

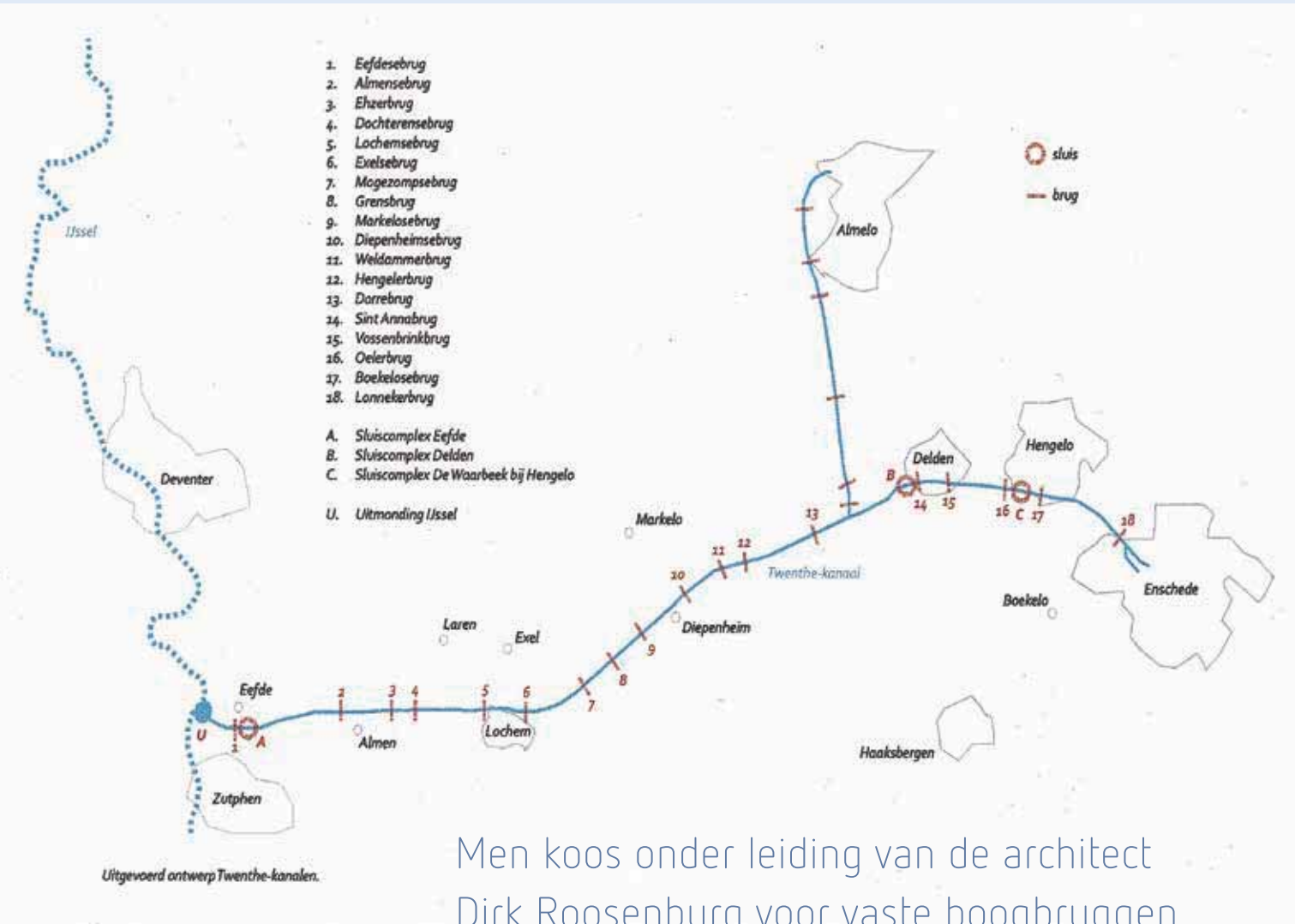


1 De brug gezien in westelijke richting
© auteur

DE EHZERBRUG

Ger van Itersum

In 1946 werd bij Almen over het Twentekanaal de in de oorlog vernietigde oude brug tijdelijk vervangen door een Callender-Hamilton brug. Deze tijdelijkheid duurt inmiddels 75 jaar. De brug heeft in die tijd een bijzondere status verkregen, want het was de locatie voor een filmset, verscheen op een postzegel en de gemeente Lochem beschouwt het als één van haar parels. Zo'n brug maakt je nieuwsgierig.



2 De Twentekanaal met bruggen en sluisen
 © Rijkswaterstaat

Men koos onder leiding van de architect Dirk Roosenburg voor vaste boogbruggen met een doorvaarthoogte van 5 meter

SUCCESS VAN EEN MISLUKKING

Dat is de titel van een boek over de ontstaansgeschiedenis van het Twentekanaal. Je verwacht dan een moeizame start van het kanaal en dat was ook zo. De Twentse textielbaronnen lobbyden eind 19e eeuw al voor een kanaal vanwege de aanvoer van steenkool, die nodig was voor hun stoomweverijen en -spinnerijen. De planvorming begon echter pas in 1907. Er passeerden maar liefst acht mogelijke tracés de revue, want de steden in de regio wilden allemaal hun eigen belang doordrukken. Er werd zelfs een tracé voorgesteld van de Rijn bij Lobith door de Achterhoek naar Enschede. Na meer dan 20 jaar gekibbel, viel de keuze uiteindelijk op de aansluiting van het kanaal op de IJssel bij Zutphen. Daar begon men met de aanleg in 1929 en in 1936 werd het laatste stuk naar Enschede opengesteld (zie fig. 2). In 1938 volgde nog de zijtak richting Almelo. Het was crisistijd en de aanleg werd in het kader van de werkverschaffing deels met de hand uitgevoerd.

BEZUINIGING OP BRUGWACHTERS

Bij het ontwerp van de bruggen had men daarentegen geen oog voor de werkgelegenheid. Bij de aanleg werden over het gedeelte Zutphen-Enschede 18 bruggen gebouwd, 14 betonnen bruggen en 4 stalen bruggen. Men koos onder leiding van de architect Dirk Roosenburg voor vaste boogbruggen met een doorvaarthoogte van 5 meter. Deze waren duurder dan beweegbare bruggen, maar men verwachtte deze investering terug te verdienen, doordat er dan geen brugwachters nodig zouden zijn. Eén van deze betonnen bruggen was de Ehzerbrug, die in 1930 werd opgeleverd. Tot verbazing van de omwonenden werden de bruggen al gebouwd voordat er een kanaal lag (zie fig. 3). Men maakte zich zorgen of het allemaal wel goed zou uitkomen. Het kwam uiteraard goed, maar dan technisch gezien. Economisch gezien liep het anders, want de crisis had natuurlijk ook negatieve gevolgen voor de industrie in

Twente, waardoor de scheepvaart niet op gang kwam. Men zag het kanaal dan ook als een mislukking.

HET KANAAL ALS VERDEDIGINGSLINIE

De Nederlanders hielden al in 1939 rekening met een inval vanuit Duitsland. Een opmars uit het oosten moest worden vertraagd door versperringen en het vernielen van bruggen. Er liep een verdedigingslinie van de Rijn door de Achterhoek naar Lochem, vervolgens langs het Twentekanaal en de zijtak naar Almelo. Dat betekende dat alle bruggen oostelijk van Lochem zouden moeten worden vernietigd bij een inval. Op 10 mei 1940 werd dit scenario ook daadwerkelijk uitgevoerd. De Ehzerbrug lag echter westelijk van deze linie en is bewaard gebleven. Althans voorlopig, want bijna vijf jaar later, om precies te zijn op 2 april 1945, werd de brug alsnog opgeblazen, dit keer als gevolg van de Duitse strategie om de opmars van de geallieerden te stoppen.



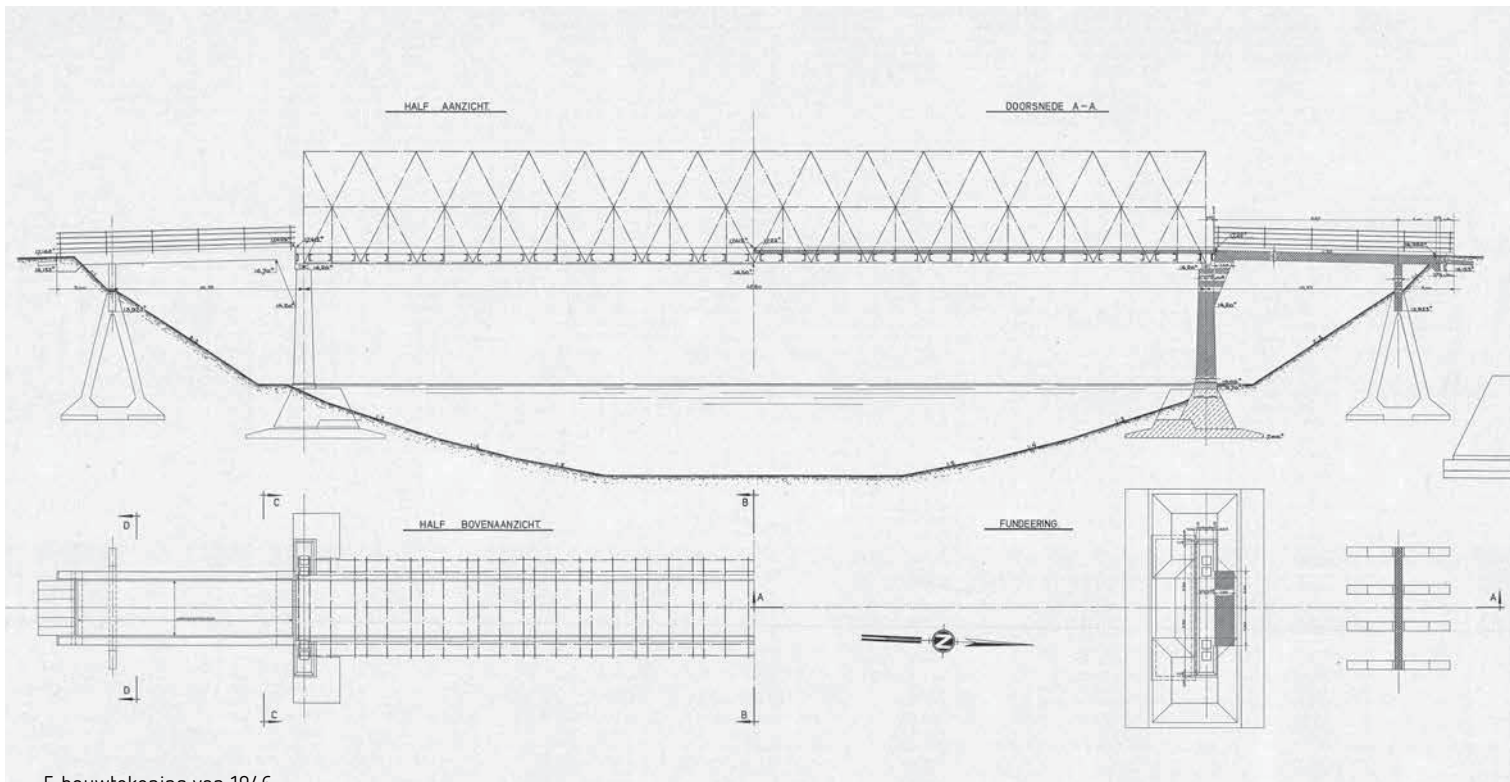
3 Aanleg van een van de betonnen boogbruggen in het droge
© Rijkswaterstaat

HAMILTON VERSUS BAILEY

Langs het Twentekanaal werd in de laatste oorlogsweken fel gevochten. Alle bruggen werden vernield. Het kanaal was als het ware een grote tankgracht. Het kostte veel tijd om alle puin op te ruimen. Daartoe liet men het kanaal eerst leeglopen. Hergebruik van delen van de betonnen bruggen was niet mogelijk. Men moest het voorlopig doen met ponten en enkele door de geallieerden aangelegde baileybruggen, vernoemd naar de uitvinder Donald Coleman Bailey. De bevelvoerder maakte echter gebruik van een ontwerp van Archibald Mine Hamilton, een ingenieur uit Nieuw Zeeland. In samenwerking met het Britse Callenders Cables bouwde hij wat de Callender-Hamilton brug ging heten, een modulair geprefabriceerde, stalen vakwerkbrug, die als een soort meccano met bouten in elkaar wordt gezet. De montage duurde echter veel langer dan die van de baileybrug, die ook alleen met menskracht kon worden aangelegd.



→ 4 vernielde brug bij Almen in 1945, bewaakt door
een man van de binnenlandse strijdkrachten
© Heitling en Jensen



5 bouwtekening van 1946

© Rijkswaterstaat



6 In het kader van de werkverschaffing werden delen van het kanaal met de hand uitgegraven. Men moest 60 uur per week werken voor 20 gulden;
© Heitling en Jensen

De Baileybrug kreeg dan ook de voorkeur bij snelle militaire operaties. De Callendar-Hamilton was echter veel sterker en duurzamer. Bij de vervanging van de Ehzerbrug werd voor dit ontwerp gekozen ten behoeve van militaire transporten van de geallieerden tussen Zutphen en Duitsland. Die duurzaamheid is wel bewezen, want hij ligt er nog steeds na 75 jaar. En hij voldoet nog prima, al waren daar wel een paar aanpassingen voor nodig.

AANPASSING AAN DE SCHEEPVAART

Vanwege de toename van het containervervoer en de komst van een containerhaven in Hengelo was het gewenst dat schepen met drie lagen containers door het kanaal zouden kunnen. Dat kon net, op één knelpunt na: de Ehzerbrug. Die was iets te laag. Daarom besloot Rijkswaterstaat de brug in 2001 met 200 mm op te vijzelen. Daarmee kwam de doorvaarthoogte op 6,5 m. Er waren echter meer maatregelen

nodig. Vanwege de groei van de havens in Almelo, Hengelo en Enschede en de toenemende afmetingen van de schepen besloot Rijkswaterstaat het kanaal op te waarderen van een klasse IV- tot een klasse Va-vaarweg. Daarmee werd het kanaal bevaarbaar voor schepen met een lengte van 110 m, een breedte van 11,4 meter en een diepgang van 3,5 m. Tussen 2004 en 2007 werd in de eerste fase van dat plan de vaarweg tussen Eefde en Delden verbreed en verdiept.

Dit had geen consequenties voor de Ehzerbrug, wel voor wat er onderdoor vaart. In 2018 passeerden er ruim 13.000 schepen de brug. Dat aantal was weliswaar minder dan in de naoorlogse jaren, maar de hoeveelheid lading was verveelvoudigd. Om de wachttijden bij de sluis bij Eefde te verminderen, is daar een tweede sluis kolk gebouwd, die vorig jaar is opengesteld. Aan de tweede fase van de verruiming (Delden-Enschede en de zijtak naar Almelo) wordt momenteel gewerkt. Dat zal het scheepvaartverkeer verder doen toenemen. Het Twentekanaal is dus toch een succes geworden!

AANPASSING AAN HET WEGVERKEER

De brug ligt in de Ehzerallee, een gemeentelijke weg tussen Almen en de N826. De naam doet vermoeden dat er een plaats Ehze is. Dat klopt in zoverre dat er een paar honderd meter ten zuiden van de brug een kasteel De Ehze stond. Dit middeleeuwse kasteel is na ingrijpende verbouwingen uiteindelijk begin vorige eeuw gesloopt. Op die plaats ligt nu het landgoed De Ehze, in eigendom van het Gelders Landschap. De weg heeft hoofdzakelijk een functie voor het landbouwverkeer. De verkeersintensiteit is beperkt, niet veel meer dan 1000 voertuigen per dag. Desalniettemin werd de brug te licht bevonden voor de steeds zwaardere voertuigen. In 2017 werd daarom de draagkracht van de brug verhoogd. Daarmee is de brug geschikt voor verkeer tot 600 kN met een maximale aslast van 115 kN. Volgens de beheerder Rijkswaterstaat moet de brug zo weer 30 jaar mee kunnen.

DE BRUG BEKROOND

De Ehzerbrug is in 2020 verkozen tot Ruwe Diamant van de gemeente Lochem. Die onderscheiding wordt toegekend aan panden/constructies in de regio die herkenbaar zijn voor de ontwikkeling van de Achterhoek tijdens de wederopbouwperiode. In een heel ander verband speelden diamanten een rol in 2004. Toen speelde de brug een rol in een speelfilm over Pietje Bell: de jacht op de Tsarenkroon. In de beslissende scene ontmoeten de dieven van de rijk met edelstenen versierde kroon, de politie en Pietje Bell en zijn kornuiten elkaar op de



7 het kanaal in oostelijke richting

© auteur

smalle brug. Tijdens de schermutselingen die ontstaan, dreigt de kroon in het water te vallen. Maar dan.....? U kunt de afloop op YouTube bekijken. De opnamen trokken veel bejijks en in de volksmond wordt de brug dan ook wel 'Pietje Bellbrug' genoemd.

In 2015 viel de Ehzerbrug wederom een eer te beurt. De brug pronkt dan tezamen met negen andere bruggen op de postzegelserie 'Bruggen in Nederland'.

Zo ziet u maar dat ook iets dat maar tijdelijk bedoeld was, na 75 jaar nog kan gloriëren!



BRONNEN O.A.:

- Willie Heitling en Leo Lensen, De Twentekanaalen, succes van een mislukking, Terra Zutphen, 1984
- Bruggen in Nederland 1940-1950, Nederlandse Bruggenstichting, 2009
- Geri van Ittersum, de Twentekanaalen, De Binnenvaart 2013/2
- Rijkswaterstaat Oost Nederland



8 still uit de film 'De jacht op de Tsarenkroon'
© NPO



9 de postzegel uit de serie van 2015