



Scheepvaart ten oosten van de IJssel deel 2: Zompen op de Berkel

Het oosten van het land heeft zijn varenstraditie ontdekt. De afgelopen jaren verschenen alleen al op het riviertje de Berkel vier nieuwe zompen op het water. In de serie Scheepvaart ten Oosten van de IJssel gaan we dieper op dit enthousiasme in. En op de plannen die van de Berkel weer een mooi en interessant vaarwater voor toeristen moeten maken. Tekst en foto's Wim de Bruijn, Stichting De Berkelzomp e.a.

De Berkel ontspringt in Duitsland, stroomt in Nederland door de Achterhoek en mondt bij Zutphen in de IJssel uit. Bij de bron in Billerbeek ligt het niveau op 125 meter boven NAP. Het Duitse deel van de Berkel is ongeveer 60 kilometer lang, het Nederlandse 50 km. Over die eerste 60 km is het verval al 100 meter. De eerste tientallen kilometers oogt de Berkel als een meanderende beek.

In het dorp Rekken, enkele honderden meters op Nederlands grondgebied, is jaren geleden een zandvang gerealiseerd. Dat is een verbreding, waar het meegevoerde sediment kan bezinken. Vanaf daar werd de Berkel gekanaliseerd. Ten oosten van Haarlo takt de Bolksbeek af die via het Twentekanaal in de Schip-

beek uitmondt. Zoals gezegd mondt de Berkel bij Zutphen uit in de IJssel. Net als op de Regge (zie deel 1, SdZ 2015.4) voeren er zompen op de Berkel. Ze werden in Enter gebouwd. Het graafschap Zutphen investeerde in de 19e eeuw veel geld in de bevaarbaarheid van de Berkel. Uiteindelijk lagen er vier watermolens met schutsluizen en drie stouwsluizen (een soort van schutstal) in de Berkel die het water opstuwden.

Het nadeel van de laatste was dat ze gemakkelijk voor overstromingen zorgden, omdat het water door de kleine openingen niet snel genoeg kon afvloeien. Er waren dan ook regelmatig klachten. In de wintermaanden vormde zich in het Reggedal door de overstromingen

een groot meer van Ommen tot Diepenheim met een oppervlakte van soms 100 km².

Nadat de sluis bij Lochem in onbruik was geraakt, werd er voor de schepen een overtoom gemaakt. Na verloop van jaren was de Berkel een vrijwel volledig gekanaliseerde rivier. Dit in tegenstelling tot de Regge, waar men ook in de 19e eeuw van mei tot oktober slechts met de grootste moeite kon varen, met behulp van het maken van dammen.

Schippers hadden vaak last van de vele bruggen. In 1843 lagen er tussen Vreden in Duitsland en Zutphen al 43 bruggen, waarvoor de schippers hun mast moesten strijken. Sommige bruggen konden bij hoog water niet worden gepasseerd. Voor geladen schepen waren er bij hoog water zes bruggen niet te passeren en voor lege schepen negentien bruggen. Soms werden schepen half vol water geschept om een te lage brug te kunnen passeren.

Varen tussen houtvloten

In 1840 verlieten maar liefst 737 geladen schepen Vreden voor de reis naar Zutphen. Gemiddeld maakte een schip zo'n 12 tot 14

reizen per jaar. Een retourreis duurde gemiddeld 8-10 dagen. Twee tot drie dagen voor de heenreis, dan een dag lossen en laden en vervolgens de retourreis stroomopwaarts van vijf tot zes dagen. Schippers waren ook boeren, die de helft van hun tijd aan het boerenbedrijf besteden en de andere helft aan het varen. Schippers uit Borculo maakten meer reizen, omdat de afstand korter was. Het was zwaar werk vooral als er tegen stroom in geboemd moest worden. Daarnaast waren er ook veel houtvloten op de Berkel. Elk vlot bestond uit 5-6 eiken stammen die met een touw bij elkaar werden gehouden. Over het vlot waren planken getimmerd zodat de een of twee vlotterlieden er met een vaarboom over heen konden lopen om de vloten in de stroomdraad te houden. In een topjaar, zoals in 1840, passeerden 385 houtvloten de Hühnerbrücke. Vergeleken met 1840 was het aantal reizen in 1860 al tot de helft gedaald. Die tendens zette zich voort. Behalve de wegen die inmiddels waren aangelegd, werd in 1865 de spoorlijn Arnhem-Zutphen-Deventer geopend. Ook kwam toen de spoorlijn Zutphen-Lochem-Hengelo die het jaar erna werd verlengd naar Almelo, Oldenzaal en Hengelo. In de jaren erna, tot 1884, kwamen er steeds meer spoorlijnen en zelfs een stoomtram van Deventer naar Borculo. Het vervoer over water van Vreden naar Zutphen nam snel af: van 201 geladen schepen in 1886 tot - slechts drie jaar later - nog maar 5 geladen schepen in 1889. Ook Gerard Wolfs, de laatste zompschipper,



was slachtoffer van de spoorwegen. Hij stopte in 1895 met de Berkelvaart omdat er nauwelijks meer vracht was om te vervoeren, zo vertelt Hennie Alferink van de in 1987 opgerichte Stichting De Berkelzomp. Gerard Wolfs, bijgenaamd de Jappe, voer met zilverzand en ook wel eens met turf uit het Haaksbergense veen. Hij liet zijn zomp in Borculo op de kant trekken, die werd versplinterd tot brandhout.

Rivier wordt afvoerkanaal

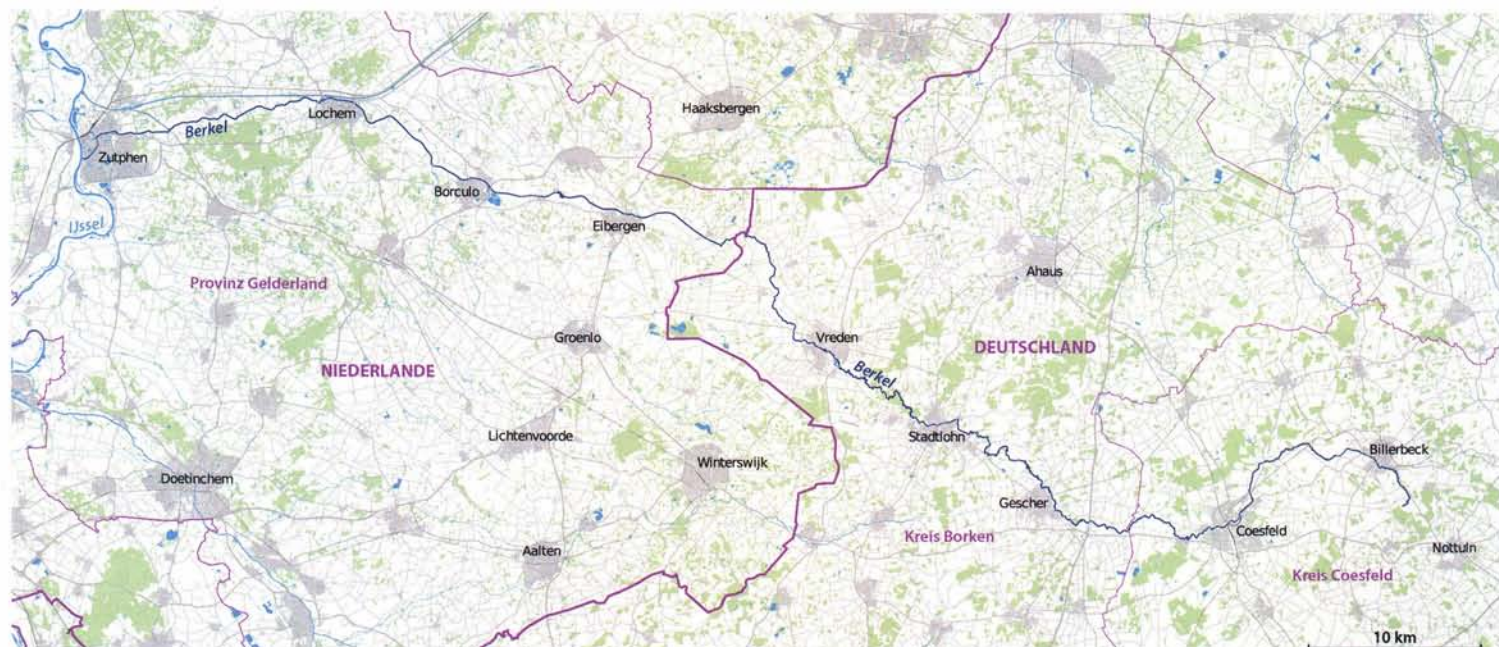
Tot aan het begin van de 19e eeuw kon de Berkel het water gemakkelijk afvoeren, maar dat veranderde toen boeren op hun eigen stuk grond graan en andere gewassen gingen verbouwen. Om het teveel aan water snel af te voeren, groeven ze sloten en kwam het water sneller in de rivier terecht. Het gevolg was dat

de Berkel bij hevige regenval regelmatig voor overstromingen zorgde. Om die overstromingen aan te pakken werd in 1882 het Waterschap van de Berkel opgericht. Als eerste werd de Berkel breder gemaakt. Ook haalde men een groot aantal bochten weg, zodat de rivier 14 kilometer korter werd. Het water stroomde zo sneller weg en er kwamen geen overstromingen meer voor.

Vanaf de jaren vijftig van de vorige eeuw werd begonnen met een veel grootschaliger kanalisatie van de Berkel, die was midden jaren zeventig voltooid. De Berkel werd over vele kilometers rechtgetrokken, vóór Eibergen werd een groot inundatiegebied ingericht en er werd een aantal stuwen geplaatst. Het doel was gehaald: overstromingen waren verleden tijd. Maar de rivier was in feite een afwate-

links en rechtsboven: De *Jappe* onder zeil op de Berkel. op de linkerfoto gaat de stuurman overstag.
(Foto J. Antink)

onder: Kaart van de loop van de Berkel tot Lochem.





Avondroodtocht door het Berkeldal

ringskanaal geworden. Dat beïnvloedde de natuur wel. Door het plaatsen van de stuwen zijn diverse vissoorten, zoals de kwabaal, verdwenen. Ook het maaïen van de oevers heeft een duidelijk effect gehad op de biodiversiteit.

Kanaal wordt weer rivier

De laatste jaren hebben de natuur en de rivier weer de ruimte gekregen. Men is gestopt met



het maaïen van de oevers, op enkele plaatsen is de oever gedeeltelijk weggegraven om de rivier weer enigszins te laten meanderen en men heeft, waar mogelijk, de oude riviertakken weer bij de stroom te betrekken. Om vis weer de gelegenheid te geven de Berkel op te zwemmen zijn alle stuwen voorzien van een vistrap of bypass. In Eibergen zijn begin 2004 drie dammen in twee oude meanders doorgebroken en zijn er vier replica's van historische bruggen geplaatst. Ook de oude haven in Eibergen is herbouwd. Er zijn nog steeds twee watermolens te bezichtigen, bij Borculo en in buurtschap Mallem. Al deze werkzaamheden waren in 2011 afgerond. Maar daarmee was men er nog niet. Na jarenlange voorbereidingen is het waterschap Rijn en IJssel in 2014 de rivier vanaf Almten naar Zutphen gaan hermeanderen; vijftien nieuwe bochten werden gegraven, waardoor de rivier 2,5 kilometer langer werd. Hierdoor werd het weer een dynamische rivier die, zoals vroeger, door het landschap slingert. Het verwachte effect is dat het water schoner wordt, het Berkeldal een natuurlijker aanzien krijgt en er meer ruimte voor de rivier is bij hoogwater.

linksboven: Een stuw in Borculo

links: De sluis in Borculo, de Fute ligt klaar voor een tocht door de stad. De sluis is gebouwd op de maten van kleinere zompen. Later werd er een overtoom gebouwd voor de grotere zompen

VERANTWOORDING

Het is vooral aan dr. Gerrit Schutten te danken dat er veel is vastgelegd over de vaart met zompen. Hij was het die vanaf 1964 met personen heeft gesproken die de zompvaart nog hadden gekend. In zijn in 1980 verschenen boek *Varen waar geen water is* legde hij alles, wat hij jarenlang had verzameld, vast in tekst, foto's en tekeningen. Heel veel informatie die in deze artikelen is verwerkt, is ontleend aan zijn studies. Daarnaast sprak ik zelf met een aantal informanten en scheepsbouwers die de eerste zompen en pot (kleine zomp) bouwden.

Nieuwe zompen

Dankzij de bouw van nieuwe zompen die passagiers meenemen is het nu mogelijk om door de mooie natuur van het Berkeldal te varen. Vervoerden de zompschippers vroeger 8 ton tabak, katoen, koffie en specerijen naar het Munsterland en kwamen ze uit Duitsland terug met hout, zilverzand, aardewerk of koeien- en geitenhuiden, nu zitten er telkens maximaal 25 gasten in de zomp. Ze luisteren daarbij naar wat de schippers te vertellen hebben, hun verhaal is goed te horen dankzij de geruisloze elektromotor. Dat is allemaal te danken aan Stichting De Berkelzomp. In 1987 begonnen twee enthousiaste vakleer-

krachten, Theo Blom en Gerrit Wolkotte met de oudste groep timmerleerlingen van de ambachtsschool de 'Leo-stichting' aan een heel bijzonder project: het maken van de spanten voor een replica van een vroegere Berkelzomp,' zo vertelt Wim Moge-zomp, van 2003 t/m 2015 voorzitter van de Stichting. 'Gelukkig was er een goed gedocumenteerde tekening van het laatste type Berkelzomp bewaard in het archief van het toenmalige Waterschap van de Berkel. Dit type van ca. 1900, ook wel Staringzomp genoemd, werd door een negental vrijwilligers van de toen pas opgerichte Stichting De Berkelzomp zeer nauwkeurig nagebouwd. Op 27 april 1989 werd de zomp *Jappe* in Borculo te water gelaten. Dat was bijna een eeuw nadat de laatste Berkelzompen waren verdwenen. Zo kwam de vroegere Berkelvaart weer tot leven.' Dr. Gerrit Schutten, grote kenner van historische schepen en bij oudere Spiegellezers bekend van zijn diepgaande artikelen over alle mogelijke scheepstypen, was de architect van dit bijzondere project. Jaren achtereen maakten de vrijwillige schippers van Stichting De Berkelzomp met de *Jappe* toeristische tochten op de Berkel

bij Eibergen, Borculo, Lochem en Almen. Het aantal vaargasten nam jaarlijks toe en daarom werd gezocht naar een uitbreiding van de vaarmogelijkheden. De Stichting Berkelzomp ontwikkelde in 2003 het project "Uitbreiding Berkelvaart". Met geld van overheden, fondsen en bedrijfsleven slaagde de Stichting erin om in de jaren van 2004 tot 2007 voor de schippers van Almen, Eibergen en Lochem een eigen zomp te laten bouwen. Vanaf 2004 vaart nu de *Fute* in Almen, de *Snippe* in Eibergen en de *Ente* in Lochem. Het vlaggenschip van de Stichting, de *Jappe* vaart vanuit de thuishaven Borculo. De bouwtekeningen voor de drie nieuwe zompen kwamen weer van de hand van Gerrit Schutten. Maar eerst werd met hem gefilosofeerd over de vraag: Hoe zouden de voorgangers van de *Jappe* er hebben uitgezien? Kunnen we de ontwikkeling van de Berkelzomp zichtbaar maken in een serie replica's? Gerrit Schutten kwam met het model van het vroegere Vriezenveense turfschuitje. Zo'n open eenmanszomp, ook wel een pot genoemd was volgens Schutten de oervorm. Een platbodem zomp, met een lengte van 8,50 meter en een laadvermogen van hooguit 2 ton. Eén schip-

per kon daar al in de middeleeuwen over de kronkelende Berkel z'n vrachtjes mee vervoeren. Meestal duwend met de vaarboom, maar soms ook gebruik makend van het zeil. Een scheepskist voorin de zomp was de enige bergruimte voor wat spullen van de schipper.

Replica's

Het casco van de *Fute*, de pot, werd gebouwd door jachtbouwer Bein Brandsma in Augustinusga. De vrijwillige schippers van de Stichting werkten het verder af. Al in de zomer van 2004 wordt er met de *Fute* gevaren in Eibergen en in Almen. Zo leren de schippers de bijzondere eigenschappen van deze kleine zomp kennen: wendbaar, wel stabiel in het varen, bij het instappen van passagiers enigszins wankel, elektrische motor weinig vermogen nodig, toch wat weinig bergruimte...

Al deze opmerkingen worden meegenomen in het ontwerp voor de volgende Berkelzomp. Die mag in 2005 worden gebouwd door Erik Slagmoolen in Andijk. Een houtbouwer die ook al veel historische schepen heeft geres-taureerd. Op 19 april wordt de Eibergse *Snippe* te water gelaten. Beduidend zwaarder uitgevoerd (maar met dezelfde maatvoering als de



De *Fute* heeft een scheepskist om spullen op te bergen

rechtsboven: Bij de *Snippe* is er al een vooronder met een deurtje

linksonder: Bij de *Ente* is er sprake van een echt voordek met luik en deurtje

rechtsonder: De *Jappe* is de eindvorm van de door Gerrit Schutten ontworpen ontwikkelingslijn van 'pot' tot 'zomp'





De *Snippe* vaart met gasten. Vanwege de begroeiing is er weinig wind om te zeilen.

rechts: De *Ente* met de twee schippers onderweg om gasten op te halen.

Fute: 8,50 m lang en 2,30 m op z'n breedst). Nu zien we al iets meer de vorm van een zomp. De scheepskist is vervangen door een ingebouwde kast met lade in de boeg, waardoor al een kleine plecht zichtbaar wordt. In de winter van 2006/2007 bouwt Erik Slag-

moolen weer aan een nieuwe zomp, de *Ente*. Die is bestemd voor de Lochemse schippersgroep van de Stichting de Berkelzomp. Een opnieuw door Schutten aangepaste bouwtekening laat nu voorin een kleine opbouw zien met een deurtje en een bovenluik. Op deze wijze ontstaat er al een kleine kajuit. Deze is alleen bedoeld voor bergruimte. Het boottype blijft een eenmanszomp.

Tweemanszomp de *Jappe* is dan de eindvorm van de door Gerrit Schutten ontworpen ont-



MEEVAREN OP EEN BERKELZOMP

Stichting De Berkelzomp onderhoudt een prima website waarop heel duidelijk alle vaarmogelijkheden in de vier verschillende afvaartplaatsen vermeld staan. Op elke zomp varen twee schippers mee, een om te varen en een om te vertellen. Stichting De Berkelzomp wordt gesteund door meer dan honderd vrijwilligers die zich niet alleen inzetten als schipper, maar ook zorgen voor onderhoud, het schoonmaken, het bijhouden van de gebouwen, en zo meer. De *Jappe* vaart vanaf april tot eind oktober dagelijks vanuit Borculo. De tocht gaat eerst over de Oude Berkel en verder door het Berkeldal richting landgoed Beekvliet. Met de *Fute* wordt met maximaal 15 personen vanuit Almen gevaren, van begin mei t/m augustus. Met de *Snippe* wordt van april tot november vanuit Eibergen gevaren. Men vaart naar de sluis bij de Mallumse Molen, elke zondag wordt er geschut. In het centrum is een permanente expositie over het heden en verleden van de Berkel met informatiepanelen. Met de *Ente*, die is afgemeerd aan een steiger bij de rotonde tegenover de melkfabriek in Lochem, kunnen max. 25 personen mee langs de prachtige buitenplaats de Cloese tot aan de havezathe de Heest, met uitzicht op de Lochemse berg. In augustus is er voor kinderen (tot 8 jr.) een spannende piratentocht en 's avonds een *Moonlight* vaart. Alle informatie over vaartochten en boekingen is te vinden op: www.stichtingberkelzomp.nl Het is mogelijk om de zompen voor een uur of langer af te huren. Boeken vooraf is noodzakelijk. Tel. Borculo: 0545 271 966; Eibergen: 0545 471 911; Lochem: 0573 251 898 en Almen: 0575 431 500.

wikkelingslijn van 'pot' naar 'zomp'. Deze eindvorm was er al vanaf 1989, maar kan zich nu op de rivier vergezeld weten van de hele historische lijn van haar vroegere Berkelzomp-familie. Meer dan 10.000 toeristen, waaronder velen met grote belangstelling voor de historie van dit soort platbodemscheppen, hebben inmiddels al eens een tocht op de Berkel gemaakt. ♡

Bronnen:

- G.J. Kraa, *De zoon van de zompschipper*, Rijssen, 1986
- E.W. Petrejus, *Oude zeilschepen en hun modellen*, Bussum, 1971.
- Drs. G.J. Schutten, *Varen waar geen water is. Reconstructie van een verdwenen wereld*, Hengelo, 1981
- Dr. G.J. Schutten, *Verdwenen schepen*, Zutphen, 2007
- Mr. P.J.V.M. Sopers, *Schepen die verdwijnen*, Amsterdam, 1946.
- Diverse artikelen in *Spiegel der Zeilvaart*: 1986.2, 1988.10, 2004.8, 2010.3, 2012.1.
- Verschillende artikelen in Wikipedia.