

## DE BERKEL, REEDS 100 JAAR RUST\*

*Het wel en wee in Zutphen over de Berkel in de vorige eeuw*

Wanneer u een oud gebouw binnenloopt bekruipt u dan ook het gevoel van nostalgie en komen vragen: 'wie, wat, waar, wanneer, hoe en waarom' bij u op? Maar ondergaat u hetzelfde bij rivieren? Om u van de IJssel een voorstelling te maken 'hoe het vroeger' was, is niet zo moeilijk. Deze rivier wordt nog steeds bevaren. Het is een kwestie van in gedachten de schepen aanpassen en u waant zich in vroeger eeuwen.

Maar hoe staat dat met de Berkel? Wanneer je langs dit landelijke riviertje fietst, kun je je moeilijk voorstellen dat het druk bevaren is geweest en dat het de gemoederen, vooral in de eerste helft van de 19de eeuw heeft bezig gehouden. Niet alleen van de handelslieden maar ook van het gemeentebestuur van Zutphen en Gedeputeerde Staten van Gelderland. Ondanks het feit dat in de eerste helft van de 19de eeuw de Berkel haar bloeiperiode beleefde, ging het in de eerste jaren van die eeuw niet zo goed met de scheepvaart op deze rivier. Er was zelfs een lichte achteruitgang te constateren.<sup>1</sup> Wat werd er in Zutphen zoal voorgesteld en gedaan om de scheepvaart te stimuleren?

### **Er moet een sluis komen**

Er waren heel wat oorzaken die een goede scheepvaart verhinderden, zoals de ondiepten, te sterke bochten, lage bruggen en vonders. Het gemis aan een jaagpad deed zich gevoelen. Tenslotte waren er de slechte stapelplaatsen (ook in Zutphen) en het gemis aan doorvaart van de Berkel in de IJssel.<sup>2</sup>

In 1806 boog men zich over deze problemen hetgeen resulteerde in een voorstel een en ander aan te passen en de scheepvaart te stimuleren. In het voorstel werd gesproken over het afschaffen of verminderen van de tolgeden, het uitgraven van de rivierbedding en het kappen van bomen, het verbeteren of aanleggen van stuwen en sluisen bovenstrooms van Zutphen en tenslotte over het aanleggen van een schutsluis met stapelplaats vóór de verbinding van de Berkel met de IJssel.<sup>3</sup> Dit was het begin van een 'gebed zonder eind'.

Elf jaar later, in 1817, hield de Gouverneur van Gelderland een inspectie. Naar aanleiding hiervan bracht hij verslag uit aan Gedeputeerde Staten en stelde hij herstel en verbetering van de Berkel voor. Tevens werden nieuwe werken door hem aanbevolen, waartoe o.a. 'eene sluis te bouwen tot doorschutting van

de Berkel in de IJssel te Zutphen. Daar kon dan sluisgeld worden geheven. Zoo als tot in 1811 geschied is'.<sup>4</sup>

Ook werd er in de gemeenteraad van Zutphen stevig over de sluis gediscussieerd en men constateerde dat de grond, waar de sluis aangelegd moest worden eigendom was van het Ministerie van Oorlog.<sup>5</sup> De raad nam ook een verzoek van een aantal kooplieden in behandeling om de aanleg van de sluis te bevorderen. Het plan werd door de stad ondersteund omdat het van groot nut was voor de handel op de Berkel. Aangevoerd werd vooral kant-, kuip- en brandhout en 'koorn', voor doorvoer naar Holland en Friesland.<sup>6</sup>

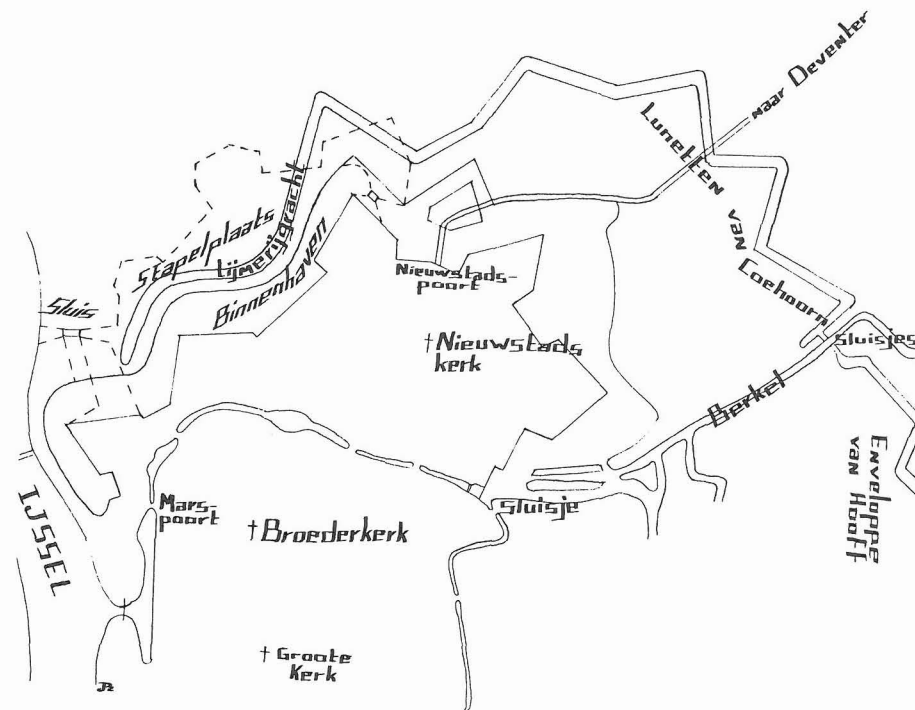
Met deze ondersteuning werd het rekest door de raad doorgestuurd naar Gedeputeerde Staten van Gelderland met het verzoek een commissie in te stellen. Uit de ondersteuning blijkt ook dat de stad Zutphen bang was voor de grote kosten. Men was er geen voorstander van dat een en ander tot stand zou komen met particuliere middelen en dat uitvoering eventueel door middel van erfpacht zou plaatsvinden.<sup>7</sup>

### Het plan wordt bestudeerd

Aan het verzoek van de stad Zutphen een commissie in te stellen werd gehoor gegeven. In 1823 kreeg een commissie, bestaande uit de heren Van Rechteren, Swaving en Staring, opdracht een onderzoek in te stellen naar de middelen de afloop van het Berkelwater en de vaart op die rivier te verbeteren, o.a. door de jaargelden van de sluiswachters en de te heffen sluisgelden te regelen.<sup>8</sup> Op 11 september 1826 besloten Gedeputeerde Staten van Gelderland tot het maken van een ontwerp tot verbetering van de Berkelvaart.<sup>9</sup>

Ook werden er gelden beschikbaar gesteld. In de periode 1823-1853 investeerde de provincie Gelderland f 66.000 voor de verbetering van de Berkel.<sup>10</sup> Het aantal schepen dat de Berkel bevoer, liep op van 64 zompen in 1820 tot 737 in 1840.<sup>11</sup> Opmerkelijk is het dat, door het geringe vrachtaanbod in Zutphen zelf, er geen Zutphense schippers waren.<sup>12</sup> Door het sluisstelsel was de Berkel zo goed als gekanaliseerd en daardoor in principe het gehele jaar bevaarbaar, van de stadsrand tot in Duitsland.

Ook in de vorige eeuw werkten de ambtelijke molens niet snel, want pas in 1836 werd op verzoek van de houtkopers te Zutphen door de 'Regering dier stad het plan verder opgevat om, gepaard met den aanleg eener betere haven, eene schutsluis van de Berkel in den IJssel te bouwen'.<sup>13</sup> Dibbits, hoofdingenieur van Rijkswaterstaat, maakte hiervoor in 1838 een ontwerp waarbij de Lijmerijgracht (de voorgracht van de Lunetten van Coehoorn) tot haven gebruikt en door twee schutsluizen met de Berkel en met de IJssel verbonden zou worden.



De Berkel in Zutphen; naar een kaart van Staring (origineel: Rijksarchief Arnhem, Algemene Kaartenverzameling).

Ook zou de Lijmerijgracht uitgediept moeten worden en het Melkbruggetje en de landbrug zouden moeten worden aangepast. Verder moest er een huisje voor de sluiswachter worden gebouwd. De opbrengst van de sluis werd geschat op f 400 per jaar. De totale kosten werden in 1838 geraamd op f 46.000 maar na enige veranderingen in het ontwerp in 1842 op f 103.000.<sup>14</sup>

### Het (niet) uitvoeren van het plan

Ondanks het feit dat van rijkswege concessie werd verleend, werden de plannen niet uitgevoerd. De kooplieden echter bleven niet stilzitten en stuurden een hernieuwd verzoek naar de gemeenteraad.<sup>15</sup>

De stad kreeg dan wel toestemming de plannen uit te voeren, de gelden echter bleven een heet hangijzer. Zutphen wilde het project niet alleen bekostigen en deed een verzoek aan het rijk om subsidie om de aanleg beter mogelijk te maken.<sup>16</sup>

Zoals al is opgemerkt werd het een en ander een gebed zonder eind. Men blééf dan ook praten over de sluizen. In 1841 was men er nog mee bezig. Het Ministerie van Oorlog had intussen ook toestemming verleend voor medewerking, met de opmerking dat de verdediging van de vesting Zutphen gehandhaafd moest blijven.<sup>17</sup> Om die reden zou achter de grote schutsluis een ophaalbrug moeten worden aangebracht.<sup>18</sup>

In 1843 kwam kapitein ingenieur Van Brienen van Ramerius met een nieuw ontwerp waarbij de 'kapitale gracht' van de vesting tot haven zou moeten worden ingericht en door een schutsluis met de IJssel verbonden zou worden; kosten f 148.000.<sup>19</sup>

### Het belang van sluis en haven

Waarom was de aanleg van de sluizen en de binnenhaven zo belangrijk? In de eerste plaats zou de aanleg van de ontworpen binnenhaven een uitstekende stapelplaats geven. Nu werd het aangevoerde hout gelost op de dam, die de stadsgracht van de IJssel scheidde. Aan weerszijden van de algemene weg buiten de Marspoort lagen dan ook bergen hout opgestapeld die per kar vanaf de Berkel vervoerd werden naar de IJssel, om pas maanden later in de IJsselschepen geladen te worden. Het vervoer per kar was kostbaar en ook het verlies aan hout was groot, doordat het toezicht bij het verwerken moeilijk was. Het waken tegen diefstal was nog moeilijker. Veel houtkopers weken dan ook uit naar de stapelplaatsen bij het Harenberg en bij de Dommershorst, hoewel alles per as gebracht moest worden. Sommige kooplieden, die verplicht waren het hout gedurende de winter aan de Wel te Zutphen te laten staan, gaven een verlies op van 9%.

Ten tweede was een sluis belangrijk, om de Berkelschepen tot in de IJssel te kunnen voorschutten. Ook konden dan bij een gunstige waterstand de kleinere IJsselschepen een eind de Berkel opvaren.

Ten derde zou om bovengenoemde redenen de scheepvaart en de handel van de stad bevorderd worden.<sup>20</sup>

Helaas, de mooie plannen werden niet ten uitvoer gebracht. Op 14 mei 1847 werd in de gemeenteraad nog wel gesproken over de verbetering van de Berkel, maar noch over de sluis, noch over de scheepvaart werd gerept.<sup>21</sup>

De oorzaak van deze ontwikkeling kun je alleen maar vermoeden . . . 'te duur' en 'wie zal dat betalen'. Daarbij komt, dat de ontwikkeling van de infrastructuur niet stil lag. In 1841 was de grintweg Zutphen-Lochem-Diepenheim gereed gekomen. Daarnaast stonden nog meer veranderingen op stapel. In 1865 werd de spoorlijn Arnhem-Zutphen-Deventer geopend. Ook de spoorlijn Zutphen-Enschede kwam in dat jaar gereed.<sup>22</sup> In 1880 werden de Duitse en Nederlandse

spoorwegen met elkaar verbonden.<sup>23</sup> In 1885 kwam de stoomtram Deventer-Borculo. Vele goede wegen voerden inmiddels Duitsland in.

De vernieuwingen hadden grote invloed op de Berkelscheepvaart. In 1860 werd de Berkel nog maar 375 keer bevaren. Van toen af was de achteruitgang groot. In 1866 voeren er nog maar 201 schepen van Vreden naar Zutphen, ongeveer 20 jaar later waren er het nog maar 5.<sup>24</sup> In 1898 werd de Berkelscheepvaart verboden.<sup>25</sup>

Zo werd de Berkel van een druk bevaren rivier tot het lieflijke riviertje dat wij kennen. Dit jaar is het 100 jaar geleden dat de laatste schipper met zijn strooizand van Duitsland over de Berkel naar Zutphen voer. . . . Denk hier nog maar eens aan, wanneer u op uw fiets langs de Berkel rijdt.

\* deze publikatie is het resultaat van een cursus archiefonderzoek.

### Noten

1. *Verslag over den toestand der Berkel en ontwerp tot verbetering van die rivier*. Zutphen, 1845, 18.
2. *Verslag over den toestand der Berkel*, 23.
3. id., 18.
4. id., 18, 19.
5. *Nieuw Archief Gemeente Zutphen* (NAZ) inv. nr. 6.
6. id., inv. nr. 7.
7. id., inv. nr. 7.
8. *Verslag over den toestand der Berkel*, 19.
9. id., 21.
10. G. J. Schutten. *Varen waar geen water is*. Geschiedenis van de scheepvaart ten oosten van de IJssel van 1300-1930; reconstructie van een verdwenen wereld. Hengelo, 1981. 83.
11. id., 88.
12. id., 89.
13. *Verslag over den toestand der Berkel*, 21.
14. id., 21, ook NAZ, inv. nr. 30.
15. NAZ, inv. nr. 30.
16. id., inv. nr. 31.
17. id., inv. nr. 32.
18. id., inv. nr. 31. Een uitgebreide beschrijving van de uit te voeren werken is te vinden in NAZ, inv. nr. 322.
19. *Verslag over den toestand der Berkel*, 21 (Dit plan is aangebracht op kaart Gemeentearchief Zutphen nr. 01.08.03).
20. id., 25, ook NAZ, inv. nr. 6, 32.
21. NAZ, inv. nr. 38.
22. G. J. Schutten. *Varen waar geen water is*, 93.
23. H. Terhalle, *Die Berkelschiffahrt*. Heimatverein Vreden zur Landes- und Volkskunde. Vreden, 1975, 128.
24. Schutten. *Varen waar geen water is*, 93.
25. Terhalle. *Die Berkelschiffahrt*, 124.