

Van schipper tot pontbaas bij Eefde

Door H.J. Jansen/ca. 1990/De Voet Dwars

In april 1945 was er van de ene dag op de andere geen verbinding meer met Zutphen. De bruggen over het Twentekanaal waren opgeblazen bij het naderen van de Canadese troepen. Ook de spoorbruggen bij de Mettrayweg lagen in het kanaal en bij de sluis was de brug halfweg blijven hangen. Hierop brachten de Canadezen een Baileybrug aan, zodat op dit punt de enige vaste overgang was over het kanaal. Deze brug werd streng bewaakt en kon alleen met een pasje worden gepasseerd. Zo'n pas kreeg men alleen als men politiek betrouwbaar was [..]



Huize Het Elger met de Canadese graven in de voortuin

Alle bruggen tot aan Goor waren stuk en er was voor vele miljoenen schade. Om een nieuw bruggenhoofd te vestigen moesten de Canadezen in Almen dit bekopen met het offer van meer dan [40 jonge mannen](#) [..].

Die vonden een eerste rustplaats in de tuin voor huize 'Het Elger' in Almen. Een zeer hoge prijs voor een overgang van het Twentekanaal.

Als aanvoerweg werd het Twentekanaal door de geallieerde luchtmacht goed in de gaten gehouden en de schepen werden vaak vanuit de lucht onder vuur genomen. Vooral na de slag om Arnhem werd er vaak

gebombardeerd. De elektrische bediening van de sluis was door het verzet reeds onklaar gemaakt, waardoor het schutten vanaf september 1944 met de hand moest plaatsvinden.

Vele schippers hebben hun schip aan de wal moeten zetten wegens lekkages die men had opgelopen. Het werd bovendien levensgevaarlijk met het schip verder te varen. Na de Bevrijding hebben deze schippers zich zeer verdienstelijk gemaakt door in Almen en in Eefde een veerdienst te onderhouden, zodat men toch van noord naar zuid kon en omgekeerd. In Eefde waren dit de schippers Wiegmans, Van Oost, Deurwaarder en Kraan.

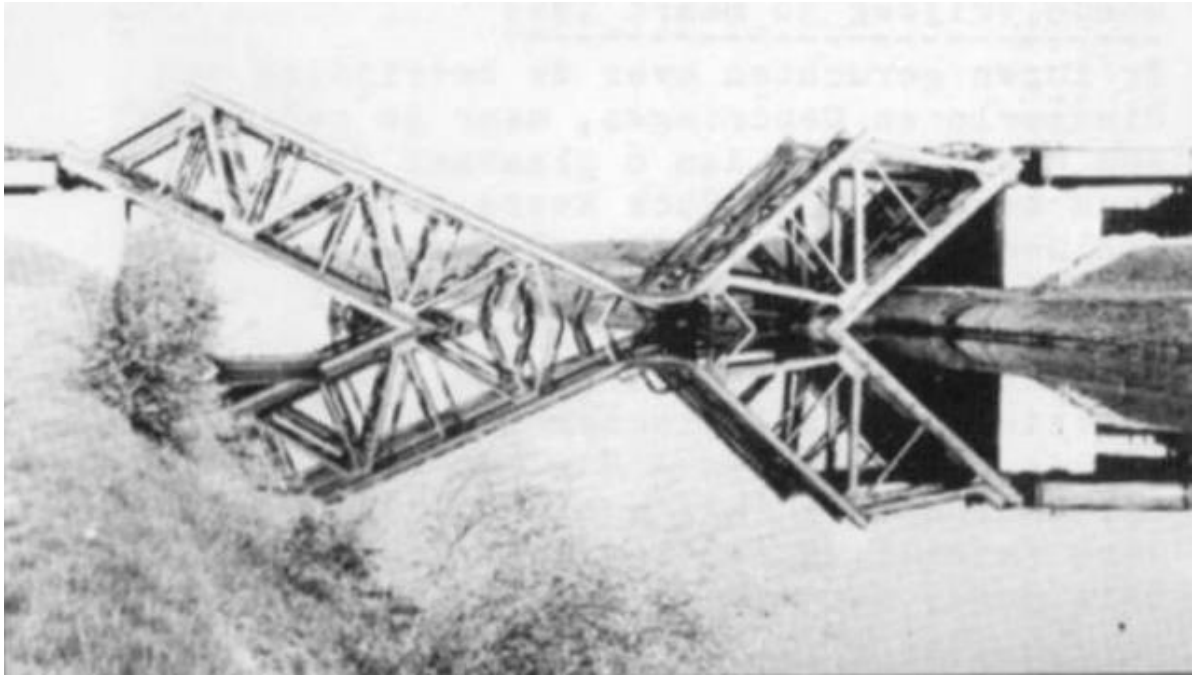
De eerste drie genoemden zijn inmiddels overleden, maar de heer Janus Kraan ontmoette ik in het Berkelpaviljoen te Zutphen, waar zijn echtgenote wordt verpleegd. Met de regelmaat waarmee hij vroeger het 'pontje' over het kanaal bracht, verzorgt hij thans zijn minder valide echtgenote, waarmee hij dagelijks met zorg en liefde optrekt. Ondanks het feit dat zijn tijd hiermee praktisch geheel gevuld is, was hij gaarne bereid mij iets te vertellen over zijn belevenissen als schipper.



De sluis bij Eefde, na de oorlog

Zo vertelde hij dat zijn ouders altijd als schipper hun boterham goed hadden verdiend en dat hij het vak van zijn vader geleerd had. Toen hij 16 jaar was ging hij als matroos naar een Rijnschipper, een vrachtsleepschip dat op Duitsland en België voer. Hier leerde hij het schippersvak. Zo had hij drie bazen gehad tot de tijd dat zijn vader meende dat het tijd werd om zelfstandig te gaan varen en hij een schip kreeg van een maatschappij.

Het was een Kempenaar van 500 ton en de naam van het schip was Paul. Vlak voor de oorlog uitbrak kon hij zich verbeteren en ging over naar de Mij. 'De Matterhorn' en kreeg het schip de 'Matterhorn 5', gelijknamig aan de maatschappij. Op 10 mei 1940 lag hij in de Maashaven te Rotterdam en maakte aldaar de oorlogsdagen mee. Hij lag toen geladen met graan voor Delft. Hij was nog niet gehuwd en werkte met één matroos aan boord. De oorlogstijd probeerde hij zo goed mogelijk door te komen al moest hij veel reizen maken naar het Ruhrgebied.



Spoorbrug bij Eefde april 1945

Hij heeft daar menig benauwd ogenblik meegemaakt, vooral toen de bombardementen steeds heviger werden. Zo'n tocht naar Duitsland duurde minstens drie maanden, eerder mocht je niet terug. In juli 1944 was hij leeg gekomen vanuit Rotterdam voor een reis naar Almelo. Hij voer toen met een schipper (Wiegmans) die zijn eigen boot voorlopig kwijt was. Hoewel hij anders een matroos aan boord had, waren er nu twee kapiteins op één schip. In Almelo moesten radio's worden ingeladen met de bestemming Frankfurt aan de Main. De bevrachting werd geleid door zijn maatschappij.

De beide schippers moesten wachten totdat de vracht in het schip zat, hetgeen meer dan 6 weken duurde. Zij lagen tussen Wierden en Almelo en vanwege de radio's kwam iedereen uit die buurt bij hen luisteren naar Radio Oranje. Er zaten daar wel Duitsers, maar dat waren al oudere mannen, die het niet veel kon schelen wat die schippers daar uitvoerden [..]. In september vertrokken ze vanuit Wierden naar Eefde en waren

zonder veel tegenslag tussen Almen en Eefde aangekomen voor ze de eerste beschieting kregen. Het was na de slag om Arnhem waarna de beschietingen steeds feller waren geworden.

Het schip werd lek geschoten en moest in de wal worden gezet aan de noordkant van het kanaal ter hoogte van de familie Nijland aan de Hulzerdijk. De beide schippers besloten daar maar te blijven en geen moeite te doen om verder te komen. Er kwamen natuurlijk Duitsers om te controleren of zij inderdaad lek waren geschoten, maar dat was duidelijk te zien. De schippers hadden de gaten wel aan de binnenkant dicht gemaakt maar dat zagen de 'controleurs' niet.

Zij hadden een kippenhok van de familie Nijland gekregen om te verblijven, maar meestentijds waren zij toch op het schip. De aanvallen vanuit de lucht gingen door en zo verdween op een goede of kwade dag de stuurhut, die getroffen werd door een raket. Met het bombardement van de sluis en de kazerne ging ook het schip er aan doordat het in brand werd geschoten. De Gorsselse brandweer heeft nog wel getracht het schip te redden, maar alleen het huisraad in het woongedeelte kon worden gered.

Zij bleven toen maar in het kippenhok van de familie Nijland zitten, totdat dit huis vlak voor de Bevrijding door de Duitsers werd bezet. Hij heeft daarbij nog weten gedaan te krijgen dat de familie Nijland hun spek en vlees uit de kelder mochten halen. Toen het Pasen werd was het in het kippenhok ook niet meer veilig en ging men verkassen naar de familie Tushuizen. Ook daar zaten echter Duitsers.

Men leefde daar dan ook het meest in de kelder of in éénmangaten in de omgeving van de boerderij. Kraan werd toen verzocht of hij in de kelder wilde blijven omdat de jonge vrouw (Mine Bieleman-Harmsen) van de boer hoogzwanger was en de bevalling ieder moment plaats kon vinden. Toen hij nog eens even bij 'zijn' kippenhok ging kijken ontdekte hij de motor van Nijland, een echte Harley Davidson, die de moffen al hadden gepikt [..].

Met Nijland heeft hij de motor meegenomen naar de overzijde van de spoorlijn, daar de Duitse berijder ronkend in het huis van Nijland lag te slapen. Het duurde tot 5 april 1945 toen de eerste Canadezen om het huis van Tushuizen werden gezien. Men had een witte vlag uitgestoken waardoor de bevrijding daar rustig verliep. De boerderij van Gotink brandde wel en ook het Elze ging in vlammen op. Zo kwam de bevrijding

voor Janus Kraan en zijn maat Wiegmans. Van varen was geen sprake meer. Het kanaal was geblokkeerd en het schip was rijp voor de sloop.

Zo besloten de gedupeerde schippers een pontje te laten varen voor fietsers en voetgangers tussen 'De Laatste Stuiver' en Zutphen. Zij kregen toestemming van de Gemeente en Rijkswaterstaat waardoor men ongeveer 6 weken na de Bevrijding het kanaal kon oversteken per pont. De schippers verdienden er een behoorlijke boterham mee. Het pontje heeft jaren gevaren totdat het vervangen werd door een Baileybrug.



Pontje april 1945 over het Twentekanaal, na bij De Laatste Stuiver in Eefde

Ieder ging weer zijn eigen weg. De heer Kraan huurde een woning in Zutphen en begon met een rijwiel - bewaarplaats aan het Oude Wand naast de schouwburg- bioscoop. Inmiddels was hij gehuwd. Later begon hij met een eigen transportbedrijf, wat hij in 1979 heeft opgeheven wegens gebrek aan een opvolger. 65 Toen hij zijn verhaal beëindigd had keek hij mij lachend aan en zei: *'Ja, ja, zo gaat dat nu eenmaal in het leven, je eindigt anders dan waarmee je begonnen bent. Maar één ding is zeker, ik heb er nooit spijt van gehad dat ik de schipperij vaarwel heb gezegd'*.