

De Schipbeek

Anneke Koers

Voorwoord

De bestudering van een nieuw onderwerp brengt altijd werk met zich mee. De totstandkoming van dit boek vormt daarop geen uitzondering. Het initiatief tot dit werk is genomen op verzoek van Hans Roeterdink, de uitvoerder van Waterschap Rijn en IJssel, die mij plaatsen bij de Schipbeek liet zien waar ik zelf niet kan komen. Hij bleek zeer geïnteresseerd en bepleitte uitbreiding van mijn onderzoek naar de Regge.

Beken slingeren zich door het beekdal. Flauw aflopende, drassige oevers en hoge steilranden wisselen elkaar af in respectievelijk de binnen- en de buitenbocht van de beek. Beken zijn min of meer natuurlijke waterstromen die hun weg zoeken door de lagere delen van het landschap. In hoeverre nog gesproken kan worden over een ‘natuurlijke’ stroom is echter de vraag als je ziet wat de bewoners in de loop der eeuwen met beken hebben gedaan voor hun eigen gebruik. Al sinds de Middeleeuwen is er aan beken geknutseld. De bewoners trokken ze recht, diepten ze uit en verlegden ze. Sommige beken werden kunstmatig met elkaar verbonden. Beekdalen hebben altijd een grote aantrekkingskracht op mensen gehad vanwege het stromende water, de van nature vruchtbare gronden in de beekdalen en de vele mogelijkheden die de kleinschalige afwisseling tussen open water en natte en vochtige plaatsen biedt. De randen van beekdalen kennen dan ook veel archeologische vindplaatsen. Er is sprake van knip-en-plakwerk in de beken, onder andere voor de molens en de kasteelgrachten.

Ik ben van mening dat het boek interessant is voor bewoners van de streek rondom de Schipbeek, die zich kenmerken door een sterk historisch besef getuige de vele historische verenigingen. Ik hoop dat velen geïnteresseerd zullen raken in het boeiende verleden van de Schipbeek en dat zij dit boekje met belangstelling zullen lezen.

Gij beken eeuwigvloeiend glas

dat snelt naar Rijn en IJssel

A.C.W. Staring

Inleiding

In het waterrijke en moerassige gebied tussen Stokkum en Deventer, nu bekend als het Stokkumerbroek, het Holterbroek en het Bathmensebroek, liepen vroeger vele beken en beekjes.

De droge delen daar in het landschap bestaan uit de langwerpige zandruggen zoals we nu nog herkennen als de 'kamp' ten oosten van de Dijkerhoekseweg. Op deze zandrug heeft de versterkte plaats Weggestapel gestaan met haar bijbehorende hoven. Deze vlakte is een paar honderd meter breed. Daarnaast is wat plaatselijk bekend is als 'n Oal'n Diek' een dekzandvlakte met van noordoost naar zuidwest enkele kleinere zandruggen. De omliggende gronden bestonden hoofdzakelijk uit moerassen en andere onbegaanbaar terrein. Dit komt omdat tussen de Sallandse Heuvelrug en het Veluwemassief een gebied ontstond waar regen- en smeltwater slecht kon worden afgevoerd. Over het algemeen zijn dekzanden goed water doorlaatbaar. Alleen zitten in de ondergrond nog veel ondoordringbare leemlagen. Deze zijn ontstaan in de voorlaatste ijstijd door de schuring van gletsjerijs en vooruit gestuwde gletsjerstenen. Daaroverheen is het dekzand gekomen. Veel waterafvoer moet dan ook horizontaal geschieden in de bovenste grondlagen. Doordat de aanvulling met (vooral) regenwater hoger of gelijk is aan de afvoer blijven deze gronden duizenden jaren hoofdzakelijk bestaan uit veengronden, moerassen en broekgronden. Maar bovenal: ongeschikt als landbouwgrond. Het is heel wel mogelijk dat het gebied ten noorden van de lijn Holten-Deventer heel nat en drassig was. Dit wordt ook ingegeven door het feit dat eind tiende eeuw de noordgrens van het gouw Hamaland (een graafschap welke een groot deel van de Veluwe en de Achterhoek omvatte) vanaf de Randerzijk tussen Deventer en Olst richting Holten over de 'Weicggestapolen' verliep. De Randerzijk was van oorsprong een afwateringsgeul van het oppervlaktewater direct in de IJssel. In een document van de toentertijd heersende Rooms Duitse keizer Hendrik III aan de heerser over het gouw wordt voor het eerst gerept over de Weggestapel. We hebben het dan over het jaar 1046.

En het gebied waar nu Dijkerhoek ligt behoorde niet bij Salland maar bij de Hisloa (de IJsselgouw, de latere graafschap Zutphen. Ten zuiden van de 'dijk' werd het water via de Hunnepe (later gekanaliseerd tot Schipbeek) tot onder Deventer gevoerd om daar in de IJssel te verdwijnen. Over deze half-natuurlijke dijk trokken de reizigers die bij Deventer de (aldaar ondiepe) IJssel overstaken en oostwaarts trokken. In de directe omgeving van Holten vindt al duizenden jaren bewoning plaats. Stille getuigen hiervan zijn de grafheuvels op o.a. de Zuurberg en op de Borkeld.

Deventer was al een belangrijke plaats. Liggend bij een doorwaadbare plaats aan de IJssel. In 765 al stichtte Lebuïnus er de voorloper van de beroemde kerk, al was het toen nog maar een houten gebouw. Hij noemde de plaats Daventria, vermoedelijk naar zijn eigen woonplaats Daventry in Angelsaksen (Engeland). Het is niet onwaarschijnlijk dat, indien er al permanente bewoning plaatshad in Dijkerhoek, ook door deze missionaris of zijn volgelingen zijn bekeerd. Immers was het gebied maar vanaf twee kanten benaderbaar, oostelijk vanuit Twente of westelijk vanaf Deventer. Bekend is dat verder in Salland Liudger de kerstening heeft doorgevoerd. Omdat zowel Deventer als Salland onder de kerkelijke én de wereldlijke macht van de bisschop van Utrecht vielen trok deze de banden steeds steviger aan tussen Deventer e.o. en de rest van Oversticht. Vanaf 1308 is de grens tussen Oversticht, dus in dit geval Salland, en Gelre, waaronder graafschap Zutphen viel, zuidelijk verlegd naar de rivier de Hunnepe, ruwweg: de tegenwoordige Schipbeek.

Waarom gingen er dan mensen wonen in dit gebied? Waarschijnlijk zijn vooral de geografische aspecten het belangrijkste geweest. Ten eerste bleven de meeste zandruggen permanent droog, geschikt dus voor bewoning. Daarnaast bood het drassige land een overvloed aan (rijs-)hout, eten en zelfs bescherming. Want zo'n duizend jaar geleden waren toch de veiligste plekken de (geheime) schuilplaatsen in de moerassige gebieden, daar waar onbekenden

gemakkelijk verdwaalden. Of nog erger. Zeker in wat latere eeuwen als heel Overijssel veel heeft te duchten van roverij zijn deze schuilplaatsen nuttig, zo niet noodzakelijk.

Meester van Wijngaarden heeft in Bato (1874) verteld, hoe bisschop Floris van Wevelinckhoven in 1387 te Goor werd gevangen genomen door heer Rolof van Veelen bij Meppen, geholpen door Twentse edelen en zijn vrijheid herkreeg voor vijftienduizend oude schilden, waarvoor hij 't Huis te Holten en 't Weggestapel in Dijkerhoek in pand gaf.

In 1349 wordt de naam van de Weggestapel gespeld als Weghestapele, gelegen in de marke Holthoen. Waarschijnlijk betrof het een versterkt huis waartoe behalve het 'kasteel' ook een vijftal boerderijen in de nabije omgeving behoorde. Wat precies de functie is geweest van de Weggestapel staat niet geheel vast. Sommige bronnen herleiden de naam naar een vroeg christelijke gerechtsplaats gelegen tussen religieuze centra Oldenzaal en Deventer. Aan de andere kant zou Weggestapel ook kunnen betekenen "uitwijk- of vluchtheuvel in een natte, moerassige omgeving". Wat betreft "kasteel", dat kunnen we wel met een korreltje zout nemen. In de vroege middeleeuwen werd in deze regio slechts met materialen als hout, stro en leem gebouwd. De betekenis van de dijk nam alleen maar toe toen in de late middeleeuwen het Oversticht en het graafschap Gelre elkaar voortdurend in de haren vlogen. Om het Oversticht te beschermen liet bisschop Jan van Arkel, in samenwerking met de sterke stad Deventer, ten noorden van de Hunnepe kasteel Arkelstein bouwen (rond 1347) en later nog (1378) de Waardenborg in Holten. Dat de Weggestapel toen nog wel een belangrijk goed was blijkt uit het volgende geschrift in de "*Croniken van den stichte van Utrecht ende van Hollant*":

In den jaer ons Heren m ccc lx toech bisscop Jan mit heer cracht in Zallant tusschen Wegstapel ende (Batman), daer dede hi opslaen ene borch van houte, die hi namaels van stene maken dede endti hiet Arkelsteyne; die staet in eenre wildernisse om te verhoeden overdaet.

De Holterdijk kreeg nu ook een functie als beschermingswal, als onderdeel van de landweer. De landweer is een stelsel van verdedigingswerken bestaande uit wallen en grachten. In feite betaalde Deventer voor bijna het hele project i.p.v. de armlastige bisschop. De stad had daar zelf veel baat bij omdat zo de Geldersen ver van haar muren te houden. Er moest ook op gezette tijden onderhoud gepleegd worden aan de landweer. Dit bestond meestal uit het aanleggen en onderhouden van (doorn-)hagen en het begaanbaar houden van lagere delen van de wallen en het open houden van grachten en kanalen. De bewoners van de beschermde gebieden kregen deze plicht op zich. Vanaf die tijd komen we de Weggestapel niet meer prominent tegen in de analen. Wel wordt steeds duidelijker dat er in de 'Holterdijk' een vrij haakse hoek ligt, maar van de naam Dijkerhoek is nog lang geen sprake. Bron: dijkerhoek.nl.

In een oorkonde werd geschreven: Batman tot Hunne van Hunne tot Weggestapel ende vandaer tot Westerfle enzovoorts. In 1761 gaf de Deventer stadsschrijver G Dunbar een vertaling. Op Ter Hunnepe van Ter Hunnepe op Weggestapel en van daer op Wesepe. De oorkonde was kennelijk slecht leesbaar. De waarschijnlijk juiste vertaling kwam in 1961 van de gezaghebbende historicus mr. G J ter Kuile jr.: van Rathnon Rande naar Hunne, het erf Hunne onder Averlo, van Hunne naar Weicgestapelen, het erf Weggestapelen onder Holten. Dat is wel een logische volgorde waarmee de vermelding van Bathmen in de oorkonde van 1046 definitief was verworpen. Wel is met zekerheid voor het eerst sprake van Bathmen in een oorkonde uit 1284. Toen verkochten de erfgenamen van de edelman Wilhelmus van Wederehorne een derde van de tienden een oogstbelasting in de parochie van Bathmen aan Wolbertus en Theodoricus van het kapittel van Deventer. In 1284 was er dus sprake van een parochie. De oorsprong ervan blijft in nevelen gehuld. De betekenis van de naam Bathmen is onduidelijk De meest waarschijnlijke verklaring kwam van H J Moerman. Hij gaf in 1956 als mogelijke duiding van het tweede deel van de naam. Het woord man waarmee in Oost Nederland vaak namen van erven werden gevormd. Het eerste deel zou dan een persoonsnaam kunnen zijn Bado of het oude woord voor bode namelijk bade. Het woord bode werd volgens A G Koenderink vóór 1400 uitgesproken als bade en daarmee werd de overbrenger van berichten van de landheer bedoeld. De woonplaats van de bade het erf werd badeguet genoemd en daarvan werden onder meer de familie en boerderijnamen benoemd.

De bisschop van Utrecht, landsheer van het Oversticht, stimuleerde niet alleen de verbetering van wegen en waterlopen, maar ook de bouw van verdedigingswerken. De verdedigingswerken waren nodig om het Oversticht te beschermen tegen voortdurende invallen van de Gelderse heren. Daarom legde men op verschillende plaatsen landweren aan. Dit waren kilometers lange houtwallen begroeid met dicht doornig struikgewas.

De stad Deventer stelde de bisschop voor om een landweer met een gracht te maken 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.

Op 5 december 1399 gaf de bisschop toestemming om bij Diepenheim in de Regge een dam te maken zodat het water van de Regge door de nieuwe beek richting Deventer zou stromen. Omdat hierdoor de waterstand van de Regge aanzienlijk daalde werd de scheepvaart op de Regge, richting Zwolle aanzienlijk moeilijker.

Reden waarom Zwolle en Deventer flink onenigheid kregen, met als uiteindelijk resultaat dat niet het Oversticht, maar alleen de stad Deventer voor alle kosten van de aanleg van landweer en beek opdraaide.

De landweer bleek op den duur niet het beoogde effect te hebben. De Geldersen bleven het Oversticht onveilig maken. Het directe gevolg ervan was dat de bisschop zijn gezag over het Oversticht moest afstaan aan de Spaanse Karel V en later diens zoon Philips 11.

De waterweg bleek echter wel te voorzien in de behoefte. De stad Deventer heeft vooral in de periode 1571 tot 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 kreeg van Philips 11 om de Schipbeek te verbreden, te verdiepen en daarop schouw te houden. Vanaf die tijd was Deventer alleenheerser over de Schipbeek.

Langs de Schipbeek lagen vele havens en overslagplaatsen, zoals bij de boerderijen Schoman en Berendsen (Schipbekerhuizen) aan de tegenwoordige weg van Diepenheim naar Borculo. Waarschijnlijk was dit het zestiende eeuwse eindpunt van de Schipbeek.

Op diverse plekken in de Schipbeek bevonden zich voordien. Dit waren plaatsen waar het water niet diep was en men er met paard en wagen kon oversteken. Later werden er op verschillende plaatsen vonders gebouwd. Vaak was dat een draaivonder dat weggedraaid kon worden als er een schuit moest passeren. Bekend is nog het kooivonder in de tegenwoordige kooidijk. Weer later werden vaste bruggen aangelegd. Vanwege de scheepvaart werden deze bruggen verhoogd aangelegd, zodat de schepen er onderdoor konden varen. In Markelo was dat de Hogebrug in de weg van Markelo naar Laren.

Er werd weinig werk uitgevoerd met als gevolg dat in de winter van 1925/1926 duizenden hectare landbouwgronden overstroomde. 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 moeizamer verliep. Vanaf die tijd werden belangrijke verbeteringen uitgevoerd waarbij vooral in de dertiger jaren massa's werkelozen uit de stad werden ingezet, die door de centrale overheid werden gesubsidieerd.

Tegelijkertijd werd het Twente 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. Bron: de hofmarken.

De Schipbeek

In Diepenheim werd in het jaar 1402 aansluitend op de Regge een kanaal gegraven dat Schipbeek werd genoemd. Er werd een dam in de Regge gemaakt om het kanaal van water te voorzien. De Schipbeek mondde uit bij Deventer in de IJssel. De reden was om het veengebied bij Bathmen te kunnen exploiteren. Ook was het kanaal een verbinding met de versterkte huizen De Arkelstein, ten oosten van Bathmen en De Waardenborch bij Holten. De nieuw gegraven beek diende ook de stadswatermolens aan te drijven. Rond het jaar 1400 werd een verbinding gegraven tussen de Regge en de Maarkelse (Markelose) Beek. De Schipbeek liep als zuidgrens van Overijssel van Deventer naar de Borculoseweg onder Diepenheim. De vaart eindigde met twee havenkolken, ten zuiden van de Schipbeek bij het erve Schooman (Borculoseweg 50) en ten noorden bij het erve Berendsen (Borculoseweg 46). Het erve Berendsen heeft nog een kasboek uit de achttiende eeuw in bezit. Daaruit bleek dat koopmansgoederen uit het Munsterse met wagens (hessenwagens) werden aangevoerd en met schuiten naar Deventer werden gebracht. In het jaar 1611 werd de Schipbeek doorgetrokken naar de Buurserbeek.

De Schipbeek (Nedersaksisch: *bêke*) is een zijstroom van de rivier de IJssel en stroomt door Duitsland en Nederland. Het is een grotendeels gegraven beek die stroomt door het zuiden van Twente en het noorden van de Achterhoek. Een oud traject van de Schipbeek tussen Holten, Bathmen en Dijkerhoek is bekend onder de naam Oude Schipbeek. Deze buigt ter hoogte van Holten naar het noordwesten af, om even ten oosten van Bathmen weer bij de Schipbeek te komen. Vanaf zijn oorsprong tot aan zijn uitmonding in de IJssel kent de beek een hoogteverschil van drieëntwintig meter. Bij Bathmen wordt in het voorjaar elk jaar de *Schipbeeksurvival* georganiseerd, een sportieve tocht met hindernissen waarvan de beek een belangrijk onderdeel uitmaakt.

In zijn in 1935 gepubliceerde artikel over de Schipbeek werd door G.J. Doornink weliswaar deze waterloop vermeld met als jaartal van ontstaan 1630, maar bij hem bleef zij naamloos.

In verband met oorlogsdreiging uit het zuiden zijn rond 1400 allerlei beken vanaf Deventer naar het oosten tot Westerflier verbeterd, om tot een verdedigingslinie tussen Gelderland en Overijssel te komen. Daarbij werd die waterloop tevens voor de scheepvaart geschikt gemaakt, vandaar de naam Schipbeek.



Schipbeek

De Schipbeek werd toen ook verbonden met de bovenloop van de Regge, om meer water door de Schipbeek te laten stromen. In 1611 werd de beek verbonden met de Diepenheimse Molenbeek, die stroomopwaarts ook Buurserbeek heet. Dit leidde overigens tot de nodige problemen met boeren uit Diepenheim en Goor, die vaker last van hoog water kregen.

In 1630 heeft Deventer vanaf de Schipbeek een nieuwe waterweg langs Markelo naar Goor laten graven, de Potbeek, om de tol bij Diepenheim in de vaarweg van de Schipbeek via de Regge (aansluiting bij Westerflier) te ontlopen.



Schipbeek

In 1644 heeft Deventer die tol afgekocht, zodat de route langs De Pot ten noordoosten van Markelo niet meer gebruikt werd. Wel zal het deel van de Schipbeek in noordoostelijke richting tot Markelo nog gebruikt zijn, (nu de Beusbergerwaterleiding), die vermoedelijk tot het haventje in Markelo bevaarbaar was.

Deventer voerde tot in de negentiende eeuw het beheer over de Schipbeek. Landbouwproducten, hout, kalk, koehaar, wit zand, turf en ijzeraarde gingen richting Deventer; stroomopwaarts gingen onder meer tabak, koloniale waren, linnen, garens, huiden en vis. De landweer die Overijssel beschermde tegen overvallen uit Gelderland liep tot Arkelstein langs de Schipbeek. Varen op de beek was maar een deel van het jaar mogelijk. 's Zomers was de vaart meestal onmogelijk door de lage waterstand, 's winters en in het voorjaar ontstonden overstromingen. Naar aanleiding van een overstroming in het voorjaar van 1744, waarbij zelfs de Snippelingsdijk doorbrak, ontwikkelde de Deventer ondernemer Hendrik Lindeman een plan om de Schipbeek bevaarbaarder te maken van Deventer tot aan Munster. In de jaren daarna voerde hij dit plan uit. Met de uitgegraven aarde langs de Schipbeek werden kaden en lijnpaden (jaagpaden) gemaakt. Op sommige plaatsen lagen bruggen, zoals bij huize de Beekhof. Elders waren er doorwaadbare plaatsen, zoals op de plaats van de huidige Veerbrug in de Schipbeeksweg en bij huize de Menop. Mogelijk is hierdoor ook de naam "Menop" ontstaan, waar de voerman zijn paarden met de kreet "Mèn op!" moest aanvuren om de oeverwal op te komen. Huize de Beekhof was vroeger bekend onder de naam De Schute en herinnert aan de dagen dat de schippers hier meerden om er de nacht door te brengen. Naast De Schute boden ook de boerderijen Pothaar, Bonte Os en Scheperboer in Loo de schippers gelegenheid om iets te drinken, te eten of er te slapen. De Pothaar heeft anno 2012 een museale functie en beschikt over een replica van een zomp. De jachtschute naar Haaksbergen loste elke donderdag bij de Beekhof onder andere suiker, jenever en koffiebonen. Deze los- en laadplaats tegenover de Beekhof, aan de Bathmense kant, werd ook gebruikt door de turfshippers die de turf uit het Bathmense Veen vervoerden. Als er een schip met turf aan de Schipbeek lag, gaf de schoolmeester dat via zijn leerlingen door aan de ouders, zodat er voorraad kon worden ingeslagen.

De ijzerhoudende grond, de oer, die vooral in de buurt van de Baarhorst in Loo werd opgegraven, werd per schip, de oerbok, naar de ijzermolen in Deventer gebracht. Op de heenreis had men de stroom mee, maar de thuisreis was heel wat moeilijker. Eén man trok de lijn over het jaagpad, de andere moest bomend de boot in het midden van de beek houden. Toen in 1888 de spoorweg gereedkwam, was het uit met het vervoer van oer over de beek; die ging voortaan met paardenwagens naar het station in Bathmen.

De Hanzestad Deventer had grote belangen bij een goede handelsverbinding met het Duitse Westfalen. Om in alle jaargetijden verzekerd te zijn van een constante goederenstroom werd,

naast de handelsroute over land via de Deventerwegen en Hessenwegen, ook een vaarweg aangelegd via de Schipbeek. Omstreeks 1402 was de Schipbeek gegraven tot huize Westerflier en blijkt het octrooi van 1576 gevorderd tot de zogenoemde Schipbekerhuizen, de erven Berendsen en Schoman. Rond 1611 kwam er een verbinding tot stand tussen de Schipbekerhuizen en de Markvelderbeek, de Houw- of Potbeek. Om het hoge water van de Markvelderbeek te kunnen tegenhouden en overstromingen in het Stokkumerbroek te voorkomen, werd er in het nieuw gegraven gedeelte een sluis gebouwd. Maar dat zorgde weer voor overlast in Diepenheim en Goor. In 1630 vernielden woedende boeren uit beide plaatsen de sluis en haalden de dam ervoor weg, zodat het hoge water van de Markvelderbeek niet meer afvloeide naar hun landerijen, maar het Gelselaarse- en Stokkumerbroek onder water zette. Dit was natuurlijk weer tegen het zere been van de Gelselaarse en Stokkumer boeren. Uiteindelijk werd in 1631 een overeenkomst gesloten tussen Deventer, Goor, Diepenheim en Stokkum, waarin werd bepaald dat door de stad Deventer een "Nieuwe Sluis" zal worden gebouwd "omtrent de Leussenkamp daer en dat so hooge als die olde grond voor dat van 't graven is geweest".

Aan de Schipbeek, bij een brug, ligt de oude schippersherberg de Oude Sluys. De herberg werd gebouwd in 1695. Het gebouw staat er nog, niet meer in gebruik als herberg, maar het draagt nog de naam Oude Sluis. De herberg is gebouwd door de gebroeders Jansen, die later de naam Van der Sluijs aannamen. Boven de voordeur is nog altijd een gevelsteen te zien met de afbeelding van een scheepje. Daarnaast staan het jaartal 1695 en de letters G.I.: Gerhard Jansen. Dit was een van de gebroeders Van der Sluijs. Meester Heuvel vertelde van hen: 'Op de Huttenkamp woonden ze eerst in een hutje op de Huttenkamp'. Ze kochten tot ver in Munsterland eikenhout op ten behoeve van de scheepsbouw en vervoerden dat met houtvloten over de Schipbeek naar Deventer. De gebroeders waren volgens de overleveringen zo schamel gekleed, dat je medelijden met ze zou krijgen. Maar de handel in scheepstimmerhout was winstgevend en zoetjesaan werden ze rijk. In de gevelsteen boven de voordeur is nog de afbeelding van een scheepje te zien, het jaartal 1695 en de initialen G.I. (Gerhard Jansen). In 1719 kocht Wilhelmina Bloemendaal, weduwe van een Van der Sluys, de havezate Westerflier van de familie Van Hövell. Haar zoon Joan, richter van Haaksbergen, liet het vervallen Westerflier in 1729 afbreken en opnieuw opbouwen, waardoor het zijn tegenwoordige aanzien kreeg. De zoon Jan ging in Haaksbergen wonen waar meer houthandelaren woonden. Hij liet daar in 1720 in de Oosterstraat een deftig huis bouwen.

Dichtbij het Westerflier ligt het erve de Houboer. Hier lag vroeger een houw of heeuw (dam) in de Regge (Heeuwbeek); er was een haventje. In de boerderij zelf bevond zich een gelagkamer. Voor het vervoer van goederen over de Schipbeek moest tol worden betaald. De stad Deventer was hier door Filips 11 van Spanje toe gemachtigd bij octrooi van 17 maart 1576. Aan het octrooi was een "expresse voirwaerde" verbonden "dat de goederen daerduer varende onse thollen tho Holten betaelen sullen".

Borculoseweg 6, gelegen aan de Schipbeek, diende het voorhuis als schippersherberg. De voor- en linkerzijgevel hebben zeventiende eeuws metselwerk, zandstenen kruiskozijnen en een geblokte zandstenen deuromlijsting. De latei van die omlijsting toont het jaartal '1695', de initialen van bouwheer Gerhard Jansen van der Sluis en de afbeelding van een zomp. De jaartalankers '1707' wijzen op een vernieuwing van de balklaag en het dak. Het bedrijfsgebouwtje met onderschoer is in 1916 ingrijpend vernieuwd.



Huis Westerfliet

Westerfliet (Deventerdijk 10) is een buitenplaats aan de Schipbeek, gelegen ten zuidwesten van Diepenheim. Het landhuis werd in 1729 gebouwd in opdracht van de weduwe Wilhelmina van der Sluys, ter vervanging van een omstreeks 1570 door Palick van Heerdt gestichte havezate. Het blokvormige huis heeft een zandstenen middenrisaliet, een omgaand schilddak en een vroeg twintigste eeuwse dakruiter. In 1889 werd het huis in opdracht van de familie Schimmelpenninck verbouwd. Het langgerekte bouwhuis (Deventerdijk 6-8) is in het midden van de negentiende eeuw gebouwd met gebruikmaking van bouw materiaal van de voorganger; omstreeks 1910 heeft men het aan de zijde van het voorplein uitgebreid met een dwarsvleugel. Het terrein rond het huis kreeg in 1838 in opdracht van G. Thin van Keulen een landschappelijke aanleg. Nabij het huis staat de langhuisboerderij 't Houw' (Deventerdijk 4), die oorspronkelijk tevens herberg was. Er staat nog een negentiende eeuwse tolhek met tariefbord. Tot de pachtboerderijen behoort onder andere de langhuisboerderij 'De Viersprong' (Lochemseweg 1), die in 1838 aan de voorzijde werd uitgebreid met het voormalig jachthuis, voorzien van halfronde voorgevel met omgaande galerij. De boerderij heeft nu een horecafunctie en is onlangs gemoderniseerd.

Een nog niet geheel opgelost raadsel vormt een uit de zeventiende eeuw stammend tolstempel, gemaakt van messing en ongeveer drie centimeter groot. Werd het gebruikt voor schepen waarvoor vier stuivers per schuit moest worden betaald voor het bevaren van de Schipbeek? Of diende het voor de afstempeling van de papieren van de personen, die de houtvloten de Schipbeek lieten afzakken? Men weet het niet. Het op het stempel voorkomende schip heeft als model gediend voor het wapen van het waterschap De Schipbeek. Dit waterschap bestaat niet meer. Het is met de Achterhoekse waterschappen opgegaan in het Waterschap Rijn en IJssel.

Van Deinschreef het verhaal op van de broers Van der Sluis. Volgens dit verhaal hadden de broers overal in het bosrijke Munsterland grote partijen hout opgekocht voor een spotprijs. Het hout was van eerste kwaliteit, bij voorkeur eikenhout. Om medelijden te wekken hadden ze daarbij (niet aanwezige) armoede voorgewend. Ze droegen versleten kleding die met een stroband om hun middel was vastgebonden. Een extra pond koffie hielp om het waardevolle hout ver onder de prijs te kunnen kopen. Tegelijkertijd werd dan het minder waardevolle kromme hout voor een appel en een ei gekocht. Dat kromhout werd verkocht aan de scheepsbouwers die schepen bouwden voor de VOC. De broers werden erg rijk en bouwden zelfs voor eigen gebruik een sluis en kochten Huis Westerfliet.

Rond 1750 zouden er wekelijks zo'n honderd zompen door de Schipbeek naar Deventer gevaren zijn. Houtvervoer in de vorm van houtvloten was ook zeker niet onbelangrijk. Na 1825 kwamen verharde wegen van west naar oost tot stand en nog later de spoorlijnen, waarmee de handel via de Schipbeek was afgelopen.

De Schipbeek is grotendeels gegraven in opdracht van het stadsbestuur van Deventer omstreeks 1500. Op deze manier kon de stad Deventer handel drijven met een aantal Twentse

plaatsen en in de Duitse regio even over de grens waarmee de concurrentiepositie van de scheepvaart van Deventer werd vergroot ten opzichte van Zwolle.

Om invallen vanuit Gelre in het Oversticht te verhinderen werd in de Middeleeuwen de Sallandse landweer gebouwd. Dit was een versterkte grens, bestaande uit grachten en wallen die met doornstruiken beplant waren. Bij de doorgangen werden in de landweer versterkingen opgenomen. Kasteel Arkelstein, de Swormertoren, en kasteel de Waardenborg waren de belangrijkste. Men gaat ervan uit dat, nog voordat de Sallandse landweer werd aangelegd (1365), er bij Loo een houten versterking heeft gestaan. Dat gebeurde met medeweten en misschien ook in opdracht van de bisschop Jan van Arkel. In de Croniken van den Stichte van Utrecht ende van Hollant van Johannes de Beke wordt daarover het volgende gezegd:

In den jaer ons Heren M CCC LX toech bisscop Jan mit heercracht in Zallant tusschen Wegstapel ende (Batman), daer dede hi opslaen ene borch van houte, die hi namaels van stene maken dede endti hiet Arkelsteyne.

In tegenstelling tot wat Johannes de Beke schreef was de houten versterking waarschijnlijk al in 1347 gebouwd.

De naam Arkelstein komt voor het eerst voor in 1361 in de oprichtingsakte van het stenen kasteel. Het kasteel werd weliswaar in opdracht van Jan van Arkel gebouwd, maar omdat hij door de strijd met roofridders en het Graafschap Holland krap bij kas zat, werd de bouw waarschijnlijk door Deventer, Kampen en Zwolle betaald. Daardoor kregen deze steden veel invloed in het beheer van het kasteel. Er werd bijvoorbeeld vastgelegd dat de slotvoogd van Arkelstein een inwoner moest zijn van een van deze drie steden.

In de strijd tussen Gelre en Utrecht is het kasteeltje meermalen gerepareerd en uitgebreid maar uiteindelijk langzamerhand in verval geraakt. Het verloor in de loop van de zestiende eeuw zijn belang van landsheerlijk verdedigingspunt. In 1576 was het kasteel niet meer bewoonbaar en in 1649 werd het gesloopt. Toch hebben de resten van Arkelstein nog tot in de achttiende eeuw bestaan. Topografisch tekenaar Abraham de Haen (1707-1748) maakte er nog melding van in zijn 'Naem Lijst der adellijke huizen, sloten en kasteelen'. In 1938 verwijderde de Heidemij de laatste restanten van de muren en dempte de grachten. Sindsdien resten alleen nog ondergrondse fundamenten.

De stad Zwolle heeft geprobeerd het leggen van een verbinding tussen de Regge en de Maarkelse Beek te verhinderen, het was tevergeefs. Deventer zat nogal eens in Zwolle's vaarwater. In het jaar 1547 schreef de schout van Hellendoorn een brief aan het stadsbestuur van Deventer waarin hij meedeelde dat hij op verschillende plaatsen palen in de Regge had laten heien om het scheepvaartverkeer op Zwolle te beletten. En dat hij eveneens op hun verzoek enkele scheepjes had laten verbranden.

Wat Deventer wilde in het jaar 1399 en in het jaar 1402 voltooide was het graven van een kanaal van het klooster Ter Hunnepe naar het Westerflie. Het doel was het maken van een dam in de Regge zodoende het water naar het westen doen afstromen via het gegraven kanaal (de Schipbeek) naar Deventer. De doorgraving bij Borculo is in de eerste instantie waarschijnlijk bedoeld om de grachten van de burcht bij Borculo van water te voorzien. Op 24 oktober 1402 reden Hildebrand ter Bruggen en de jonge Lubbert Budel naar de plaats waar Bertold van Bakerweerd bezig was 'dat water van der regde in die graft te leedene.' Op deze manier werd de scheepvaartweg van Zwolle naar de Achterhoek bij Diepenheim afgesneden. Vervelender nog was dat de Regge hierdoor veel water verloor, wat eveneens nadelig was voor de scheepvaart naar Zwolle. En als Deventer in die dam een doorvaart zou maken van de Schipbeek naar de Regge had Zwolle er ook nog een concurrent bij op de vaart

naar Twente. Geen wonder dat Zwolle weigerde om mee te werken aan het graven van de doorgang en de houtwal, ook nadat op 7 oktober 1402 de bisschop Zwolle per brief opdroeg 'geen hinder noch wederstoet te geven want de graft was voer tghemene land.' Zwolle wist zelfs te voorkomen dat Dalfsen, Ommen en Hardenberg zouden meewerken aan het graven van de beek. Het werk werd uiteindelijk geheel op kosten van de stad Deventer uitgevoerd. Ondanks de tegenwerking van Zwolle wist Deventer in het jaar 1402 de Maarkelse beek te voltooien en kreeg Almelo in het jaar 1476 een goed bevaarbare betere verbinding met de Regge via de Nieuwe Graven.

In het Assinksbos onder Haaksbergen verandert de naam in Schipbeek, hoewel anderen deze naamsverandering bij Markvelde plaatsen. Dan naar Bathmen langs Deventer (waar zij de grachten vult van Arkelstein) waar zij in de IJssel valt via de Koerhuisbeek. De huidige Berkel moet later ontstaan zijn als een doorgraving door een zandrug bij de Oosterkamp. Om het water te beletten de laagte bij Gelselaar in te stromen, is toen de Avinksluis gebouwd.



Schipbeek, Westerflier

De Berkel stroomde op de kaart slechts op enkele kilometers lager van de Regge. In het historisch overzicht wordt herhaaldelijk ingespeeld op de vroegere bestaande situatie, waarbij de Schipbeek in verbinding stond met de Regge en waarbij de Diepenheimse molen ten nauwste betrokken was.

Bij de Lankheterbrug vond men veel houtskool in de grond. Restanten van partijen houtskool, werden hier opgeslagen om naar ijzergieterijen in Deventer vervoerd te worden. Bij De Braom in Buurse werden boomstammen verzameld die afkomstig waren uit het Duitse gebied. Deze werden in vlotten over de rivier vervoerd. De schrijver Sylvanus uit de zeventiende eeuw schreef dat de Schipbeek zeer geschikt was "voor de holtkoperen om groote balcken uit Twente en de grenzen van Munsterland met kleine moeyte ende kosten af te brengen".

Broeken of broeklanden waren op veel plaatsen te vinden. Deze gebieden stonden door een gebrekkige afwatering 's winters maandenlang onder water. Doordat 's zomers het water snel verdampte, waren deze gebieden in de rest van het jaar droog, op ondiepe poelen na. Deze broeken waren in gebruik als weilanden en hooilanden. In vele broeken waren hoge delen te vinden die 's winters niet onder water liepen en waarop boerderijen stonden. Deze zogenaamde horsten waren te vinden tussen Almelo en Goor. Zoals overal op de zandgronden had men hier ook een gemengd bedrijf met veeteelt en akkerbouw. De droge horst zelf werd gebruikt voor akkerbouw en de lage omgeving als weidegebied. In de historische geografie wordt zo'n landschap aangeduid met kampnederzettingen. De boeren die hier woonden gebruikten bij hoog water een boot voor het vervoer van mensen, mest en soms van een koe. In de broeklanden tussen Almelo en Goor werd een klein type zomp (pot) gebruikt. Het vervoer vond plaats op riviertjes als Vecht, Regge, Schipbeek, Berkel en ook op de Oude IJssel.

Marktsteden waarop dit vervoer zich richtte waren Zwolle, Deventer, Zutphen en Doesburg. Plaatselijk bestond de handel uit de verkoop door de boeren van graan, hout en andere producten. Met het hiermee verkregen geld konden ze hun pacht betalen en bij de handwerkslieden in het nabij gelegen dorp in hun behoeften voorzien. Wat in de streek niet kon worden gemaakt werd aangevoerd uit Holland. Op deze kleine riviertjes werden kleine schepen gebruikt die meestal werden getrokken of geboomd. Doordat de lijnpaden ontbraken werden deze scheepjes getrokken door mensen. De afmetingen van de schepen waren berekend op wat één man nog stroomopwaarts kon trekken. Om de weerstand te verlagen hadden deze vaartuigen mooie, lichtgebogen lijnen die achter spits uitliepen. Om bij laag water nog te kunnen varen waren deze scheepjes lichtgebouwd met een recht vlak en opgebogen vlakeinden. Het gewicht werd verminderd met een laag middenschip bij een hoog voorschip en een hoog achterschip. Het lage middenschip werd opgehoogd met een los en licht boeisel.

De graaf Van Hogendorp sprak van herbergen langs de Regge. Dit kunnen niet anders geweest zijn dan de boerderijen langs de rivier, zoals we dit verschijnsel ook zijn tegengekomen bij Berkel en Schipbeek. De schippers sliepen op de hielde (lage zolder), kregen een warme hap tegen betaling en konden zoveel borrels kopen als ze wilden. Bij het dammen wachtten de schippers – 'zoo mogelijk in een nabij zijnde herberg bij een smakelijk pijpje en een glaasje jenever' – tot het water hoog genoeg was gestegen.

De huidige landkaart vermeldt dat de Buurserbeek vanaf Diepenheim Schipbeek wordt genoemd. En dat de Regge niet officieel Buurserbeek wordt genoemd, volgens de oude boeken van het waterschap. Zeker is dat het kanaal vanaf het klooster Ter Hunnepe (Hunenwater) naar Westerflier Schipbeek heet.

Door de latere verbeteringswerken – waarbij de Schipbeek een volledig eigen gesloten stroomgebied werd – zou ook de Diepenheimse watermolen verstoken blijven van wateraanvoer, waardoor deze niet meer zou kunnen functioneren. Ter handhaving van de vroeger verkregen molenrechten is daarom bij waterschapreglement de verplichting tot watertoevoer via de Molenbeek vastgelegd. In de zeventiende eeuw kende de scheepvaart reeds een behoorlijke omvang. De scheepvaart op de Schipbeek begon na de voltooiing van deze beek in het jaar 1663 te bloeien, die op de Berkel was in opkomst. . De scheepsbouwers in Enter voorzagen de schippers aan Berkel, Schipbeek, Regge, Vecht en Zwarte Water van schepen.

Bij de wetten tot verbetering van de Regge en de Schipbeek in het jaar 1892 werd dan ook gesteld dat zomervloeden voorkomen moesten worden en dat de wintervloeden moesten blijven, vanwege geldgebrek en ook vanwege dat jaarlijks laagje slib.

Op 22 december 1602, 28 december 1610, 9 februari en 1 april 1611, 21 juli 1614, 26 april en 5 september 1615 werden besluiten genomen om de Regge te verbeteren. Ook werden in dezelfde periode plannen ontwikkeld om de Schipbeek verder te graven. Deze was in het jaar 1402 gegraven tot het Westerflier en, zoals blijkt uit het octrooi van het jaar 1576, gevorderd tot aan de 'Nije Essche'. De nieuw ontwikkelde plannen beoogden een verbinding ver naar het oosten, naar Vreden, waar men zou kunnen profiteren van de niet geringe hoeveelheid water die de Berkel aanbracht. Om dit project uit te voeren benaderde Deventer de stad Vreden met het voorstel de Berkel vanaf Rekken via het Mallems Veen, het Neederflier, de Lochhuizer Laagte en het Noordelijker Veld in de Regge te leiden. Omdat de keurvorstelijke raden van het bisdom Munster – waartoe het gebied behoorde – aarzelden hun toestemming te verlenen en ook de oorlogshandelingen nog altijd voortduurden, gebeurde er aanvankelijk jarenlang niets. Toen echter het Twaalfjarig Bestand was ingegaan berichtten de burgemeester en de schepenen van de stad Vreden dat ze de plannen van het jaar 1600 wilden doorzetten.

Toen de Oostendorper molen in het ongerede (letterlijk: zoek raken) raakte vond sindsdien het overladen van het hout plaats in de molenkolk. De reden was dat de gemeente Deventer besloot haar niet te repareren. Veel andere waren gingen sedert dien per as naar Zeldam om vandaar naar Zwolle te worden verscheept. Een ander overslagpunt was de Markvelder watermolen. Westelijk van de brug in de binnenweg van Diepenheim naar Gelselaar en Borculo op de Schipbekerhuizen zijn vroeger twee havenkolken geweest. Dat punt bij de 'Nije Essche' is vermoedelijk tijdenlang het eindpunt van de Schipbeek geweest.

Op erve Berendsen is een kasboek bewaard gebleven uit de jaren 1712 tot 1719. Hieruit blijkt dat men met de zompen in die jaren boter, kaas, zout, azijn, olie, haring, stokvis, siroop, brandewijn, lijnzaad en hennepzaad, traan, teer en papier uit Deventer haalde en op de Schipbekerhuizen overladen door kooplieden en vrachtrijders om ze per as verder te transporteren naar plaatsen even over de grens zoals: Altstätte, Wessum, Ahaus en Lünten maar ook verder Westfalen in naar Legden, Osterwick, Laer, Eggerode, Horsmar, Heek en Nienborg. Op hun tocht naar de Schipbekerhuizen namen deze vrachtrijders linnen en schinken (hammen) mee.

Op 23 maart 1611 protesteerden de erfgenamen van Gelselaar, Noordinck, Neede, Hoente, Lochuisen en Braemler. Vervolgens vond in juli in Borculo een gesprek plaats tussen de stad Deventer en de afgevaardigden van Munster. Kennelijk wist Deventer deze heren van het nut van de onderneming te overtuigen want het graven ging verder. Aan de onderneming kwam vrij plotseling een einde toen de Staten van Gelderland op 13 november 1611 – op hoge toon – lieten weten niet gediend te zijn van het gegraveerd op hun gebied en verzochten deze inbreuk op hun recht te herstellen. Na de Tachtigjarige Oorlog ging Borculo over naar Gelre hoewel de gerechtelijke procedures die moesten leiden tot de officiële overdracht nog gaande was.

In Rekken is nog steeds een kanaal en achter de leemkuilen van de tichelovens in Mallem ligt nog steeds een Schipbekkerdijk. Toen het moeilijk en tenslotte zelfs onmogelijk bleek een verbinding tot stand te brengen met de Berkel richtte Deventer zijn aandacht op de Regge. Waarschijnlijk kort na of zelfs nog in het jaar 1611 kwam de doorgraving gereed van de Nieuwe Es naar de Diepenheimse Molenbeek waardoor de Regge een verbinding kreeg met de Markvelderbeek.

In het jaar 1630 vond een opmerkelijk incident plaats, woedende boeren uit Diepenheim en Goor vernielden de Oude Sluis en haalden de dam ervoor weg. Zodoende vloeide het hoge water van de Markvelderbeek niet meer af naar hun landen maar zette het Gelselaarsebroek en het Stokkumerbroek onder water. Dit was wel goed voor de Diepenheimse- en Goorse boeren maar onrechtvaardig tegenover de boeren van Gelselaar en Stokkum. Want voor het jaar 1611 toen de doorgraving tussen Markvelderbeek en Regge er nog niet was bestond die mogelijkheid er niet en zou al dat water toch naar de broeklanden van Diepenheim en Goor zijn afgevoerd. Rechtvaardig zou zijn dat de oude toestand werd hersteld zodat alleen het water dat nog over de oude zandrug zou stromen, zou afvloeien naar Gelselaar en Stokkum en dat het andere water door de Molenbeek zou stromen naar het Diepenheimer Broek en Goor. Hiertoe werd ook besloten, op 17 augustus 1631 werd er een overeenkomst gesloten tussen Deventer, Goor, Diepenheim en Stokkum waarbij werd bepaald dat door de stad Deventer 'boven die (oude) sluijse aldaar liggende, zal moogen worden gemaakt een overval omtrent de leussenkamp daer (...) en dat so hooge als die olde grond voor dat graven is geweest.' Deze Nieuwe Sluis mocht pas worden geopend, 'wanneer het water daar over komt

te lopen'. Een gevoelig punt was de bediening van de ziel (sluis) in de houw (dam) bij het Westerfliet. De Heeuwbeek liep daar door de lage gronden van Diepenheim naar Goor. Om het land tegen overstromingen vanuit de hoger gelegen Schipbeek te beschermen was de sluis op slot en de sleutel werd bewaard door de burgemeester van Diepenheim. Alleen met zijn toestemming mochten de schippers hier door varen.

Aan haar graafactiviteiten voegde Deventer omstreeks het jaar 1650 nog de Bolksbeek toe. Deze was bedoeld om water op de Schipbeek te brengen en niet om als vaarweg te dienen. De Bolksbeek begon bij de Nieuwe Molen op de Berkel en mondde uit in de Schipbeek, zeven kilometer ten westen van het Westerfliet; de beek heet nu de Lindemansbeek. Hiermee kon natuurlijk niet bereikt worden dat het stuk tussen de Nieuwe Sluis en deze uitmonding 's zomers niet droog zou liggen. Daarna volgde de verbinding met de Regge. Omstreeks het jaar 1663 werd ten zuidwesten van Haaksbergen de doorgraving voltooid van de Lankheterbrug naar het westen door de rug van de Assinkslanden. Op 25 augustus 1663 kreeg Deventer toestemming van de Langeler marke om 'duirt velt tussen Lanckheets Landerijen te graven allene dat de Heer Keppel van Odinck daar tegens heeft geprotesteerd'. Ook zal bij die gelegenheid de schutsluis van de Oostendorper molen bij Haaksbergen zijn gemaakt. Zo konden de schippers uiteindelijk varen van Deventer tot aan de Haarmolen op de Nederlands-Duitse grens.

Ten oosten van het kasteel Westerfliet loopt een sloot. Hier passeerden voor het jaar 1840 de schuiten op weg van Twente naar Deventer en omgekeerd. Ten noorden van de Deventerdijk, waar deze sloot onder de weg doorloopt, lag een sluis met drie paar puntdeuren en twee kolken. Naast de laagste twee paar puntdeuren waren molenschuiven aangebracht.



Erve Zieleman, Diepenheim

Door het bovenste paar deuren te openen en de molenschuiven open te trekken, liep water uit de hoger liggende Schipbeek naar Diepenheim. Zonder dit nastromen was dit deel van de Regge niet bevaarbaar. In de jaren dertig van de twintigste eeuw waren van deze sluis nog resten aanwezig. In de hoek tussen de Schipbeek en de genoemde sloot lag de boerderij Zieleman, genoemd naar de sluis ofwel ziel. De schippers zullen hun wachttijd bekort hebben met enkele borrels.

Westelijk van de Needseweg lag in de Schipbeek de nieuwe sluis. Tweeënhalve kilometer verder westelijk ligt de boerderij De Oude Sluis aan de Borculoseweg. De nieuwe sluis is in het jaar 1631 gebouwd na een conflict over het water van de Schipbeek. De sluis moest het water tot dezelfde hoogte opstuwen als voor het doortrekken van de Schipbeek. De boerderij De Oude Sluis werd in het jaar 1695 gebouwd door de broers Van der Sluijs. Deze hadden goed geld verdiend met de handel in hout. In het jaar 1719 kocht de weduwe van een der broers de havezathe Westerfliet. Westelijk van de oude schuur was vroeger een havenkolk,

wat wijst op een overslagfunctie. Deze gerestaureerde boerderij ligt dicht bij de Schipbeek.

De stad Deventer ligt op de rechter IJsseloever ten noorden van de monding van de Hunneper Aa op drie aaneengesloten rivierduinen. Omstreeks 720 ontstond hier een eerste nederzetting waar de Angelsaksische missieprediker Lebuïnus omstreeks 770 een missiebasis vestigde. Na verwoesting door de Saksen stichtte Liudger in 775 een tweede kerk op de plaats van de huidige St.-Lebuïnuskerk. Hieromheen ontwikkelde zich een Karolingische handelsnederzetting welke de Noormannen in 881 hebben verwoest. Bij de hierop volgende herbouw ontstond een eerste verdedigingsgordel, die de loop van de huidige Graven, Stromarkt, Proosdijpassage en Vleeshouwerstraat richting IJssel volgde. Ten noorden van de kerk verrees het bisschoppelijk hof, waar vanwege de bedreiging door de Noormannen de Utrechtse bisschop Adelbold zich omstreeks 895 vestigde. Omstreeks 920 keerde de bisschop terug naar Utrecht; hij liet een versterkt nederzettingsdeel, de 'Urbs', en een handelsnederzetting langs de IJssel, de 'Portus' achter. Dit groeide uit tot een centrum waar bisschop Bernold in 1046 een forse romaanse kerk liet bouwen. Het vernieuwde bisschoppelijke hof of de palts werd omstreeks 1100 onder bisschop Godebald uitgebreid en geheel omgeven door een tufsteenmuur, met aan de voorzijde een droge gracht, de huidige Graven.

Aan de noordoostzijde ging dit over in de ommuring van de Proosdij. Hieruit ontstond in de loop van de twaalfde eeuw een tweede verdedigingsgordel in de vorm van een tufsteenmuur met muurtorens, lopend van de Graven, Stromarkt, Engestraat tot aan de Broederenstraat en vandaar in een rechte lijn tot de Brink ter hoogte van de Penninckshoek, om langs de noordzijde van de Brink via het begin van de Polstraat bij de IJssel uit te komen.

Deze romaanse ommuring besloeg precies het gebied van de middelste rivierduin. Het Noordenbergkwartier ontstond op de hoogte ten noorden hiervan, terwijl de hoogte ten oosten van de Brink het latere Bergkwartier werd. In de monding van de Hunneper Aa, die sinds de vijftiende eeuw de Schipbeek heet, kwam de haven. Omstreeks 1190 kreeg deze nederzetting stadsrechten.

Zeker is dat de Schipbeek in het midden van de veertiende eeuw is gegraven. In de oudste stadsrekeningen van Deventer, de zogenaamde 'cameraarsrekeningen', staan een groot aantal posten die betrekking hebben op het graven van een watergang van boven het klooster Ter Hunnepe in Colmschate naar Deventer. Daardoor kon het water in de stadsgrachten verhoogd worden, en daarbij de grachten van de burcht Arkelstein bij Bathmen gevuld.



Klooster Ter Hunnepe, Deventer

Gelijktijdig met het graven werd er ook gewerkt aan vestingwerken. Bij dat klooster liepen

twee beken, de Hunneper Aa en de Marckelse (Maarckelse) Beek. Deze laatste is gegraven in het moerassig gebied tussen Markelo en Diepenheim.

In het jaar 1619 was er een zware delegatie uit Deventer in Vreden om te spreken over de aanleg van een verbinding tussen de Berkel en de Regge. Waarschijnlijk is altijd al water van de Berkel naar de Regge afgevoerd, en nu wilde men dit afvloeien in voor Deventer bruikbare banen leiden. Op deze manier is de Bolksbeek ontstaan. In het jaar 1652 spreekt Johan Borgerinck met de beruchte bisschop van Munster, Christoph Bernhardt von Galen, over de bevaarbaarmaking van de Regge tot aan Ahaus.

Er bestaan een aantal documenten die enig statistisch inzicht geven in de toestand van de schipperij in het jaar 1674. Het eerste is de 'Aenteickeninge van de inkomende passagiers', dat zich bevindt in het stadsarchief te Zwolle en dat uitvoerig is beschreven door F.C. Berkenvelder. Van oktober 1673 tot de aftocht van de Munsterse troepen in mei 1674 is hierin nauwgezet aantekening gehouden van alle personen die in Zwolle overnacht hebben. De Franse en Munsterse troepen hadden zich in het jaar 1672 zonder veel tegenstand meester kunnen maken van de stad. Dit had openlijke wrevel opgewekt van de burgerij. Hierdoor gealarmeerd wilde de bezetter op de hoogte blijven van datgene wat zich in Zwolle afspeelde en met name welke contacten er werden gelegd. Daarom moest er een aantekening worden gehouden van alle personen die in Zwolle overnachtten en waar ze overnachtten. Op die lijsten komen veel schippers voor. Zo beschikken we over een overzicht van de inlandse scheepsbewegingen in de periode 1673 tot en met mei 1674.

Over de eeuw die ligt tussen de jaren 1650 en 1740 horen we bijna niets. Het lijkt er echter op dat dit komt omdat Deventer terrein prijs heeft moeten geven. In het jaar 1672 had de stad zich, net als Zwolle, zich op weinig verheffende wijze aan de Munsterse troepen overgegeven. Tijdens de daarop volgende bezetting heeft de stad vrij zwaar geleden. Als in het jaar 1687 blijkt dat de Oostendorper Sluis bij Haaksbergen in slechte staat verkeert, besluit het stadsbestuur om deze dan maar af te schrijven. Daarmee werd ook het achterliggende scheepvaartverkeer opgegeven. Op tal van plaatsen in het archief vinden wij bewijzen van het slechte onderhoud van de rivier. In het jaar 1621 krijgt de schout van Bathmen van de drost van Salland een brandbrief waarin staat dat hij zijn baan verliest als hij niet onmiddellijk de in de Regge gelegde dam laat verwijderen. Bovendien draagt de drost hem op er voor te zorgen dat de rivier in zijn ambtsgebied voortaan behoorlijk onderhouden wordt.

Op 5 september 1647 stuurde dijkgraaf Johan Sticke een brief aan de schout van Bathmen betreffende het onderhoud van de rivier. De huislieden van Zuidloo en Dortherhoek werden geacht dat werk te verrichten, ze lieten allemaal verstek gaan. Alleen de boeren die op een of andere wijze afhankelijk waren van het stadsbestuur durfden niet weg te blijven.

Ook Deventer getrooste zich rond het midden van de achttiende eeuw veel moeite om ook buiten het eigenlijke vaarseizoen vanuit het achterland per schip bereikbaar te zijn. Dat was in de periode dat Hendrik Lindeman het beheer over de Schipbeek en Regge voerde. In het begin van het jaar 1744 was door een zware overstroming van de IJssel en de Schipbeek de Snippelingsdijk doorgebroken. Buiten de Brinkpoort en de Bergpoort waren grote kolken uitgespoeld. De stad Deventer was hierdoor geïsoleerd geraakt en het vrachtvervoer was stil komen te liggen. In minder dan veertien dagen wist Lindeman deze situatie te klaren. Aansluitend daarop kreeg hij het beheer over de rivier. Hij was inderdaad een bijzonder voortvarende ondernemende man. Hendrik Lindeman was een Deventer vaandrig/koopman,

die van de stad Deventer het beheer over de Regge en de Schipbeek opgedragen kreeg. Hij was bovendien pachter van bijna alle zaagmolens in Deventer en daardoor belanghebbende bij een ongestoorde aanvoer van water en hout via de Regge en de Schipbeek. Lindeman was een zeer daadkrachtige 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 partijen. Het kan echter niet ontkend worden dat hij zeer veel tot stand heeft gebracht. Met name met de Stokkumer boeren kwam Lindeman geregeld in conflict. Dat kwam omdat Lindeman in de periode 1745-1755 de waterstand zo regelde dat de Regge en de Schipbeek bevaarbaar bleven. De koeien van de boeren liepen daardoor 'tot de balg' in het water en het hooi verrotte.

De Deventer ijzerindustrie is gesticht in 1756 door Hendrik Lindeman. Hij mocht pas beginnen met het uitvoeren van zijn plannen nadat hij het gemeentebestuur had toegezegd dat hij de Schipbeek zou kanaliseren. De ijzermolen en de blaasbalgen voor de hoogoven werden van energie voorzien door een watermolen of, bij een te kleine water toevoer van de beek, een rosmolen. Al vanaf 1831 werd ook stoomkracht toegepast. In 1800 werd in Deventer tot 500.000 kg/j gietijzer geproduceerd. In 1826 nam de Duitser Nering Bögel de hoogoven over. Door zijn connecties met Duitsland, waar de hoogoven-kennis vandaan kwam, en de stabiele aanvoer van ijzeroer uit de Achterhoekse en Twentse gebieden, werd het de grootste oerijzergieterij van Nederland. De Raambuurt in Deventer heeft tot in de jaren vijftig vele hallen van deze ijzerindustrie gekend. Stoommachines, locomotieven, wielen, brievenbussen, hekken, grafmonumenten, vuurtorens en complete suikerfabrieken voor Nederlands-Indië zijn in Deventer gemaakt, getuige een catalogus uit de jaren dertig. Vanaf de negentiende eeuw is hier overigens niet alleen ijzeroer, maar ook ijzererts uit het buitenland gebruikt. In 1902 werd de grens van vijf miljoen kilo gegoten ijzer gepasseerd. In 1920 werkten er duizend man in deze fabrieken. In 1932 (de crisisjaren) ging de Deventer gieterij echter failliet omdat ze de concurrentie met andere hoogovens niet meer aankon.

Een ander overslagpunt was de watermolen bij Markvelde. Westelijk van de brug over de weg van Diepenheim naar Gelselaar en Borculo, bij de Schipbekerhuizen (erven Schoman en Berenden), zijn vroeger twee havenkolken geweest. Dit punt bij de Nije Esche is vermoedelijk tijdenlang het eindpunt van de Schipbeek geweest. De boerderijen die daar lagen zijn het erve Schooman en het erve Berendsen. Op het erve Berendsen is een kasboek bewaard gebleven uit de jaren 1712 tot 1719. Hieruit blijkt dat met de schuiten in die jaren boter, kaas, zout, azijn, olie, haring, stokvis, siroop, brandewijn, lijnzaad, hennepzaad, traan, teer en papier van Deventer werden gehaald en op de Schipbekerhuizen overgeladen door kooplieden en vrachtrijders om ze per as te vervoeren naar plaatsen over de grens, zoals Altstätte, Wessum, Ahaus, Lünten, maar ook verder naar Legden, Osterwick, Laer, Eggerode, Horstmar, Heek en Nienborg. Op hun tocht naar de Schipbekerhuizen namen deze vrachtrijders linnen en hammen mee. Het merkwaardige van deze handel is dat niet werd overgeladen bij de Oostendorper watermolen, maar dat men zoveel verder met de kar naar de Schipbekerhuizen reed. Kennelijk was dit een eeuwenoude handelsroute die een goed beeld geeft van het achterland van de Schipbeek.

De Sallandse verdedigingslinie

Een landweer was een hoge zandwal met stekelig struikgewas (meidoorn of sleedoorn bijvoorbeeld) begroeid en vaak met sloten aan weerszijden. De landweer had een paar doorgangen en was doorgaans afgesloten met een slagboom. Kenmerkend voor de Sallandse Landweer zijn de zware bakstenen wachttorens en kastelen bij de belangrijke doorgangen: het Koershuis ten zuiden van Deventer, de Swormertoren bij Colmschate, Kasteel Arkelstein bij Bathmen en Kasteel de Waerdenborch bij Holten.

De landweren waren zo ondoordringbaar, dat zelfs het in brand steken van de begroeiing niet hielp om een opening te forceren. Op plaatsen waar wegen de landweer doorkruisten werden doorgangen gemaakt om legers te dwingen daarvan gebruik te maken. Het gebied was hierdoor eenvoudiger te verdedigen. Die doorgangen waren afgesloten met hekken of bomen en sloten en werden ook gebruikt om tol te heffen voor andere passanten. Familienamen die hier hun betekenis aan ontlenen zijn: Landweer of Landwee, Bömer, Slotman e.a. In het grensgebied zijn nog enkele landweren te vinden, ook aan de Duitse kant. Helaas zijn er veel verdwenen. Een landweer was ook een middel om vee tegen te houden. Dat was van belang, omdat vee dat over de markegrenzen liep gescht kon worden (in beslag genomen).

De middeleeuwse landweer bestond uit een dubbele wal van twee tot vier meter hoog en zeven tot negen meter breed. De wallen waren soms zelfs driedubbel en hadden meerdere grachten, tot tweehalve meter diep. De wallen waren beplant met een ondoordringbaar struikgewas. Die beplanting van een landweer kon bestaan uit eik, es, haagbeuk, populier, hazelnoot, sleedoorn, wilde roos en kamperfoelie. En in de onderbegroeiing stonden kruiden als bosanemoon, grootbloemmuur, dalkruid, salomonszegel, speenkruid, boskruiskruid, bosandoorn, bosviooltje, gewone ereprijs, zenegroen en helmkruid. De beplanting werd bij het groeien in elkaar gevlochten en hierbij werden de stammen ingezaagd om het vlechten te bevorderen. Het was streng verboden in de landweer te kappen, met daaraan verbonden zware straffen: *"Item wie in de landtweere brecke, schzynnende off daer inne houwe die zal zijn rechterhandt gebrocken hebben"*.

De Sallandse landweer was een verdedigingswerk dat in de tweede helft van de veertiende eeuw werd aangelegd tussen Deventer aan de rivier de IJssel en Holten aan de voet van de Sallandse Heuvelrug in de huidige provincie Overijssel. Voorbij Holten liep de *Twentse landweer* waarover veel minder bekend is. Samen vormden ze de *Overijsselse landweer*, een eenvoudige waarschuwings- en verdedigingslinie. Opdrachtgevers voor de bouw van deze versterking aan de Sallandse grens waren de landsheer van het Oversticht, de bisschop van Utrecht, Jan van Arkel en de Hanzestad Deventer.

De landweer van Salland vormde tussen de dertiende en zestiende eeuw een niet te missen aaneengesloten verdediging. Deventer, en in wat mindere mate Zwolle en Kampen hadden bij deze beveiliging veel belang. Ze droegen er financieel en militair dan ook de verantwoordelijkheid voor. Hierdoor verkregen deze drie steden steeds meer invloed op het bestuur van het Oversticht. In Deventer werden per jaar vijf jaarmarkten gehouden die ieder wekenlang konden duren. Er kwamen kooplieden vanuit vele Hanzesteden op af. Per wagen ging hun route over de Holterweg en per schip over de Schipbeek. De linie beschermde vooral deze handelswegen tegen roversbenden van buiten het gebied, maar diende ook om het territorium van de Utrechtse bisschop te vrijwaren van invallen vanuit het vijandige Hertogdom Gelre. Bij grootschalige oorlogshandelingen schoot de versperring tekort en gedurende de Tachtigjarige Oorlog was de militaire waarde dan ook te verwaarlozen.

Kenmerkend voor de Sallandse landweer zijn de zware bakstenen wachttorens en kastelen bij de belangrijke doorgangen:

- Het Koerhuis ten zuiden van Deventer, dicht bij de IJssel.
- De Swormertoren bij Colmschate
- Kasteel Arkelstein bij Bathmen
- Kasteel de Waerdenborch bij Holten.

Deze versterkingen werden bezet door tenminste een wachter die in gevaarlijke tijden hulp kreeg van een aantal mannen uit de stad. Voor de kastelen werd door de landsheer een kastelein aangesteld die verantwoordelijk was voor bezetting en instandhouding van het bouwwerk. Deze beheerder was altijd afkomstig uit een van de IJsselsteden.

Waarschijnlijk vormden de Koerhuisbeek, de Dortherbeek en de Oude Schipbeek de gracht van de landweer. Alleen waar geen water in de buurt was moest een gracht worden gegraven. Op een dijkje langs het water was een heg geplant en mogelijk was er op sommige plaatsen een palissade.

Het meest westelijke gedeelte van de linie, vanaf de IJssel, was in feite een onderdeel van de Deventer stadslandweer die de Deventer buitengebieden moest beschermen. Het Koerhuis stond daar waar de weg naar Zutphen de Koerhuisbeek kruiste. Van hier gezien was de volgende doorgang bij de Swormertoren waarvan in 1994 de fundamenten zijn opgegraven. Het ging om een ronde vrijstaande toren met een doorsnede van zo'n achtenhalve meter die was omgeven door een driehoekige stenen ommuring.

De landweer liep hierna zo'n tien kilometer langs de Schipbeek naar kasteel Arkelstein. Arkelstein bestond uit een huis groot negen bij vijftien meter en een vierkante toren met een doorsnede van ruim vijf meter.

Het is onduidelijk hoe de landweer van Arkelstein precies verder liep tot het bisschoppelijk kasteel de Waerdenborch bij Holten. Een groot deel van de route liep hier door moerasgebied. Het kasteeltje de Waerdenborch, die in de praktijk onder het bestuur van Deventer viel, was volgens archeologisch onderzoek uit 1972 omgracht en was vijftwintig bij dertig meter groot. De muren waren tot anderhalve meter dik. De sterkte werd in 1532 afgebroken, mogelijk in opdracht van keizer Karel V.

Het Koerhuis was een wachttoren bij De Steenen Kamer over de brug bij Deventer.



Het Koerhuis in 1744 Bron: www.bbdesteenenkamer.nl

Aan de andere kant van de IJssel, recht tegenover Deventer lagen de stadswelden. Van de zestiende tot de negentiende eeuw werd dit gebied gebruikt door de Grootburgers van Deventer om o.a. hun vee in te laten weiden. Dat recht van Grootburger kon worden gekocht, gekregen of geerfd. Er wonen overigens nog steeds zo'n honderd Grootburgers in Deventer. Om de stadstuinen te beschermen tegen stroperij en rovers, werden op de grenzen van de stadswelden landweren aangelegd. Dit waren opgeworpen wallen met een sloot en dichte bosschages van meidoornstruiken en hakhout. De noordelijke doorgang in de landweer werd beschermd door een stenen huis dat hier in 1397 werd gebouwd. Aan dit huis ontleent de Steenenkamer zijn naam. Bestuurlijk behoort dit gebied als gevolg van juridische perikelen in de veertiende eeuw tot de gemeente Voorst. De stads of Bolwerksweiden behoren nog steeds tot de gemeente Deventer. Bron: bbdesteenenkamer.nl.

De naam komt van het Middelnederlands *coeren*, dat *op de uitkijk staan* betekent. Het Koerhuis werd voor het eerst vermeld in de veertiende eeuw. De wachttoren stond aan de weg van Deventer naar Zutphen, ongeveer 1750 meter buiten de vestingmuur van de stad. Het Koerhuis stond aan de Dorther- of Koerhuisbeek die ter plekke de grens vormde tussen Overijssel en Gelderland. Hier was een brug en een doorgang in de Sallandse landweer. De toren was altijd met een aantal mannen bezet, om de gemeenschappelijke stadswelde de Teuge en de toegang naar de stad te bewaken. Bij onraad overdag werd een grote mand op en neer gelaten, bij onraad 's nachts werd op de toren een vuur gestookt om de stadswacht te waarschuwen. Tijdens onlusten in 1521 werd de toren door de Geldersen ingenomen en de bezetting gedood. In 1656 werd de weg naar Zutphen verbeterd en kwam het Koerhuis in gebruik als tolhuis.

In de eerste helft van de negentiende eeuw werd het verbouwd tot een uitspanning met herberg, waarbij het uitkijktorentje en het dak werden vervangen door een overkapping met een veranda. Het werd vooral 's zomers druk bezocht door mensen die vanuit de stad een wandelingetje gingen maken. Herbergier Willem Jan Bonhof was van 1856-1865 de laatste pachter van het Koerhuis. Rond 1866 is het gebouw gesloopt.

Langs het Koerhuis liep de Koerhuisbeek, waar in 1936 de op een na oudste menselijke schedel van Nederland en onder meer botten van het reuzenhert werden gevonden.

In de buurtschap Loo in Overijssel bouwde bisschop Jan van Arkel in 1361 aan de Schipbeek het kasteel Arkelstein. Het kasteel werd in de Tachtigjarige Oorlog gesloopt. Toen de laatste

bovengrondse resten in 1938 werden verwijderd wezen opgravingen op een kasteel met een dubbele gracht waarover een ophaalbrug lag. Het terrein binnen de grachten zou tachtig bij honderdzwintig meter groot zijn, en er zou een rechthoekig huis van negen bij vijftien meter en een vierkante toren van 5,20 x 5,20 meter hebben gestaan. In 2007 brachten radarmetingen echter aan het licht dat onder de grond het fundament van een kasteelruïne ligt van honderdzes bij honderdzesendertig meter met dikke muren en mogelijk vier ronde hoektorens, dat na de werkzaamheden in 1938 nog nagenoeg intact lijkt te zijn gebleven. Binnen de muren zou een donjon met een omtrek van twaalf bij veertien meter hebben gestaan. Hiermee zou het het grootste kasteel van het Oversticht zijn geweest.

Om invallen vanuit Gelre in het Oversticht te verhinderen werd in de Middeleeuwen de Sallandse landweer gebouwd. Dit was een versterkte grens, bestaande uit grachten en wallen die met doornstruiken beplant waren. Bij de doorgangen werden in de landweer versterkingen opgenomen. Kasteel Arkelstein, de Swormertoren, en kasteel de Waardenborg bij Holten waren de belangrijkste. Men gaat ervan uit dat, nog voordat de Sallandse landweer werd aangelegd (1365), er bij Loo een houten versterking heeft gestaan. Dat gebeurde met medeweten en misschien ook in opdracht van de bisschop Jan van Arkel. In de Croniken van den Stichte van Utrecht ende van Hollant van Johannes de Beke wordt daarover het volgende gezegd: *In den jaer ons Heren M CCC LX toech bisscop Jan mit heercracht in Zallant tusschen Wegstapel ende (Batman), daer dede hi opslaen ene borch van houte, die hi namaels van stene maken dede endti hiet Arkelsteyne.* In tegenstelling tot wat Johannes de Beke schreef was de houten versterking waarschijnlijk al in 1347 gebouwd.

De naam Arkelstein komt voor het eerst voor in 1361 in de oprichtingsakte van het stenen kasteel. Het kasteel werd weliswaar in opdracht van Jan van Arkel gebouwd, maar omdat hij door de strijd met roofridders en het Graafschap Holland krap bij kas zat, werd de bouw waarschijnlijk door Deventer, Kampen en Zwolle betaald. Daardoor kregen deze steden veel invloed in het beheer van het kasteel. Er werd bijvoorbeeld vastgelegd dat de slotvoogd van Arkelstein een inwoner moest zijn van een van deze drie steden.

In de strijd tussen Gelre en Utrecht is het kasteel meermalen gerepareerd en uitgebreid maar uiteindelijk langzamerhand in verval geraakt. Het verloor in de loop van de zestiende eeuw zijn belang van landsheerlijk verdedigingspunt. In 1576 was het kasteel niet meer bewoonbaar en in 1649 werd het gesloopt. Toch hebben de resten van Arkelstein nog tot in de achttiende eeuw bestaan. Topografisch tekenaar Abraham de Haen (1707-1748) maakte er nog melding van in zijn 'Naem Lijst der adellijke huizen, sloten en kasteelen' In 1938 verwijderde de Heidemij de laatste restanten van de muren en dempte de grachten. Sindsdien resten alleen nog ondergrondse fundamenten.

Op de locatie van het voormalige kasteel staat nu een moderne boerderij met de toepasselijke naam Arkelsteyn Hoeve, waar in 2011 een nieuwe stal gedeeltelijk op de fundamenten van het kasteel is gebouwd.

Voor man en paard was het een bijna niet te nemen hindernis: de Sallandse landweer. Een landweer bestond uit een manshoge wal, begroeid met doornstruiken en ervoor soms een gracht. De landweer bij Bathmen uit de veertiende eeuw was op initiatief van de stad Deventer aangelegd om de stad en de handelswegen te beschermen tegen de roof- en plundertochten van de hertog van Gelre. De Schipbeek en Dortherbeek waren in dit verdedigingsstelsel geïntegreerd. Op sommige plekken in de landweer waren doorlaatposten, afgesloten met een slagboom, een *runneboom*, waar tol moest worden betaald. Weigerde men, dan was men gedwongen om te keren. Namen als Runneman, Slagman, Pas op, Draaiom en Landweer herinneren nog aan de landweer en de doorlaatposten. Om de Sallandse landweer nog beter te kunnen verdedigen, bouwde men een aantal versterkingen, zoals de Waardenborg bij Holten, Arkelstein bij Bathmen, de Swormertoren bij Colmschate en het Koerhuis (*koeren* betekent uitkijken) bij Deventer.

Eén van de belangrijkste middeleeuwse plaatsen in Bathmen was kasteel Arkelstein aan de oude Schipbeek. Arkelstein was een versterkt huis in de Sallandse landweer en moet

omstreeks 1360 zijn gebouwd in opdracht van de vorst-bisschop Jan van Arkel, aan wie het ook zijn naam dankte. Aanvankelijk zal het van hout zijn gebouwd, maar niet veel later van steen. De omvang van het kasteel, de bestuurlijke functies die hier samenkwamen en de centrale plaats in de linie duiden erop dat Arkelstein vermoedelijk de belangrijkste versterking in de Sallandse landweer vormde. Het kon een flinke troepenmacht bergen. Zowel naar het westen richting Deventer als naar het oosten richting de Waerdenborg konden troepen snel worden verplaatst. Het kasteel heeft niet altijd aan zijn doelstelling kunnen voldoen: tot tweemaal toe bezetten Gelderse troepen aan het begin van de zestiende eeuw de vesting. Het gebouw raakte daarbij zwaar beschadigd.



Arkelstein; aquarel door A. Schoemaker, (1723/33)

In 1528 kwam een einde aan de macht van de bisschop van Utrecht in Overijssel. De Habsburgse vorst Karel V werd de nieuwe landsheer. Niet veel later kwam Gelderland ook onder Habsburgse kroon. Daarmee verviel de functie van de Sallandse landweer en kasteel Arkelstein. In 1576 werd het kasteel beschreven als "zeer caduc en vervallen", een ruïne bleef over. Op 5 april 1649 besloten de Raad en Schepenen van Deventer niet alleen de laatste resten van de Swormertoren, maar ook Arkelstein te slopen. In 1870 werd het terrein van dertig hectare gekocht door Anthonie Roeterdink uit Diepenveen, van wie de nazaten het tot op heden als landbouwbedrijf in bezit hebben.

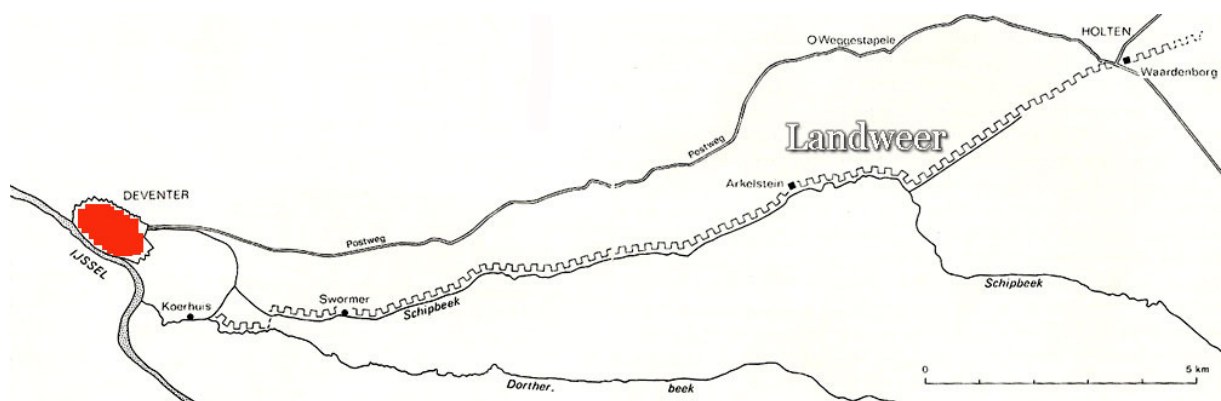
Omstreeks 1935 waren alleen nog de grachten zichtbaar, en een gedeelte van de dichte haag van de eigenlijke landweer. Omdat boer Roeterdink, in wiens land deze resten lagen, bij het ploegen veel last had van puin en hij bovendien de grachten graag wilde opruimen om cultuurgrond te winnen, werd het puin verwijderd, werden de grachten gedempt en werd de landweer gerooid. Het terrein is een archeologisch monument. De vondsten gedaan op het terrein bestaan voornamelijk uit keramiek. Glas, bot en overig materiaal ontbreekt. In totaal zijn 86 objecten van keramiek gevonden en drie fragmenten van kacheltegels. Recent

archeologisch onderzoek heeft met nieuwe technieken aangetoond dat het kasteel een veel grotere omvang had dan eerder gedacht werd. Bron: canonvanbathmen.nl.

Deventer bouwt een landweer tot aan Holten om de belangrijke handelsroute naar Westfalen en Noord Duitsland te beveiligen tegen invallen uit Gelderland. Nadat de bisschop het kasteel Arkenstein of Arkelstein klaar heeft komt er rond 1377 een verdedigingswerk bij de splitsing van de handelswegen naar Rijssen richting Noord Duitsland en naar Markelo richting Westfalen. Daar moet je door de landweer. De splitsing is bij Holten. De versterking krijgt de naam Waardenborch of Waardenborg.



In 1973 is het middeleeuwse fundament van kasteel Waardenborg zichtbaar. Rechts (noordelijk) lag de voorburg.



Een landweer is een dijk, een verhoging vol doornstruiken met aan weerszijde grachten. Een landweer is ondoordringbaar voor een man te paard. De bouw van de Waardenborg begint in 1377 en in november van het volgende jaar is een wachttoren in de landweer klaar. Weer een jaar later heeft de wachttoren, die de naam Borchvrede krijgt, een vaste bezetting met soldaten. Maar al het jaar daarna, in 1380, brandt Hendrik van Solmisse het Hues tot Holten plat. Hendrik van Solmisse is een bondgenoot van de opstandige rentmeester Hendrik van Stakenborch van Salland.



Op deze plek ten zuiden van Holten stond de ophaalbrug met een groot poortgebouw in het kasteel dat ongeveer vijfentwintig bij dertig meter groot was. Links was nog een voorburg die niet is uitgegraven.

Het jaar daarna begint al de herbouw van het kasteel bij Holten en in 1382 is het verdedigingswerk klaar. De Waardenborch is de naam van het nieuwe, stenen kasteel. De handel over land neemt toe en de bisschop van Utrecht besluit dat het kasteel te versterken.

Hij verpacht het vanaf 1401 aan de rentmeester en schout van het land van Vollenhove, Gerrit Borre (familiewapen rechts), die als kastelein tol kan heffen aan de passanten. Gerrit Borre geniet inkomsten uit twee boerderijen bij Holten en hij spreekt recht in het richterampt. De kleine boetebedragen tot drie pond mag hij houden. De rest gaat naar de drost van Salland die zijn ambtszetel op Arkelstein heeft en er vermoedelijk ook woont.

In de jaren 1401 tot 1449 werken arbeiders regelmatig aan een vergroting van de Waardenborg en het kasteel Diepenheim. Gelderse soldaten belegeren het kasteel Diepenheim in 1504. Hertog Karel van Gelre herhaalt een inval zes jaar later en in 1524 voor de derde keer. In 1536 verwoest George van Toutenburg, veldheer van keizer Karel V, het kasteel grondig. De Waardenborg ligt dan ook al in puin. Keizer Karel de vijfde laat de Waardenborg in de jaren 1529-1531 afbreken.



Schipbeek, Diepenheim bron: facebook.com

De bisschop in Utrecht bezit in 1300 twee kastelen in het Oversticht (Overijssel): Vollenhove en Goor. Hij koopt daarna Diepenheim in 1331 en Lage bij Denekamp in 1346. De bisschop vindt dat er langs de handelsroute tussen Deventer en Holten een sterk kasteel moet verrijzen en bouwt samen met de stad Deventer in 1360 Arkelstein (of Arkenstein).

De bisschop krijgt door verovering of koop nog:

1402 Coevorden

1407 Kuinre

1417 Neuenhaus (Duitsland)

1449 Blankenburg in Haaksbergen

De handelsweg van Deventer naar noord Duitsland en Westfalen splitst zich bij Holten. De weg naar Westfalen langs kasteel Oldenhof bij Markelo gaat bij de Waardenborg door de landweer, de verdedigingslinie tegen de Gelderse soldaten die regelmatig Twente binnenvallen in het begin van de zestiende eeuw.

Om zijn land te beschermen tegen de agressie van Holland en Gelderland (Gelre) bouwen de bisschoppen van Utrecht steeds meer kastelen of koopt ze.

Er waren de kastelen die voor 1380 buiten gebruik raakten (onder meer Schulenburg bij Almelo en Bentheim). Er waren bisschoppelijke kastelen in 1380 onder meer Vollenhove, Goor, Diepenheim, Waardenborg, Arkelstein, Hardenberg en Lage en er waren bisschoppelijke kastelen die na 1380 in gebruik zijn genomen, zoals Coevorden, Venebrugge, Neuenhaus, Enschede, Blankenburg in Haaksbergen, Kuinre en Blankenham.

Deventer groeit als handelscentrum sterk. Beroemde denkers als Erasmus studeren er in de Latijnse school. Deventer is na Keulen het belangrijkste economische centrum in het Nederrijngebied. In 1447 passeren naar schatting 24 wagens per dag met goederen de tol in Holten bij de Waardenberg. De handelaren reizen in convoer om struikrovers geen kans te geven. Kastelein van de Waardenborg is de rentmeester van Twente, Jacob van Ittersum (1465-1467), Evert van Graes (1467 - 1471), Deric van Voorst (1471 - 1477), Jacob van Ittersum (1477-1500) en zijn zoon Johan van Ittersum (1500-1518) en Willem van Doetinckum (1518-1529).

De Waerdenborch is een kasteelruïne bij Holten (aan de Oranjestraat). In 1378 werd dit kasteel waarschijnlijk gesticht. Er heeft eerst een kasteel gestaan, nu is er alleen een ruïne over. In 1972 zijn bij Holten de fundamenten blootgelegd van dit kasteel. De restanten liggen ten oosten van het dorp bij het kruispunt van de weg naar Markelo en de weg naar Rijssen. Het Huis te Holten, zoals het ook wel werd genoemd, werd gesticht als onderdeel van de verdedigingslinie van Salland van de bisschop van Utrecht. Het lag op de splitsing van 2 belangrijke handelswegen en vormde de laatste schakel in de Zuid-Sallandse landweer, aangelegd op initiatief van Deventer, bedoeld als bescherming tegen roof en plundering, vooral vanuit het hertogdom Gelre. De landweer bestond uit een stelsel van grachten en wallen die vaak met doornstruiken beplant waren. In deze landweer waren op regelmatige afstanden versterkingen gebouwd. De kastelen Arkelstein en Waerdenborch waren hiervan de belangrijkste. De handelsweg uit Deventer bezat bij Holten de enige doorgang en daar moest tol betaald worden aan de kastelein van de Waerdenborch. Al in 1380 is het kasteel platgebrand, maar in 1382 werd het door de burgers van Deventer herbouwd. Op 1 mei van dat jaar kwam de eerste bekende kastelein, Willem van der Maze op het kasteel aan. Het Huis te Holten kreeg zijn officiële naam: Waerdenborch.

Het kasteel was waarschijnlijk vrij klein, en bisschop Frederik van Blankenheim achtte het niet sterk genoeg. In 1401 verpachtte hij het daarom aan Gerrit Borre, voor een termijn van tweedertig jaar. Borre was schout en rentmeester van het land van Vollenhove. Een van de voorwaarden was dat het kasteel versterkt moest worden. Tot in het midden van de vijftiende eeuw werden aanzienlijke bedragen uitgegeven voor verbouwingen en versterkingen.



De Waerdenborch, Holten

Tussen 1529 en 1531 werd het kasteel afgebroken, waarschijnlijk omdat het na de overdracht van het wereldlijk gezag in het Sticht door de bisschop aan Karel V geen functie meer had.

Na opgravingen in 1972 bleek het volgende: de kasteelgracht was twintig meter breed geweest en drie meter diep. De ommuring vormde een onregelmatige rechthoek van vijftwintig bij dertig meter. De muren waren één meter vijftig dik. Het zware poortgebouw bevond zich in de poortmuur. Op de zuidoostelijke en zuidwestelijke hoeken staken twee vierkante torens in de gracht uit.

De Waerdenborch kwam in 1378 gereed. Het kasteel was gebouwd in opdracht van de bisschop van Utrecht om zijn gebied in het oosten, het Oversticht, dat later Overijssel zou worden genoemd, tegen invallen van de Geldersen te beschermen.

Het kasteel werd al in 1380 platgebrand, maar de stad Deventer heeft het in 1382 herbouwd. Het kasteeltje, dat toen vijftwintig bij dertig meter groot was en tot anderhalve meter dikke muren had, wordt soms ook aangeduid als 'Huis te Holten' hoewel het, buiten de kasteleins, nooit belangrijke bewoners heeft gehad. Bij archeologisch onderzoek zijn geen sporen van woonverblijven gevonden. Op 1 mei 1382 werd de eerste bekende kastelein, Willem van der Maze, benoemd. Het huis te Holten kreeg toen zijn officiële naam: de Waerdenborch.

De Sallandse landweer liep van de belangrijke hanzestad Deventer tot voorbij Holten en diende onder meer om de handelsroute van die stad richting Westfalen te beschermen. Bij doorgangen in de landweer waren een viertal versterkingen gebouwd waarvan de Waerdenborch er een was. Het kasteeltje kende een vaste bezetting en er werd tol geheven.

Een landweer is een aarden verdedigingswal in een terrein, veelal met een gracht en voorzien van een doornenhaag en diende ter beveiliging van een gebied. Over het algemeen zijn ze

aangelegd in de late Middeleeuwen, veertiende of vijftiende eeuw, en zijn ze ongeveer twee meter hoog en vier tot tien meter breed, gecombineerd met droge grachten van één tot anderhalve meter diep aan weerszijden.

In het westen van Overijssel is vermoedelijk in de tweede helft van de veertiende eeuw dus de Sallandse landweer aangelegd tussen Deventer en Holten. Voorbij Holten liep de landweer waarschijnlijk door, maar daar is veel minder van bekend. Kenmerkend voor de Sallandse landweer zijn de zware bakstenen wachttorens en kastelen bij de belangrijke doorgangen zoals de Swormertoren bij Colmschate, Kasteel Arkelstein bij Bathmen en Kasteel De Waerdenborch bij Holten.

In 1972 werd het kruispunt van de wegen van Holten naar Markelo en Rijssen gereconstrueerd, waarbij men op de fundamenten van De Waerdenborch stootte. Het R.O.B. in Amersfoort kreeg gelegenheid om een uitvoerige opgraving te doen. Er werd besloten de kasteelrestanten te consolideren, zodat de fundamenten van het Huis te Holten voor het nageslacht bewaard konden blijven. Deze consolidatie werd in 1973 voltooid. De fundamenten van het kasteel zijn dus in 1972 blootgelegd. Ten oosten van het dorp Holten zijn de geconsolideerde restanten hiervan zichtbaar ter hoogte van het kruispunt van de weg naar Markelo met de weg naar Rijssen. Hier dicht in de buurt bevindt zich tegenwoordig de *Waardenborchstraat*.



Onder bisschop Jan van Arkel, die regeerde van 1342-1364, kwam de imposante verdedigingslinie tot stand, die Salland en de handelsroutes naar Duitsland moest beschermen tegen invallen uit Gelderland. De stad Deventer liet indertijd een zogeheten *landweer* tot aan Holten graven. Een landweer is een verhoging voorzien van doornstruiken met aan weerszijde grachten. Een landweer moest ondoordringbaar zijn voor een man te paard. In die verdedigingslinie werden twee versterkte huizen gebouwd: kasteel "Arkelstein" aan de Hunnepe (zo heette de Oude Schipbeek destijds) te Loo-Bathmen en de "Waerdenborch" te Holten. In 1348 liet Deventer hier een versterkt huis bouwen, dat de naam "hues te Holten" kreeg. De bisschop liet ook een gracht graven van de Oude Schipbeek, in de buurt van de tegenwoordige boerderij Snatergat, recht op de Waerdenborch aan. Die gracht

noemde men later de Boterbeek. De Boterbeek was vroeger breder dan tegenwoordig. In 1377 zou de gracht gereed gekomen zijn. De landweer zette zich voort als Gravensteeg, Bontenweg, Kattensteeg en Aalpolsweg. Langs de opgeworpen walletjes kwamen dichte bosschages. Van de Waerdenborch oostwaarts was ook een landweer opgeworpen naar het Rijssense veen. De doorgang was met twee bomen afgesloten. In 1378 ging men over tot de stichting van het kasteel de Waerdenborch. De Waerdenborch bewaakte als grenspost tussen het Oversticht en het hertogdom Gelre de doorgang van de Sallandse landweer bij Holten. Hier splitsten zich de handelswegen naar Rijssen richting Noord-Duitsland (Hannover) en naar Markelo richting Westfalen. Bij het kasteel werd ook tol geheven. Namen als Ronneboom, Slagman, Landweer, Landeweert, Pasop, Trekop, Kiekebelt en Draaiom herinneren nog aan personen die de toegangen bewaakten en tolgelden inden.

In 1380 stak Hendrik van Solmisse het eiken gevaarte van de Waerdenborch in brand en verwoestte het. Van Solmisse was in dienst van de bisschop van Utrecht, die niet gediend was van het opstandige gedrag van Hendrik van Stakenborch, zijn rentmeester in Salland. Daarna toog bisschop Floris van Wevelinckhoven (1379-1394) weer aan het werk om de Waerdenborch te herbouwen: er kwam een groter en sterker kasteel dan tevoren. Volgens een overlevering waren er 1300 karrenvrachten Bentheimer en Gildehauser stenen door de Twensche boeren gehaald voor de opbouw. Toen het kasteel voltooid was, kreeg Floris van Wevelinckhoven het kasteleinschap over de Waerdenborch en drie soldaten tot zijn beschikking, gefinancierd door de steden Deventer, Kampen en Zwolle. Na de dood van bisschop Van Wevelinckhoven verpachtte zijn opvolger Frederik van Blankenheim de Waerdenborch in 1401 aan Gerrit Borre, een telg uit een aanzienlijk Utrechts geslacht. Behalve Waerdenborch kreeg Gerrit Borre ook het richtersambt van Holten met bijbehorende waardigheden voor de duur van 32 jaren. Oude verhalen vertellen dat boeren wel 1.300 ladingen stenen moesten halen voor de bouw van een nieuw kasteel. Er waren ook heel wat stenen nodig om muren van 1,5 m dik en een ommuring van 25 bij 30 m te bouwen.

In 1444 raakte de Waerdenborch met de marke Holten in handen van de stad Deventer. De in geldnood verkerende bisschop Rudolph van Diepholt zag zich genoodzaakt het kasteel met het dorp en de tol met weggeld aan Deventer te verpanden voor 1500 oude schilden. Tot 1487 hield de stad Deventer het kasteel met de tol in bezit. Daarna was het jarenlang in particuliere handen. In 1528 ging de macht in het Oversticht over naar keizer Karel V. Deze vond dat het kasteel niet rendabel was en het geen rol meer speelde bij de verdediging van Salland en bepaalde daarom dat het gesloopt moest worden. Tussen 1529 en 1531 werd het kasteel afgebroken. In 1972 werden de muurresten van het kasteel opgegraven. Daarbij werden onder andere hele muurbrokken in de slotgracht teruggevonden, wat er op wijst dat de muren van het kasteel bij zijn afbraak werden omgetrokken. Verder maakte de opgravingen duidelijk dat het grondplan van het kasteel sinds de stichting ongeveer hetzelfde is geweest. Na de opgravingen werden de overgebleven funderingen in 1975 geconsolideerd.

In 1528 werd keizer Karel V de baas in Overijssel. Uiteindelijk werd Karel keizer over alle delen die nu Nederland vormen. Overijssel hoefde niet langer bang te zijn voor aanvallen van Gelre. Keizer Karel besloot dat de landweer geen functie meer had. Hij gaf opdracht om kasteel De Waerdenborch te slopen.

Holten zelf stelde in de Middeleeuwen nog niet veel voor. In de marke (een leefgemeenschap van boeren die gemeenschappelijke grond hebben) stonden in 1429 nog maar zevenendertig huizen. In 1470 was dit aantal gestegen tot zeventig. Ter illustratie: Deventer telde toen tweehonderdvierentwintig, Zwolle driehonderdacht huizen. Maar hoe klein Holten ook was, Karel V danste er in 1532 wel op een boerenbruiloft in het huis dat nu nog De Keizer heet. Tijdens zijn reis door Holten bepaalde diezelfde Karel V overigens ook dat de Waerdenborch gesloopt kon worden. Namen als Landweer, Trekop, Runneboom of Pasop houden direct verband met De Waerdenborch. En vele Holtenaren die ooit op de Dorpsschool les hadden van meester Brouwer kennen de legende en liederen over de Rode Ridder. Het is niet toevallig dat het kasteel ligt op de kruising van de Markeloseweg en de Rijssenseweg. Vroeger was deze plek de splitsing van twee belangrijke internationale handelswegen, die Deventer, via Rijssen en Markelo, over land met Noord-Duitsland en Westfalen verbond. De handelsweg uit

Deventer bezat bij Holten de enige doorgang door de landweer. Elke voerman die met zijn voertuig wilde passeren, moest tol betalen aan de kastelein van de Waerdenborch. In 1972 werd de ruïne van kasteel de Waerdenborch opgegraven. Daaruit is veel, maar niet alles bekend geworden. Zo is bijvoorbeeld nog altijd niet duidelijk hoe het kasteel er precies uit heeft gezien. Wel is duidelijk dat de Waerdenborch - in het begin 'hues tot Holten' geheten - de laatste versterking was van de Sallandse landweer, een versperring, in het geval van Holten een aarden verdedigingswal. Die landweer is op verschillende plaatsen in Holten, bijvoorbeeld bij de Aalpolsweg en Kattensteeg nog te zien.



Overblijfsel van een landweer in de Borkeld ten zuiden van Rijssen

De landweren liepen van Deventer tot Holten en dienden als bescherming van het Oversticht (Overijssel en Drenthe) en het Nedersticht (Utrecht) tegen het hertogdom Gelre (groter dan de huidige provincie Gelderland). De Waerdenborch stond onder direct bevel van de bisschop van Utrecht, in die tijd Jan van Arkel. De bisschop richt zich in deze tijd op versterking van het centraal gezag en vooral tegen het streven naar onafhankelijkheid van de lokale adel. Deze politiek kostte veel geld, maar voor geld en militaire steun kon de bisschop terecht bij de drie grote steden van het Oversticht: Kampen, Zwolle en Deventer. In ruil daarvoor eisen de drie steden, onder leiding van Deventer, belangrijke invloed op over het bestuur van het Oversticht. Het grootst wordt deze invloed in Salland, waar de kastelen Arkelstein en de Waerdenborch bijna helemaal in handen komen van de drie steden. In feite fungeerde de Waerdenborch als militaire voorpost van Deventer.

Tijdens de periode van Floris van Wevelinkhoven (1379-1393) verbrandt Hendrik van Solmisse dus de Waerdenborch. De rentmeester van Salland is in die tijd Hendrik van Stakenborch en Hendrik is nogal opstandig. Bisschop Floris van Wevelinkhoven is daar niet van gediend. In 1380 wordt Deventer door renboden gewaarschuwd dat Hendrik van Solmisse namens de bisschop een grote troepenmacht bijeen heeft gebracht. Het is niet ondenkbaar dat bij de schermutseling die hieruit voortkomt de Waerdenborch is verbrand.

In 1382 wordt het kasteel herbouwd door Deventer burgers. Het volgend jaar belooft de bisschop dat de kastelein altijd een Deventer burger moet zijn. In het voorjaar van 1382 is het kasteel klaar en op 1 mei wordt de eerste bekende kastelein Willem van Maze geïnstalleerd. Bij deze gelegenheid ontvangt het kasteel de naam Waerdenborch. Als de bisschop het wereldlijk gezag overdraagt aan Karel V, sneuvelt de Waerdenborch. Zoals zo vaak bij een machtsoverdracht, begint ook Karel V aan een grote (financiële) schoonmaak. De Waerdenborch wordt door hem als onnodig bestempeld en afgebroken. Bron: kastelen in overijssel.nl.



Hendrik Lindeman

Over de eeuw die ligt tussen de jaren 1650 en 1740 horen we bijna niets. Het lijkt er echter op dat dit komt omdat Deventer terrein prijs heeft moeten geven. In het jaar 1672 had de stad zich, net als Zwolle, zich op weinig verheffende wijze aan de Munsterse troepen overgegeven. Tijdens de daarop volgende bezetting heeft de stad vrij zwaar geleden. Als in het jaar 1687 blijkt dat de Oostendorper Sluis bij Haaksbergen in slechte staat verkeert, besluit het stadsbestuur om deze dan maar af te schrijven. Daarmee werd ook het achterliggende scheepvaartverkeer opgegeven. Op tal van plaatsen in het archief vinden wij bewijzen van het slechte onderhoud van de rivier. In het jaar 1621 krijgt de schout van Bathmen van de drost van Salland een brandbrief waarin staat dat hij zijn baan verliest als hij niet onmiddellijk de in de Regge gelegde dam laat verwijderen. Bovendien draagt de drost hem op er voor te zorgen dat de rivier in zijn ambtsgebied voortaan behoorlijk onderhouden wordt.

Op 5 september 1647 stuurde dijkgraaf Johan Sticke een brief aan de schout van Bathmen betreffende het onderhoud van de rivier. De huislieden van Zuidloo en Dortherhoek werden geacht dat werk te verrichten, ze lieten allemaal verstek gaan. Alleen de boeren die op een of andere wijze afhankelijk waren van het stadsbestuur durfden niet weg te blijven.

Ook Deventer getrooste zich rond het midden van de achttiende eeuw veel moeite om ook buiten het eigenlijke vaarseizoen vanuit het achterland per schip bereikbaar te zijn. Dat was in de periode dat Hendrik Lindeman het beheer over de Schipbeek en Regge voerde. In het begin van het jaar 1744 was door een zware overstroming van de IJssel en de Schipbeek de Snippelingsdijk doorgebroken. Buiten de Brinkpoort en de Bergpoort waren grote kolken uitgespoeld. De stad Deventer was hierdoor geïsoleerd geraakt en het vrachtvervoer was stil komen te liggen. In minder dan veertien dagen wist Lindeman deze situatie te klaren. Aansluitend daarop kreeg hij het beheer over de rivier. Hij was inderdaad een bijzonder voortvarende ondernemende man. Hendrik Lindeman was een Deventer vaandrig/koopman, die van de stad Deventer het beheer over de Regge en de Schipbeek opgedragen kreeg. Hij was bovendien pachter van bijna alle zaagmolens in Deventer en daardoor belanghebbende bij een ongestoorde aanvoer van water en hout via de Regge en de Schipbeek. Lindeman was een zeer daadkrachtige 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 partijen. Het kan echter niet ontkend worden dat hij zeer veel tot stand heeft gebracht. Met name met de Stokkumer boeren kwam Lindeman geregeld in conflict. Dat kwam omdat Lindeman in de periode 1745-1755 de waterstand zo regelde dat de Regge en de Schipbeek bevaarbaar bleven. De koeien van de boeren liepen daardoor 'tot de balg' in het water en het hooi verrotte.

Rond het jaar 1750 wordt vermeld dat de Heer Richter van het Westerflieër altijd tegen het bevaarbaar maken van de Regge is geweest. Hij heeft daarvoor zijn stroman Hendrik Houwboer gebruikt, door hem samen met de boeren van Stokkum tegen de werken van de Deventer burger Lindeman aan de Regge op te laten zetten. Lindeman hield zich echter niet alleen met de Regge bezig. Hij had – vanaf het jaar 1745 tot zijn dood in het jaar 1758 – de stadswatermolens in pacht. Deze omvatten een zaagmolen, een ijzermolen of kopermolen, een loodwitmolen en een volmolen. Tussen de jaren 1745-1749 herbouwde hij deze molens. Op de stadswaai liet hij bovendien een windkorenmolen bouwen, later bouwde hij een ijzermolen. Deze heeft tot in de twintigste eeuw bestaan. Ook wist hij het hoferf van Markelo in handen te krijgen, waardoor hij erfmarkerichter van de marke Markelo werd. Misschien is

dat de reden dat alleen de Stokkumer marke protesteerde toen door zijn activiteiten in het jaar 1746 het Stokkummer Broek en Markeler Broek diverse malen onder water kwamen te staan. Hij bracht op een bepaald moment, voor eigen rekening, zonder toestemming van het markebestuur een groot stuk broekgrond in het Stokkumberbroek nabij de Roosdom in cultuur. Ook was hij eigenaar van enkele boerderijen.

Als Hendrik Lindeman vanaf het jaar 1745 begint met het herstel van de Regge, laaien de conflicten weer op. Lindeman wil opnieuw een dam in de Regge maken, of dit ooit gebeurd is vermelden de boeken niet. Twee jaar tevoren al had het stadsbestuur van Deventer in een resolutie de molenaar van de Diepenheimer watermolen gelast om in geen geval toe te staan dat hout over de sluis aldaar door de rivier naar Zwolle afgevoerd zou worden. De werken, ondernomen door Hendrik Lindeman, zorgden voor een extra dimensie in dit conflict. Aan het einde van het jaar 1746 'betrapte' Lindeman honderddrieenzestig man die in dienst van Zwolle aan de Regge werkten. Het conflict liep hoog op en toen men in de Staten van Overijssel er niet uit kwam werd bemiddeling van stadhouder Willem 1V ingeroepen. Deze benoemde een waarnemer, Ernst baron van Keppel tot den Dingshov, en in de jaren 1750 en 1751 werd er op neutraal terrein door hem bemiddeld. Erg succesvol was de bemiddelingspoging niet want in de jaren 1764, 1767, 1770, 1784 en 1789 waren er weer sprake van incidenten. Gingen de Deventer stadsbesturen ondanks alle onenigheid en verschil van mening met de Zwolse regenten nog wel als 'Heeren' om, tegenover het stadje Diepenheim meende men zich veel meer te kunnen permitteren. In het jaar 1644 had Deventer van dit stadje voor een bedrag van driehonderdvijftig gulden en twintig stuivers de tolvrijdom gekocht. Toen Diepenheim ondanks deze overeenkomst in het midden van de achttiende eeuw toch tol ging heffen sloeg het stadsbestuur van Deventer een heel hoge toon aan. Het kwam tot een proces dat Diepenheim verloor.

Mensen waar Deventer ook heel wat mee te stellen had, waren de boeren van Stokkum. Inzet van de ruzies was een dam bij de Nieuwe Sluis. Het was een zaak van levensbelang voor de scheepvaart van Deventer dat het water van de Regge het hele jaar door ongestoord naar het westen kon stromen. In de archiefstukken vinden we al in het jaar 1620 de bewijzen van dit conflict. Zwolle nu beweerde dat Deventer nooit het recht had om zonder toestemming van de markenrichter en de gezworenen van Stokkum de deur van de sluis te openen. In ieder geval mocht dat niet gebeuren voor het feest van 'Martinus Oude Stijl' (21 november) en na 25 maart. Indien de scheepvaart alleen deze drie maanden voor Deventer zou openstaan, zou de stad er weinig aan hebben. In de overeenkomst die Hendrik Lindeman met het stadsbestuur van Deventer sloot stond dan dat hij de sleutel van de Nieuwe Sluis zou krijgen.

Deze overeenkomst was op dit punt voor meerdere uitleg vatbaar. Het zou immers aan Lindeman vrijstaan om ook buiten die periode de Nieuwe Sluis open te zetten als er in de Regge niet genoeg water was. Hij diende ervoor te zorgen dat de hooilanden en broeken van de Stokkumers niet onder water kwamen te staan. Tijdens het grote verschil (ruzie) van rond het jaar 1750 probeerden zowel Deventer als Zwolle door de boeren van Stokkum verklaringen te laten afleggen die voor ieder van hen gunstig waren. Volgens Lindeman waren de Zwolse burgemeesters Verhoeff, Schrijverius en Van Marle samen met secretaris Golts aan het intrigeren om plaatselijke notabelen tegen de openstelling van de Nieuwe Sluis op te zetten. Dit had tot gevolg dat de boeren zich gingen beklagen bij de Heer van Borculo, die op zijn beurt weer een schrijven tot de Staten van Overijssel richtte. Deventer van zijn kant liet de ingezetenen verklaringen afleggen dat het openzetten van de Nieuwe Sluis voor hen helemaal geen nadeel had sinds Lindeman de Regge had laten verbeteren. Achter de spontaniteit van

dit soort verklaringen kan men vraagtekens zetten. Zwolle ging rond 'mit alle groote beloften en presentatien.' Deventer van zijn kant was de grootste eigenaar van landbouwgronden in Stokkum. Verklaringen waren van stadswege al opgesteld door Van Suchtelen en Lindeman. De boeren hoefden alleen nog te ondertekenen. In het voorjaar van 1746 echter kwam het tot strubbelingen. Op 18 maart verwijderde Lindeman de deuren uit de Nieuwe Sluis. Op 22 en 27 maart liet hij de huislieden van Stokkum bij weten, dat er na het wegnemen van de deuren niets meer in de beek mocht worden opgeworpen, dus ook geen dammen. Kerkespraak is dat er wereldlijke mededelingen werden gedaan door de koster na afloop van de kerkdienst op het kerkplein.

Op 3 mei werd door de boeren van Stokkum een slot gehangen aan de Nieuwe Sluis, kennelijk waren de deuren er weer ingehangen. Het slot werd er op bevel van Lindeman afgeslagen. Op 23 juni moest Lindeman een dam uit de beek verwijderen, dit was de tijd van de eerste snit hooi.

Ook rond de Heeuwsluis kwam het tot soortgelijke taferelen. De burgemeester van Diepenheim hield gewoontegetrouw en volgens zijn recht de sluis op slot. De dijkgraaf van Deventer liet de sloten er echter af slaan. In die zomer stond het Stokkumerbroek geregeld onder water. Op 25 oktober 1746 werden op een holtink van de Stokkumer marke vele klachten geuit. De broeklanden waren meestentijds onder water geweest en er was grote schade. De marke verzocht de stad Deventer dan ook Lindeman te corrigeren. Op 2 juli had de stad Goor al in een brief aan Zwolle geschreven dat de Regge van Enter tot Goor nauwelijks bevaarbaar was. Ook was er te weinig water om branden te kunnen blussen. De oorzaak was het voortdurend open staan van de Nieuwe Sluis. De brief eindigde met de vraag of Zwolle daar iets tegen kon doen. Op 14 juli hadden de boeren van Gelselaar eveneens geprotesteerd tegen het opengaan van de Nieuwe Sluis. De hier toch vrij hoge oevers waren kennelijk niet hoog genoeg. Op 12 september 1750 verklaarden negenenzeventig schippers uit Enter en twintig schippers uit Almelo, dat ze in de zomer van 1746 onvoldoende water hadden om naar Goor te varen, omdat de Nieuwe Sluis zo vaak openstond.

Zwolle heeft er op een wat merkwaardige manier ingespeeld. Op 4 juli 1746 kocht ze een stuk grond vlakbij de Nieuwe Sluis: het Leusinkkamp. Ze heeft daar blijkbaar graafwerkzaamheden laten verrichten, want van 6 tot 11 september werden in Wijhe besprekingen gevoerd over dit graafwerk. Op 20 november volgde een vergadering van de Ridderschap en Steden van Overijssel waar het rekest van de marke Stokkum behandeld werd. Op 2 december gaf Zwolle herhaalde malen te kennen het geschil te willen bijleggen. Ironisch genoeg werd diezelfde dag gemeld dat Zwolle bij de Nieuwe Sluis aan het graven was. Lindeman ging op 3 december kijken en vond honderddrieënzestig man aan het werk onder leiding van Claas Kappers, burgemeester van Diepenheim en Hendrik Roelofsen, 'dien befaamden Houwboer'. Uit de stukken blijkt dat Deventer aan Zwolle verweet in de Regge een pakwerk (dam) te hebben gelegd. Zwolle van haar kant beklaagde zich erover dat er in de Diepenheimer Molenbeek een verzanding van achthonderd schreden lengte was komen te liggen en dat ze die hadden uitgegraven. Ook hadden ze volgens hun zeggen een rij palen verwijderd die op een voet afstand van elkaar dwars over de Molenbeek waren ingeslagen. Het water van de Regge kon daardoor nu weer vrij afstromen naar Goor.

Van 15 tot 19 december vond een extra-ordinaris Landdag plaats van de Ridderschap en Steden. Zwolle gaf daar duidelijk te kennen, dat ze tussenbeide was gekomen vanwege haar grote negotie (handel) te water op Twente, Borculo en Munsterland. Ze beschuldigde Deventer

ervan pogingen ondernomen te hebben om waren, bestemd voor Zwolle, tegen te houden en naar Deventer te leiden. Zo ontdekten de stadstimmerlieden van Zwolle op 17 december naast de Diepenheimer molen de houten beschoeiing van een oude schutkolk. Op 13 december was daar een hek aangetroffen dat het overslepen van houtvloten moest beletten. Deventer erkende dit. In 1731 had ze daar een rij palen in de grond laten slaan met balken bevestigd met 'ijzeren bolten'. Het conflict sleepte zich nog enige tijd voort in diplomatieke sferen. Na een aantal jaren stierf het tenslotte een zachte dood. Zeker nadat Lindeman op 5 juli 1755 het beheer over de Regge aan de stad had teruggegeven waren de scherpste kantjes van het conflict toch wel afgeslepen. Dat was maar goed ook want een effectief centraal gezag was er niet. Het enige dat de Ridderschap en Steden van Overijssel konden doen was 'die beide Steden op het ernstigst en vriendelijkst te verzoeken om haare geschillen in der minne bij te leggen.'

Er bestaat een conceptovereenkomst tussen beide steden van 13 juli 1751. Daarin deden de 'Heeren Mediateurs' het voorstel om Deventer en haar sluiswachter van de Nieuwe Sluis toe te staan om 'bij het doorlaten der Schuyten, so die tot verder transport soo verre mogten nodig hebben, aan dezelve het water soude kunnen en moeten laten volgen' (dus nastromen), waarbij Deventer ter bescherming van het Stokkumerbroek net beneden het Westerflieer een nieuwe sluis zou bouwen. Deze reële oplossing kwam er echter niet. Men bleef compromissen zoeken waarin alles zo veel mogelijk moest blijven zoals het was. Tenslotte kwam men tot een soort afspraak: er mocht geen dam voor de sluis en de sluis mocht even open om de zompen door te laten. Dit laatste kon echter onmogelijk een blijvende oplossing garanderen omdat het nu eenmaal een vereiste was dat de schepen nagestroomd werden. Het is hier niet de bedoeling dit conflict in zijn geheel uit de doeken te doen. Wel heeft het ons de gelegenheid gegeven een beeld te vormen van de scheepvaart op de Regge in die dagen. De berichten na het jaar 1746 leveren niet zoveel gegevens meer op. Toch moet er nog steeds veel zijn gevaren. Lindeman beweerde dat er per dag twintig à dertig zompen in de stad aankwamen. Ook kwamen zoveel houtvloten aan dat de drukte op de Deventer houtmarkt spreekwoordelijk bleef. Nadat uiteindelijk Lindeman's pogingen om het hele jaar door de scheepvaart op de Regge mogelijk te maken mislukt waren, is het met de scheepvaart op de Regge alleen nog bergafwaarts gegaan. Er werd alleen gevaren in de periode november tot maart. De aftakeling van de rivier begon al snel na Lindeman zich af te tekenen. Blijkbaar had de stad Deventer na alle problemen rond Lindeman haar buik vol van de Regge.

Aan de toch zo kwetsbare verbinding met Twente via het Westerflieer lijkt dit het eerste te merken. Deze verbinding tussen de Maarkelse beek en de Regge bleek al in het jaar 1768 niet zo best meer. Op 10 augustus van dat jaar hadden een groep Enterse schippers met veel kosten en moeite hout uit de Schipbeek in Goor gekregen. Ze besloten om dit nooit meer buiten het seizoen te doen. Deze weg was te lastig en te duur. Door de sluis bij het Westerflieer konden tegelijk één Enterse zomp en twee boomstammen, en dat alleen nog bij hoog water. De Diepenheimse Molenbeek leek hen dan ook beter voortaan.

Was nu na het vertrek van Hendrik Lindeman in het jaar 1755 het leed geleden voor de Stokkumers? Geenszins. Steven ter Raa, de sluiswachter van de Nieuwe Sluis bleef voor moeilijkheden zorgen. Hij kon trouwens ook niet anders wilde hij zijn werk goed doen. Op 14 november 1755 werd hij door de drost van Diepenheim en Haaksbergen gearresteerd en veroordeeld tot een boete van tweehonderd zilveren ducatonen. Hij had in juli 1754 en 1755 de Nieuwe Sluis geopend, waardoor het Stokkumerbroek weer eens onder water kwam te staan. Op 14 november volgde een zoveelste klacht van de Stokkumers, ze hadden hun hooi weer

niet droog kunnen krijgen. Ook volgde er in het jaar 1756 een brief van de drost aan de Ridderschap en Steden, waarin hij nog weer aandrang op de bestaande regeling, dat de dam achter de sluis weg moest en de sluis even open mocht. Aan de praktische noodzaak van het nastromen dachten de heren bestuurders niet. Het is merkwaardig dat in dit conflict de Oude Sluis geen rol speelde. Deze lag tweeënhalve kilometer stroomafwaarts van de Nieuwe Sluis.

Het laatste geschil betreft een controverse tussen Deventer en Zutphen. In het jaar 1777 werden er enkele palen geslagen onder de Bolksbrug aan de grens van de Heerlijkheid Borculo, om te voorkomen dat er zompen van de bovenloop van de Berkel naar Deventer konden varen. Het stadsbestuur van Deventer beklagde zich daarover bij de domeinraad van stadhouder Willem V, zonder positieve gevolgen.

In het jaar 1780 constateert Peterszen dat de schippers terecht klagen over de bevaarbaarheid van een gegraven vaart tussen Goor en Diepenheim. Dat de Regge zo slecht onderhouden werd had vele oorzaken. Niet alleen was de controle op het onderhoud moeilijk, wat uiteraard verwaarlozing in de hand werkte. Een heel belangrijke reden was dat er krachten aanwezig waren die er geen enkel belang bij hadden bij goed onderhoud van de Regge.

In een rapport dat in het jaar 1793 werd uitgebracht staat dat ter hoogte van de marke Markelo drie grote en zware keistenen in de rivier zijn geraakt, welke groot nadeel aan de scheepvaart veroorzaken. Het is voor de opsteller van het rapport duidelijk dat deze stenen door zwaar beladen zompen klaarblijkelijk over boord gegooid zijn. De eigenaren van het aangrenzende stuk land treft uiteraard geen enkele blaam. Daarom hebben de dijkgraaf en de heemraden aan de arbeiders een ton bier toegezegd.

In een brief aan het stadsbestuur klaagde de Heer van Westerflier in het jaar 1783 over al het zand in de rivier. Het zand was afkomstig uit de buurtschap Buurse 'alwaer de rivier door zandduinen loopt'. Om dit euvel te verhelpen werd tien jaar later in een rapport voorgesteld de Regge om te leggen. In plaats van door Buurse zou ze van het Laakmors tot de boer Hermeule kunnen lopen, waar ze weer in de huidige bedding zou kunnen komen. Behalve dat de Regge op deze wijze ook water uit het Haaksberger Veen zou krijgen, zou ze ook beter bevaarbaar worden omdat het losse zand van de oevers uit Buurse niet langer in de Regge terecht zou komen.

Waar mogelijk probeerden de boeren zich aan het onderhoud van de Regge te onttrekken. Uit het voorafgaande blijkt dat wij ons door de gedurig slechte toestand van het onderhoud van de rivier van de scheepvaart geen al te grote voorstelling moeten maken. Hendrik Lindeman, de achttiende eeuwse ondernemer uit Deventer, wil ons anders doen geloven, hij had er echter belang bij om de zaak gunstig voor te stellen. Nog steeds zouden al die kleine stadjes en dorpen uit Twente en het gehele prinsbisdom Munster handel op Deventer drijven. Het is echter verstandig om tegenover de gekleurde opvattingen van Lindeman de nuchtere feiten te stellen. Bij een enquête in de Bataafse tijd (Franse tijd) geeft het gemeentebestuur van Deventer op, dat de zompen op de Regge zeventienduizend kilo konden vervoeren. Dit lijkt veel, de schepen op de IJssel konden echter 'bij ordinair water' tachtigduizend kilo transporteren.

We vervolgen het verhaal vijftig jaar later. Naar aanleiding van klachten in het jaar 1833 over het slechte onderhoud door Deventer aan de Markveldse Sluis antwoordde Deventer aan de gouverneur van Overijssel dat de stad geen enkel belang meer had bij de Regge en zich dus aan onderhoudswerken onttrok. Men moest erkennen dat een plan om de Regge, de

Schipbeek en de Almelose Aa te kanaliseren, niet levensvatbaar was. In het jaar 1864 werd besloten de commissie die zich bezig hield met het bevaarbaar maken van de Schipbeek tussen Diepenheim en Deventer te ontbinden. De Diepenheimse watermolen, die op een strategische plek lag omdat men van daaruit de scheepvaart van en naar Twente kon controleren, werd verkocht.

Toen Wildeman, departementaal ingenieur van de Waterstaat, in het jaar 1809 zijn rapport over de Vecht, de Regge en de Schipbeek uitbracht, gaf hij een nogal mager beeld van de scheepvaart op de Regge. 'Weliswaar', schreef hij, 'de Regge is bevaarbaar van de IJssel tot de watermolen bij Haaksbergen.' 'Maar', voegde hij er aan toe: 'het vaarwater werd gevoed met wat de mulder doorliet.' Wanneer bij de Haaksbergse molen alleen nog het kleine rad kon draaien, stond de watermolen van Markvelde al geheel stil bij het gebrek aan water. Van 23 maart tot 21 november lag de rivier van de Nieuwe Sluis tot de monding van de Bolksbeek droog. Dit was in voorgaande jaren ook zo, maar de bloei in die tijd betrof alleen het vaarseizoen en dan was er voldoende water. De negentiende eeuw stelde echter meer eisen. Wildeman stelde dan ook voor om de Regge te vervangen door een kanaal met stilstaand water. En als inkomsten uit de tolleren op dit kanaal de kosten niet zouden kunnen dekken, dan zou men waterkeringen moeten maken in de rivier zelf. Hij stelde daarbij voor om de Regge met stuwen bevaarbaar te maken tot de Duitse grens, kosten vierentachtigduizend gulden.

Desondanks werd er gevaren, echter geklaagd werd er ook. In het jaar 1812 schreef de maire van Deventer, N.J. Suchtelen, een brief aan de prefect van het departement van de Monden van de IJssel, waarin hij zich beklagde over het leggen van een dam in de rivier even beneden de aftakking van de Molenbeek in Diepenheim. De gevolgen zouden rampzalig zijn. Door het stremmen van de verloop van de Regge zouden alle fabrieken in Deventer stil komen te liggen en de grachten zouden droogvallen.

In het jaar 1812 klaagde de maire van Diepenheim dat de Nieuwe Sluis zo lek was dat hij er een dam voor had moeten laten gooien. Op 2 juni 1816 klaagden Enterse schippers eveneens dat de Nieuwe Sluis lekte. De Regge bij Goor kreeg dermate weinig water dat ze er niet meer konden varen. Deze klacht werd herhaald op 19 maart 1819 met dit verschil dat nu de oorzaak werd gezocht in belemmeringen in de Molenbeek. De schippers hadden zo weinig water dat ze niet meer naar Goor, Zeldam, Binnengaait of Carelshaven konden varen en moesten lossen bij Boomcate of bij het erve Exoo. Ook de sluis bij de Markvelder molen was in zo'n slechte staat dat de molenaar er een dam voor had moeten leggen om geen maalwater te verliezen. Ook de Oude Sluis en de Nieuwe Sluis waren niet meer bruikbaar. De klagers stelden dat de Regge dikwijls geheel onbevaarbaar was en dit hoe langer hoe meer dreigde te worden. De gezondheid van de burgers zou een 'onberekenbaar nadeel' worden toegebracht.

In het jaar 1815 laat de Heer Van der Borch van Verwolde onder Laren de Bolksbeek verleggen. Het komt hem beter uit dat deze niet langer tussen Markelo en het Westerflieër in de Regge uitmond. De Bolksbeek mond dan uit een paar kilometer naar het westen, even boven de Wippert.

De schippers hebben overigens in niet geringe mate zelf aan de slechte staat van de Regge bijgedragen. Als er geen water genoeg was om te kunnen varen maakten de schippers van planken, boomstammen en zoden een dam door de rivier waarmee ze het van boven aankomende water opstuwden. De zomp werd vlak voor de dam gemanoeuvreerd, vervolgens

stak de schipper die dam plotseling door. Het water stroomde naar beneden waardoor het vaartuig een stuk met het dan snel stromende water kon meedrijven. Wat verderop speelde zich weer hetzelfde verhaal af. Het hoeft geen betoog dat niemand zich geroepen voelde om de restanten van de tijdelijke dammen die in de rivier waren achtergebleven op te ruimen.

Duidelijk was de gemeenteraad van Deventer, toen ze op 3 november 1836 uitsprak dat de stad volstrekt geen belang meer had bij de rivier en dat ze afstand deed van haar rechten daarop. Dit gebeurde in een dispuut met de burgemeester van Neede, die reparatie eiste van de bruggen over de Schipbeek bij Neede en Hoonte en onderhoud van de kadijken. Zo eenvoudig kwam het gemeentebestuur van Deventer niet van zijn verplichtingen af. Ook binnen de stad was verzet gerezen tegen dit voornemen. De Raad van de Koophandel van Deventer had de gouverneur van de provincie op 25 april 1836 een brief geschreven met het verzoek haar kopij (stuk wat naar de drukker gaat) te bezorgen van het besluit van de raad van de stad om afstand te doen van het beheer van de Regge en de Schipbeek. De Raad van de Koophandel beklagde zich erover, dat de gemeenteraad 'als gewoonlijk niet onze gevoelens heeft geconsulteerd.' Bovendien wendde ze zich tot de gouverneur met een plan tot kanalisatie van de Regge.

Wat was er inmiddels namelijk gebeurd? In het jaar 1829 had door de komst van het kanaal Hattem-Apeldoorn de stad Deventer haar centrumfunctie voor de Oost-Veluwe verloren. Deze was nu toegefallen aan Apeldoorn. De Raad van Koophandel zag om naar nieuwe markten en vroeg daarom in een rekest aan de koning om de bevaarbaarmaking van de Regge en de Schipbeek. Hoe de botsing tussen Raad van Koophandel en gemeenteraad zich verder heeft voltrokken, is niet te achterhalen. Het resultaat was dat de gemeenteraad het plan tot bevaarbaarmaking van de Regge overnam, hiervoor geld ter beschikking stelde en een commissie benoemde die het plan trachtte te verwezenlijken.

Het beleid uit Deventer

Allengs drong ook hier de nieuwe tijd door die zich vooral kenmerkte door een nieuwe handelsgeest. De periode is bekend geworden als de Gouden Eeuw. In de Voluntaire en Contentieuze Zaken van het gericht Haaksbergen uit de periode 1628 tot 1636 staat vermeldt over zaken die een beeld geven van de oplevende handel, de tolheffing en de strubbelingen onderweg.

1631 - 3 januari. De veertiene van het kerspel Haxbergen worden aangeklaagd voor het feit dat de ingezetenen of buerlueden vier schippers, die 6 vloten hout naar Zwolle moesten brengen, het hout hadden afgepakt en hun wapens op soldaten van Com. Maj. (Spaanse koning) hadden gericht. Het wordt ontkend.

1636 - 16 maart. Johan Klein thoe Lintelo cs: zeggen dat zij in de herfst van 1628 hebben aanbesteed aan Grootte Johan op die Schipbeeke 100 voer hout te vervoeren van de Schipbeek naar Deventer voor 25 stuiver per voer. Er is onenigheid over de afrekening.

1631 - 13 juni. Herman Goekinck zegt dat Braem Claesz hem heeft opgedragen om 3 vat honing naar de Schipbeek te brengen als vrij goed. Op die Veelhaer hebben een partij soldaten van Orsoy hem de paarden uitgespannen, die klager heeft moeten ransuneren (vrijkopen). Hij vraagt schadevergoeding.

Duurdere luxe goederen zoals specerijen, die voordien nog zeer zeldzaam waren, kwamen nu in trek. Met de handel op Holland kwamen ook de koloniale waren van de VOC. Een deel van het kromhout voor de bouw van de VOC schepen kwam uit Westfalen en is over Haaksbergen vervoerd.

Deventer hechtte in de Hanzetijd groot belang om contact te hebben via Haaksbergen met het Munsterse achterland. Deventer heeft geïnvesteerd in het bewerkstelligen van het bevaarbaar maken van de Regge tot aan de grens bij de Haarmühle. Vanwege de vele overstromingen in de winter waren de zandwegen immers alleen begaanbaar van april tot oktober en bovendien was het vervoer over water goedkoper dan per as. De vele tolheffing op de wegen zullen hierbij zeker ook een rol hebben gespeeld. Tussen 1400 en 1600 is de bedding van de Regge daartoe op een tweetal plaatsen verlegd.

Een ander overslagpunt was de watermolen bij Markvelde. Westelijk van de brug over de weg van Diepenheim naar Gelselaar en Borculo, op de Schipbekerhuizen, zijn vroeger twee havenkolken geweest. Dit punt bij de Nije Esche is vermoedelijk tijdenlang het eindpunt van de Schipbeek geweest. De boerderijen die daar lagen zijn het erve Schooman en het erve Berendsen. Op het erve Berendsen is een kasboek bewaard gebleven uit de jaren 1712 tot 1719. Hieruit blijkt dat met de schuiten in die jaren boter, kaas, zout, azijn, olie, haring, stokvis, siroop, brandewijn, lijnzaad, hennepzaad, traan, teer en papier van Deventer werden gehaald en op de Schipbekerhuizen overgeladen door kooplieden en vrachtrijders om ze per as te vervoeren naar plaatsen over de grens, zoals Altstätte, Wessum, Ahaus, Lünten, maar ook verder naar Legden, Osterwick, Laer, Eggerode, Horstmar, Heek en Nienborg. Op hun tocht naar de Schipbekerhuizen namen deze vrachtrijders linnen en hammen mee. Het merkwaardige van deze handel is dat niet werd overgeladen bij de Oostendorper watermolen, maar dat men zoveel verder met de kar naar de Schipbekerhuizen reed. Kennelijk was dit een eeuwenoude handelsroute die een goed beeld geeft van het achterland van de Schipbeek.

De stad Deventer heeft in de eerste zeventig jaar van de zeventiende eeuw alle sluizen en bruggen in Diepenheim, de heerlijkheid Borculo en het drostambt Haaksbergen, voor zover van belang voor de Schipbeek, in handen gekregen. Ook de Diepenheimse watermolen Den Haller, strategisch gelegen in de Molenbeek aan de verbinding tussen de Regge en Zwolle,

kwam onder controle van Deventer. Op die manier hoopte Deventer niet alleen macht te krijgen over het achterland, maar wilde de stad vooral de belangrijkste rivaal Zwolle de loef afsteken. Naar Hollandse zeventiende eeuwse maatstaven was Deventer een kleine provinciestad. Toch heeft deze kleine stad in de gouden eeuw heel wat activiteiten ontplooid om de Schipbeek en de Regge tot een belangrijke vaarweg te maken. Ondanks deze ijver zijn de Schipbeek en de Regge nooit belangrijke vaarwegen geworden. Alleen in de winter was de Regge goed bevaarbaar. Juist in dit seizoen waren de onverharde wegen slecht begaanbaar en was de rivier een goed alternatief.

In 1838 zou mr. Sloet tot Oldhuis tot de conclusie komen dat:

op het jaar 1750 meer dan 100 schuiten per week langs de Schipbeek te Deventer kumaen, bevracht met verschillende goederen uit de omstreken van Almelo en uit het overig gedeelte van Twente, uit het graafschap Zutphen en verder aangelegene streken, en deze schuiten behoefden nimmer voor een goede terugvracht van verschillende handelswaren beducht te zijn. Het was geen ongewoon verschijnsel dat er in eene week met vloten twee tot driehonderd kanthouten te Deventer aangebracht werden. Zelfs nog voor dertig jaren bedroeg het aantal schuiten dat langs dit watertje naar Deventer voer, ruim veertig.

Deze laatste gegevens moeten wel met enige reserve worden bekeken want ze zijn afkomstig uit de argumentaties van de stad Deventer om te komen tot bevaarbaarheid van de Schipbeek en de Regge in het jaar 1838. Vermoedelijk zijn deze gegevens afgeleid van een bewering van Lindeman dat er per dag twintig tot dertig schuiten in Deventer aankwamen en dat er dagen waren dat er wel tweehonderd kanthouten werden aangevoerd. Als dit elke dag van de week zo zou zijn geweest zou de scheepvaart op de Regge vrijwel zijn verdwenen ten gunste van die op die Schipbeek. Lindeman gaf waarschijnlijk topdagen aan.

Tot 1404 stroomde de Regge door Haaksbergen, daarna werd ze op initiatief van de stad Deventer ten behoeve van het transport over water verlegd naar het zuiden en aangesloten op de Hunneper Aa die richting Deventer stroomde. Er ontstond zo een verbinding vanuit het Duitse Westfalen via de IJsselstad met Holland en vice versa. Dit bekenstelsel wordt sindsdien de Schipbeek genoemd. Het ging onder meer om vloten met hout uit het Munsterland en leem uit Stadtlohn, uit Holland kwam vooral boter en kaas. Daar waar vroeger de Buursebeek nog overging in de Regge. Nu heet het water de Schipbeek, honderden jaren geleden door mensenhanden aangelegd.

Deventer kreeg in 1576 het beheer over de gehele Schipbeek en Regge die ondanks allerlei inspanningen een groot deel van het jaar moeilijk bevaarbaar waren. In de loop van zeventiende eeuw verloor de rivier zelfs, met de economische neergang van Deventer, voor een groot deel zijn transportfunctie.

Behalve gegraven en geruzied werd er ook gevaren op de Schipbeek. En blijkbaar in flinke mate, als we de spaarzame informatie hierover mogen geloven. Aanwijzingen voor het aantal schepen dat over de schipbeek voer zijn afkomstig van graaf Van Flodorff en mr. Sloet tot Oldhuis. De graaf Van Flodorff van Huis Dorth bij Deventer was deelnemer in de Eerste Berkelcompagnie. Hij schreef in 1639 aan de bewindvoerders van de compagnie:

Die van Deventer beginnen met onse compagnie te gecken en segghen, dat men daarvan niet als de wind en geen effecten siet, gelick op de Schipbeek daar verleden saterdag noch op eenen dagh vijf en twintig sloop en twee en twintig holtvloeten van boven af op Deventer quamen.

Rond 1746 kwam daar verandering in toen de Deventer ondernemer Hendrik Lindeman de bevaarbaarheid liet verbeteren. Vanaf die tijd maakten per dag weer zo'n twintig tot dertig zompen gebruik van de route. In de negentiende eeuw werd de Schipbeek/Regge veel gebruikt voor het vervoer van textiel vanuit Twente naar blekerijen in Haarlem. Hier kwam in de loop

van de tweede helft van de negentiende eeuw een einde aan als gevolg van opkomst van vervoer over weg en spoor. Daarna werd de functie voor de waterhuishouding van oostelijk Nederland steeds belangrijker.

Al de plannen betroffen kanalen met een bodembreedte van vier meter, één meter diepte en een breedte op de waterlijn van acht meter. De doorvaartopening in de sluizen was drie meter vijftien. Deze plannen beoogden niet om de bestaande zompvaart te doorbreken. Sterker nog, in januari 1835 protesteerden de kooplieden en factoor te Zwolle en de Zwolse veerschippers op Amsterdam tegen deze breedte. Ze wilden deze versmald zien tot twee meter zeventig, zodat zelfs geen Hoogeveense praam meer kon passeren, maar nog wel de zomp.

De kooplieden en factoor vreesden, dat de kooplieden en fabrikanten van Almelo en de environs van Twenthe hunne goederen vandaar direct uit Holland zouden ontvangen, terwijl dan hunne schuiten op hun best deze stad (Zwolle) zullen aandoen maar die voorbijgevaaren zonder dat deze stad daarvan eenige voordeelens of althans niets beduidende zal genieten. Als deze goederen met kleine zompen en vaartuigen gelijk thans vervoerd worden, zal zulks alhier een groot vertier verschaffen waardoor alle klassen van ingezetenen direct en indirect voordeel genieten. De veerschippers betoogden dat de breedte van de geplande sluizen gelijk was aan die van Leidschendam, zodat alle schepen en trekschuiten die daardoor konden, rechtstreeks van Almelo op Rotterdam zouden kunnen varen. Ook de graanhandel van Almelo op Zwolle, welke voor zoo vele schippers een middel van bestaan oplevert zoude geheel ophouden want de kooplieden te Almelo zouden alsdan hunne granen, even gelijk andere goederen, vandaar naar de beurzen van Amsterdam en Rotterdam inschepen en verzenden waardoor daarbij een grootte klasse menschen, die door de verwerking van die granen nu de kost gewinnen zouden verarmen een tot de bedelstaf geraken.

Inmiddels had de raad van de stad Deventer een commissie ingesteld om deze plannen te bevorderen. Ook de Gedeputeerde Staten hadden er hun goedkeuring aan gehecht. Het plan werd geraamd op eenenvijftigduizendvierhonderd vierenvijftig gulden (f 51.454) en het jaarlijks onderhoud geschat op zeshonderdvijftig gulden. De kosten van de kanalisering van de Schipbeek zouden zijn tweeënveertig duizend driehonderdzevenendertig gulden (f 42.337). Daarbij kwamen nog de gronden voor de woningen van de sluiswachters, de woningen zelf en de bruggen voor de kanaaltjes.

Deventer schonk veertigduizend gulden, het resterende bedrag wilde men lenen à drieënhalft procent per jaar. Men wilde zich inkomsten verschaffen door bij elke sluis twintig cent tol te heffen op elke zomp. Ook de betrokken gemeenten wilden jaarlijks een bedrag beschikbaar stellen. Toch bleef men in de exploitatie met een tekort zitten. Dit tekort zou kunnen worden opgeheven door een bijdrage van de Nederlandsche Handelmaatschappij. In het jaarverslag van 1837 van Robert Campbell, agent van N.H.M. te Nijverdal (die op 1 januari 1845 burgemeester van Hellendoorn zou worden), wordt gemeld dat het provinciale bestuur bij de verschillende belanghebbende gemeenten en particulieren informeerde wat ze aan deze zaak zouden kunnen bijdragen.

Op 10 oktober was hij op een vergadering in Goor waar hij verklaarde dat de N.H.M. vooraf wenste te weten om welke sommen het ging, voordat ze enige toezegging kon doen. Op 15 januari 1838 vergaderde men in het raadhuis van Deventer. De gouverneur legde uit dat voor het plan honderdtwintigduizend gulden nodig was. De stad Deventer schonk hiervan veertigduizend gulden. Dat men de rest wilde verwerven door een naamloze vennootschap op

te richten met een kapitaal van tachtigduizend gulden. De opbrengsten van de tolgelden werden geschat op zeventienduizend gulden. In de stukken van de commissie varieert dit van vierduizendtien gulden tot zesduizendnegenhonderdveertig gulden per jaar. De zuivere winst zou worden verdeeld. Dit leverde een onzekere winst op van tweeënhalf procent. Men wilde dertigduizend gulden lenen tegen een vaste drie procent rente.

De directie van de N.M.H. liet hierop weten dat zij ervan uitging dat de provincie zelf de bedragen diende op te brengen. Ze voelde er weinig voor om in dit plan grote sommen geld vast te leggen. Ze wilde niet verder gaan dan tienduizend gulden. Daarna deelde de gouverneur mee dat men door de weigering van de N.H.M. van het verenigd plan moest afzien. Men moest zich beperken tot de kanalisatie van de Schipbeek. Op 6 maart 1838 liet Campbell weten dat deze ontwikkeling de directie van de N.M.H. had bevreemd. Ook wilde ze graag weten waarom men niet bij het ontwerp van 1834 was gebleven. Op 6 april bezocht de Deventer wethouder Van Delden Campbell. Ook de gouverneur bleef aandringen.

Toen in mei Campbell gesprekken had gevoerd met zijn directie, zou hij op de terugreis een audiëntie hebben bij de gouverneur. Deze bleek verhinderd te zijn. Wel was er zijn kabinetschef Van Schreven met wie Campbell een lang gesprek had. Toen Campbell meedeelde dat zijn directie niet verder wilde gaan dan vijftienduizend gulden, beklagde Van Schreven zich erover 'dat voor de ondernemingen van algemeen belang in deze provincie bij de kapitalisten in Holland zoo weinig aanmoediging bestaat.'

Op 19 juni deed de gouverneur een nieuw voorstel: als dertigduizend gulden ineens zo'n bezwaar was, waarom dan niet achthonderd gulden per jaar? De N.M.H. weigerde opnieuw. Op 4 juni 1836 had Campbell's voorganger Freijs geadviseerd om de plannen tot bevaarbaarmaking van de Regge te steunen. Deze rekende toen uit dat de N.H.M. door de slechte bevaarbaarheid 's zomers een schade van drieduizend gulden zou hebben. Campbell was dit niet met hem eens, in het jaar 1837 waren de vrachtkosten elfhonderdachtenzestig en een halve gulden.

In het jaarverslag van Gedeputeerde Staten over het jaar 1838 staat dat de gouverneur de zaak voor nadere overwegingen had teruggegeven aan de raad van de stad Deventer. In het jaar 1848 werd het plan weer uit de ijskast gehaald toen de Provinciale Staten de bevaarbaarmaking van Regge en Schipbeek verbonden met de plannen voor een kanaal van Zwolle naar Almelo, Hengelo en de Dinkel. De Overijsselse kanalen zijn het gevolg van de inspanningen van de Overijsselaars zelf. Onder leiding van hun Gedeputeerde Staten en hun gouverneur hebben de provincie, de gemeenten en de kapitaalkrachtige Twentenaren hun gelden toegezegd en tenslotte ook geïnvesteerd in deze kanalen. Het initiatief is genomen door Gedeputeerde Staten toen zij in het jaar 1830 besloten om door Waterstaat een kanaal van Zwolle naar Almelo te laten ontwerpen. In het jaar 1833 werd een ontwerp voorgelegd aan de Provinciale Staten van een kanaal dat geschikt was voor zompen en Hoogeveense pramen. In die tijd werd er op de Vecht veel gevaren met deze kleine pramen door Nordhornse schippers. Gedeputeerde Staten stelden voor om voor de uitvoering daarvan gedurende twintig jaar een subsidie van tweeduizend gulden te verlenen. De kosten van het project worden geraamd op tweehonderdtienduizendvierhonderdtachtig gulden (f 210.480).

De Staten vonden dit te veel. Ingezetenen van Zwolle, Almelo en andere plaatsen lieten de zaak niet rusten en brachten een inschrijving van honderdzesentachtig duizend gulden tot stand. In het jaar 1836 werd het plan opnieuw in de Staten gebracht, aangevuld met een

verbinding van Almelo naar de Dinkel bij Singgraven, wat de totaalkosten op driehonderdduizend gulden bracht. Deze toevoeging had vermoedelijk tot doel de watervoorziening van het kanaal zeker te stellen, ook om dat deel van Twente voor het plan te interesseren. De Staten keurden het plan goed en besloten tot een subsidie van tweeduizend gulden per jaar. De gemeentebesturen van Zwolle, Stad en Ambt Almelo, Borne, Tubbergen, Enschede, Weerselo, Denekamp en Vriezenveen zegden tezamen een subsidie toe van duizendvijfenzeventig gulden per jaar gedurende twintig jaar. De inschrijving voor het benodigde kapitaal verliep spoedig en snel werd een bedrag van tweehonderdneuentwintigduizend gulden bereikt.

Toen de regering van het koninkrijk Hannover akkoord ging met het aftappen van Dinkelwater kwam in augustus 1838 de koninklijke goedkeuring. In januari 1839 werd een vereniging van inschrijvers opgericht en men wilde een naamloze vennootschap oprichten, dit werd echter afgeraden. Op 20 april 1841 kwamen de inschrijvers bijeen in Odeon te Zwolle ter beoordeling van een nieuw ontwerp. De gouverneur ontvouwde daar het plan aangevuld met een zijtak naar Hengelo, kosten vierhonderdvijfenzeventigduizend gulden. Deze zijtak had vrijwel zeker tot doel om de fabriqueurs in Hengelo en Enschede voor het plan te interesseren. De Provinciale Staten keurden het goed en koppelden daaraan het plan tot bevaarbaarmaking van Regge en Schipbeek. Hiermee kwamen ze tegemoet aan dringende wensen van de stad Deventer. De inschrijving slaagde.

De koninklijke goedkeuring werd verkregen maar de aanbesteding mislukte. De aannemers wensten een hogere betaling dan in de begroting was voorzien. Toen de koning in het jaar 1843 Zwolle bezocht werd zijn steun ingeroepen: er werd een rijkssubsidie van dertigduizend gulden toegezegd. Echter de aanbesteding mislukte weer. Op 15 juni 1843 besloten de Provinciale Staten om de zaak te laten vervallen.

Na de mislukte aanbestedingen in de jaren 1841 en 1843 kwamen de kanaalplannen in het jaar 1845 opnieuw ter sprake in de Provinciale Staten. Het waren oude plannen, nu met zeven en halve meter bodembreedte en vijf komma drie meter brede sluisen, een kanaal voor grote binnenschepen. Met inbegrip van de kanalisatie van Regge en Schipbeek werden de kosten geraamd op één miljoen tweehonderddrieëndertigduizend zevenhonderdachtenvijftig gulden en zevenenzestig cent (f 1.233.758,67). De Staten aarzelden echter omdat er op dat moment werd gedacht aan een spoorweg. In het jaar 1844 kwam namelijk de Rijnspoorweg naar Arnhem gereed. In het jaar 1845 belegde de gouverneur te Zwolle een vergadering van alle Kamers van Koophandel. Daar werd het plan gepresenteerd, om door een spoorweg Kampen, Zwolle en Deventer met de Rijnspoorweg te verbinden en door een zijtak via Raalte, Nijverdal en Almelo aan te sluiten op de Hannoverse en Pruisische spoorwegen. Een ambitieus plan dat tien à twaalf miljoen gulden zou vergen.

Bij Koninklijk Besluit van 12 april 1845 werd concessie verleend op voorwaarde, dat binnen acht dagen een waarborg van vijfhonderdduizend gulden in Nederlandse effecten zou worden gestort. Dit lukte en voorbereidingen in de vorm van waterpassingen werden gestart. Toch is dit spoorwegplan niet gerealiseerd, daardoor kregen de kanaalplannen weer een kans. Staring en Stieltjes schreven in het jaar 1846 over de Oude Sluis: 'Het vroeger bestaande werk diende zowel om bovenwaarts water te behouden, als om met het opgestuwde water de zompen naar beneden te doen drijven.' Het lijkt erop dat Lindeman met het inschakelen van deze sluis zichzelf en de Stokkumers veel ellende had kunnen besparen. Zeker als beide sluisen nog waren aangevuld met een derde stuw beneden het Westerflieër.

Toen in het jaar 1846 Staring en Stieltjes langs de Regge trokken troffen ze een Nieuwe Sluis aan, waarvan niet meer over was dan een paar vervallen landhoofden en een gedeelte van de sluisvloer, 'zoodat men genoodzaakt is daar des zomers eene kistdam te plaatsen, om het water op de Molenbeek te brengen en te verhoeden, dat dit naar de Beneden-Schipbeek afvloeit.' Dat de sluis er geheel vervallen bij lag, duidt aan dat Deventer er niets meer aan heeft gedaan. Het steeds uitstellen van de reparaties had zijn uitwerking niet gemist. De Oude Sluis was toen al vervangen door een vaste brug en de sluizen bij het Westerflieer lagen er zeer verwaarloosd bij. De vaart op de Regge eindigde met de verbetering van de afwatering die noodzakelijk werd na grote overstromingen omstreeks het jaar 1890. Met de komst van het Twente-Rijnkanaal kwam er definitief een eind aan al die wateroverlast

In 1745 startte de koopman Hendrik Lindeman uit Deventer met zijn werk aan de rivier. Hierbij laaide het conflict met Zwolle weer op. Pogingen van Lindeman om de Regge in een bevaarbare staat te brengen zijn op niets uitgelopen. Hierna trachtte Deventer met onderhoud en het schouwen de rivier bevaarbaar te houden. De interesse van het stadsbestuur voor de Regge blijft tot in de negentiende eeuw bestaan. Aangezien de Diepenheimse Molenbeek de verbinding vormt tussen de Schipbeek en de Regge zouden ook goederen van en naar aartsrivaal Zwolle langs deze weg de Schipbeek kunnen bereiken. Dat was nu net niet de bedoeling. De molenaar van de korenwatermolen moest er dus op toezien dat er geen goederen via de molenkolk zouden worden overgeslagen.

Op 17 maart 1576 kreeg de stad Deventer een octrooi van Philips de tweede om de Schipbeek te verbreden, te verdiepen en daarop schouw te houden:

Waardoor vee verscheydene waren, zunderlinge bij wintertijden wanneer die wegen niejet wael bruecklick met groter gerijef ende geringe costen aen ende under Stadt gebracht kunnen worden.

In dit octrooi werd ook het recht van schouw toegekend vanaf de Nije Essche, op de grens van de heerlijkheid Diepenheim en de heerlijkheid Borculo, ter hoogte van de Schipbekerhuizen, enkele kilometers ten oosten van Huis Westerflieer. In de negentiende eeuw waren er bij de erven Berendsen en Schoorman aan de weg van Diepenheim naar Borculo nog twee havenkolken. Wellicht was hier het einde van de Schipbeek in de zestiende eeuw.

Twee keer per jaar werd de Schipbeek geschouwd, eerst door middel van de 'Ruytschouw' in mei en de tweede keer na 'Jacobi apostoli' (25 juli). De schouw vond plaats in twee gedeelten, van bovenaf, beginnend bij de Nieuwe Es tot en met het 'rigtsamt Diepenheim' en vanaf 'dit rigtamt tot het Holtmer karspel'. De schouw gebeurde vanuit een met de stroom meedrijvende schuit. Het eerste deel werd geschouwd onder leiding van de dijkgraaf van Deventer en twee heemraden, die 'in de kerspelen Colmschate, Bathmen en Holten geërvet wesen sollen'. Beide dijkgraven waren gebonden door 'een eedt tot het beste voor het gemene landt'. Vooral na de periode 1591 tot 1597, waarin het oosten van het land dankzij prins Maurits weer in Staatse handen was gekomen, werd grote activiteit ontwikkeld. Op 22 december 1602, 28 december 1610, 9 februari en 1 april 1611, 21 juli 1614, 26 april en 5 september 1615 werden besluiten genomen om de Schipbeek te verbeteren. Ook werden in dezelfde periode nieuwe plannen ontwikkeld om de Schipbeek verder te graven. De Schipbeek was in 1402 gegraven tot het Westerflieer en volgens het octrooi van 1567 gevorderd tot aan de Nije Essche op de Schipbekerhuizen.

De nieuwe plannen beoogden een verbinding naar Vreden, waar men zou kunnen profiteren van de hoeveelheid water die de Berkel meebracht. Om dit project uit te voeren benaderde het stadsbestuur van Deventer het bestuur van Vreden met een voorstel de Berkel vanaf Rekken via het Mallemsse Veen, het Neederflieer, de Lochuizer laagte en het Noordelijker veld in de Schipbeek te leiden.



Schipbeek bij de Oude Sluis, Diepenheim

Dat Deventer een andere route koos dan de Koningsbeek, doet vermoeden dat inmiddels de Avinksluis was gebouwd en het Berkelwater rechtstreeks naar het westen afvloeide. Het zal dus ook wel gebrek aan water zijn geweest wat Deventer tot actie bewoog. De keurvorstelijke raden van het bisdom Munster, waartoe het gebied van Borculo en Rekken behoorde, aarzelden hun toestemming te verlenen. Omdat de oorlogshandelingen nog altijd voortduurden, gebeurde er jarenlang niets. Toen echter het Twaalfjarig Bestand (1609-1621) was ingegaan berichtten de burgemeester en schepenen van de stad Deventer op 6 maart 1611 aan de burgemeester en raden van de stad Vreden dat ze de plannen van 1600 wilden doorzetten. Aan de onderneming kwam vrij plotseling een einde toen de Staten van Gelderland op 13 november 1611 op hoge toon lieten weten niet gediend te zijn van het gegrave op hun gebied en verzochten deze inbreuk op hun recht te herstellen.

Als gevolg van de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) behoorde Borculo inmiddels bij Gelre. In 1615 is Borculo definitief tot Gelre gaan behoren. In Rekken vindt men nog steeds een kanaal en achter de leemkuilen van de tichelovens van Kammeijer in Mallem ligt nog steeds de 'Schipbekkerdiek'.

Toen het moeilijk werd en tenslotte zelfs onmogelijk bleek een verbinding tot stand te brengen met de Berkel, richtte Deventer zijn aandacht naar de Regge. In 1611 kwam de doorgraving gereed van de Nieuwe Es (Aalsheuvel) naar de Diepenheimse Molenbeek.

Om het hoge water van de Markvelderbeek te kunnen tegenhouden en overstromingen in het Stokkumerbroek en omgeving te voorkomen, werd in het nieuw gegraven gedeelte een sluis gebouwd, de Oude Sluis. Ook werd de nieuwe beek voorzien van hoge wallen. Als extra veiligheidsmaatregel hadden de boeren van Gelselaar en Stokkum volgens hun eigen zeggen het recht elk jaar omtrent Sint Peter (25 maart) achter de sluis ook nog een dam op te werpen.

De verbinding met Twente bestond toen al. Dit kan worden geconcludeerd uit een incident in 1547, waarbij de schout van Hellendoorn palen in de Regge had laten slaan en enige scheepjes had laten verbranden, zulks 'tot bewaring van de privilegiën en markten' van Deventer. Het is onwaarschijnlijk dat dit in 1402 is gebeurd bij het graven van de Schipbeek en het afdammen van de Regge. Toen bestond het type schutsluis (twee paar schutdeuren met een schutkolk ertussen) nog niet. Dit type werd pas omstreeks 1470 ontwikkeld door Leonardo da Vinci en voor het eerst toegepast in Noord-Italië. Dit type sluis was nodig vanwege de hoge ligging van de Schipbeek ten opzichte van de lage landen rondom Diepenheim. In de negentiende eeuw lag bij het Westerflieer een sluis met drie paar deuren en twee sluiscolken ertussen om dit grote niveauverschil te overbruggen. In 1633 bestond de sluis en de verbinding wel, want uit dat jaar dateert een bericht dat de sluis bij het Westerflieer door huislieden van Stokkum was vernield.

Uit het jaar 1633 dateert een bericht dat de sluis bij het Westerflieer door huislieden van Stokkum was vernield. De verbinding Deventer - Twente was tot stand gebracht door een beek te graven van Deventer naar Haaksbergen, de Schipbeek.



Tol bij Westerflieer

Daarbij was er in de heeuw (dam) – die daar in het jaar 1402 was gelegd om de Regge naar Deventer af te leiden – een sluis gebouwd. Hierdoor konden de schippers van Almelo naar Deventer varen. Om ongewenst overstromingen te voorkomen was de Houwsluis continu gesloten. De sleutels werden bewaard door de burgemeester van Diepenheim. Alleen met zijn toestemming liet de sluiswachter zompen door. Door al dat gegrave was waterstaatkundig een vrij ingewikkelde situatie ontstaan. Het water voor dit gebied kwam van de Markvelderbeek.

Na het jaar 1663 kwam ook het water van de Regge daarbij. Voorbij Markvelde splitste zich de rivier in tweeën, een straamp, zeggen de Entersen. De zuidelijk tak was het nieuw gegraven deel (Schipbeek) met daarin de Oude Sluis. Was deze Oude Sluis gesloten, dan stroomde het water af via de noordelijk tak, de Diepenheimse Molenbeek.

Er was in de heeuw (dam) die daar in 1402 was gelegd om de Regge naar Deventer af te leiden, een sluis gebouwd. Hierdoor konden de schippers van Almelo naar Deventer varen. Om ongewenste overstromingen te voorkomen was de Houwsluis continu gesloten. De sleutels werden bewaard door de burgemeester van Diepenheim. Alleen met zijn toestemming liet de sluiswachter de zompen door.

De aanleg in 1827 van verharde wegen van Deventer, via Holten en Goor naar Hengelo en in 1842 van Zutphen via Lochem naar Goor was de doodsteek voor de scheepvaart. Pogingen om

in de jaren dertig van de negentiende eeuw de Schipbeek samen met de Almelose Aa en de Regge te kanaliseren, liepen op niets uit. Vertrouwen in de haalbaarheid van het project ontbrak. Door een provinciaal reglement op de waterleidingen werd Deventer in 1831 ontheven van zijn zorg voor de Schipbeek. Toen de scheepvaart over de Schipbeek en Regge niet meer van belang was, verkocht Deventer in 1870 de molen aan molenaar Hallers. Naar hem wordt de molen ook wel Den Haller genoemd. Daarmee was de eeuwenlange bemoeienis van de stad met de Schipbeek definitief voorbij. Bron: Het Reggestelsel, Anneke Koers

Waterschap Schipbeek

In 1881 werd het Waterschap de Schipbeek opgericht. Het waterschap bemoeide zich niet met scheepvaartangelegenheden. Het had slechts te zorgen voor een behoorlijke afwatering van de landen die tot zijn ressort behoren. In het reglement voor het waterschap van de Schipbeek wordt onder artikel 8 het doel van de oprichting als volgt beschreven:

Om met behulp van een subsidie uit 's rijks kas een goede afvoer van water te bevorderen, en overstromingen te keeren door het uitvoeren van de noodige werkzaamheden; vervolgens een verbeterde beek van het rijk over te nemen, om voor het verdere onderhoud te zorgen. Alsmede om volledige afscheiding te verkrijgen van het watergebied der Schipbeek ten opzichte van de Regge, Berkel en Dortherbeek.

Dientengevolge kreeg ir. C. Lely in 1882 opdracht van het waterschapsbestuur plannen te maken tot verbetering. In september 1884 diende hij een 'Ontwerp tot verbetering van de Schipbeek in het belang der afwatering van het Waterschap de Schipbeek' in, dat gebaseerd was op afscheiding van Regge en Berkel, en waarbij was aangenomen dat de beek zomer noch winter overstromingen zou mogen veroorzaken bij de bekende allerhoogste waterstanden. De sluizen bij de Oortjesbrug en die tussen Berkel en Schipbeek zouden komen te vervallen. de kosten waren begroot op vierhonderdvijftigduizend gulden.

Het profiel zou worden verruimd, de bochten worden bijgerond, zonder de beek te verkorten, daar dit vergroting van het verhang zou veroorzaken. Slechts door het Bathmense Veen, tussen Wippert en de buurtschap 't Loo, was een afsnijding geprojecteerd over een lengte van achtenveertighonderd meter. Hierdoor zou de beek veel verkort worden, maar daarentegen stonden belangrijke voordelen door het drooghouden van Bathmense Veen en Holterbroek. De beek zou afwateren op de bestaande Schipbeek, nu de Oude Schipbeek genoemd, die daardoor een zijarm zou worden op de hoofdrichting van de beek. Helaas werd dit plan niet uitgevoerd omdat de kosten te hoog waren.

In 1892 kwam de subsidiewet voor de verbetering van de Berkel, Schipbeek en Regge tot stand. De beginselen in deze wet vastgelegd verschilden dusdanig met de grondslagen waarop ir. C. Lely zijn ontwerp had gemaakt, dat een geheel nieuw plan moet worden ingediend. Onder leiding van de hoofdingenieur A. Deking Dura werkten ir. J. de Jong en opzichter G. Broekema een gewijzigd ontwerp uit. De afsnijding door het Bathmense Veen was ook in dit plan opgenomen, maar de doorsnee profielen van de gehele beek waren zodanig ontworpen dat de beek in de zomer geen overstromingen zou kunnen veroorzaken. Het verband tussen Berkel en Regge zou blijven bestaan, waardoor dus de verbetering van deze beken ook in dit plan werden opgenomen. De kosten waren begroot op tweehonderdvijftigduizend gulden. In het najaar van 1897 was de verbetering van de Schipbeek van de uitmonding in de IJssel bij Deventer tot aan de Nieuwe Sluis bij Diepenheim voltooid. Tevens was het bedrag van tweehonderdvijftigduizend gulden bij de wet van 29 oktober 1892 toegestaan, verbruikt. Het bleek echter nodig nog belangrijke verbeteringen aan te brengen, die werden omschreven door A. Deking Dura in zijn ontwerp voor de voltooiing van de verbetering van de Schipbeek, en voor verbetering van de Buurserbeek en de Bolksbeek. De kosten werden begroot op honderdvijftigduizend gulden. Van 1893 tot 1907 werd de beek verbeterd, hetgeen in totaal 444.381.45 gulden kostte. Het is jammer dat ten gevolge van de kruideniersmentaliteit van de politiek het oorspronkelijke plan Lely niet werd uitgevoerd. Veel ellende en schade door overstromingen gedurende de laatste vijftig jaar voor het nieuwe plan zou dan voorkomen zijn.

In december 1929 kwam een nieuw plan gereed dat was uitgewerkt volgens dezelfde beginselen als die welke gebruikt zijn voor het oorspronkelijke plan van ir. C. Lely. Het werk werd uitgevoerd in het kader van de werkverschaffing. Tegelijkertijd werd het Twentekanaal gegraven, waardoor het nodig werd de Schipbeek met een grondduiker er onderdoor te leiden.

De Bolksbeek werd doorgesneden en dient nu tot voeding van het kanaal, terwijl het overgebleven stuk tussen het kanaal en de Schipbeek zorgt voor afwatering van de lage gronden op de Schipbeek. Tijdens de werkzaamheden in het najaar van 1932, waarbij men bij de Wippert de afsnijding door het Bathmense Veen had afgedamd ten behoeve van een bouwput voor de nieuwe stuw, trad vroeger dan gewoonlijk een regenperiode in, die geweldige overstromingen veroorzaakte, want al het water moest door de Oude Schipbeek worden afgevoerd. Op 18 oktober liep het Holterbroek onder water, hetgeen sinds 1897 niet meer was voorgekomen; nabij de Wippert was het land in een binnenzee herschapen. Het water bleef stijgen, de boeren waren obstinaat, trachtten een doorbraak te forceren, waartegen de maréchaussee streng optrad, want ten behoeve van de nieuwe stuw was al twintigduizend gulden gebruikt. Er werd hard doorgewerkt; op 31 oktober had men op de grond van Dijkerman tussen Holterbroek en Nieuwe Schipbeek een overlaat gemaakt om de broeklanden enigszins te ontlasten. In de middag brak ter plaatse de dam door waardoor het water met kracht naar de nieuwe Schipbeekbedding stroomde. Door een voorziening met zandzakken heeft men groter onheil voorkomen.

Op 8 november was de onderbouw van de nieuwe stuw gereed gekomen en werd een begin gemaakt de dam te verwijderen. Inmiddels was er al veertig centimeter water gevallen. In de nacht van 10 op 11 april is door druk van het water de dam bezweken. In de periode van onrust, waarbij de beek haar ware karakter nogmaals liet zien, werd het faillissement aangevraagd van Nering Bögel, die zijn ontstaan te danken had aan de Schipbeek van Hendrik Lindeman.

Onder de naam Nering Bögel was sinds 1850 een ijzergieterij en machinefabriek actief in Deventer. Na het faillissement van de productie-activiteiten in 1932 is een handelsfirma in gietijzeren artikelen onder dezelfde naam verder gegaan, vanaf 1955 in Weert. Ondanks enkele naamsveranderingen stond het bedrijf in de volksmond bekend als 'Nering Bögel', een naam die bij het publiek vooral bekend is vanwege de opschriften op putdeksels. De oorsprong van het bedrijf ligt in 1756 toen Hendrik Lindeman in Deventer een ijzermolen voor de verwerking van ijzeroer oprichtte. Deze werd in 1825 verkocht aan H. Nederburg en zijn schoonzoon Johan Laurents Nering Bögel (1795-1865).

Het rapport van 1929, opgemaakt door W.M. Vink en C. Koning eindigt:

We kunnen slechts hopen, dat bij de uitvoering van ons plan met dat natuurschoon dat men met een pennestreek of een potloodschrap kan vernietigen, rekening gehouden zal worden, zooveel dit maar enigszins mogelijk is.

Bron: G.J. Doornink

Een groot deel van de stroomgebieden van de Oude IJssel, de Berkel en de Schipbeek ligt in Duitsland. De afvoer van deze riviertjes hangt voor een deel af van de waterstaatkundige omstandigheden daar. Omdat het verval op Duits grondgebied groter is dan op Nederlands gebied, bereikt het regelwater onze streken heel snel. Hierbij is niet alleen de hoeveelheid neerslag van belang, maar ook de omstandigheden of dit water eerst elders in het stroomgebied wordt vastgehouden of dat het snel in de hoofdriever terechtkomt.

Een tweede oorzaak van de toename van de wateroverlast in de negentiende eeuw waren de stijgende afvoeren van deze grensoverschrijdende riviertjes. Behalve door landontginning op Duits gebied namen hun afvoeren ook toe, omdat men daar eerder dan in Nederland de rivierverbetering ter hand had genomen. Hierdoor werd steeds meer water sneller afgevoerd, met alle rampzalige gevolgen van dien. Een goed voorbeeld van deze ontwikkeling vormt het stroomgebied van de Oude IJssel. In het Duitse deel begon men reeds op het eind van de achttiende eeuw met de ontginning van woeste gronden. Al voor 1847 waren er verder aanmerkelijke verbeteringen aan de Aa-strangen de Oude IJssel gerealiseerd.

De Aa-strang, die in Duitsland de Bocholter Aa wordt genoemd, wordt in de omgeving van Velen (Kreis Borken) gevormd door het samengaan van de beken: *Thesingbach*, *Weißer Vennbach* en *Schwarzer Bach*. De rivier loopt via Borken en Rhede naar Bocholt en vandaar verder westwaarts. Ten westen van Dinxperlo vormt de rivier de grens tussen Duitsland en Nederland. Via Voorst bereikt de rivier de Oude IJssel en mondt ten oosten van Ulft daarin uit. Op 18 april 1900 werd te Den Haag in een verdrag tussen Nederland en Duitsland geregeld hoe het grensgedeelte zou moeten worden verbeterd en beheerd, en hoe de kosten daarvoor zouden worden verdeeld. Dit verdrag voorzag onder meer in de aanleg van een stuw ter hoogte van Dinxperlo, die door Duitsland zou worden bediend.

De verbeteringswerken aan de riviertjes werden in Duitsland sneller uitgevoerd dan in Nederland, omdat daar een meer 'monarchaal' regeringsstelsel en absolute uitvoering bestond. Het Duitse waterschap van de 'Untere IJssel' kwam in 1863 al tot stand. Het Duitse deel van het stroomgebied van de Aa-strang en de Oude IJssel werd daarna opnieuw verbeterd in 1863 en ook in 1884 en tussen 1890 en 1905 werd er aan Duitse kant gewerkt, waarbij langs grote stukken van de rivier kaden werden aangelegd. De uitwerking ervan in het Nederlandse deel van het stroomgebied was des te erger, omdat het bestuurlijk overleg over de grenzen heen niet goed verliep en de Nederlanders hierdoor onverhoeds geconfronteerd werden met de gevolgen van maatregelen die aan de andere kant van de grens al waren uitgevoerd.

De Schipbeek kende een vergelijkbare bestuursstructuur als de Berkel. De watergraaf werd benoemd door de kroon. Het dagelijks bestuur werd gevormd door de watergraaf en drie leden, uit ieder onderdeel een. Het algemeen bestuur, hier Verenigd College geheten, werd gevormd door de watergraaf en elf leden. De leden werden per afdeling gekozen. Bestuursleden uit een afdeling hadden het toezicht over de wateren in dat onderdeel. De waterschappen in de streek van Rijn en IJssel kenden als nieuw opgerichte waterschappen geen onderhoud van de waterstaatswerken door de grondbezitters. Er gold een lastenheffing volgens een classificatiesysteem. Gronden die meer baat hadden bij de werken voor het waterschap, moesten per hectare een grotere bijdrage betalen. Er was toentertijd geen beter systeem van lastenheffing mogelijk.

In Diepenheim werd al in het jaar 1402 aansluitend op de Regge een kanaal gegraven dat Schipbeek werd genoemd. Er werd een dam in de Regge gemaakt om het kanaal van water te voorzien. De Schipbeek mondde uit bij Deventer in de IJssel. De reden was om het veengebied bij Bathmen te kunnen exploiteren. Ook was het kanaal een verbinding met de versterkte huizen: De Arkelstein, ten oosten van Bathmen en De Waardenborch bij Holten (nu nog als ruïne te bezichtigen). Het water diende de grachten te vullen van de kastelen en van Deventer. De nieuw gegraven beek diende ook de stadswatermolens aan te drijven. Rond het jaar 1400 werd een verbinding gegraven tussen de Regge en de Maarkelse Beek. De stad Zwolle heeft geprobeerd het leggen van een verbinding tussen de Regge en de Maarkelse Beek te verhinderen, het was tevergeefs. Deventer stelde voor een landweer met een gracht ervoor te laten lopen van Westerflief naar Ter Hunnepe. De bisschop stemde hiermee in en vroeg ook andere plaatsen om mee te graven aan deze landweer. Op zaterdag 31 januari 1400 reden twee 'edele schepenen' van Deventer in gezelschap van de edelman Bertold van Bakerweerd. Van Bakerweerd was burger van Deventer en drost en kastelein van Diepenheim. In hun gezelschap was ook Gerrit, de stratenmaker. Ze reden naar Diepenheim met de bedoeling te bezien hoe met behulp van een 'waterghane de regde (Regge) te leydene tot arkelsteeyne', een burcht ten oosten van Deventer. Wat Deventer startte in het jaar 1399 en in het jaar 1402 voltooide, was het graven van een kanaal van het klooster Ter Hunnepe naar het Westerflief. Door het leggen van een dam in de Regge het water naar het westen doen afstromen via het gegraven kanaal (de Schipbeek) naar Deventer. De doorgraving bij Borculo is in de eerste instantie waarschijnlijk bedoeld om de grachten van de burcht bij Borculo van water te voorzien. Op 24 oktober 1402 reden Hildebrand ter Bruggen en de jonge Lubbert Budel naar de plaats waar Bertold van Bakerweerd bezig was 'dat water van der regde in die graft te leedene.' Op deze manier werd de scheepvaartweg van Zwolle naar de Achterhoek bij Diepenheim afgesneden. Vervelender nog was dat de Regge hierdoor veel water verloor wat eveneens nadelig was voor de scheepvaart van Zwolle.

Met het doortrekken van de Regge naar Deventer ging het fout met de schipperij, er kon immers niet het hele jaar door worden gevaren. Er was geen water genoeg voor de Regge en de Deventer en Borculose grachten. Het omgeleide water was immers bedoeld om de grachten van Deventer op te hogen, tevens voor de grachten van de burchten Arkelstein en de Waardenborch. Er zijn jaren geweest dat Deventer meer dan drieduizend goltguldens besteedde aan de Regge om de situatie enigszins te redden. De aanleg van verharde wegen en spoorwegen verzwakten de concurrentiepositie dusdanig, dat de scheepvaart met de zompen werd beëindigd. In de negentiende eeuw deed men bewust aan kapitaalvorming, iets was de Enterse schippers nooit aan hadden gedacht en wat zich toen wreekte want ze beschikten niet over financiële reserves. In de loop van de negentiende eeuw werd de schipperij door nieuwe slagen getroffen. De bevaarbaarmaking van de Regge ging niet door ten gunste van de aanleg van de Overijsselse kanalen, precies op de door de schipperij gebruikte routes. In het jaar 1855 namen de beurtschepen op Amsterdam en Rotterdam een groot deel van de vracht over. Er werd nauwelijks nog overgeladen in Zwolle, zodat het stil werd op de Dijk. Er zal waarschijnlijk nog vrij veel vracht zijn geweest naar Carelshaven, in het jaar 1865 viel ook dit stil door de komst van de spoorwegen. De vrachtprijzen kelderden, daalden tot een kwart van de oorspronkelijke. Nog bleven de zompen varen. De genadeslag werd toegediend, toen in het midden van de negentiende eeuw het kanaal van Almelo naar Zwolle gereed kwam. De zompen bleken toen te klein om te kunnen concurreren met de grote schepen die van deze nieuwe waterweg gebruik konden maken.

Lely en Deking Dura

In 1883 accepteerde Ir. C. Lely een volgend kortlopend contract, nu als ingenieur bij het waterschap De Schipbeek in Deventer. In 1885 volgde eervol ontslag en Lely moest met zijn gezin een beroep doen op de financiële steun van zijn vader en zelfs wegens geldgebrek weer bij zijn ouders in huis gaan wonen.

Volgens de plannen van Lely mocht de Schipbeek alleen die neerslag gaan afvoeren die binnen de grenzen van haar eigen stroomgebied viel. Zijdelingse instroming vanuit de Berkel via de Bolksbeek of uitstroming naar de Regge mochten in de toekomst niet meer plaatsvinden. Alleen om landbouwkundige redenen, zoals voor irrigatie in droge tijden, zou nog water via de Bolksbeek mogen worden ingelaten.

Grondslag voor de plannen van Lely was een door hem gemaakte schatting van de maximum waterafvoer van de Schipbeek. Deze schatting baseerde hij enerzijds op zijn eigen afvoerwaarnemingen in de winter van 1883-1884 en anderzijds op metingen uit gelijksoortige stroomgebieden. Uit enkele globale gegevens leidde hij verder af dat de maximale winterafvoer het dubbele bedroeg van de maximale zomerafvoer. Hij onderkende ook dat de maximum afvoer na de voltooiing van de verbeteringswerken zou toenemen, waardoor ter compensatie het extra verruimen van enkele ondiepe plaatsen en het afsnijden van bochten nodig waren.

Om de beek te verbeteren dienden ook de stuwen bij de watermolens te worden aangepakt. De aanpassing, het beheer en het onderhoud van deze molenstuwen zouden dan echter zo duur worden, dat sloop van deze molens wellicht goedkoper zou zijn. Omdat de aankoop van de molens en de bijbehorende molenrechten het waterschap veel geld kon gaan kosten, diende een eventuele koop van geval tot geval worden bekeken.

De staat waarin de bruggen verkeerden was eveneens onderdeel van zijn verbeterplan. Alle bruggen, met uitzondering van de spoorwegbruggen, waren rond 1880 nog van hout en veel bruggen hadden een te nauwe doorgang. Dat was niet zo zeer van belang voor de waterafvoer, maar had wel invloed op de stroomsnelheid die ter plaatse versterkt werd waardoor de bruggenhoofden dreigden onder te spoelen. Veel bruggen hadden bovendien geen leuning, ook ontbraken er vleugels aan de bruggenhoofden. Gezien de kosten werden de ontwerpen van de nieuw te bouwen bruggen zo eenvoudig mogelijk gehouden.

Lely stelde voor om de verbetering van de Schipbeek aan de monding bij de IJssel te laten beginnen. Tegelijkertijd achtte hij het noodzakelijk dat ook de Berkel van onderaf aan verbeterd zou worden. Als de Berkel verbeterd was, kon men immers de Bolksbeek afsluiten. Na voltooiing van de Schipbeekwerken dienden de secundaire watergangen aan de beurt te komen. De plannen van Lely werden tot zijn grote teleurstelling niet uitgevoerd. Ze waren voor die tijd niet haalbaar.

Na de aanneming van de wet van 1892, waardoor het mogelijk werd dat de rijksoverheid subsidies op verbeterplannen van de waterschappen verleende, kon het waterschap de Schipbeek eindelijk beginnen met de uitvoering van de werken. De hoofdingenieur van de Overijsselse provinciale waterstaat, A. Deking-Dura, die ook betaald adviseur was van dit waterschap, presenteerde in 1893 een nieuw plan getiteld 'Gewijzigd ontwerp ter verbetering van de Schipbeek'. Het plan behelsde een aantal maatregelen. Om de uitmonding van de Schipbeek naar de IJssel te verbeteren werd besloten niet al het water meer door de stad Deventer te laten stromen. Daartoe werd het water van de Schipbeek gedeeltelijk afgeleid naar de Koerhuisbeek die bovenstrooms van Deventer in de IJssel uitmondde. Naast het schutsluisje in de Koerhuisbeek, het Verlaat genoemd, werd een vijf meter brede ontlastsluis met een Stoneyschuif gebouwd. Een ontlastsluis is een regelbare stuw waarover stromend water afgeleid kan worden waardoor de hoofdstroom ontlast wordt. Een Stoneyschuif is een

stalen schuif. Deze wordt verticaal op en neer bewogen via wielen die aan de schuif bevestigd zijn. Hierdoor ondervindt de op- en neergaande beweging van de schuif van het water minder weerstand. Dit deel van de Koerhuisbeek kwam voortaan onder beheer van het waterschap. Om de werken goedkoper te maken was voorts bepaald dat de Schipbeek slechts geschikt zou worden gemaakt voor de afvoer van de maximum zomerafvoer. Deze zomerafvoer was uit kostenoverwegingen bovendien duidelijk te laag ingeschat, zoals nieuwe afvoergegevens overduidelijk aantoonde. Om toch de goedkope oplossing te kunnen doorvoeren werd het stroombed verbreed en kaden aangelegd. Ook werd de beek door bochtafsnijdingen vier kilometer verkort. Dat was minder dan in de plannen van Lely. De grootste bochtafsnijding lag in de benedenloop bij Bathmen. De afgesneden arm van de Schipbeek werd nu Oude Schipbeek genoemd.

Er werden in de beek drie stuwen gebouwd om het water bij droogte vast te kunnen houden. Deze stuwen lagen in de Oude Schipbeek, in de bovenmonding van de afsnijding en in de Schipbeek iets beneden de Diepenheimse Molenbeek. Deze laatste stuw werd de Nieuwe Sluis genoemd. De eerste twee stuwen waren traditionele schotbalkstuwen. De stuwwerking kon geregeld worden door een of meer balken uit de doorlaatopening te nemen. De nieuwe sluis was een moderne gemetselde sluis. Hij bestond uit drie openingen waarvan twee met een vaste stuw en een die voorzien was van een Stoneyschuif.

De verbeterplannen van Deking-Dura voor het gebied van het waterschap de Schipbeek waren op nog twee andere wezenlijke uitgangspunten gebaseerd. In de eerste plaats diende ten behoeve van de landbouw verdroging van akkerbouwgebieden verhinderd te worden en in de tweede plaats zouden, om in de toekomst wateroverlast te voorkomen, de stroomgebieden van een aantal beken gescheiden dienen te worden. Om verdroging van het land tegen te gaan werden in droogtegevoelige gebieden evenwijdig aan de beek parallelkanalen aangelegd. Deze kanalen mondden ver stroomafwaarts in de Schipbeek uit en waren van de beek gescheiden door een kade. Het verval van deze kanalen was kleiner dan dat van de Schipbeek, zodat de op deze kanalen afwaterende gronden minder diep ontwaterden en dus minder van verdroging te lijden hadden.

De oude bruggen zouden, zoals in de plannen van Lely, vervangen worden door nieuwe met een groter doorstromingsprofiel. Over de Buurserbeek lag er echter geen enkele brug. Die beek kon alleen worden overgestoken door te waden door ondiepe gedeelten, de voordes. Zelfs in de hoofdweg van Diepenheim naar Neede lag geen brug. Tijdens de verbetering moesten deze voordes worden weggegraven. Passage met paarden en karren door de voordes zou dan niet meer mogelijk zijn. De voordes werden vervangen door een brug.

Het idee om de stroomgebieden van de Regge en de Schipbeek te scheiden, bleek in de praktijk onuitvoerbaar. Men wilde echter de afwatering van het beekwater niet ongecontroleerd laten geschieden. Tot dan toe brak namelijk bij hoog water steeds de rechterkade van de Buurserbeek door, waardoor het water zich in het stroomgebied van de Regge stortte. Deze kade werd verhoogd en bij de Oortjesbrug werd een ontlastsluis gebouwd. Vanaf deze ontlastsluis naar de Boekelerbeek, een zijtak van de Regge, werd een afvoerkanaal gegraven. De ontlastsluis was een gemetselde stuw met twee openingen van ieder vijf meter breed die konden worden afgesloten met Stoneyschuiven. De Oortjessluis werd in 1938 gesloten.

De door Deking-Dura gewijzigde plannen betekenden de redding voor de Haaksbergse watermolen. Zo viel de hoeveelheid water die langs de vloedsluizen van de watermolen zou stromen, lager uit dan eerder was aangenomen. Het bleek daarom niet meer nodig om deze molen te onteigenen. Hoewel men ook de Markveldse molen had willen sparen, was het uit kostenoverwegingen toch nodig om deze af te breken. Overwogen was nog om een ontlastsluis direct naast de molen te bouwen. De molenaar wilde hier echter niet aan meewerken. Door diens weigering zou dan een langdurige en kostbare gerechtelijke onteigeningsprocedure nodig zijn, waarbij het waterschap het risico liep een hoge schadevergoeding te moeten betalen.

Een tweede alternatief was om een ontlaststuw honderdtien meter stroomafwaarts van deze watermolen te bouwen. Deze oplossing was echter te duur omdat naast de ontlastsluis er ook nog twee bruggen zouden moeten worden gebouwd. De voor het waterschap goedkoopste oplossing was daarom aankoop en complete opruiming van de molen.

Door de verbeterwerken aan de Schipbeek dreigde de vanouds bestaande afvoer van de Schipbeek naar de Diepenheimse watermolen, een molen die buiten het ambtsgebied van de Schipbeek lag, droog te vallen. Om dit te voorkomen werd het waterschap verplicht ervoor te zorgen dat te alle tijde anderhalve kubieke meter per seconde vanuit de Schipbeek naar de watermolen zou stromen. Hiertoe zou erin de bovenmonding van de Molenbeek een keersluis moeten worden gelegd en de beek zelf worden verruimd. Om het Berkelwater beter te kunnen afvoeren werd ook de Bolksbeek aangepakt. De beek werd geschikt gemaakt voor een afvoer van vier kubieke meter water per seconde.

De uitvoering van de verschillende werken verliep voorspoedig. In 1897 was de verbetering van de Schipbeek vanaf de monding in de IJssel bij Deventer tot aan de Nieuwe Sluis beneden Diepenheim gereed. Tevens was de Oortjessluis in 1895 gereed gekomen. Men moest toen nog beginnen aan de verbetering van de Bolksbeek en de Buurserbeek en er moest nog een begin worden gemaakt met de werken van de watervoorziening ten behoeve van de Molenbeek. Hiermee kon in 1895 niet meer begonnen worden omdat het gehele bedrag van de rijkssubsidie en de bijdragen van de andere waterschappen in dat jaar reeds besteed waren.

Het waterschap de Schipbeek was bij de subsidieverlening in 1892 niet de verplichting opgelegd om het gehele plan ook daadwerkelijk uit te voeren. Geschat werd dat de resterende verbeteringswerken nog een bijna twee ton zou gaan kosten. Het Rijk kreeg opnieuw het verzoek om subsidie. Minister Lely zegde deze toe mits ook de provincie Overijssel een deel van de kosten op zich zou nemen, maar die weigerde. Wel besloot de provincie in 1900 om de Buurserbeek tussen de Duitse grens en de provinciegrens met Gelderland weer in eigen beheer te nemen. Hiertoe werd een gebied van vierduizend hectare groot aan het waterschap onttrokken. De streek langs de Buurserbeek bleek namelijk, ondanks de bouw van de ontlastsluis bij de Oortjesbrug nog regelmatig hinder te ondervinden van zomervloeden. Men vond het niet rechtvaardig dit gebied mee te laten betalen aan verbeteringswerken waarvan het zelf weinig voordelen had. Pas in 1933 werd dit gebied weer bij het waterschap gevoegd.

In 1901 maakte Deking Dura dus een nieuw plan voor de voltooiing van de werken. Dit plan omvatte zowel het gebied in beheer van het waterschap als het gebied in beheer bij de provincie. Hij begon met stellen dat de tot dan toe uitgevoerde werken in het algemeen goed voldeden. Alleen in de Beneden-Schipbeek traden bij afsnijding door het Bathmense Veen zandverplaatsingen op en deden zich vormveranderingen van de gekanaliseerde bedding voor, zodat het nodig was zand te ruimen en een oeverbescherming van rijshout en heideplaggen aan te brengen. Men besloot de stroomsnelheid in de afsnijding te verminderen door hier twee nieuwe stuwen aan te leggen.

Bij de afsnijding van de Oude Schipbeek speelde een andere kwestie. De boeren in het Holterbroek, het moerasgebied tussen Holten en de afgesneden Oude Schipbeek, die de drijvende kracht achter de oprichting van het waterschap waren geweest, waren nu zeer ontevreden met de nieuwe situatie. Weliswaar behoorden de zomervloeden, waardoor de kwaliteit en de opbrengst van het gras altijd laag was, na de verbetering tot het verleden, maar onvoorzien bleken de wintervloeden ook uit te blijven, zodat de totale productie van voornamelijk moerasgrassen was gedaald. Deze boeren eisten de wintervloeden terug voor bemestingsdoeleinden. Deking Dura vroeg over dit probleem advies aan de Nederlandse Heidemaatschappij. Die concludeerde dat de 'wilde bevoeiing' beter vervangen kon worden door bemesting met kunstmest. De kunstmest was in die tijd belangrijk goedkoper geworden. Het leek daarom toch meer perspectief te bieden om de nieuwste denkbeelden op landbouwkundig gebied toe te gaan passen dan om een speciaal irrigatiekanaaltje aan te leggen. De drooglegging van het broek moest juist worden beschouwd als een stap in die richting. Er was de Heidemaatschappij blijkbaar zoveel aan gelegen dit gedachtengoed te

verspreiden, dat zij voor dit advies slechts vijftwintig gulden wegens de gemaakte reiskosten vanuit Arnhem in rekening bracht. Conform dit advies nam Deking Dura geen maatregelen om de wintervloeden in het Holterbroek terug te brengen.

Vanwege de onvoorziene zandafzetting in de Beneden Schipbeek werden de plannen voor de Buurserbeek veranderd. Het profiel moest meer worden verbreed dan verdiept en de oeverbescherming versterkt, zodat eventuele erosie van de zandige oevers de beek niet opnieuw zou verstoppem. De afsnijdingen zouden opzettelijk zo kort mogelijk worden gehouden om het verval en daarmee de stroomsnelheid van het water niet nog groter te maken. De bochtafsnijdingen op het achtentwintig kilometer lange traject Nieuwe Sluis-Duitse grens bedroegen in totaal slechts een kilometer.

Bij het opstellen van de nieuwe plannen hoefde Deking Dura geen rekening te houden met een verhoogde afvoer uit Duitsland. De Duitsers hadden toegezegd voorlopig geen verbeterwerken uit te voeren, zodat geen substantiële vergroting van de afvoer van over de grens werd verwacht. Wel werd in die tijd op sommige plaatsen in Duitsland de waterscheiding tussen de Berkel en de Buurserbeek vastgelegd, want de diverse gelegenheden bleek het water nu eens naar de ene, dan weer naar de andere rivier te stromen. Per saldo bleven de oppervlakten van de stroomgebieden echter gelijk.

Het aanvullende plan werd voor 1909 uitgevoerd. Tijdens de uitvoering ontstond grote ongerustheid of het waterschap wel voldoende voor het verdere onderhoud zou zorgen. Deking Dura schreef in een brief aan Gedeputeerde Staten van Overijssel over het streven van het waterschapsbestuur om op het onderhoud te bezuinigen het volgende:

Wordt aan deze neiging voet gegeven, dan zal het onderhoud geheel worden verwaarloosd, en zal de beek over enige jaren weer geheel verwilderen, want alles wat onder direct toezicht der bestuurslieden geschiedt, kost weliswaar weinig geld maar geschiedt zo slecht, dat hetgeen daaraan besteed wordt als vrijwel totaal weggeworpen moet worden beschouwd.

In 1906 was het zelfs gewenst dat een commissie van Gedeputeerde Staten een inspectie hield langs de Schipbeek. Zij moest helaas constateren dat het gedeelte tussen de nieuwe Sluis in Diepenheim en de Hogebrug in Markelo door gebrek aan onderhoud in zeer slechte staat verkeerde. De ongerustheid over de bestuurskracht van het waterschapsbestuur was misschien ook een reden om de Buurserbeek aan het beheer van de Schipbeek te onttrekken.

Teveel zand

Boven Borculo lag de bovenmonding van de Bolksbeek die bestond uit een beektak die liep van de Berkel naar de Schipbeek. Enkele honderden meters beneden deze bovenmonding lag een oude stuw die de Avinksluis werd genoemd. Over het verwijderen van de stuwbalken uit de sluis, waardoor het water vanuit de Berkel via de Bolksbeek naar de Schipbeek kon stromen, waren in 1806 door de rijksoverheid regels gesteld. Omdat er in die jaren nog geen regionale overheden voor het waterbeheer waren, werden de regels hierover niet nageleefd, waardoor er dikwijls ongecontroleerde hoeveelheden water door de Bolksbeek stroomden. De Bolksbeek en de Schipbeek traden dan buiten hun oevers en zetten grote gebieden onder water. De hele streek van de Dortherbeek, de Schipbeek en de Eefsche Beek tot aan de IJssel toe kwam dan onder water te staan.

In de tweede verbeteringsronde is er veel aandacht geweest voor de zandafvoer van de beken, maar het was uiteindelijk niet gelukt om tot een definitieve oplossing van dit vraagstuk te komen. De aangevoerde hoeveelheden zand bleven hoog. Dit kwam voornamelijk door het achterstallig onderhoud in het Duitse deel van het stroomgebied. De herbewapening voor de Tweede Wereldoorlog en de oorlog zelf hadden ertoe geleid dat aan de bovenloop weinig onderhoud was gepleegd, terwijl de ontginning en ruilverkaveling gestaag waren doorgegaan. In het Nederlandse deel van de beken, waar de stroomsnelheid lager wordt en het zand bezinkt, ontstonden daardoor telkens nieuwe ondieptes en zandbanken. Bij de opname van het beekprofiel na de overstroming van 1946 bleek de situatie van de Schipbeek erg slecht. Naar schatting lag er tweehonderdduizend kubieke meter zand teveel, dat bijna allemaal uit Duitsland afkomstig was. Van 1897 tot 1929 had men per jaar gemiddeld duizend kubieke meter zand uit de Schipbeek verwijderd. Op grond van deze ervaring was de verwachting geweest dat de zandaanvoer na de tweede verbeteringsronde ongeveer zou verdubbelen. De zandaanvoer bleek echter een veelvoud te bedragen. In de periode tussen 1937 en 1956 kwam er jaarlijks een hoeveelheid van zestien duizend kubieke meter zand bij. De waterschappen van de Berkel en de Oude IJssel kampten met hetzelfde probleem. Tot 1956 haalde men jaarlijks liefst elfduizend kubieke meter zand uit de Berkel.

De enige mogelijke structurele oplossing voor het verzandingsvraagstuk was het ruimen van het zand bij de gelijktijdige aanleg van zandvangen. Een zandvang is een afzinkbassin van door de beken aangevoerd stroomzand en slib. Een zandvang wordt gevormd door een plaatselijke verbreding van de beek met een stuw aan de benedenzijde en soms een instroomwerk aan de bovenzijde. Door de verbreding neemt de stroomsnelheid van het water af waardoor het zand en slib afzinken. Indien mogelijk wordt een zandvang gemaakt op een plaats waar ook het verhang van de beek nog kleiner wordt; het punt dus waar de stroomsnelheid van het water van nature al lager wordt. Het grote voordeel van een zandvang is dat het zand en slib op een plaats wordt geconcentreerd. Het hoeft dan later niet over de hele lengte van de beek tegen hoge kosten worden weggebaggerd. Het verzandingsprobleem kon daarmee tamelijk eenvoudig worden opgelost, hoewel in de praktijk is gebleken dat de zandvangen in de streek van Rijn en IJssel vaker moeten worden uitgediept dan aanvankelijk was berekend. Het uitdiepen is kostbaar. Een deel van de kosten kan een enkele keer worden terugverdiend door het zand te verkopen voor de ophoging van bouwterreinen of de aanleg van wegen.

Aanvankelijk was het de vraag wie de aanleg van zandvangen zou gaan betalen. Bij het waterschap de Schipbeek werd snel duidelijk dat de rijksoverheid niet van plan was directe financiële steun te verlenen. Rijkswaterstaat redeneerde dat de ruiming viel onder het normale onderhoud, dat door het waterschap zelf moest worden gedaan. De dienst was van mening dat zich bij ieder waterschap wel eens abnormale situaties konden voordoen en dat het hoge water van 1946 daar een goed voorbeeld van was. Aan de andere kant voelde Duitsland zich evenmin geroepen bij te springen, maar met argumenten die lijnrecht tegenover die van

Rijkswaterstaat stonden. De Duitsers beriepen zich op overmacht. Ze noemden de overstroming van 1946, die al het zand had aangevoerd, een natuurramp. Zelf was het waterschap de Schipbeek van mening dat het vele zand een uitvloeisel was van de verbeteringswerken uit de jaren dertig. Vanuit die redenering werden het ruimen van het zand en de aanleg van een zandvang als de afsluiting van deze verbeteringswerken gezien, op grond waarvan een bijdrage in de kosten door Rijk en provincie redelijk leek. Toen niemand echter in de kosten van het ruimen wilde delen, werd de waterschapsbelasting voor de ingelanden met vijftwintig procent verhoogd.

De oplossing voor het waterschap van de Berkel was eenvoudiger, omdat het Rijk hier vanaf het begin bereid was in de kosten te delen. Specifiek voor de zandruiming werd de rijksbijdrage voor het onderhoud van de waterstaatswerken verhoogd. In de jaren zestig werd de kwestie definitief opgelost met de bouw van een zandvang direct na de Duitse grens bij Rekken. Duitsland betaalde voor de helft mee aan het periodiek legen van de zandvang. Dat was uitzonderlijk omdat de waterschappen van de Oude IJssel en de Schipbeek het nooit was gelukt een dergelijke regeling te treffen. Zij moesten het zand altijd zelf opruimen zonder een bijdrage van over de grens.

Nawoord

Het begin van hoe het zo hartgrondig fout kon gaan met het landschap en de cultuur! Het lijkt wel of er over de gemaakte beslissingen niet is nagedacht wat de gevolgen ervan zouden zijn voor het landschap en het nageslacht.

In de jaren na 1960 werden in het gebied van Rijn en IJssel grote successen geboekt op het gebied van de strijd tegen het water. De rivierdijken werden versterkt, er werden krachtige gemalen gebouwd en de waterlopen werden geschikt gemaakt voor grote afvoeren. Het is echter een misvatting te menen dat er absolute veiligheid bestaat tegenover overstromingsrampen langs de beken of dat er nooit meer wateroverlast zal komen. Deze situatie kan zich elk jaar voordoen. Er kan zoveel regen vallen dat er te weinig capaciteit is om al dit water te bergen. De beken en de andere watergangen zijn gedimensioneerd voor een bepaalde afvoer.

Dimensioneren is jargon voor het op basis van ervaring en met behulp van relatief eenvoudige vuistregels globaal bepalen van de afmetingen (dimensies) van bouwconstructies.

Zo is de Oude IJssel gedimensioneerd op een afvoer die statistisch eenmaal in de honderdvijftig jaar voorkomt en de Berkel op een afvoer die eenmaal in de honderd jaar voorkomt. Wanneer door hevige en langdurige regenval de afvoer groter wordt, is het nog steeds mogelijk dat er ernstige wateroverlast optreedt. De kans op een watersnood door het doorbreken van de rivierdijken of op wateroverlast langs de beken heeft niets te maken met de in brede kring geopperde hypothese van de verslechtering van het klimaat. Ook in het huidige klimaat kunnen zich weersomstandigheden voordoen die rampen en overlast veroorzaken.

De maatregelen tot beperking van de wateroverlast hebben er wel voor gezorgd dat het gebied van Rijn en IJssel deel kon hebben aan de grote welvaartsvermeerdering van deze tijd. De landbouw kon zich ontplooien en er was ook plaats voor de groei van dorpen en steden, de aanleg van wegen en de uitbreiding van bedrijfsterreinen. Toch heeft deze ontwikkeling een keerzijde omdat men aanvankelijk te weinig oog had voor de belangen van de natuur. Vanaf 1960 kwam hierin een kentering. Tegelijkertijd met de zorg voor de kwaliteit van het water begon men zich ervan bewust te worden dat men via het beheer van de waterkwantiteit ook voorwaarden diende te scheppen voor de ontwikkeling van een gevarieerde natuur in het gebied van de beken. Deze nieuwe ontwikkeling vereiste een omslag in het denken over waterbeheer, zoals het terugdringen van de vervuiling.

Ik heb een algemeen beeld willen schetsen over de geschiedenis van de Schipbeek. Ik heb hierbij vooral aandacht geschonken aan het beleid van overheid en waterschap. Ook aan de uitgevoerde werken en de gevolgen die het beleid had voor de mensen is aandacht gegeven. Ik begrijp wel dat het onmogelijk is de vroegere situatie te herstellen. Er is in de loop der eeuwen zoveel veranderd dat herstel een illusie is. Dit is niet in alle opzichten een ramp. Vele ingrepen van de mens, zoals de in oorsprong gegraven Schipbeek, die door de Scholteboeren aangelegde bossen kronkelt, beschouwen we nu als natuur bij uitstek. Bij het terugbrengen van de afwisselende flora en fauna moet er dus uitgegaan worden van het huidig door de mens ontworpen landschap. Het aanbrengen van natuurlijke oevers langs de beek zorgt voor een afwisselende beekvolgende flora en fauna. De aanleg van geïsoleerde kleine natte gebieden

heeft misschien wel een grote reclamewaarde, maar de kosten wegen niet op tegen het effect van deze werken voor natuurherstel. Het verdient eerder de voorkeur om door de uitvoering van waterstaatkundige werken te voorkomen dat de boomgroepen op de prachtige landgoederen verdrogen, dan het landschap opnieuw op de schop te nemen voor het maken van nieuwe natuur. De natuur kan zich ook herstellen door zorg te dragen voor een goede kwaliteit van het water. De opdracht hierbij is niet het bouwen van nog beter toegeruste zuiveringsinstallaties, maar te zorgen dat de verontreiniging bij de bron wordt gestopt. Dat is mogelijk door een groot scala van kleine gebiedsgerichte maatregelen. En er zijn door het waterschap op tal van plaatsen kleinschalige maatregelen in uitvoering genomen. Bron: Gij beken eeuwig vloeiend; water in de streek van Rijn en IJssel door Waterschap Rijn en IJssel.

Enter, 18 januari 2015