



## Scheepvaart ten oosten van de IJssel deel 4: Vechtezompen op de Overijsselse Vecht

*Het oosten van het land heeft zijn varenstraditie ontdekt. Er verschenen al veel nieuwe zompen op het water, daarover schreven we in de vorige afleveringen van deze serie. De nieuwste plannen betreffen twee Vechtezompen die gaan varen op de Overijsselse Vecht. Uiteraard niet meer met vracht maar met toeristen.* Tekst en foto's **Wim de Bruijn e.a.**

In het westen van Overijssel werd vroeger nooit gesproken over zompen, maar over Vechtezompen, naar de rivier waarop ze voeren. Toch werden ze altijd in Enter gebouwd, net als de zompen. Men kende er twee soorten: lösse zompen met losse boeisels, ook wel pegzompen genoemd en opgeboeide zompen met een berghout. Dat woord peg is afgeleid van het *peghöltien*, een 25 cm lang houtje, iets gebogen en aangescherpt als een mesje. Bij warm weer drukte de schipper de pek er weer mee in de naden. Ook werd er wel een mengsel van as en bruine teer mee in de naden gedrukt om ze weer waterdicht te maken.

Het laadvermogen van de lösse zompen varieerde van 12 tot 16 ton. Er waren ook zompen van 24 ton. Er is zelfs een beurtschip op Leeuwarden bekend van 48 ton, die nog wel de vorm van een zomp had. Men sprak dan

ook wel van een dubbelzomp. In de punt van de pegzomp was een vooronder met helemaal voorin een klein kachelkje of fornuisje. Men sloop op een bank van planken tegen het achterschot van het vooronder. Ze voerden het grote spriettuig met twee sprieten in een vierkant grootzeil. Er kon snel zeil worden geminderd door er één spriet uit te halen en de top te laten vallen. Die werd dan met een lijntje tegen de mast gebonden en het zeil werd uitgehouden door één grote spriet.

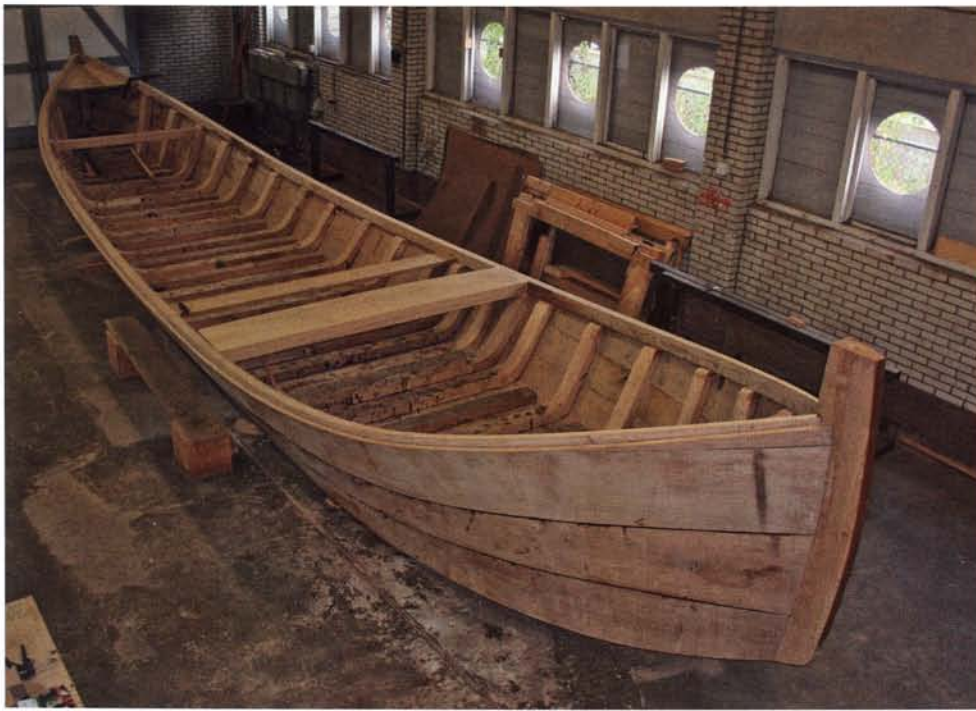
Veel zompen hadden een stelsel van een drietal touwen die op verschillende hoogten rondom het grootzeil liepen en bij de mast samengesplitst waren, waarna een touw naar beneden liep. Deze touwen liepen door ogen in het achterlijk. Ook liepen ze langs het zeil door ringetjes die aan het zeil waren bevestigd. Als er snel zeil moest worden geminderd, kon

**De eerste Vechtezomp kreeg ook een zeiltuig. Het oorspronkelijke tuig maakte gebruik van twee sprieten**

de schipper met één lijn het grootzeil tegen de mast trekken, zodat het geen wind meer ving.

### **De Overijsselse Vecht**

De Overijsselse Vecht is een regenwaterrivier met een oorsprong in Münsterland in Duitsland, die via Nederland naar het Zwarte Water bij Zwolle loopt. Zij is 167 kilometer lang, waarvan 60 km in Nederland. Tot ver in de 19e eeuw heeft de bochtige rivier de Vecht een belangrijke rol gespeeld in de scheepvaart. De rivier was eigenlijk alleen goed bevaarbaar van ongeveer oktober tot april. In de zomermaanden viel de rivier bijna droog en lag de scheepvaart soms weken achter elkaar stil. De vaartijd van Zwolle naar Nordhorn, het "logis-



links: De romp in aanbouw in de loods in Gramsbergen

onder: Voor de kop waren geen haakse krommers beschikbaar. Daar losten de bouwers het op deze manier op

midden: Het achterschip van de Vechtezomp. De lange gangen zijn uit een stuk

onderaan: In Gramsbergen heeft Piet Toering van Houtindustrie Gramsbergen een bouwloods met machines gereserveerd voor de Vechtezompen. Op de bovenverdieping kunnen lezingen worden gegeven



tieke centrum" van Münsterland was ongeveer 6 dagen, terwijl een schipper in 2 dagen van Amsterdam naar Zwolle voer. Bij de grens moesten hoge tolgelden worden betaald. Om de vaartijd naar Zwolle te bekorten, werd rond 1600 de Nieuwe Vecht gegraven. Zwolle had namelijk het stapelrecht op alle goederen die over de Overijsselse Vecht werden vervoerd. In het midden van de 19e eeuw kwamen het kanaal de Dedemsvaart en haar zijtak de Lutterhoofdwijk gereed. Zij vormden een kortere vaarweg tussen Coevorden en Zwolle en dat betekende dat het belang van de Vecht als vaarweg verminderde. Ook de aanleg van het Dordmund-Emskanaal heeft veel sloop-

vaart van de Vecht weggehaald. In 1908 werd de rivier gekanaliseerd en werden er vele bochten afgesneden. In Nederland werd de lengte teruggebracht van 85 naar 60 kilometer. Door deze en andere waterwerken daalde het water in de rivier naar een laag niveau en moest men in 1920 besluiten om stuwen te bouwen. Dat werden er zeven, van oost naar west: De Haandrik, Ane (inmiddels afgebroken), Hardenberg, Diffelen (bij Mariëberg), Junne (iets ten oosten van Ommen), Vilsteren en Vechterweerd (bij buurtschap Marshoek, tussen Dalfsen en Zwolle). De rivier is nu vanaf de monding bij Zwolle tot Ommen bevaarbaar voor schepen. Dat komt doordat de stuwen benedenstrooms van Junne wel schutsluizen hebben en de stuw bij Junne zelf en verder stroomopwaarts niet. In de jaren zestig is er aan de Duitse kant van Brandlecht tot aan de Nederlandse grens het één en ander aan waterwerken en kanalisatie uitgevoerd. Ook heeft men indertijd de meeste oevers met keien verstevigd, waardoor de vroegere glooiende oevers en zandstrandjes zijn verdwenen.

### Vervoer van zandsteen

Nordhorn ligt vlak achter Ootmarsum en Denekamp in Duitsland. Maar even voorbij het veel noordelijker gelegen Gramsbergen gaat de Vecht al de grens naar Duitsland over en wordt daar de Vechte. Nordhorn was in de 18e en het begin van de 19e eeuw de overslag- en stapelplaats voor het Münsterland. Alle te vervoeren producten uit de wijde omgeving werden daar met karren heen gebracht en opgeslagen. De Vechte splitst zich voor Nordhorn in twee armen, die ooit elk een water-

molen aandreven. Stroomafwaarts van deze molens worden beide armen weer met elkaar verbonden, zodat het oude Nordhorn op een eiland is gebouwd. Er werd voornamelijk van oktober tot april gevaren, dan was er altijd wel voldoende (regen)water.

Het vervoer naar Zwolle ging, zeker vanaf 1850, altijd met zompen. In Nordhorn werden wel schepen gebouwd, het waren vooral pramen, zowel klein als groot. De schuiten konden maar 10 ton laden, terwijl een zomp 16 ton kon laden. Hoewel ze in Nordhorn wel probeerden een zomp te bouwen, is het ze niet

### GRENDOVERSCHRIJDEND

De Laarensse zomp verzorgt het eerste grensoverschrijdende vervoer over water in Overijssel. De VVV-Emlichheim (tel. +49 5943 999 29 15) verzorgt de boekingen voor het varen. De Vechtezomp kan ook door groepen tot 25 personen gehuurd worden en dan kunnen eventueel langere tochten worden gemaakt. Het blijkt zo'n succes dat er in juni al 90 tochten waren geboekt. Dus wordt er stevig onderhandeld over meer afvaarten dan de 100 toegestane per jaar. Dat is zeker nodig als in 2016 ook de Nederlandse Vechtezomp in de vaart komt. Deze Nederlandse zomp komt tot stand dankzij financiële ondersteuning van de provincie Overijssel, het coöperatief dividendfonds van de RABO Bank Vaart- en Vechtstreek, de Gemeente Hardenberg, het Prins Bernhard Cultuurfonds en enkele lokale ondernemers.

gelukt om die bouw onder de knie te krijgen. Na 1839 - het hoogtepunt - was het snel voorbij. De scheepvaart liep terug en het benodigde hout voor de schepen moest - vanwege hoge tolgrenzen - van ver komen en was daardoor duur. Belangrijk was vroeger het vervoer van de beroemde Bentheimer zandsteen die met zompen naar ons land werd gebracht. Het Paleis op de Dam in Amsterdam en de Dom in Utrecht zijn van deze zandsteen gebouwd, evenals de St. Jan in 's Hertogenbosch. Na het succes van de zompen op de Berkel (zie SdZ 2015,5), werd er een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van het varen met zompen op de Vecht. Op initiatief van de Stichting

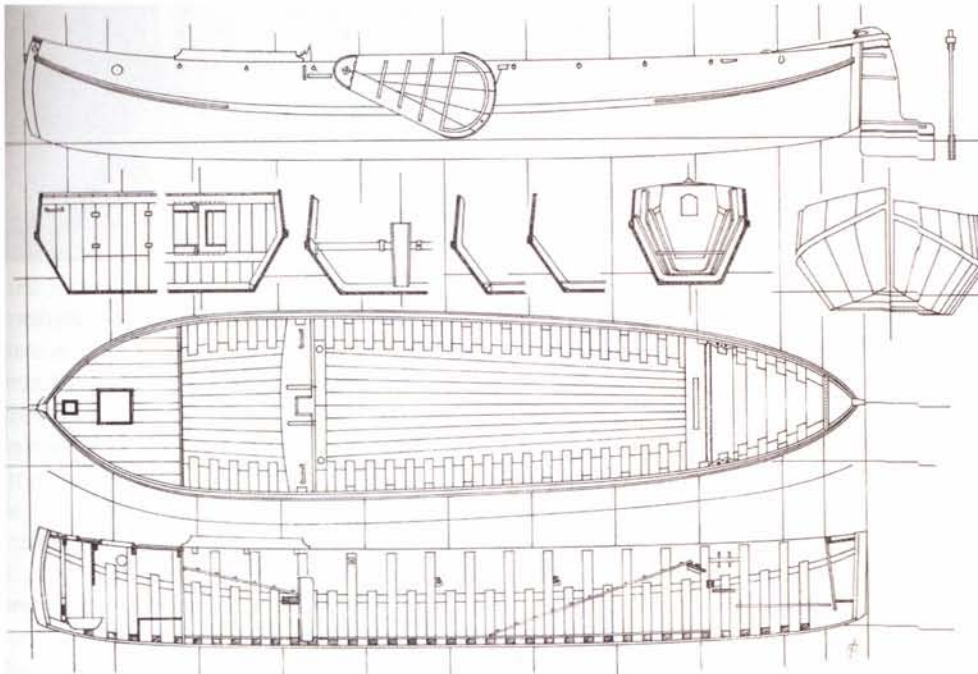
Historische Culturele Kring Gramsbergen & De Krim en de Mühlenverein Laar, met ondersteuning van de gemeenten Emlichheim, Coevorden en Hardenberg werd onderzocht of het mogelijk was om zompen vanuit Laar (net over de grens bij Gramsbergen) en Gramsbergen te laten varen. De conclusie in 2013 was dat de exploitatie van twee Vechtezompen haalbaar is, mits er op iedere zomp drieduizend betalende opvarenden per jaar mee willen. Voorwaarde is wel dat er zonder vreemd vermogen moet worden gewerkt, zodat er geen rentelasten zijn. De financiering van de Duitse zomp voor Laar was het eerst geregeld, dus ging men direct aan de slag.

Tussen Gramsbergen en Laar mag weliswaar niet gemotoriseerd worden gevaren, maar de autoriteiten hebben inmiddels een vergunning afgegeven voor 100 vaarten per jaar.

### Gangen uit één stuk

Bij Houtindustrie Gramsbergen bv, een zagerij en schaverij die alle mogelijke houtsoorten op maat zaagt en schaaft voor de bouw en tevens beschikt over grote droogkamers, maakte directeur Piet Toering een paar grote loodsen vrij voor de bouw van de Vechtezompen en tevens voor de bouw van een drijvend botenhuis dat in Laar moet komen te liggen. Toen hij de opdracht kreeg ging hij kijken in Enter en nam hij contact op met Kees Sars van Sars Houtbouw. Trouwe Spiegellezers zijn de naam van Kees Sars al bij veel projecten tegengekomen. Zoals bij de bouw van de *Batavia*, het *Utrechts Statenjacht*, de palingaak, de *Liburna* in Millingen en onlangs bij de bouw van een Romeinse veerboot in Xanten. Piet en Kees houden regelmatig ruggenspraak over de bouw. Af en toe komt Kees in Gramsbergen langs om advies te geven aan de vrijwilligers die aan het werk zijn. Zoals toen voor de eerste maal de huidplanken gestoomd werden. Aan de zomp van Laar werd dagelijks gewerkt door teams van vier mensen. Na een oproep in de regionale media, reageerden maar liefst 25 mensen, waarvan er na selectie 16 overbleven. Ze werkten bij toerbeurt, zodat ze geen 40 uur per week haalden.

Het benodigde hout werd weer geleverd door Nick Faber van Houtcompagnie Almenum. De gangen moesten uit één stuk worden gezaagd, dus was er een lange en tevens dikke



linksboven: De volgende fase in de bouw, het vaste zetboord is aangebracht, net als het vooronder

boven: Nadat de zomp klaar was werd hij naar de Vecht gereden en te water gelaten. Daarna voer hij op eigen kracht naar Laar voor de feestelijke doop

linksonder: Reconstructietekening van een 20-tons opgeboeide zomp door Gerrit Schutten. Hierbij is uitgegaan van mededelingen van Mannus Steen. De lengte is 12,50 m en de breedte 2,80 m. Het laadvermogen was 18 tot 30 ton. Uit: *Varen waar geen water is*, pag. 229



## VERANTWOORDING

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



boven: Voor de Duitse Vechtezomp werd door Houtindustrie Gramsbergen een boothuis gebouwd. Hier kan de Vechtezomp zo invaren en afmeren. Als bij een attractie kunnen de passagiers dan gemakkelijk aan en van boord stappen (foto rechts). 's Winters moet het schiphuis, vanwege de hoge stroomsnelheid bij veel regenval, vanuit Duitsland naar Gramsbergen worden gevaren om daar te overwinteren.

onder: De Vechtezomp *Mölle* in de vaart. Via VVV-Emlichheim kan een vaartocht worden geboekt. In 2016 volgt een Nederlands schip (Vaarfoto's zomp: VVV-Emlichheim

stam nodig. Bij Houtcompagnie Almenum werd het hout in de benodigde diktes gezaagd en bij Houtindustrie Gramsbergen werden de platen gedroogd tot 18 à 20% vochtgehalte. Alle hout werd in platen van 42 mm gezaagd en daarna door de vandiktebank gehaald tot er uiteindelijk 38 mm overbleef. De liggers op het vlak werden gepend en gedeuteld, zowel boven als onder. De zware randgaarde is 80 mm dik en sluit de koppen van spanten en de huid af en zorgt tevens voor veel langverband. De zomp werd gebouwd naar een tekening van Gerrit Schutten, die ook regelmatig werd geraadpleegd.

## Ligplaats bij de molen

Op de foto die we in september vorig jaar maakten, is een forse romp te zien met alle gegroeide krommers op hun plaats. Ook de randgaarde is al aangebracht. Enkele maan-

den later waren de zetboorden aangebracht en naderde de zomp haar voltooiing. De inrichting en afwerking kostten nog veel tijd, omdat ook Scheepvaartinspectie zich met de bouw ging bemoeien. Veiligheid staat boven alles en er moesten zelfs lage relingen boven op het zetboord worden aangebracht. Uiteindelijk kon de Duitse Vechtezomp op 25 april 2015 onder grote belangstelling worden gedoopt. Ze kreeg de naam de *Mölle*, omdat ze een ligplaats krijgt bij de molen in Laar.

Op 25 mei werd de eerste tocht met bezoekers gemaakt. De tocht duurt een uur en gaat van de molen in Laar door een verbluffend mooi natuurlijk landschap. Voorbij een oude Vechtarm vaart de zomp na enkele minuten over de Duits-Nederlandse grens tot de kruising van de Vecht met het Coevorden-Almelo kanaal. Nadat gebleken was dat de bouw van een Gramsberger zomp ook haalbaar was, werd de Stichting Vechtezomp opgericht. Deze stichting heeft als doel het historische en culturele karakter van het Vechtdal te beschermen en te laten herleven. In Gramsbergen is de financiering nagenoeg rond en in augustus wordt met de bouw gestart. Lokale ondernemers en de Rabobank dragen, ieder op eigen wijze, bij aan de bouw van de zomp, de benodigde haven en de loods. Bierbrouwerij Mommeriete legt de haven aan en bouwt de loods voor de Grams-

berger zomp. De eikenstammen uit Dene-marken liggen al een tijdje in Gramsbergen en zijn op dikte gezaagd en de delen worden nu gedroogd. Binnenkort wordt met de bouw op de Scheepstimmerwerf Vechtezomp bij Houtindustrie Gramsbergen begonnen. Het is de bedoeling dat behalve vrijwilligers, ook leerlingen van het RTC voor de bouw van de zomp worden ingezet. Zo kunnen leerlingen ervaring opdoen in de houtbewerking en in ambachtelijke bouw van een houten, historische, zomp. Kijk voor meer informatie op: [www.vechtezomp.nl](http://www.vechtezomp.nl)

*Dit was het laatste deel over de zompen die nu weer in Overijssel varen of nog gaan varen. Op de Buurserbeek en Schipbeek (deel 3, zie SdZ 2015.6) zijn er echter zoveel veranderingen gaande dat we daar in het najaar nogmaals op terugkomen. Het betreft de realisatie van drie houten sluisjes en vis-trappen in de Buurserbeek. ♪*

## Bronnen:

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