

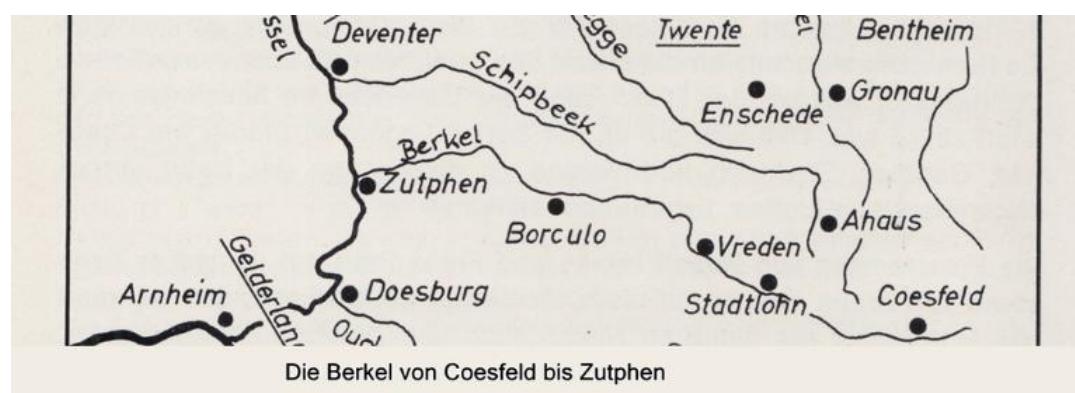
# Die Berkelschifffahrt

## Vom Münsterland in die Niederlande



Maße eines Berkelzomps dargestellt im Museum Kult in Vreden

Mit dem Aufstieg der Niederlande zur führenden See- und Handelsmacht in Europa wuchs der Bedarf nach einer durchgehenden Wasserstraße zwischen den alten Handelsstädten an der IJssel und dem Münsterland. Die Lippe lag dafür zu weit südlich und der dabei nötige Umweg über den Rhein war zu weit. Eine Kanalverbindung von der Ems zur Vechte und von dort bis Zwolle ließ sich technisch kaum realisieren. Daher richtete sich der Blick auf die Berkel, einen kleinen Fluss, der bei Billerbeck in den Baumbergen entspringt und durch die Städte Coesfeld, Stadtlohn und Vreden seinen Weg in die Niederlande nimmt, um bei Zutphen in die IJssel zu münden.



### Zahlreiche Sandbänke

Der Unterlauf der Berkel auf niederländischem Gebiet zwischen Borculo und Zutphen wurde schon im 16. Jahrhundert für die Schifffahrt genutzt. 1596 schickten die Niederländer einen Unterhändler nach Münster, um die Möglichkeiten einer Schiffbarmachung der Berkel bis hinauf nach Coesfeld zu erkunden. Hindernisse bildeten dabei nicht nur die geringe Wassertiefe und

die zahlreichen Sandbänke, sondern auch die Stauwehre an den Wassermühlen entlang der Berkel. Um sie zu umfahren, musste an jedem Stauwehr eine Schleuse errichtet, betrieben und unterhalten werden. Das verursachte hohe Kosten.

Ein entschiedener Förderer des Projektes war ab 1650 Fürstbischof Christoph Bernhard von Galen. Nach dem Bau von sieben hölzernen Schleusen, vier auf niederländischer Seite und drei im Münsterland in Vreden, Stadtlohn und Gescher, konnten die Berkelkähne in den Jahren 1652 bis 1654 bis zur Rehbrücke kurz vor Coesfeld gelangen, wo der Fürstbischof seinerzeit auf seiner neuen Festung „Ludgerusburg“ residierte. Ein lang gehegter Traum, eine Schiffsverbindung vom Münsterland zur Nordsee, war damit Wirklichkeit geworden. Freilich mit vielen Einschränkungen.

Errichtet hatte die Schleusen auf niederländischer Seite nicht der Staat, sondern eine private „Berkelkompagnie“, eine auf Gewinn angelegte Betriebsgesellschaft, an der auch die Stadt Zutphen maßgeblich beteiligt war. Sie beanspruchte dafür das alleinige Recht der Schifffahrt auf der Berkel, gab aber bald freie Fahrt für alle Schiffe, die das Schleusengeld bezahlten. Als Transportgüter werden Getreide, Wachs und Honig, Schinken und Speck, Leinen, Kalk, Steine und „allerhand Kaufmannswaren“ genannt. Flussaufwärts lieferten die Niederländer Fässer mit Wein und andere Verbrauchsgüter, während Flöße mit Holz für den Hausbau und Schiffbau flussabwärts in die Niederlande gingen.

Die wirtschaftlichen Erträge der Berkelkompagnie blieben allerdings weit hinter den Erwartungen zurück. 1655 fuhren nur 118 Schiffe und 142 Holzflöße die Berkel hinab. Wenige Jahre später unterbrach der erste Holländische Krieg Christoph Bernhard von Galens in den Jahren 1665 und 1666 den Handelsverkehr in die Niederlande und 1671 musste die Berkelkompagnie Konkurs anmelden. Im Jahr darauf beendete dann der zweite Holländische Krieg des Bischofs jegliche Versuche, die Berkel als Wasserstraße aufrecht zu erhalten.

Es sollte fast einhundert Jahre dauern, bis 1752 eine neue Berkelkompagnie gegründet wurde. Sie erhielt 1756 das alte Privileg zur Flussschifffahrt erneuert. Abermals war Zutphen an der Kompagnie beteiligt, die auch von münsterischer Seite unterstützt wurde. Die Schleusen an den Berkelmühlen wurden neu errichtet. 1774 kam das erste Schiff auf dem Oberlauf der Berkel an der Ölmühle unterhalb von Coesfeld an. Immer wieder machten aber Schäden an den Schleusen eine durchgehende Befahrung des Flusses unmöglich.

Am Unterlauf der Berkel zwischen Vreden und Zutphen nahm der Schiffsverkehr bald Fahrt auf, aber ein kostendeckender Betrieb der Schleusen war auf Dauer nicht möglich. 1786 ging auch die zweite Berkelkompagnie in Konkurs. Nun übernahm jedoch Zutphen den Unterhalt der Schleusen und den Ausbau des Flusses. Auch auf deutscher Seite trat eine wichtige Änderung ein, indem die Schiffbarkeit der Berkel oberhalb von Vreden aufgegeben wurde. Bis zum Jahr 1800 wurden die Schleusen in Gescher, Stadtlohn und Vreden abgebrochen. Schiffbar war jetzt nur noch der Unterlauf der Berkel zwischen Vreden und Zutphen. Nachteilig blieb weiterhin, dass die Berkelschiffe in Zutphen nicht direkt bis zur IJssel durchfahren konnten. Die gesamte Fracht musste dort ausgeladen, verzollt und auf dem Landweg durch die Stadt zur IJssel

gefährten werden, was die Transportkosten verteuerte.



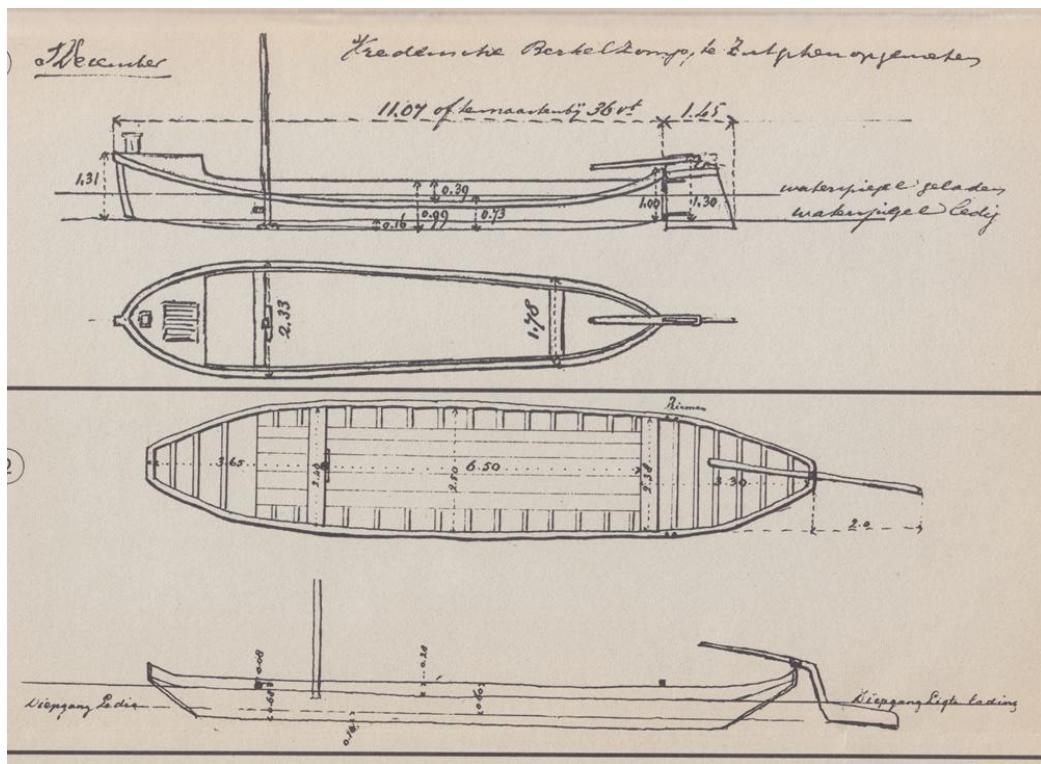
*Die Wassermühle in Vreden bildete im 19. Jahrhundert den oberen Endpunkt der Berkelschifffahrt*

### **Umklappbarer Segelmast**

In den Napoleonischen Kriegen und unter der französischen Herrschaft ging das Frachtaufkommen zwar zurück, doch blieb die Berkelschifffahrt weiterhin möglich. 1815 übernahm dann Preußen die Landesherrschaft im Münsterland und damit auch den Hafenplatz Vreden. Ab 1820 kam es zu einem unerwarteten Anstieg der Berkelschifffahrt. Einen wichtigen Anteil daran hatte der Holzverkauf in die Niederlande. Auch Getreide gehörte zu den Exportgütern aus dem Münsterland.

1837 wurde unterhalb von Vreden eine neue Stauschleuse errichtet, um den Wasserstand der Berkel zu halten und somit den Werftstandort und den Holzumschlagplatz in Vreden zu sichern. Mit Erfolg: 1840 verließen 737 beladene Schiffe und 385 Holzflöße Vreden in Richtung Zutphen. Um diese Zeit fuhren 67 Schiffe mit einer Gesamttonnage von 509 Tonnen auf dem Fluss. Die meisten Berkelschiffe, die man auch Berkelschute oder Berkelzomp nannte, waren nur etwa 8,5 Meter lang und hatten unbeladen einen Tiefgang von lediglich elf Zentimetern. Beladen hatten diese Kähne eine Tiefe von 60 Zentimetern. An niedrigen Brücken und Stegen lagen die Schiffe zu hoch im Wasser. Dann musste Flusswasser als Ballast in das Boot gelassen und hinter der Brücke wieder ausgepumpt werden. Die größten Schiffe auf der Berkel waren um 1850 etwa 12,5 Meter lang und zweieinhalb Meter breit. Leer lagen sie etwa 16 Zentimeter im Wasser und beladen 75 bis 95 Zentimeter. Ihre Traglast betrug zehn Tonnen. Gebaut wurden sie auf kleinen Werften in Vreden und Eibergen.

Die Schiffe waren mit einem umklappbaren Segelmast ausgestattet, der vor Brücken und Hindernissen umgelegt werden konnte. Unter normalen Umständen musste ein Schiffer den Mast zwischen Vreden und Zutphen 34 Mal herunter- und wieder heraufklappen. Die vielen engen Flussschleifen machten das Segeln auch bei günstigem Wind sehr schwierig. Meist musste der Schiffer den Kahn staken oder an einem Seil ziehen. Aber die Leinpfade an den Ufern waren nicht als Wege ausgebaut. Dies alles waren keine günstigen Bedingungen für die Berkelschiffer. Flussabwärts dauerte die Fahr von Vreden bis Zutphen etwa drei Tage, in die Gegenrichtung mindestens eine Woche.



Um die Mitte des 19. Jahrhunderts fuhren noch 63 Schiffe auf der Berkel, aber von Jahr zu Jahr wurde ihre Zahl geringer. Um 1870 war die Berkelschiffahrt als Verkehrsträger bedeutungslos geworden, auch wenn einzelne Schiffer noch bis 1890 Transporte durchführten.