



## Een Vechtzomp voor Ommen

*De Overijsselse Vecht is na 100 jaar weer bevaarbaar tot Laar, net over de Duitse grens, dankzij nieuwe sluisen naast de stuwen die de rivier eerst voor de vaart afsloten. Omdat de toegestane diepgang slechts 50 cm bedraagt is het ideale vaartuig voor de Vecht de Vechtzomp. Met dit scheepstype werd tot begin van de vorige eeuw met vracht gevaren. Inmiddels wordt nu alweer een derde Vechtzomp gebouwd, in Ommen.*

Tekst: Wim de Bruijn Foto's: Harmen Timmerman en Theo Kampa

In 2015 schreef ik vier uitgebreide artikelen over 'Scheepvaart ten oosten van de IJssel' en het belang van de scheepvaart op deze beken en riviertjes. Vanaf 1986 zijn er al zompen gebouwd voor rondvaarten. De eerste zomp leverde punterbouwer Wildeboer af. In 2010 was het zijn collega Schreur die een zomp bouwde. Vanaf 2012 werd er een aantal zompen door vrijwilligers in Enter gebouwd op een speciaal daarvoor ingerichte werf. De gemeente Laar vlak over de grens in Duitsland bestelde een echte Vechtzomp die 12,50 m lang is en die door Houthandelaar Piet Toering in Gramsbergen werd gebouwd met vrijwilligers. Daarna bouwde hij eenzelfde Vechtzomp voor Gramsbergen. Vorig jaar bouwde men in Enter met vrijwilligers nog een Enterse zomp voor Dalfsen dat ook aan de Overijsselse Vecht ligt.

Nu er sinds juni 2019, dankzij nieuwe sluisen naast de stuwen van Mariëberg en Junne, kan worden doorgevaren tot Laar in Duitsland, is het vaargebied een stuk groter geworden. Zo kunnen de Vechtzompen ook beter geëxploiteerd worden, alhoewel dat afgelopen seizoen

met een maximale bezetting - omwille van de coronamaatregelen - van acht passagiers niet eenvoudig was.

### Vechtzomp Ommen

Om een Vechtzomp in Ommen te kunnen

boven: De eerste gang wordt gemald. De mal is een lange, gemakkelijk te buigen plank die tijdelijk op de bouwspanten wordt vastgezet. Op de plank worden kleine latjes vastgezet met nieten om het verloop van de gang aan te geven. Later wordt de mal op het te zagen eikenhout gelegd. Met een strooklat worden de puntjes met elkaar verbonden en op het hout afgetekend en je hebt zo de exacte vorm voor de te zagen gang.

onder: Na drie maanden is de bouw van de Vechtzomp al aardig gevorderd. De tweede gang verloopt wat vreemd, maar zo kreeg Harmen precies twee gangen uit een plaat en wordt het ontbrekende stuk met speciale Jowat-lijm nog aan de gang gelijmd. Die wordt ook gebruikt om lelijke stukjes, zoals grote kwasten in het eikenhout te vervangen en een nieuw stukje hout in te lijmen





bouwen werd in december 2018 de Stichting Vechtomp 'Hanzestad Ommen' opgericht met als doelstelling het beschermen en doen herleven van het historische en culturele karakter van het Vechtdal. Daarbij wilde het bestuur in 32 maanden een historisch vrachtscheepje bouwen – een Vechtomp – in samenwerking met de Ommense inwoners, vrijwilligers en opleidingsinstellingen. Tevens moest er bij de bouwplaats een bezoekerscentrum worden gerealiseerd voor inwoners, scholieren en toeristen. Als bouwmeester werd scheepstimmerman Harmen Timmerman (57) aangetrokken. Oplettende Spiegellezers kwamen deze naam vorig jaar al tegen toen hij de Amateur Boot Bouw Award (ABBA) won in de categorie grote zeilboten met de *Uiltje*.

hout, materiaal, gereedschap, huur bouwloods, elektromotor, accu's en alles wat er verder bij de bouw van een 12,5 m lang schip komt kijken, kwam hij op een bedrag van €160.000,- excl. BTW. Er werd een aantal fondsen aangeschreven en toen de nodige toezeggingen binnen waren ging men van start met het inrichten van de bouwplaats: een deel van een grote loods van de molenaar van molen "De Lelie" in het centrum van Ommen.

### Stammen

Het benodigde eikenhout kon uit bossen in de omgeving komen. Het jaar ervoor waren enkele oude eiken omgewaaid en blijven liggen. Tevens werd nog een stam uit Olst (de woonplaats van

een voordroger te Gendringen. Door de delen van 4 cm dik 2,5 maand in deze voordroger te leggen, had het hout aan de buitenkant een vochtpercentage van 20% en in de kern 25 a 30%, prima voor het vlak en de gangen. Tijdens de bouw zou het vlak verder drogen.

Harmen hield tussen de vlakdelen een ruimte van exact 2 mm aan. Zou je te droog hout gebruiken en de delen tegen elkaar klemmen, dan zou het vlak na het te water gaan zo sterk gaan zwellen dat de houten pennen, waarmee de liggers het vlak bij elkaar houden, spontaan kunnen breken. Piet Toering in Gramsbergen had de hulpspananten en de tekeningen bewaard, die konden nu weer goed dienstdoen.

Nadat de 12,5 m lange en 40 cm brede vlakdelen



linksboven: De gezaagde vlakdelen liggen naast elkaar op stevige schragen

links, midden: De liggers worden stuk voor stuk aangebracht. Tijdelijk zijn ze gefixeerd met zware bouten, dan worden de gaten voor de houten pennen geboord. De pennen worden van onderen af ingeslagen. De vierkante kop wordt er later afgezaagd. Met een zelfgemaakte priem, die gemakkelijk weer

teruggetrokken kan worden, wordt een wigvormig gat voor de spie of deutel geslagen in de houten pen

linksonder: Houten pen, deutel ofwel spie en handige zelfgemaakte priem die gemakkelijk terug te trekken is

boven: Harmen bedacht plankjes met een klosje er tegenaan geschroefd. Zo krijg je met de lijmtang ook het onderste deel van de gang aangedrukt

Harmen bouwde deze boeier samen met zijn tussentijds overleden vader, Evert-Jan Timmerman. Evert-Jan was orgelbouwer en restaurateur en zoon Harmen groeide na een aantal technische opleidingen uit tot een zelfstandig opererend manager en opzichter in de bouw. Hij had niet alleen veel plezier beleefd aan het bouwen van de boeier, maar hij had in die jaren ook veel bijgeleerd over het bouwen van houten schepen. Toen de in Ommen geboren Harmen hoorde van de plannen voor het bouwen van een Vechtomp nam hij, namens het stichtingsbestuur, contact op met de mensen in Enter en met Piet Toering en maakte een begroting aan de hand van tekeningen van Gerrit Schutten (zie verder). Voor

Harmen) gekocht bij een landgoedeigenaar. Toen deze stammen door de mobiele houtzagerij Rechterschot in Ommen gezaagd werden, bleek dat er in de stam uit Olst (die voor het vlak en de gangen zou dienen) bruinrot zat. Een deel van het hout was daarmee helaas onbruikbaar geworden. De overige stammen uit Ommen waren goed genoeg voor leggers, stevens en zeilwerk. Gelukkig kon Houtcompagnie Almenum in Harlingen nog een 14,5 meter lange stam in Noord-Duitsland kopen, met aan de voet een diameter van 90 cm, uitlopend naar de top tot 60-70 cm. De stam was zo zeer geschikt voor de 13,5 m lange gangen van de Vechtomp. Ze werden in plakken van 4 cm dik gezaagd en gedroogd in

goed passend tegen elkaar waren gelegd, konden ze aan voor- en achterzijde de juiste bocht krijgen. Harmen bedacht daarvoor een simpele manier met een zware mal in de vorm van het te buigen vlak - en stoom. Op de speciale manier van stomen kom ik bij het stomen van de gangen uitgebreid terug, omdat we daar in Ommen getuige van waren.

Om de vlakdelen bij elkaar te houden werden liggers aan de vlakdelen verbonden. Tussen vlak en liggers kwam Stockholmer teer. De liggers werden aan de buitenste gangen eerst met zware bouten en moeren vastgezet. Daarna werden de gaten geboord voor de oregon pine pennen die van boven af in de voorgeboorde gaten werden





Daarna werden de bouwmallen opgesteld en de voor- en achtersteven geplaatst. Harmen maakte de zwaar uitgevoerde, gebogen voorsteven iets sierlijker door hem wat meer te laten vallen. Dit is naar een voorbeeld van een heel mooi model van een Vechtzomp dat in Ommen is bewaard.

### Branden of stomen?

Met lange strooklatten werd het verloop van de onderste gang uitgezet (zie ook openingsfoto). Waar de bovenste gang moest eindigen, kwam een tweede strooklat. Als de gang met behulp van de mal gezaagd is moet de gang aan de voor- en achterzijde van de zomp nog behoorlijk worden gebogen, terwijl het middendeel van de gang vrij recht loopt. Dat buigen van het 4 cm dikke hout kun je met branden doen, maar dan moet je een brandstelling optuigen en in de loods manoeuvreren om de plank in de stelling te krijgen, want de gangen van een zomp moeten uit een stuk worden gemaakt. Het scheepstype zomp is namelijk langsscheeps vrij slap omdat er geen langsscheepse stringers ter verstijving lopen. Dus de gangen moeten tevens voor langsscheepse stijfheid zorgen.

Ommen bouwt in tegenstelling tot Gramsbergen en Enter een vast opgeboeide zomp. Het voordeel bij een vast opgeboeide Vechtzomp is dat hij een berghout heeft met daarop een vast boeisel. Dit berghout geeft ook extra langsscheepse stijfheid. Een los opgeboeide zomp, een zogenaamde peg-zomp heeft een randgarde met daarop boeïsel die er vroeger afgehaald konden worden. Dat branden zag Harmen niet zo zitten met vrijwilligers. Bij het stomen in een 14,5 m lange stoomkist heb je een werkplaats van 30 meter lengte nodig, want je moet de gang erin en eruit

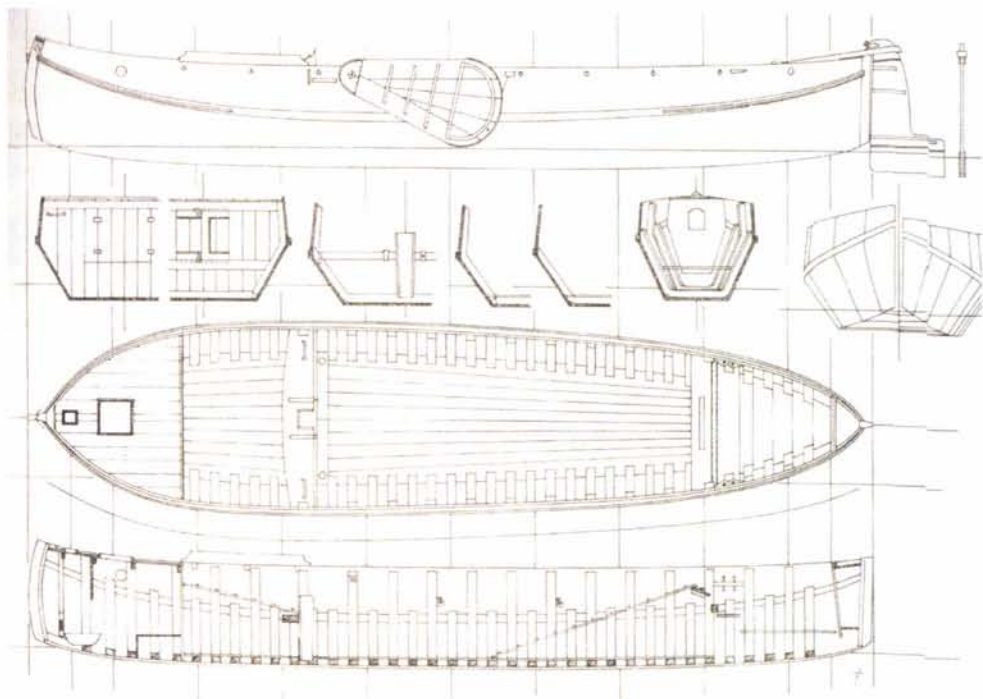


boven: Harmen trekt het buisfolie samen met oud-timmerman Egbert Boezelman om het te stomen deel van de gang

onder: Je ziet de stoom al condenseren tegen het plastic. Na een half uurtje wordt de gang met mankracht tegen de bouwspanten gedrukt en steeds verder met lijmtangen aangedraaid.

rechts: Reconstructietekening van een 20 tons opgeboeide zomp door Gerrit Schutten. 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

geslagen. De vierkante kop aan het eind is om goed te kunnen slaan en wordt er later afgezaagd. Met een speciale zelfgemaakte, scherpe pen werd een tapse opening in de houten pen geslagen en daarin werd weer een spie of deutel gedreven. Het gat zorgde ervoor dat de houten pen niet zou scheuren. Als de zomp eenmaal te water gaat, zetten pen en spie uit en komen ze enorm vast te zitten. Bouwmeester Kees Sars van onder meer het *Utrechts Statenjacht* slaat zelfs altijd nog een deutel aan de binnenkant om de pen extra vast te zetten.







links: Je hebt lijmtangen met zeer brede bekken nodig om alles aan te trekken. De gang is pas gezaagd, maar nu volgt het *finetunen* met de FEIN Multimaster.

onder: Stalen hoekstukken worden ingelaten en zorgen aan beide kanten voor een oersterke knie. Het spaart heel veel hout, geld en tijd! En ze zijn minstens even sterk, maar niet origineel.

rechts: Om de gangen zuiver pas tegen elkaar te krijgen, wordt eerst de handzaag en bij de bouwspanen de FEIN Multimaster gebruikt om de laatste millimeters hout weg te halen.

kunnen schuiven. Bovendien heb je veel stoom en aangepaste apparatuur nodig. In gesprek met Bert van Baar van de Bootbouwschool in Den Helder, opperde Bert om buisfolie te gebruiken, dat wordt ook bij het buigen van gangen voor kleine boten gebruikt.

Harmen schafte op Marktplaats een kleine behangstomer en een Kärcher stoomapparaat aan voor respectievelijk 125 en 15 euro. Wij kwamen precies op tijd toen Harmen en gepensioneerd timmerman Egbert Boezelman de buisfolie om het te buigen deel van de gang schoven. Het eind werd met een plankje en lijmtang vastgezet en bij de voorsteven werd het plastic met een *tie wrap* samengebonden, waarbij ruimte werd gelaten voor de slangen waarmee de stoom in het buisfolie werd geblazen. De stoom vulde het plastic en de gecondenseerde stoom werd via een gaatje in het plastic opgevangen in een grote emmer. Ongelooflijk hoe bruin het water al was dat werd afgetapt!

#### Aansluiting

Na een half uurtje konden de mannen de gang steeds dicht bij de voorsteven drukken. Met



veel geduw en het aanschroeven van lijmtangen met zeer lange bekken lukte dat steeds beter. Eigenlijk hadden de mannen nog lijmtangen te kort en moest er veel spierkracht aan te pas komen., dus wie er tijdelijk nog wat lijmtangen met lange bek kan missen...

Harmen had speciale latjes gemaakt met een klosje erop geschroefd, zodat je de schuin lopende gang ook aan de onderzijde goed kon aanklemmen. Toen het uiteinde van de gang na een uurtje dicht tegen de voorsteven zat, kon Harmen met een 'rietje' – een lange dunne lat – de exacte lengtemaat overzetten op de gang, daarna kon hij het einde van de gang op maat zagen. Het kostte nog heel wat moeite om de gang goed op de onderliggende gang te krijgen. Op een gegeven moment moest de handzaag eraan te pas komen om een kleine oneffenheid tussen de gangen weg te halen, zodat ze mooi op elkaar aansloten. Om de aansluiting bij de voorsteven te verfijnen gebruikte Harmen zijn FEIN Multimaster, waarbij het kleine zaagblaadje circa 15.000 keer per minuut heen en weer gaat. Hierbij kun je heel nauwkeurig stukjes eikenhout verwijderen. Een ideaal apparaat dat ik zelf ook veel gebruik!

#### Stockholmer teer

Dan is het moment daar dat de eerste rvs-houtfretten in voorgeboorde gaten door de gang in de voorsteven kunnen worden gedraaid. Wel nog met een ring, want de gang wordt na het afkoe-len nog een keer losgenomen, zodat hij hier en daar nog wat verfijnd kan worden en exact tegen de voorsteven passend kan worden gemaakt. Bij het definitief vastzetten tegen de knieën en oplangers wordt dun bitumenvlies met Stock-

holmer teer tussen huid en knieën en oplangers gedaan om vochtoverdracht te voorkomen. Onder de liggers komt dat niet omdat het daar eigenlijk altijd vochtig is.

Bij de oorspronkelijke Vechtzompen werden voor de knieën krommers gebruikt die in die vorm gegroeid waren. Harmen ging er naar op zoek, maar kon de benodigde 42 krommers nergens te pakken krijgen. Een constructiebedrijf bood gratis speciaal in de vorm gemaakte stalen hoeken aan en liet ze verzinken en moffelen. Nu worden de knieën uit twee rechte stukken samengesteld en hoeven de twee delen alleen in de juiste hoek te worden afgezaagd. Niet alleen een stuk minder werk dan een krommer pasma-ken, maar je hebt veel minder materiaalverlies. Met deze samengestelde knieën wordt heel veel op de bouwkosten bespaard. Door het nauwkeu-rig inhakken van de stalen hoekstukken krijg je, volgens Harmen, een minstens even sterke verbinding!

Voor de 42 oplangers hoopt hij wel gegroeide krommers te kunnen kopen, want die komen allemaal in het zicht. Het voordeel is dat ze veel minder kromming hoeven te hebben om het naar binnenvallende vaste zetboord (of beter: boeisel) te steunen.

#### Inschatting

Harmen heeft het gehele project ingeschat op 5.000 manuren. Maar als ik zie wat ze sinds begin juni tot begin september met de vrijwilligers hebben gepresteerd, neem ik daar mijn petje voor af. Harmen kan momenteel beschikken over tien ervaren houtbewerkers, twee metaalbe-werkers, een elektricien, straks voor de elektro-





boven: Een maand na ons bezoek waren niet alleen beide derde gangen aangebracht, maar ook al het berghout

midden: Het berghout werd uit twee delen samengesteld en gelijmd met speciale Jowat-lijm, uitstekend geschikt voor laminaten

rechtsboven: De Vechtzomp heeft een fraaie zeeg. Nu nog de vaste boeisels pasmaken en monteren, maar dan zijn we weer een aantal maanden verder

onder: De al varende Vechtzomp uit Gramsbergen

motor en een installateur. Allemaal vrijwilligers! Het was ook de bedoeling dat er leer-/werkplaatsen zouden worden gecreëerd voor jongeren die een op houtbewerking gerichte opleiding volgen. Maar het coronavirus gooide roet in het eten. Harmen is de enige betaalde kracht voor een tot anderhalve dag per week.


De gepensioneerde en tevens zeer gepassioneerde Gerrit Veerman neemt zijn plaats in als Harmen niet aanwezig is. Daarnaast is Harmen vanaf oktober weer twee dagen per week in

Huizen bezig om met vrijwilligers vier botters te onderhouden, waarvan een botter een nieuw vlak moet krijgen. We gaan proberen de bouw van deze Vechtzomp zo goed mogelijk te volgen. Als de zomp eenmaal klaar is, wordt begonnen met de bouw van een schiphuis annex bezoekerscentrum in Ommen.

### Doelstelling

Als de zomp in de vaart komt, worden er onder leiding van gidsen tochten gemaakt op de Overijsselse Vecht. Opvarenden zullen inwoners, scholieren, dagjesmensen en toeristen zijn.

Nast het cultuurhistorische aspect wordt ook veel aandacht besteed aan educatie over natuur, landgoederen en waterbeheersing. Het stichtingsbestuur wil ook vaartochten aanbieden aan cliënten van de vele zorginstellingen die het Vechtdal rijk is.

Ik kan me er nu al op verheugen weer eens op een zomp te varen. De laatste keer, vorig jaar, kreeg ik het helmhout in handen. Eerlijk gezegd waren alleen mijn vrouw en ik met de twee schippers aan boord. Die hadden al heel gauw voldoende vertrouwen in mijn stuurmanskunst, zodat ik de hele route zelf mocht varen. 

### DE OVERIJSSELSE VECHT

De Vecht is ongeveer 167 kilometer lang en ontspringt in Duitsland. Vanaf de grens stroomt deze regenrivier zo'n 60 kilometer door Nederland. De vier sluizen in het werkgebied van Vechtstromen (Ommen tot de Duitse grens) zijn tijdens het vaarseizoen (dat loopt van 1 april t/m 31 oktober) 7 dagen per week tussen 9 en 17 uur te gebruiken.

De sluizen Hardenberg (De Koppel) en De Haandrik zijn traditionele sluizen, waarbij op afroep een sluiswachter beschikbaar is om te helpen met het schutten van boten.

De nieuwe innovatieve sluizen Mariënborg en Junne werken anders. Deze hebben zogenaamde vlinderkleppen om het schutten van de sluis te regelen. Een methode waardoor de sluizen door iedereen bediend kunnen worden zonder gevaar voor de gebruiker. Vanwege de bijzondere kleppen hebben de sluizen de naam "Vechtvlinder" gekregen. Bij deze sluizen zijn sluiswachters aanwezig om eventuele vragen te beantwoorden en aanwijzingen te geven. Samen met dertien partners wordt



ernaar gestreefd om de Vecht en het Vechtdal te ontwikkelen tot een half natuurlijke laaglandrivier. Meer ruimte voor het water wordt hierin gecombineerd met een veilige afvoer van hoog water en ontwikkeling en ontsluiting van de natuur in het Vechtdal. Daarmee ontstaan nieuwe kansen voor de economie en voor de sociale structuur in het Vechtdal. Officieel is de diepgang nog beperkt tot 50 cm. Maar de sluizen laten een diepgang van meer dan een meter toe. De Vechtzompen hebben een dispensatie voor een maximaal aantal vaardagen per jaar.