

## Uit de Bornse Courant van 30 januari 1986. Van vrijwel totaal isolement tot unieke ligging aan internationale verkeersaders

Harry Filart

Auteur Harry Filart schreef dit artikel in 1986 en eigenlijk is het nog steeds actueel. Destijds waren er grote ontwikkelingen middels de bouw van de Stroom Esch, de aanleg van de Kardinaals- hoed en industrieterrein Molenkamp. Nu zijn de Zuidelijke en Westelijke Randweg, industrieterrein Buren en de Bornsche Maten actueel. Daarom een kijkje terug in de tijd. Let u vooral op de conclusie van dit artikel, die staat nog steeds als een huis.

### In 1986

Van Borne naar andere delen van het land is momenteel een „fluitje van een cent”. Zelfs een vice versa is op één dag meermalen te doen. Voor plezier of zonder enige reden kost het een lieve duit, maar gebeurt het „heen en weer” of „kris kras” met

economische doeleinden, dan kan het zelfs lucratief zijn. De verbindingen in ons vaderland zijn heden ten dage perfect en kronkelend door het landschap zijn ook in onze dreven wegen verschenen die aansluiting hebben op snelwegen in alle richtingen. Al doen de talloze voertuigen op deze wegen, met

nauwelijks enige argwaan, veel afbreuk aan het milieu en komen dagelijks files voor door een te groot verkeersaanbod, of ander noodlot. Toch is het ideaalbeeld daar. Ook met het openbaar vervoer kan men tot in bijna alle uithoeken van ons land komen. Zij brengt binnen een bepaald tijdslimiet de passagiers op hun bestemming. Een nog sneller ‘enkel en retour’ kan men bereiken als het luchtruim wordt verkozen. Landingsbanen zijn keurig over de windstreken verdeeld.

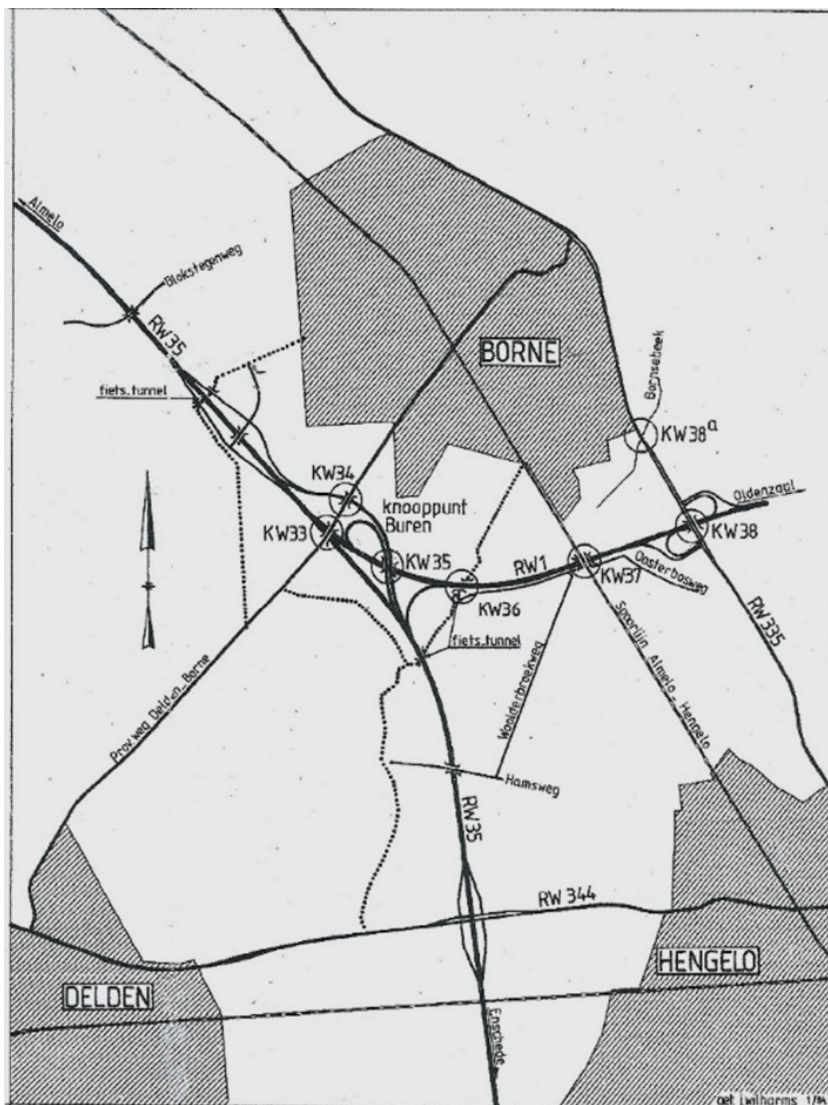
### Zo was het ‘vroeger’

In vroegere dagen was dit evenwel anders. Zo'n 150 jaar geleden was Borne en ook de rest van Twente nog bijna van de buitenwereld afgesloten. Er was hoegenaamd geen contact met het overige deel van 's lands bevolking. Met noeste arbeid poogde men met primitieve hulpmiddelen in sobere behoeften te voorzien. Door de beperkte mobiliteit in die dagen bestond er een historisch gegroeide serviliteit en gereserveerdheid. Tevens behoorde een sterke neiging naar het traditionele tot het volkskarakter. Men was conservatief en gooide niet graag oude methoden overboord. De Tukker hield van rust en gemoedelijkheid.

Borne had halverwege de negentiende eeuw bijna 3.500 in-



Kijkje in de Grotestraat gezien vanaf de RK Stephanuskerk. Boven: eenvoudige dorpsbebouwing rond 1900. Onder: het centrum heeft zich verplaatst van Oud Borne naar de omgeving van de Grotestraat. De foto dateert uit de jaren '80. Foto's: collectie gemeentearchief Borne nrs. 003882 en 003875.



Het toekomstige (in 1986) wegennet in beeld gebracht.

woners en dit was nauwelijks minder dan steden als Enschede, Hengelo en Almelo. Er was nog maar weinig keuzemogelijkheid in wat betreft de beroepen. Landbouw was nummer één en de textiel, die aan het opkomen was, diende eerst nog als bijverdienste. De enige verbinding met de rest van het land kon slechts gaan via de wegen Oldenzaal-Goor-Deventer en Enschede-Almelo-Zwolle. De gebruikers moesten hiervoor echter een flinke tol betalen en daarom werden deze wegen meer noodgedwongen benut. De boer bleef liever thuis of ging hooguit op visite bij de noabers.

### Twente werd industrieland

Een belangrijke ontwikkeling deed zich voor in de vijftiger jaren van de negentiende eeuw. De invoering van stoom oefende een geweldige invloed uit op ons woongebied. Door aanleg van het Overijssels Kanaal - in 1855 - kreeg men al een behoorlijke verbinding met de buitenwereld. De grondstoffen

voor de groeiende industrie kwamen veel gemakkelijker op de plaats van bestemming. Stoomkracht wordt eigenlijk al in 1830 genoemd, maar kon toen in het oosten nog niet leiden tot een grote opleving. Dat gebeurde pas twee decennia later toen ook in Borne de eerste stoomweverij verscheen (Spanjaard). Twente werd toen industrieland. In 1865 kwam de spoorlijn Almelo - Hengelo - Oldenzaal - Bentheim - Salzbergen tot stand en een jaar later de spoorverbinding tussen Zutphen - Hengelo - Enschede naar de Duitse grens. De infrastructuur was daarmee duidelijk verbeterd omdat toen ook Duitsland via het spoor bereikbaar was. Twente raakte geleidelijk uit haar isolement. De industrie wist de vooruitstrevendheid keurig te benutten, maar de gewone man (of vrouw) miste nog de middelen van vervoer. Zij moesten zich nog hoofdzakelijk behelpen met de „benenwagen” of was aangewezen op een horten en stoten met de huifkar.

### Contact met andere streken

Na de Eerste Wereldoorlog kwam er een grote stroomversnelling. Op allerlei gebied ging men zich moderner inrichten. De mobilisatie bracht zowel ouderen als jongeren in contact met andere streken van het land. Twente ontsloot zich en werd ook ontdekt. Drentse arbeiders zakten met hun gezinnen af om te gaan

werken in de Twentse textiel. Borne was indertijd gegroeid tot zo'n 7000 inwoners. Het motorisch verkeer kwam op gang. De auto deed zijn intrede. Ook de fiets onderging een metamorfose en ging van het balanceren op het hoge wiel naar meer stabiliteit, als in huidige vorm. Zandwegen werden verhard. Er kwamen provinciale wegen, rijkswegen en ook in eigen stad of dorp werd de bereikbaarheid steeds groter. De weldaad om zich te verplaatsen was begonnen. Mensen uit andere landsdelen ontdekten het oosten en zij raakte „vertukkerd” van het Twentse land.

### Borne timmert aan de weg

Met de aanleg van steeds maar nieuwe wegen (A1/A35 en binnenkort de Kardinaalshoed) wordt het gaan en komen naar en van het drukbevolkte westen steeds gemakkelijker. Hoeveel „stadse” bedrijven kwamen niet in onze richting, hoeveel stedelingen gingen niet in het oosten werken. Veel 'import'

komt ook naar ons dorp. De nieuwe woonwijk Stroom Esch kent al heel veel vreemdelingen. Borne is blij hiermee. Zij hebben immers ook nog een sociale functie voor de gemeente. De burgemeester koestert elke aanwas. Het magische aantal van 20.000 inwoners is nabij. Dit betekent in financieel opzicht veel voor de gemeentekas.

Borne heeft zich gesetteld aan 's lands wegennet en is daarmee uiterst gelukkig. Men heeft immers een industrieterrein waarvoor zich in eerste instantie niet al teveel gegadigden meldden. Maar Borne gaat aan de weg timmeren. Men gaat zichzelf promoten. Een stichting is ontstaan die dit pionierswerk op zich neemt. Het winkelcentrum wordt meer en meer aantrekkelijk gemaakt. De actie „Tipgever” wordt gelanceerd. Middels een verstrekt paspoort wordt de bevolking de kans geboden om tips of aanwijzingen te

geven aan het gemeentebestuur, die kunnen resulteren in een verkoop van industrieterrein. De betreffende inwoner kan dan zijn rechten doen gelden op 5% van de verkoopprijs.

Dinsdag j.l. – let wel 28 januari 1986 - was burgemeester Hehenkamp, samen met ambtgenoten uit een vijftal andere tipgemeenten, te zien in het NOS-journaal. Ook toen kreeg de eerste succesvolle tipgever in Borne, de heer Stoop, zijn geld uitgereikt.

Borne is een verrassend middelpunt van Twente. Ruim en groen tussen de Twentse steden. Schilderachtige kern met enkele waardevolle monumenten en het heeft een aantrekkelijk woonklimaat. Borne is uitstekend bereikbaar door haar ligging aan internationale verkeersaders (Randstad - Duitsland - Scandinavië) en ligt op een luttele afstand van Luchthaven Twente. Kortom: Borne met een hart "dat klopt".



*Links de al in gebruik zijnde A35. Midden de aanleg van de Kardinaalshoed en onder de aanleg van de A1. Geheel rechts boven de wijk Letterveld. Midden boven van links naar rechts de N742, de weg naar Delden.  
Foto: Collectie gemeentearchief Borne, nr. 005930.*