisches Gebäude
Grenze	28,1	

### \*) Literaturverzeichnis:

Goïnga, 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

## Colofon

- Idee, onderzoek en realisatie: werkgroep 'Water' CHE, Stichting Kanoleu"t", Kano Buitensport Twente, Graf Ship Nordhorn en ANWB
- Coördinatie: Jeanette Rohring CHE
- Organisatie en supervisie: Ben Harstra (kartrekker 'Water' CHE)
- Onderzoek en tekst: Geert van Beurden (consul ANWB)
- Onderzoek, tekst en foto's: Michiel Rotteveel (voorzitter stichting Kanoleu"t")
- Vertaling, Ben Cornelissen



## Sponsors

- ANWB
- Gemeente Almelo
- Regio Twente
- Roggekampfonds
- Stichting Cultuur Historische Evenementen(CHE) Almelo
- VVV Almelo
- Waterschap Regge en Dinkel