



Scheepvaart ten oosten van de IJssel deel 1: Enterse zompen op de Regge

Tot het begin van de vorige eeuw was er veel scheepvaart op rivieren als de Berkel, de Regge, de Overijsselse Vecht en op de Schipbeek. Er werd vooral met zompen gevaren, platbodems van 7 tot 12 meter lengte, die al dan niet gezeild of geboomd werden. Met de komst van goede wegen, de aanleg van spoorlijnen en de Overijsselse kanalen verdween deze scheepvaart. Dankzij initiatieven van particuliere stichtingen varen er inmiddels weer tien nieuwgebouwde zompen en potten. Niet meer met vracht, maar met toeristen. In vier artikelen wordt deze scheepvaart van weleer belicht en volgen we de nieuwe ontwikkelingen. We beginnen op de Regge. Tekst en foto's Wim de Bruijn, Stichting Enterse zomp, e.a.

Zelfs in een "waterarm" gebied als Oost-Nederland was vervoer over water in het verleden belangrijker dan vervoer over de weg. Er waren wel zandwegen, maar bij veel regenval waren die niet te berijden en met paard en wagen kon men meestal maar 1 ton aan vracht meenemen. Vrachtvervoer over water bleef, vooral als het regende en er veel waterafvoer was, tot eind 19e eeuw goedkoper dan vervoer over land. Het is bekend dat er in 1674 op de Regge 60 schippers voeren. Ze voeren met eenvoudige platbodemscheepjes, zompen genoemd en ze vervoerden voornamelijk agrarische producten, hout, bakstenen en dakpannen.

De rivier de Regge stroomt door Overijssel. Ze begint ten zuidwesten van Diepenheim als een aftakking van de Schipbeek en bestaat uit de Boven-Regge (Diepenheim-Enter), de Midden-Regge (Enter-Hellendoorn) en de Beneden-Regge (Hellendoorn-Ommen). Bij Ommen mondt de Regge uit in de Overijsselse Vecht. Het varen op de Regge was vroeger niet eenvoudig. Het is een regenrivier, dat wil zeggen: in het voor- en najaar veel water en in de zomer en winter meestal geen water. Om watermolens te kunnen laten draaien, werd het water tegengehouden door een "schutstal". Een schutstal bestond uit een schot of een aantal planken boven elkaar om



boven: Doop van de eerste nieuw gebouwde Enterse zomp, *Regt door Zee*, door punterbouwer Wildeboer in 1986 voor de pelmolen in Rijssen

onder: Foto van de laatste Enterse zomp bij Rijssen

het water te keren. Overdag had de molenaar water nodig om te malen. Als er voldoende aanvoer was, gingen de planken er 's nachts uit, zodat schepen konden passeren, daarna werd de schutstal weer gesloten, zodat de molenaar de volgende dag weer kon malen. Als de schutplanken werden weggenomen, dan stroomde het water hard door de opening. De waaghalzen doken er met grote snelheid doorheen. De meer bedachtzamen gingen

achterwaarts door de opening en sleepten een stuk ankerketting over de bodem om te kunnen blijven sturen.

Geduld hebben

Als er weinig wateraanvoer was moesten de schippers soms dagen wachten voor ze verder konden varen. Af en toe moesten schippers hun lading voor een deel lossen, opdat ze minder diepgang hadden om de schutstal te passeren, daarna kon de vracht weer aan boord worden gebracht.

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 Wim de Bruijn voor deze serie met een aantal informanten en scheepsbouwers die de eerste zompen en pot (kleine zomp) bouwden.

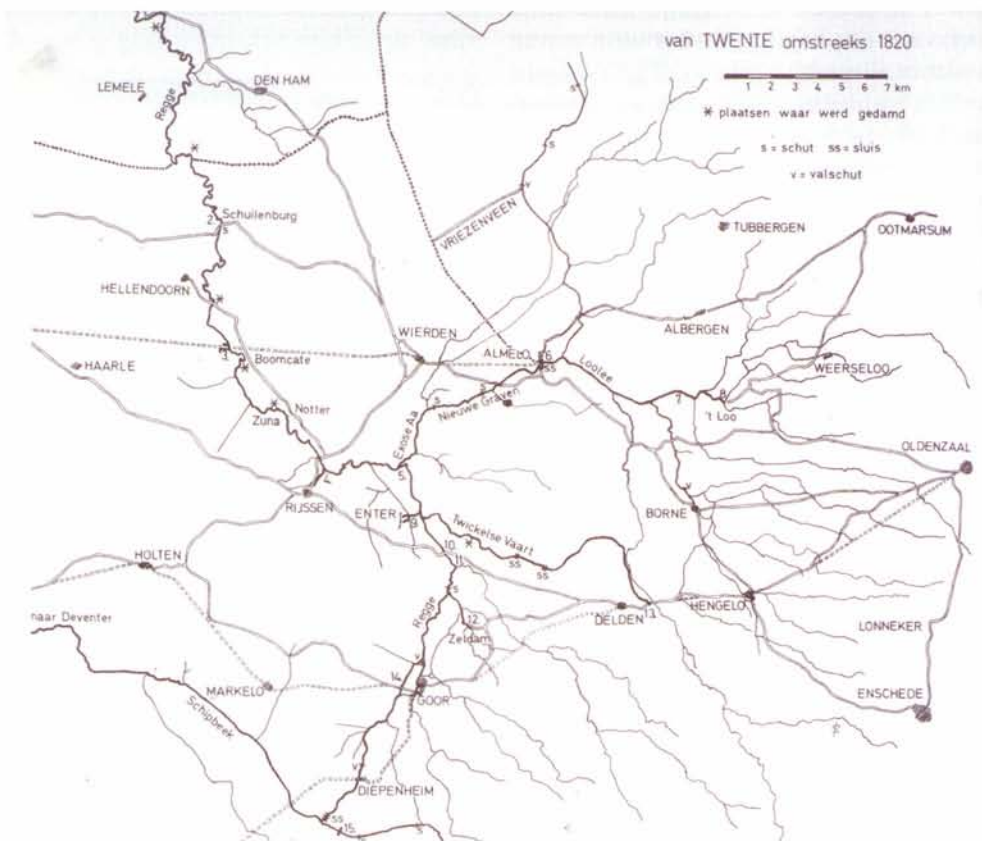
Schippers die stroomopwaarts moesten, moesten wachten tot de stroomsnelheid minder was. Vervolgens werd een schip met touwen door de schutstal getrokken. Soms ook werden de schepen aan elkaar verbonden en zo kon een hele sleep in een keer tegen de stroom in worden getrokken. Als het water voor zo'n schutstal te veel werd opgestuwd liep het bovenstroomse land, als dat laag lag, onder water. In de winter vonden de boeren dat niet erg, want het water liet een laagje vruchtbare aarde achter. Maar als ze gehooïd hadden en het hooi lag nog op het weiland te drogen en het water kwam te hoog, dan dreef het hooi weg en was een oogst vernield. Aanvankelijk werd alleen in het voorjaar en in de herfst gevaren, zo'n 6 maanden per jaar. Er was, door de regen, dan water genoeg en het land mocht overstromen. Later, toen er veel huiswevers waren in de Achterhoek, moesten er regelmatig producten worden aan- en afgevoerd en dat gaf wel eens wat problemen.

Enter

Hoewel er rond 1700 al schuitenmakers in Enter waren, is het bekend dat aan het einde van de 18e eeuw er drie scheepswerven waren waar zompen, pramen, Vriezenveense

boven: Het schiphuis van de *Regt door Zee* naast de pelmolen in Rijssen

De *Regt door Zee*, afgemeerd voor de Enterse Waarf in Enter. Let op de lange stoomkist, rechts op de helling. (Foto Theo Kampa)



Kaart Vaarwegen en havens van Twente, anno 1820. Uit *Varen waar geen water is*. In 1848 werd in opdracht van de provincie Overijssel een studie gestart om de Regge en de Vecht te kanaliseren. Dit resulteerde in de aanleg van de Overijsselse kanalen, die tussen 1852 en 1858 werden gegraven van Zwolle naar Almelo met zijtakken naar de Vecht bij Ane en naar Deventer. In 1868 onderzocht men de mogelijkheid om de Regge en Vecht te kanaliseren. Er zijn nog 85 tekeningen bewaard gebleven van de opmetingen. Ze worden bewaard in het Historisch Centrum Overijssel in Zwolle.

turfschuitjes en andere scheepjes werden gebouwd. Niet alleen voor de Enterse schippers, waar er veel van waren, maar ook voor schippers in de wijde omgeving. Rond 1800 was de Reggezomp 9,90 tot 10,80 m lang en 2,10 m breed. Hij kon ca. 5 ton laden, maar men ging meestal niet verder dan 4,5 ton. De zompen van de Almelse schippers waren groter, ze konden wel 7,2 ton laden. Toch was er een ontwikkeling. In 1850 gebruikten de Almelse schippers zompen met 12 ton laadvermogen, terwijl de Enterse schippers nog steeds met zompen van 8 ton voeren.

De laatste overgebleven zomp van Enter was die van Jans ten Berge. Deze schipper gebruikte de zomp, na het stoppen van zijn onderneming in 1923, nog voor zijn plezier. Jans ten Berge overleed in 1936. Zijn broer en ook oud-zompschipper Gerrit Jan ten Berge nam het beheer op zich. Toen echter tijdens een pleziervaart op het IJsselmeer een van zijn maten verdronk, legde hij in 1939 zijn zomp op. Eind 1941 werd het schip gekocht door enkele Textielfabrikanten uit Haaksbergen die het aan het Openluchtmuseum in Arnhem schonken. Daar werd het schip tijdens de slag om Arnhem in 1944 getroffen door een granaat. De restanten kwamen in 1954 terecht in het Zuiderzee museum te Enkhui-zen en na wat omzwervingen kwamen ze later



De Vriendschap, in 2011 in aanbouw op de Enterse Waarf, heeft nu een droog onderdak in het nieuw gebouwde schiphuis. (foto;s: Theo Kampa)



De Schuttevaer heeft ligplaats in het Zomphuis in Hellendoorn aan de Reggeweg achter de ijsfabriek

in het inmiddels gebouwde zompenmuseum in Enter terecht.

Weg verdienen

Op een zomp voer een volwassene met een jongen vanaf 13 jaar. Flink jongens van 18 jaar voeren al zelfstandig. De Enterse schippers hadden vaak een ganzenroer (jachtgeveer) aan boord, zo konden ze tijdens hun reis zelf voor vers vlees zorgen. De schippers verdienden goed, want ze verdienden 360 gulden per jaar met het maken van 12 reizen

(in 1827). Dat was het dubbele van wat een wever verdiende. De schippers waren ook boer. Maar door allerlei kosten, en niet in het minst de drank onderweg voor zichzelf en ook vaak zijn knecht, bleef er weinig over, zodat er nauwelijks geld werd geïnvesteerd in hun boerderijtjes. Toch kon men, in de eerste helft van de 19e eeuw, spreken over een kleine bloeiperiode voor de scheepvaart in dit gebied. Dat was begonnen vanaf de Franse tijd (1795-1813). De zompen werden ingezet voor veel militaire transporten, ze werden daarvoor goed betaald. De Fransen voerden ook een registratie- en vergunningensysteem in. Met de komst van verharde wegen en vele vrachtrijders werd het vervoersmonopolie van de schipperij gebroken. De verharde weg van Zwolle naar Almelo was in 1834 gereed, waarna de verdienste van de schippers zakte van 15 stuivers per schippond naar 4 stuivers. In plaats van twaalf reizen per jaar moesten ze er vanaf dat moment drie per maand maken om voldoende te verdienen. Hoewel paard en wagen minder mee konden nemen, waren de levertijden wel zekerder en dat was wat de opkomende katoenindustrie in de regio wilde. De vrachtprijzen over de weg waren in die tijd 14 ct/ton/km; over het water was het, over de volle lengte 2 à 4 ct/ton/km, maar over water hemelsbreed 8 ct/ton/km. De levertijd kon echter lang niet altijd gegarandeerd worden. De scheepvaart kwijnde weg en moest zich tevreden stellen met de kruimels. Na 1865 kwamen er de spoorverbindingen bij. Textielabrikanten bouwden fabrieken met

stoommachines wat de teloorgang betekende van de huisvlijt. De thuiswevers werden fabriekswevers en de zompenschippers raakten nog meer klanten kwijt. De neergang voor de schipperij van de Schipbeek begon al na de komst van de verharde wegen Deventer-Goor-Hengelo in 1827 en vooral Zutphen-Diepenheim-Goor in 1841.

De zomp of somp

Mr. P.J.V.M. Sopers sprak voor zijn boek *Schepen die verdwijnen* uitgebreid met de laatste zomp-schipper Jans ten Berge, fotografeerde de laatste zompen en maakte ook een tekening van de open zomp of Pegge. Hij noemt de zomp het meest merkwaardige en origineelste schip dat hij is tegengekomen: 'De oudste schepen die in Overijssel voorkwamen zijn Potten en Pujen, afbeeldingen van deze schepen zijn er niet meer. Toch zijn ze niet helemaal verdwenen, omdat ze door aanpassingen vaak andere benamingen kregen. Het is vrijwel zeker dat de eerste schepen overnaads gebouwd werden en later gladboordig. Ook het tuig is in de loop der eeuwen regelmatig aangepast. Vaak afhankelijk van het vaargebied.' Sopers denkt ook dat Potten en Pujen voorlopers waren van Sompen, Peggen en Snijbotten. Ze hebben namelijk dezelfde bouwvorm, vanaf de stevens scherp en lang gebouwd.



boven: De restanten van de laatste Enterse zomp worden bewaard in het zompenmuseum van de Oudheidkamer in Enter.

Er is nog een zeil van een Enterse zomp bewaard gebleven, het is vele malen hersteld. De schippers waren arm. (Foto's mevr. C. v.d. Pol)

DAMMEN

De zompenshippers voeren meestal in een konvooi van soms wel tien schepen. Het gebeurde regelmatig dat ze vastliepen omdat er te weinig water was. Dan werd er achter de schepen een dam in de rivier opgeworpen meestal met hulp van de omwonenden. De dam hield het water tegen tot het weer hoog genoeg stond - dat kon wel een dag duren. Daarna werd de dam voorzichtig doorgestoken en het snel stromende water nam de hele vloot mee. Vaak was na anderhalf uur het water al weer zover gezakt dat de rivier weer droog lag en moest er worden gebouwd aan een weer nieuwe dam. Omdat de dammen meestal op ongeveer dezelfde plaatsen werden gebouwd (zie de vaarwegenkaart hiervoor), zorgde de weggespoelde specie van de dam een stukje verder in de rivier na verloop van tijd voor een nieuwe ondiepte. Bovendien werden vaak plaggen uit de oevers gestoken en daarmee werden de oevers verzwakt, zodat ze gemakkelijker wegspoelden en zo werden de riviertjes steeds ondieper. Maar het dammen was nodig omdat er ook buiten het regenseizoen gevaren moest worden. Anders kwam de vracht niet tijdig op de plaats van bestemming.

De vorm van een zomp heeft inderdaad wel iets van een lange snijboon. Alle genoemde schepen hebben een hoge, scherpe voor- en achtersteven met een diepe zeeg. Deze wordt dan weer opgevuld met opzetschotten. Interessant zijn de afmetingen die hij noemt. Snijboon, lang 17,5 m, breed 3,80 m, hoogte 1,50 m. Somp, lang 15,5 m, breed 3,70 m, hoogte 1,80 m. Pegge, lang 12 m, breed 2,65 m, hoogte 1,45 m (dat is ongeveer de Enterse Zomp). De Hooogeense Praam is waarschijnlijk ook uit de Somp en Snijboon ontstaan, maar dan met een voller voor- en achterschip. Het laadvermogen komt dan in de buurt van een tjalk. Aanvankelijk hadden de schepen geen slaapplek. De schippers voeren van herberg tot herberg. Daar kon gegeten en geslapen worden, maar het waren ook overslagplaatsen waar boomstammen en rogge heen werd gebracht, opgeslagen, en als er een schip langs kwam kon er geladen worden. De Berkelzompen hadden wel een vooronder, waarin geslapen en gekookt kon worden (meer hierover bij het artikel over de Berkel).

Snelle zeilers

In zijn boek *Oude zeilschepen en hun modellen* beschrijft ook E.W. Petrejus de zomp. Hij constateerde een ontwikkeling in de schepen waarbij de losse boeisel werden vervangen

door vaste boeisel. Tussen de krommers kwamen oplangers om het vaste boeisel goed te kunnen bevestigen. De schepen werden groter, tot 30 ton laadvermogen. Veel zompen werden zelfs van luiken voorzien zodat het laadruim kon worden afgedekt. De zompen waren snelle zeilers, die dankzij het feit dat het vlak voor en achter opgebrand was, goed wendbaar waren. Mede door de zwaarden konden ze relatief hoog aan de wind zeilen, vooral op rustig water. Op grotere meren met golfslag liepen ze minder hard en hoog, maar toch voeren ze wel tot in Friesland en Amsterdam aan toe.

Berkelzompen waren relatief eenvoudige schepen om te bouwen. Ze hadden een vaste onderbouw die wat hoger was dan bij andere zompen. Het schip was daarom gemakkelijk stijf en sterk te maken. Bovendien hoefden de vlakdelen en zijden niet uit één stuk hout te worden gemaakt en daarom waren ze wat goedkoper dan zompen die van vlakdelen uit een stuk en één lange gang moest worden gebouwd. Er was al een eenmanszomp van twee ton. Tot in de 19e eeuw werd op de Sallandse weterringen een eenmanszomp van 7,5 m gebruikt met een laadvermogen van 3 à 4 ton. Tussen 1815 en 1825 vond aan de Vecht een overgang plaats van zompen van 8 ton naar 12 à 14 ton. Later spreekt men over zogenaamde lösse en ook wel opgeboeide zompen. In 1851 bleken ook Almelose schippers deze grote zompen te gebruiken. Rond 1860 gingen ook de Enterse schippers op deze zompen over. De gangen moesten 14 meter lang zijn en mede daarom waren deze zompen relatief duur, maar wel sterk!

In 1885 stopte de laatste werf in Enter met de nieuwbouw van zompen. De bestaande zom-

pen werden nog zo goed mogelijk onderhouden, maar elk jaar verdwenen er een paar tot er rond 1900 maar een zomp overbleef.

Regt door Zee

In de Spiegel schreven we in 1986.2 over de Enterse zomp die Wildeboer in Giethoorn bouwde, naar tekeningen van Gerrit Schutten. Dit op eerste initiatief van Dhr. D. Nollens uit Nijverdal naar aanleiding van de presentatie van het boek *Varen waar geen water is* van Gerrit Schutten. Deze zomp kreeg de naam *Regt door Zee* en ligt in een schiphuis in Rijsen bij de Pelmol en er worden tochtjes mee op de Regge gemaakt.

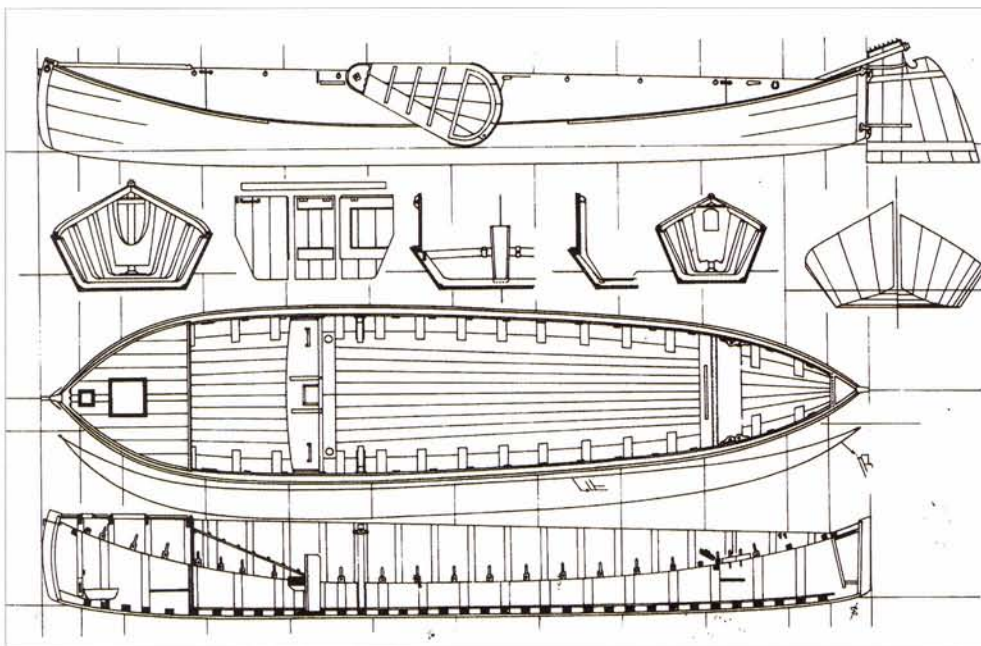
De *Regt door Zee* is genoemd naar de zomp van Jans ten Berge uit Enter. In SdZ 2012.1 schreven we dat er, mede dankzij vele subsidiënten, in 2009 de prachtige Enterse Waarf met bezoekerscentrum en schiphuis kon worden gebouwd. Maar daarmee hield het niet op. In november 2011 gleed de *Vriend-*



boven: De *Regt door Zee* voor de pelmolen in Rijsen.

onder: Bij Zuna en ten noorden van Hellendoorn zijn overtomen gebouwd zodat het vaargebied van de zompen een stuk groter is geworden





Reconstructietekening van Gerrit Schutten van de zomp van Jans ten Berge. Hierbij is gebruik gemaakt van de tekening van J. Huismans, Zuiderzeemuseum. (Uit: *Varen waar geen water is*).

onder: *De Vriendschap*, onderweg met gasten. (Foto Henk Pluimers)

hout voor vlak en gangen komt van een oude eik die voor het kerkje in Vierakker stond. De standplaats werd Hellendoorn waar een fraai schiphuis - het Zomphuis - werd gebouwd. De drie hierboven genoemde locaties De Enterse Waarf (incl. schiphuis en *De Vriendschap*), het schiphuis met de *Regt door Zee* in Rijssen en het schiphuis met *De Schuttevaer* te Hellendoorn worden door bijna 100 vrijwilligers gerund. De vrijwilligers zijn bestuurders, scheepsbouwers, kantine werkers en de vele schippers. 's Zomers zijn er vele mogelijkheden om tochten over de Regge te maken; wat te



schap van de helling, de tewaterlating werd verricht door Ank Bijleveld (Commissaris van de Koningin in Overijssel). Nick Faber van Houtcompagnie Almenum had al eerder van een lange eiken stam, afkomstig uit een productiebos in Denemarken en 250 jaar oud, gangen van 14,50 m lang gezaagd, deze boom had een gemiddelde doorsnede van 110 cm. De krommers voor de spanten werden geleverd door Houthandel van Dijk in Laren. De zomp werd gebouwd door vier timmerlieden, vrijwilligers die geen enkele ervaring hadden met het bouwen van houten schepen. De gangen werden, met het oog op brandgevaar, niet gebrand maar gestoomd in een 15 m lange stoomkist die naast de helling staat. De verbindingen van het vlak en de gangen met de liggers en krommers (spanten) zijn uitgevoerd met grenenhouten pennen voorzien van spie en deut, na het breeuwen werden de naden aan de buitenzijde afgedicht met flexibele rubber kit. De platbodem heeft over

de stevens gemeten een lengte van 12,20 m, is 2,70 m breedte en heeft leeg een diepgang van 25 cm. De zomp kan 7 à 8 ton aan vracht vervoeren. Voor de voortstuwing is voor een elektromotor gekozen, die in een omhulsel van een buitenboordmotor werd gebouwd. Dit was nodig om de schroef regelmatig te kunnen schoonmaken. De mast gaat hydraulisch omhoog en er kan bij gunstige wind worden gezeild met de 25 passagiers. Er wordt gevaren vanuit Enter op de Regge. Bij Zuna, tussen Rijssen en Nijverdalen en te Overwater ten noorden van Hellendoorn zijn in 1993 overtomen gebouwd, waarbij de zomp op een lorrie op een rails vaart en dan elektrisch over de weg wordt gereden om aan de andere kant van de dam weer verder te kunnen varen. Op deze manier is het vaargebied een stuk uitgebreid en hoeft er geen kraan meer te komen op de zomp in een volgend riviervak te zetten.

De Schuttevaer

Na de bouw zaten ze in Enter niet stil, want in juni 2014 werd de derde zomp voor de Regge te water gelaten, de *Schuttevaer*. Deze tien meter lange zomp is in een jaar tijd door zes vrijwilligers gebouwd op de Enterse Waarf. Al het

denken van een Avondroodtocht, een vroege natuurvaart of de piratentocht voor kinderen. In juli en augustus zijn van woensdag tot en met zaterdag elk uur van 11.00 tot 17.00 uur vaste afvaarten. Boekingen lopen via Tourist Info Enter, tel. 0547 383 854 of: enter@twn-teinfo.nl of www.wierden-enterinfo.nl &

Bronnen:

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

onder: Nadat de 250 jaar oude stam bij Houtcompagnie Almenum in Harlingen is gezaagd, worden de delen op een lange vrachtwagen geladen. In Enter bij de Waarf worden ze gelost en op de helling, bij de stoomkist, opgeslagen

