

graven – waterlopen binnen de stad. Op deze laatste pagina's in het boek wordt dit alles nadrukkelijk gekoppeld aan het heden. Eerder is dan al opgemerkt dat stratenpatronen behoorlijk onveranderlijk zijn (zelfs in Rotterdam bleven de oude hoofdlijnen ook na het bombardement intact) en dat geldt deels ook voor waterlopen. Deels, want in de loop van de tijd werd er ook veel overkluisd of gedempt. Dat 's-Hertogenbosch nog zoveel water in de oude stadskern heeft – de auteurs noemen dit als gunstig voorbeeld – is feitelijk alleen te danken aan het gegeven dat het gemeentebestuur pas relatief laat kwam met plannen tot dempen en er toen al zoveel historisch bewustzijn aanwezig was (niet bij het bestuur) dat protesten luid genoeg klonken om de Binnendieze te redden. In 1973 werd begonnen met een restauratie die in 1998 werd voltooid en resulteerde in een toeristische trekpleister van formaat. In het boek wordt dit alles gepresenteerd als een 'Handreiking voor toekomstige wateropgaven', met de 'Stedenatlas als bron, gereedschapskist en schuifpuzzel'.

Zonder hiervan iets te willen afdoen, is deze stedenatlas natuurlijk meer dan dit. Iedereen die erfgoed aan het hart gaat, zal inzien dat de kaarten van Jacob van Deventer ook waardevol kunnen zijn bij moderne stedenbouw en planologie. Concreet, voor de steden die hier in kaart zijn gebracht, maar ook meer in het algemeen om te begrijpen hoe steden zijn ontstaan en zich hebben ontwikkeld en zich steeds weer aanpassen aan veranderende omstandigheden. Dat geldt voor watervraagstukken, maar bijvoorbeeld het gegeven dat een prachtig bewaarde laatmiddeleeuwse stad als Vianen nu nog slechts algemeen bekend is door het nabijgelegen snelwegknooppunt, betekent ook iets. Wie routes verlegt, beslist daarmee over het lot van steden en van de mensen die daar wonen. Graven en hertogen die in de middeleeuwen nieuwe steden stichtten waren zich daar terdege van bewust. Op de kaart van het waterrijke en vaak door water gekwelde 's-Hertogenbosch staat ook Vught, verworpen tot een dorp na de opkomst van de nieuwe stad van de hertog. Deze atlas is dus belangrijk voor waterstaatshistorici en voor planologen, maar niet alleen voor hen.

Rick Scholten, *Geschiedenis van het Apeldoorns Kanaal. Verleden, heden en toekomst van een koninklijke waterweg*. Epe: Uitgeverij Gelderland 2017, 244 pp., ISBN 9789491826528, hb.

TON  
BURGERS

Van 1829 tot 1972 heeft het Apeldoorns Kanaal een functie vervuld in de ontwikkeling van de oostelijke Veluwe. De geschiedenis van het kanaal begon al in 1370, toen de Grift werd gegraven van Apeldoorn naar Hattem. Deze werd gevoed door water uit enkele sprengkoppen. Zo konden watermolens worden gebouwd en goederen vervoerd. Bovendien kreeg het gebied tussen Veluwe en IJssel een betere ontwatering. Door conflicterende belangen werd de bevaarbaarheid een probleem en dus werden er in de Bataafs/Franse tijd plannen gemaakt – onder meer door de broer van de patriot H.W. Daendels – voor een echt kanaal met schutsluizen. Het eerste deel van dat kanaal werd gerealiseerd onder koning Willem I, die het aanvankelijk grotendeels zelf betaalde en er zelf ook belang bij had door de ligging van zijn bezit in Apeldoorn.

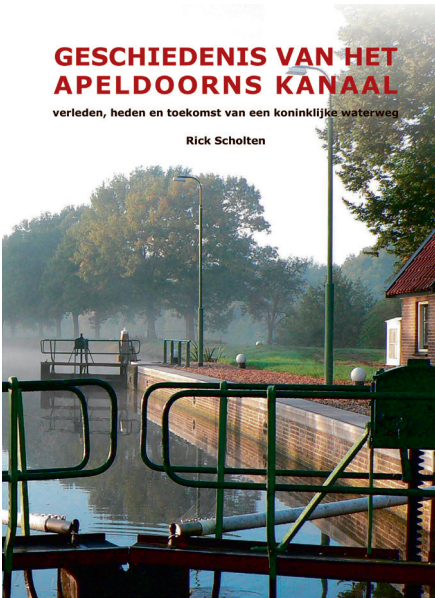
De geschiedenis van het Kanaal is opgetekend door Rick Scholten (1941), kleinzoon van een brugwachter en zoon van een bruggpachter, later sluiswachter. Hij is ook bestuurslid van de Stichting Apeldoorns Kanaal en heeft zeven jaar aan dit boek gewerkt. Het bevat dan ook heel veel details, waarvan sommige wel en andere minder de moeite van het lezen waard zijn. Veel bijzonderheden zijn prettig geplaatst in de marges van de tekst; men kan ze lezen of overslaan al naar gelang de interesse. Een aantal 'kleinigheden' zijn echter uitermate interessant, omdat ze exemplarisch zijn voor andere kanalen.

Het boek is helder ingedeeld in vijftien hoofdstukken die ieder een afgebakende periode bestrijken. De eerste zeven hoofdstukken gaan over het ontwerp, de bouw en de exploitatie van het kanaal. Dat werd in twee delen gerealiseerd: eerst het deel van Hattem naar Apeldoorn, het zogenaamde Griftkanaal, en daarna de verlenging naar Dieren. Het achtste hoofdstuk behandelt de Tweede Wereldoorlog en het herstel daarna. De periode tot de sluiting in 1972 wordt beschreven in hoofdstuk 10. Daarna volgen drie meer anek-

## GESCHIEDENIS VAN HET APELDOORNS KANAAL

verleden, heden en toekomst van een koninklijke waterweg

Rick Scholten



dotische hoofdstukken over de geschiedenis van twee beurtvaartbedrijven, kanaalverhalen en bijzondere gebeurtenissen. Het boek eindigt met hoofdstukken over de periode na de sluiting en het moeilijke proces van de Stichting Apeldoorns Kanaal om het kanaal weer bevaarbaar te maken.

Het ontwerp (1820-1825) en daarna de bouw (1825-1829) van het noordelijke deel van het kanaal worden boeiend beschreven. Het kanaal werd van Apeldoorn tot Heerde naast de Grift gegraven, beneden Heerde werd het bestaande water verruimd. Het heette daarom ook Griftkanaal. Bij Hattem mondde het uit in de IJssel. De auteur geeft naast al bekende informatie over kanalenbouw veel aanvullende projectspecifieke informatie. Zo vermeldt hij de productie van een arbeider, zijn stukloon en werktijden en zijn jaarlijkse verdiensten. Als men dit vergelijkt met de kosten van vervoer die later worden vermeld, wordt duidelijk hoe duur het vervoer van goederen toen was. Nadat het kanaal was gegraven, werden vijf sluizen gebouwd om het hoogteverschil van 12,25 meter tussen Apeldoorn en de IJssel te overkomen. We hebben het dan

over houten sluisjes van dertig meter lang en zes meter breed voor schepen met 1,40 meter diepgang. Over het kanaal lagen vierentwintig houten bruggen en ernaast lag een jaagpad. Zo'n kanaal dat hoog op de Veluwe begint en middels schutsluizen afloopt naar de IJssel, loopt leeg en daarom werden voor de voeding van het kanaal nieuwe sprengkoppen gegraven. Relevante detailinformatie betreft de aannemers en de aanneemsommen, de sluis- en bruggelden, de jaarwedden van het personeel en de regelgeving voor het gebruik van het kanaal. Nadat koning Willem I op 1 april 1829 een proefvaart had gemaakt, werd het kanaal op 13 april van dat jaar geopend.

Vervolgens beschrijft de auteur het gebruik en de exploitatie van het Griftkanaal in de periode 1829-1868 met een overzicht van het jaarlijkse aantal passages, de inkomsten en de uitgaven voor personeel en instandhouding. Enkele bladzijden zijn gewijd aan de beurtvaart met de beurtvaarttarieven voor diverse goederen, variërend van aardappelen tot jenever.

In hoofdstuk vijf worden de plannen voor verlenging van het kanaal vanuit Apeldoorn naar het zuiden besproken. Het ontwerp voor deze verlenging werd gemaakt door de Gelderse hoofdingenieur C. Brunings. Dat moet dan de achterneef zijn geweest van 'de grote Brunings', maar dat wordt niet vermeld. Volgens Brunings (gesteund door J.H. Ferrand) zou er geen probleem zijn met de voeding van het nieuwe pand – het eindigde bij Dieren met een drietraps sluis meters boven de IJssel. Maar het Tweede Kamerlid T.J. Stieltjes zag daarin wel degelijk een probleem en hij stelde een alternatief tracé voor dat met een wat grotere boog verder naar het oosten – en daarmee lager – lag dan het ontwerp van Brunings. Na de verlenging, die in 1869 tot stand kwam volgens het originele ontwerp, was het Apeldoorns Kanaal vijfenvijftig kilometer lang en bestond het uit zeven panden, gescheiden door zes sluizen. De sluis in Dieren was wel de meest spectaculaire, met een verval van ruim negen meter als de IJssel laag stond. In het gebruik bleek dat Stieltjes wel degelijk gelijk had gehad: er waren aanzienlijke lekverliezen, die niet door het graven van sprengen konden worden gecompenseerd. In een later stadium werd er bij de sluis in Dieren een gemaal gebouwd om het kanaal extra te voeden met water uit de IJssel. Het kanaal liep dus van de IJssel bij Dieren naar de IJssel bij Hattem en schepen konden door het kanaal varende de ondiepe IJssel vermijden. Ze werden dan bij Dieren omhoog geschut en voorbij Apeldoorn weer in vijf stappen omlaag.

In de oorlogsjaren werd veel verwoest. In 1940 bliezen de Nederlanders zelf 42 verkeersbruggen en twee spoorbruggen op; in 1945 deden de Duitsers dat. Zij brachten ook nog 47 schepen in het kanaal tot zinken. Na de oorlog werd in Dieren een nieuwe (enkele) sluis met groot verval gebouwd en het zuidelijk deel van het kanaal werd verruimd, maar

al snel bleken de kosten te hoog in verhouding tot het gebruik. Het oude Griftkanaal werd in 1962 gesloten, waarna Apeldoorn alleen nog bereikbaar was vanuit het zuiden. Verdere schaalvergroting leidde tot het definitieve einde. Op 14 juni 1972 werd in Dieren het laatste schip uit het kanaal naar beneden geschut.

De hoofdstukken tien tot en met twaalf – totaal ongeveer veertig bladzijden – zijn ongetwijfeld boeiend voor directbetrokkenen, maar minder voor algemeen geïnteresseerden. De hoofdstukken daarna behandelen de acties die zijn en nog worden ondernomen om het kanaal weer bevaarbaar te maken voor de pleziervaart. Daartoe is in 1998 de Stichting Apeldoorns Kanaal opgericht. Deze stichting is tevens mede-uitgever van het boek. Hoe moeizaam het proces is, wordt beschreven in hoofdstuk veertien (dertig bladzijden) waarin van jaar tot jaar de acties van de Stichting staan opgesomd. Dit hoofdstuk had samengevat moeten worden, want door de chronologische beschrijving van kleine en grote gebeurtenissen door elkaar mist men het zicht op het geheel. Mij werd duidelijk dat inmiddels enkele sluizen zijn gerenoveerd, naast drie ophaalbruggen in Apeldoorn. Een extra kaartje met de bereikte resultaten zou handig zijn geweest. Ondanks alle renovaties is de vaart met kleine recreatiejachten nog maar mogelijk over enkele kilometers. Als gevolg van de hoge kosten voor het vervangen van vaste bruggen, verwijderen van dammen en saneren van de kanaalbodem is het renovatieproces tot stilstand gekomen. Dat is jammer, want het kanaal is van een grote schoonheid en vertegenwoordigt samen met zijn omgeving belangrijk erfgoed.

Het boek is rijk geïllustreerd en voorzien van duidelijke kaartjes, met daarop alle bruggen, sluizen en al of niet voedende (sprengen)beken. Ook langs- en dwarsprofielen van het kanaal met de diverse peilen en vervallen zijn opgenomen, evenals tekeningen van diverse soorten bruggen en enkele sluizen. Wat ontbreekt zijn een persoons- en/of plaatsregister en een notenapparaat. Er is wel een opgave van geraadpleegde literatuur en archieven. Verder is het jammer dat bij enkele personen geen geboorte- en sterftejaar zijn vermeld. Dat het boek voor de meer algemeen geïnteresseerde lezer ook minder relevante informatie bevat, hoeft geen probleem te zijn. De prijs van vijftwintig euro is zeker niet te hoog voor wat men krijgt; men kan probleemloos een aantal bladzijden overslaan.