

Schipbeek

In het waterrijke en moerassige gebied tussen Stokkum en Deventer, nu bekend als het Stokkumer broek, het Holter broek en het Bathmense broek liepen vroeger vele beken en beekjes.

Eén van deze beken was de “Marckelsche Becke”. Deze ontstond ergens in het Stokkumer broek en mondde uit in de IJssel. Bij Deventer was ze zodanig gekanaliseerd dat ze zorg droeg voor het op peil houden van de waterhoogte in de stadsgrachten en voor aandrijving van de stadswatermolens.

Vanuit Deventer werd de “Marckelsche Becke” steeds verder bevaarbaar gemaakt. Eerst om de aanvoer van turf uit het Bathmense broek mogelijk te maken, vervolgens om bevaarbare verbindingen te krijgen met de versterkte huizen Arkelstein bij Bathmen en Waardenburg bij Holten. Ook ontstond er een verbinding met Markelo via de aftakking, die nu bekend is als de Beusberger waterleiding. Volgens overlevering bevond zich bij het tegenwoordige Papenveld een haventje.



Wateroverlast door overstroming Schipbeek in 1926

De Bisschop van Utrecht, landsheer van het Oversticht (nu Overijssel), stimuleerde niet alleen de verbetering van wegen en waterlopen, maar ook de bouw van verdedigingswerken. Deze verdedigingswerken waren nodig om het Oversticht te beschermen tegen de voortdurende invallen van met name de Geldersen. Hiertoe legde men op verschillende plaatsen zogenaamde landweren aan. Dit waren kilometerslange wallen begroeid met dicht doornig struikgewas.

De stad Deventer stelde de Bisschop voor om één van deze landweren met een “gracht” ervoor te laten lopen vanaf Deventer, via het klooster ter Hunnepe, naar het Westerflie. Hiermee werd beoogd een degelijke verdedigingslinie tot stand te brengen, die tevens dienst kon doen als vaarweg naar het achterland.

In de periode 1399 - 1402 hebben vele posten in de Cameraarsrekeningen van de stad Deventer betrekking op dit project betreffende de Marckelsche Becke.

Op 5 december 1399 gaf de Bisschop toestemming om bij Diepenheim in de Regge een dam aan te leggen zodat het water van de bovenloop van de Regge, door de nieuwe “gracht” richting Deventer zou stromen. Omdat hierdoor de waterstand van de Regge aanzienlijk daalde, werd de scheepvaart op de Regge, voornamelijk richting Zwolle, aanzienlijk bemoeilijkt. Reden waarom Zwolle en Deventer flinke onenigheid kregen, met als uiteindelijk resultaat dat niet het gehele Oversticht maar alleen de stad Deventer voor alle kosten van de aanleg van landweer en gracht opdraaide.

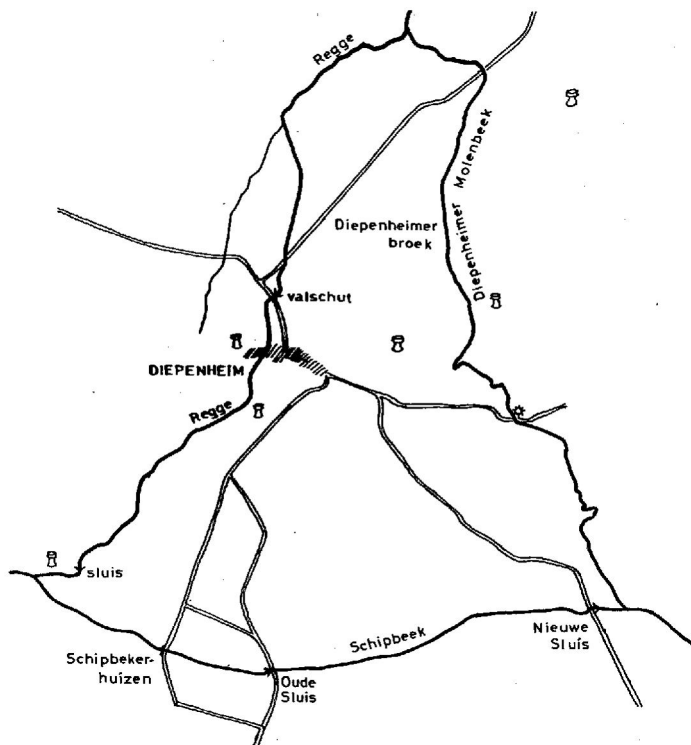
De landweer bleek op de lange duur niet het beoogde effect te hebben. De Geldersen bleven dit gebied onveilig maken, met uiteindelijk als direct gevolg dat de Bisschop z'n gezag over het Oversticht moest afstaan aan de Spaanse Karel V, later Philips II.

De waterweg bleek echter wel te voorzien in de behoefte. De stad Deventer heeft vooral in de

periode 1571 - 1573 veel geld besteed aan het bevaarbaar houden van de Schipbeek. Een kroon op haar werk zette de stad toen ze, op 17 maart 1576, een octrooi van Philips II wist los te krijgen om de Schipbeek te verbreden, te verdiepen en daarop schouw te houden. Vanaf die tijd was Deventer zo ongeveer de alleenheerser over de Schipbeek.

Dat het recht van schouw nog niet de garantie was voor een goed onderhoud van de beek, bleek ook hier. Het onderhoud was namelijk opgedragen aan de bewoners van de marken die aan de Schipbeek waren gelegen. Aangezien deze echter geen enkel belang hadden bij een goed bevaarbare beek, soms zelfs tegengestelde belangen, kwam er van het onderhoud bar weinig terecht. Pas toen de beek van belang werd voor de waterbeheersing in het gebied, waren de boeren te porren voor hun aandeel in het onderhoud.

Deventer, als beheerder, bleef de Schipbeek zien als uitsluitend een vaarweg.



De bekendriehoek gevormd door de Diepenheimse Molenbeek, de Regge en de Schipbeek

Vooraf tijdens de Tachtigjarige Oorlog, na de periode 1591-1597, waarin het oosten van Nederland dankzij prins Maurits van Spaanse handen overging in Staatse handen, werd grote activiteit ontwikkeld. In 1602, 1610, 1611, 1614 en 1615 werden in Deventer besluiten genomen om de Schipbeek verder te graven. De Schipbeek was in 1402 gegraven tot het Westerfliet en blijkens het octrooi van 1576 gevorderd tot de Schipbekerhuizen (Berendsen/Schoman). De nieuwe plannen beoogden een verbinding verder naar het oosten via een verbinding met de Buurserbeek. Rond 1611 kwam er eerst een doorgraving tot stand tussen de Schipbekerhuizen en de Diepenheimse Molenbeek, waardoor de Schipbeek een verbinding kreeg met de Markvelderbeek. Om het hoge water van de Markvelderbeek

te kunnen tegenhouden en overstromingen in het Stokkumer broek en omgeving te voorkomen werd er in het nieuw gegraven gedeelte een sluis gebouwd; de latere zogenaamde Oude Sluis.

Als extra veiligheidsmaatregel hadden de boeren van Gelselaar en Stokkum (volgens eigen zeggen) het recht elk jaar omtrent St. Peter (25 april) achter de sluisen ook nog een dam op te werpen.

In 1630 vond er een opmerkelijk incident plaats. Woedende boeren uit Diepenheim en Goor vernielden de Oude Sluis en haalden de dam ervoor weg, zodat het hoge water van de Markvelder beek niet meer afvloeide naar hun landen, maar het Gelselaarse- en Stokkumer broek onder water zette.

Eigenlijk waren hierdoor de Stokkumer boeren de slachtoffers van het doorgraven in 1611 van de Schipbeek naar de Markvelder beek. Voor die tijd had de Schipbeek nooit bovenmatige waterverlast veroorzaakt. Alle hoogwater van de Markvelder beek belandde

vroeger via de Molenbeek in het Diepenheimse broek.

Teneinde die oude toestand voor een deel te herstellen werd in augustus 1631 een overeenkomst gesloten tussen Deventer, Goor, Diepenheim en Stokkum, waarbij werd bepaald, dat door de stad Deventer een Nieuwe Sluis zal worden gebouwd “omtrent de Leussenkamp daer...en dat so hooge als die oldegrond voor dat van ‘t graven is geweest”.

Toen in 1663 door de aansluiting met de Buurserbeek de watertoevoer nog meer toenam, ontstond er waterstaatkundig een vrij ingewikkelde situatie.

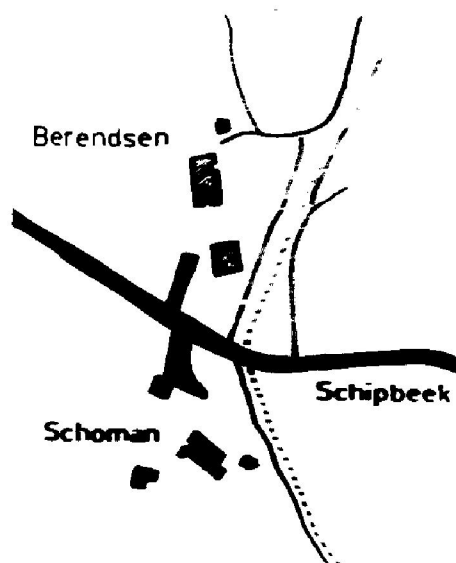
Voorbij Markvelde splitste de beek zich in tweeën; in een zogenaamde “straamp”. De zuidelijke tak was de “nieuw gegraven” Schipbeek met daarin de Nieuwe- en Oude Sluis. Was de Nieuwe Sluis gesloten, dan stroomde het water af via de noordelijke tak: de Diepenheimse Molenbeek. Deze drijft de watermolen aan en loopt dan via het Diepenheimse broek naar Goor.

Nabij het Westerflie lag een houw ofwel een sluis waarmee de watertoevoer naar de Regge kon worden geregeld. De sleutel van deze sluis werd beheerd door de burgemeester van Diepenheim, alleen met zijn toestemming mochten daar schepen passeren.

De Schipbeek, de Regge en de Molenbeek vormden een zogenaamde bekendriehoek (zie afbeelding). In deze driehoek ligt de Schipbeek veel hoger dan de Regge en de Molenbeek. Dus met sluisen en dammen trachtte men tot beheersing van het waterniveau in het gehele gebied te komen.

Bij hoog water wilden de Stokkumer boeren, vooral ‘s zomers, de sluisen gesloten houden, terwijl men er bij laag water de voorkeur aan gaf dat zegeopend werden. De boeren in het Diepenheimse broek hadden echter tegenovergestelde belangen. Bovendien waren de belangen van de schippers en de boeren vaak ook nog eens tegengesteld.

De Stokkumer boeren hadden volgens hun mening het recht (hoewel niet schriftelijk vastgelegd) gekregen van de stad Deventer om ‘s zomers dammen aan te leggen voor de Oude Sluis en later de Nieuwe Sluis. In 1621 werd dit “dam leggen” door Deventer verboden, terwijl in 1628 enkele Stokkumse boeren van de Drost van Haaksbergen een boete kregen voor dit vergrijp.



De haven bij de Schipbekerhuizen aan de weg van Diepenheim naar Borculo

Deventer bleef zich, ondanks alle problemen, vele inspanningen getroosten om de Schipbeek bevaarbaar te houden. In 1650 werd de loop van de Bolksbeek verlegd, deze bracht water van de Berkel in de Schipbeek.

In de 18e eeuw werd zeer veel geld besteed aan het uitgraven van ondiepten en het repareren van sluisen. De kosten liepen zo hoog op, dat er besloten werd om de schippers tol te laten betalen, zoals bij Holten en Diepenheim.

En toch was ondanks al die moeite de Schipbeek vaak alleen tijdens de wintermaanden goed bevaarbaar. In 1630 telde men op één dag 25 schepen en 22 houtvloten die via de Schipbeek

Deventer bereikten. In 1750 zouden er per week nog 100 schuiten naar Deventer varen, terwijl omstreeks 1800 dit aantal was verminderd tot ruim 40.

Waarschijnlijk zijn deze aantallen wat overdreven want ze worden vermeld in rapporten

waarin argumenten werden aangedragen voor het beter bevaarbaar maken van de Schipbeek. Lindeman, de grote voorvechter van deze plannen, sprak zelfs over 20 schuiten en 200 houtvloten per dag!

Langs de Schipbeek lagen vele havens / overslagplaatsen. Zoals bij de boerderijen Schoman/Berendsen aan de tegenwoordige weg van Diepenheim naar Borculo. Waarschijnlijk was dit het 16e eeuwse eindpunt van de Schipbeek.

Uit een bewaard gebleven kasboek uit de periode 1712 tot 1719 blijkt dat met de schuiten uit die jaren boter, kaas, zout, azijn, olie, haring, stokvis, siroop, brandewijn, lijn- en hennepzaad, traan, teer, papier enz. van Deventer werd gehaald en op de Schipbekerhuizen werd overgeladen door kooplieden en vrachtrijders, om ze per as verder te transporteren naar plaatsen even over de Duitse grens. Op de terugreis werden o.a. linnen en schinken (hammen) meegenomen.

Dicht bij het Westerflieër ligt het erve de Houwboer bij de heeuw of houw in de Heuwbeek. Ook hier schijnt vroeger een haventje te zijn geweest. In de boerderij zelf bevond zich een herberg.

Bij een beschrijving van de geschiedenis van de Schipbeek kan de naam van de heer Lindeman niet ongenoemd blijven. Hendrik Lindeman was een Deventer vaandrig/koopman, die van de stad Deventer het beheer over de Schipbeek opgedragen kreeg.

Na de grote overstroming van Schipbeek en IJssel in 1744, was Deventer volledig geïsoleerd geraakt, waardoor alle vrachtvervoer was komen stil te liggen. Lindeman kreeg het voor elkaar de hierdoor ontstane problemen binnen twee weken op te lossen. Aansluitend daarop kreeg hij het beheer over de Schipbeek. Hij was tevens pachter van bijna alle (zaag)molens in Deventer en daardoor belanghebbend bij een ongestoorde aanvoer van water en hout via de Schipbeek.

Lindeman was een zeer daadkrachtig persoon die confrontaties niet uit de weg ging. Lezend in de oude archieven krijgt men de indruk dat hij continue in de clinch lag met verschillende



Kanalisisatie van de Schipbeek in 1930.

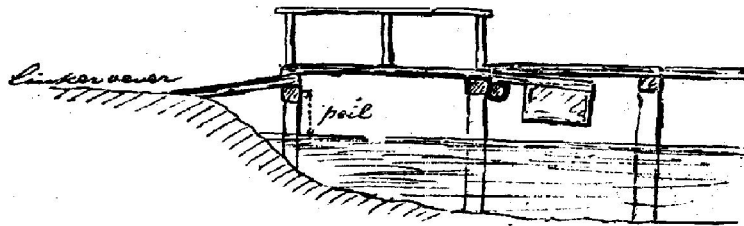
partijen. Het kan echter niet ontkend worden dat hij zeer veel tot stand heeft gebracht. Met name met de Stokkumer boeren kwam hij geregeld in conflict, omdat Lindeman in de periode 1745 - 1755 de waterstand zo regelde dat de Schipbeek bevaarbaar bleef, waardoor de koeien van de Stokkumer boeren "tot de balg in het water" liepen en het hooi verrotte. De Stokkumers lieten zich dat allemaal niet welgevalen. Naast het schrijven van boze brieven

aan Deventer en Gedeputeerde Staten, sloten ze geregeld de Nieuwe Sluis af en gooiden dammen op in de Schipbeek.

Lindeman hield zich echter niet alleen met de Schipbeek bezig. Hij is zelfs enige tijd

erfmarkerichter van de Marke Markelo geweest en bracht op een bepaald moment, voor eigenrekening, zonder toestemming van het markebestuur, een groot stuk broekgrond in het Stokkumer broek (nabij de Roosdom) in cultuur. Ook was hij eigenaar van enkele boerderijen.

Nadat uiteindelijk Lindeman's pogingen, om het gehele jaar door scheepvaart op de Schipbeek mogelijk te maken, mislukt waren, is het met de scheepvaart op de Schipbeek alleen nog maar bergafwaarts gegaan. Woonden er in 1830 nog 16 schippers langs de beek, na verharding van de wegen Deventer-Hengelo in 1825 en Zutphen-Goor in 1841, waren er nog maar 6 over. Deze voeren alleen in de periode november - maart.



Schets van een draaivonder, zoals het kooivonder. In de kist zaten keien

vervangen door een kanaal met stilstaand water. Door het grote hoogteverschil zouden er dan vele sluisen gebouwd moeten worden. Deze hoge investeringen en het ontstaan van alternatieve vervoersmogelijkheden (verharde wegen en later spoorlijnen) deed Deventer, uiteindelijk in 1864, besluiten af te zien van verdere bemoeienis met de Schipbeek. Het gevolg was dat binnen enkele jaren de bestaande sluisen niet meer functioneerden en de beek zelf deels dichtslibde.

Op verschillende plekken in de Schipbeek bevonden zich oorspronkelijk zogenaamde voordens. Dit waren plaatsen waar meestentijds het water ondiep was en men er met paard en wagen de beek kon oversteken. Later werden er op verschillende plekken zogenaamde vondens gebouwd. Vaak was dat een zogenaamd "draaivonder" dat weggedraaid kon worden als er een schuit moest passeren. Bekend is nog het Kooivonder, dat zich bevond in de tegenwoordige Kooidijk.

Weer later werden er in drukke wegen vaste bruggen aangelegd. Ook weer vanwege de scheepvaart werden deze bruggen verhoogd aangelegd, zodat de schepen er onderdoor konden varen. In Markelo was dat de nu nog bekende Hoge brug in de weg Markelo-Laren. Het ontwerp voor deze brug is bewaard gebleven.

De Schipbeek steeg weer in aanzien toen er in de loop van de 19e eeuw plannen werden ontwikkeld voor het in cultuur brengen van de broekgronden.

Op basis van een initiatief van de Markelose gemeenteraad in 1877 werd in 1881 het waterschap de Schipbeek opgericht. Pas in 1883 vond de eerste vergadering plaats in het gemeentehuis van Markelo.

In het ontwerpplan tot verbetering van de Schipbeek, dat de eerste technisch ingenieur Ir. Lely, de latere minister, opstelde, lezen we hoe de loop en de toestand van de Schipbeek in 1884 was. Opvallend is het zeer grote verval dat vanaf de Duitse grens tot Deventer ruim 29 meter bedraagt. Indrukwekkend is ook de beschrijving van de oppervlaktes (3000 à 5000 ha) der overstromingen in Gelselaar, Stokkum, Markelo en Holten, die zeer geregeld voorkwamen.

De aftakeling begon al snel na het vertrek van Lindeman. De stad Deventer had de buik vol van alle problemen, die door het optreden van Lindeman waren ontstaan.

Begin 1800 werden er vele plannen gemaakt b.v. de beek te

In het plan werd bewust afstand genomen van de vage plannen om de Schipbeek bevaarbaar te houden. Door het grote verval en de lage waterstand in de zomer zouden er vele sluisen gebouwd moeten worden. Het definitieve plan beoogde dan ook alleen een goede afvoer van de sterk wisselende waterhoeveelheden, zodat overstromingen tot het verleden zouden gaan behoren en in het stroomgebied door de verbeterde waterafvoer meer gronden in cultuur gebracht konden worden.

In de begroting werd vermeld dat er bijna 150 ha grond onteigend moest worden om de beoogde rechttrekkingen en verleggingen te kunnen realiseren. Opvallend was ook de rechttrekking van de Schipbeek vanaf de Wippert door een hoog gebied tot nabij Menop in



Aanleg van de grondduiker waarmee de Schipbeek onder het aan te leggen kanaal werd doorgeleid.

Bathmen. De totale kosten werden geraamd op f. 450 000, voor die tijd een geweldig groot bedrag.

Het zou dan ook, vanwege het ontbreken van financiële middelen, nog vele jaren duren voor er daadwerkelijk werkzaamheden werden uitgevoerd. Pas in 1914 werd een deel van deze plannen, in gewijzigde vorm, gerealiseerd. Toen waren de omstandigheden echter alweer zo veranderd dat opnieuw plannen werden gemaakt voor nog ingrijpender aanpassingen.

Er werd echter ook nu weinig in uitvoering genomen met als gevolg dat in de winter van 1925/1926 duizenden hectares landbouwgrond overstromden. Belangrijke bijkomende oorzaken waren het feit dat veel woeste grond in cultuur was gebracht,

waardoor het water sneller de Schipbeek bereikte en het feit dat door verzanding van de beek de afvoer steeds moeizamer verliep.

Vanaf die tijd werden belangrijke verbeteringen uitgevoerd, waarbij vooral in de dertiger jaren, massa's "grotestadswerklozen" werden ingezet, die door de Centrale Overheid werden gesubsidieerd.

Tegelijkertijd werd het Twenthe-Rijnkanaal aangelegd. Hoewel dit was opgezet voor de scheepvaart werd bij de uitvoering ervan aan de afwateringsbelangen voorrang gegeven. De uitvoering van deze ingrijpende verbeteringswerken aan de Schipbeek duurden van 1931 tot 1938. Na voltooiing was de basis gelegd voor de Schipbeek zoals we die nu kennen, hoewel er sindsdien nog vele aanpassingen en verbeteringswerken zijn uitgevoerd.