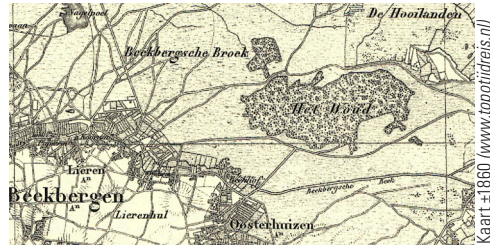


In 1972 werd de scheepvaart stilgelegd. Zo kwam er na 143 jaar een einde aan de scheepvaartfunctie van het Apeldoorns Kanaal en werden de seinlichten gedoofd.

*We komen weer terug bij ons vertrekpunt en kunnen dan even uitrusten en als het lukt napraten met koffie of thee. We hebben ongeveer 6 km gewandeld.*



# WHK wandeling – mei 2025

## Beekbergerwoud en het Apeldoorns Kanaal



De tweede extra wandeling van dit jaar vindt plaats in de omgeving van het Beekbergerwoud. Eerst volgen we een gedeelte van het klompenpad (Albapad). Ook gaan we langs een deel van het Apeldoorns Kanaal, vroeger een belangrijke vaarroute naar Apeldoorn en alternatief voor de IJssel, nu heeft het alleen nog natuurwaarde en een toeristische functie.

**1 Start 9:30 uur vanaf de parkeerplaats Beekbergerwoud aan de Woudweg, tussen Apeldoorns Kanaal en Klarenbeek. Tegenover hovenier/tuincentrum De Woudhof.**

### 2 Beekbergerwoud

Op 10 juni 1871 werd hier de laatste boom geveld in het achtduizendjarige oude bos, het laatste oerbos van Nederland - Beekbergerwoud. Als 'Het Woud' terug te vinden op negentiende-eeuwse kaarten. Geliefd om de rijkdom bij plantkundigen uit die tijd. Het was het meest onherbergzame plekje van Nederland. In een natte laagte vlak onder Apeldoorn. Ontgonnen voor landbouw en om de arme bewoners een beter bestaan te bieden. Nu, een nat broekbos van bijna 20 jaar en een weelderige wildernis. Hoe zag dit oerbos eruit? Hoe werd het gebruikt? En hoe het gesloopte woud weer een gevarieerd broekbos in wording is.

Op de Veluwe zakt het regenwater direct in de zandgrond weg. Een deel van het water stroomt zijdelings af naar de randen van het massief. Daar treedt het als kwelwater aan de oppervlakte. Dit was ook het geval in het Beekbergerwoud. Gedurende het Holoceen kon op de plaats van het woud een ongestoorde bodemopbouw plaatsvinden. De bodem werd echter grondig verstoord door de ontginning van het woud, de egalisatie van het terrein, en de ontwatering. Ook door de toegepaste bemesting is de basis voor een oorspronkelijk natuurkwaliteit in het recente verleden ernstig aangetast. De vrij zeldzame kwelsituatie is echter blijven bestaan.

Het ondoordringbare moerasbos werd zeker wel benut door de mensen in de omgeving. Eeuwenlang is er hout uit het bos gehaald en maakten ko-

lenbranders er houtskool – alleen in strenge winters, dan kon men het bos betreden. En 's zomers, bij uitzonderlijke droogte, dreven boeren er hun koeien in. In de rest van het jaar stond er tachtig centimeter water. Het Beekbergerwoud bestond voornamelijk uit elzen, essen en wilgen. Op de hogere delen, de horsten, groeiden ook eiken en aan de randen eikenhakhout.

Het drassige natte moerasbos was moeilijk begaanbaar en nauwelijks te exploiteren en wist daarmee eeuwenlang aan grootschalige kap te ontkomen. In de woorden van een dominee bij een huisbezoek: *Rond het Beekbergerwoud, een moerassig oord, lagen hutten, waarin verwaarloosde bevolking een sober – beter zou men zeggen: een uiterst armoedig bestaan leidde.*

Dit is een van de plekken waar de natuur weer vrij spel krijgt, in de hoop ooit weer zo'n natuurlijk mogelijk bos terug te krijgen. Natuurmonumenten heeft ervoor gezorgd dat het kale grond werd en vervolgens zijn er allerhande bomen en struiken gaan kiemen. Nu heb je hier zo'n elzenbroek-





bos en dat is natuurlijk wat ze willen in dit gebied. Want hier was ooit het laatste oerbos van Nederland en probeert Natuurmonumenten hier een nieuw oerbos – kan je dat zeggen – maar in ieder geval zoiets terug te brengen.

### 3 Beekbergse Beek

Het begin van de Beekbergse Beek tot aan het Apeldoorns Kanaal, heet Oude Beek. Dit is een van oorsprong natuurlijke beek. Aan de bovenloop van de Oude Beek liggen echter enkele sprengen waarvan onduidelijk is wanneer ze zijn gegraven. De Oude Beek is een van de weinige Oost-Veluwse beken waarvan delen van het oorspronkelijke beektracé nog goed te herkennen zijn. De beek bezit bovendien fraaie, voor de oostelijke Veluwe ongebruikelijke bronnen.

Na de kruising met het Apeldoorns Kanaal tot de Kopermolen te Klarenbeek heet de beek Beekbergse beek, maar op sommige waterschapskaarten wordt de beek ook wel aangeduid als Krepelse beek. Na de Kopermolen in Klarenbeek heet de beek de Klarenbeek. Deze mondt uit in de Voorster Beek die in de IJssel uitkomt.

De huidige sprengkoppen bevinden zich ten noordwesten van Beekbergen in de buurtschap Engeland. Waterschap Vallei en Veluwe heeft in het BOP 2022-2027 allerlei maatregelen voorzien om in dit gebied voor de beken en omliggende gebieden om naast verbetering van de ecologische kwaliteit ook de invloed van zowel droogte als wateroverlast te beperken en maatregelen te nemen bij de beken ten behoeve van het ecologisch herstel. Een optimalisatie van het hydrologisch systeem en maatregelen ter bescherming

van specifieke habitattypen, zoals bijvoorbeeld de beekprik en de ijsvogel. Om de waterkwaliteit te laten voldoen aan de Europese Kader Richtlijn Water (KRW) en droogte te bestrijden, moet de snelle afstroom van water worden tegen gegaan.

### 4 Verloren Beek

Aan de Verloren Beek, ook wel het Verloren Beekje genoemd, stond vanaf 1734 enige tijd de Kleine Kopermolen te Appen. Verder stroomafwaarts, ten oosten van het Apeldoorns Kanaal, ligt de Klarenbeek, waar na elkaar twee kopermolens hebben gestaan. De grote kopermolen of Kopermolen te Klarenbeek dateert uit het midden van de 18e eeuw. Het was een molen met onderslagrad met een doorsnee van 8 el en 66 duim (ruim 7 meter) en schoepen van 3 el en 40 duim (ruim 3 meter). De Beekbergse Beek werd er voor om- en opgeleid. De oude bedding werd daarna aangeduid als het Verloren Beekje.



### 5 Beekbergse Poort

Binnen de groene wig tussen Apeldoorn en Eerbeek ligt de Beekbergse Poort, een ecologische poort die zorgt voor natuurlijke verbindingen tussen de hoge en droge gronden van het Veluwemassief en de natte IJsselvallei. Het gebied maakt deel uit van het verwevingsgebied van de Ecologische Hoofdstructuur. Het beekdal van de Oude Beek ten noorden van Beekbergen en Lieren speelt in deze een belangrijke rol.

### 6 Apeldoorns Kanaal

Waterwegen zijn in ons land lange tijd de belangrijkste transportwegen geweest. Landwegen

waren gewoonlijk onverhard en van slechte kwaliteit. Gebieden met weinig water waren daarvoor nauwelijks toegankelijk. Eén van die waterarme gebieden was de Veluwe. Hier en daar liepen vanuit verschillende sprengen wel enkele kleine beekjes, maar deze waren niet of nauwelijks bevaarbaar.

Met de komst van koning Willem I (1772-1843) werden de plannen weer nieuw leven ingeblazen. De eigenaren van de vele watermolens op de Grift wilden echter niet meewerken en dus werd er een plan ontworpen voor een geheel nieuw kanaal, vrijwel parallel met de Grift. Hendrik Jan Lijsen, een beambte van paleis Het Loo, was de bouwmeester van het kanaal.

In 1825 werd in Apeldoorn de eerste spade in de grond gestoken voor het omvangrijke karwei. Schop en kruiwagens waren nog favoriet bij het graven van het 32 km lange traject van de dorpskern van Apeldoorn tot de uitmonding in de IJssel bij Hattem. In Apeldoorn werd een kleine haven aangelegd. De officiële opening vond plaats op maandag 13 april 1829.

De kanaalafmetingen waren bescheiden. In het kanaal werden 5 eenvoudige houten sluisen gebouwd teneinde het hoogteverschil van 12 meter tussen Apeldoorn en Hattem te overbruggen. Voor de watervoorziening werd het kanaal gevoed door Veluwe sprengen en beken.

De exploitatie van het kanaal heeft nooit gereddeerd. De houten sluisen en bruggen vergden veel onderhoud, dat nauwelijks werd goedge- maakt door brug- en sluisgelden. In 1837 werd het beheer dan overgedaan aan Rijkswaterstaat, die in 1843 ook eigenaar van het kanaal werd.

In jaren veertig van de 19e eeuw groeide het verlangen om de doodlopende vaarweg van Apeldoorn door te trekken naar Dieren en er een doorgaande vaarroute van te maken. Tevens verwachtte men het rendement van het kanaal hierdoor te verbeteren. Pas in 1858 kwamen de plannen tot uitvoering en begon men te graven.

Bij Dieren werd, om het grote hoogteverschil met de IJssel te kunnen overbruggen, een drietraps schutsluis gebouwd. De enige die Nederland ooit



gehad heeft. Deze kwam gereed in 1865. Vervolgens waren er problemen met de voeding van het kanaal. Er stond niet meer dan 70 cm water in de kanaalsleuf. Pas na het graven van de Oosterhuizerspreng en de Vrijenbergerspreng werd het probleem verholpen. Op 1 december 1868 kon dit 23 km lange kanaalgedeelte dan eindelijk voor de scheepvaart worden opengesteld. De eerste tientallen jaren voldeed het gehele kanaal aan de behoefte.

In 1878 begonnen er renovatiewerkzaamheden en werden de oude houten sluisen in het noordelijk kanaalgedeelte vervangen door de (huidige) gemetselde sluisen met afmetingen van 31,25 bij 6,25 meter. Tevens werd de doorvaartwijdte van de bruggen vergroot. De verruiming werd in twee fasen uitgevoerd en was begin jaren dertig pas gereed. Na de verruiming was het hele kanaal geschikt voor schepen tot circa 200 ton. Over het 55 km lange kanaal lagen inmiddels 40 beweegbare verkeersbruggen en twee beweegbare spoorbruggen.

Gedurende de Tweede Wereldoorlog hebben vooral de bruggen het zwaar te verduren gehad en voor de verdediging benut, waarbij veel schade is aangericht. Tijdens de oorlog werden de meeste bruggen hersteld of vernieuwd. In april 1945 werden de bruggen nogmaals vernield, nu door de terugtrekkende Duitse troepen.

Ook de sluisen in Hattem en Dieren liepen aanzienlijke schade op, terwijl in het kanaal tientallen schepen tot zinken waren gebracht. Met man en macht werd gewerkt om de schade te herstellen. Begin 1946 was het gehele kanaal weer voor de scheepvaart beschikbaar.