

Het Zompverhaal

Zomp Gramsbergen 'Grammesberghe'

- De zomp is voornamelijk gemaakt uit twee eiken uit Denemarken. Twee stammen van ca. 15 meter lang met een diameter van ca 80 cm. Leeftijd ca 200 jaar - die leeftijd is nodig voor de lange rechte stammen. Nieuwe worden continu aangeplant!
- Lengte boot: 12,30 meter.
- Breedte boot: 2,70 meter.
- Masthoogte: 11 meter, de mast is massief Douglasshout.
- Grootzeil: 26,6 m² Fok : 12,9 m² , samen dus 39,5 m².
- Diepgang (geladen): 40 cm
- Gewicht leeg: 5,5 ton (wel inclusief accu's, motor, pomp etc.)
- Elektromotor (podmotor, aan het roer), vermogen: 10 kw (13,6 pk), 8 accu's, vaartijd ca 12 uur.
- De zomp is vernoemd naar Hendrik van Grammesberghe, kasteelheer van Gramsbergen in de 14de eeuw.

Scheepstypen

De oudste bekende schepen op de Vecht waren 'potten', in ieder geval al vanaf de 15de eeuw. Vanaf ongeveer 1670 worden er 'zompen' beschreven, en die hebben gevaren tot 1925.

Die laatste zomp was de 'Regt door zee' van Jans ten Berge, gebouwd in 1875. In de oorlog is deze zomp in het openluchtmuseum in Arnhem ernstig beschadigd, maar van de restanten heeft ingenieur Schutten de nu gebruikte bouwtekeningen gemaakt. De resten liggen nu in het museum in Enter.

De zijkanten, de 'boeisels' waren van vurenhout en vaak los, op de onderste na. Zij dienden om meer lading mee te kunnen nemen.

De naden tussen de planken van het schip waren gedicht (gebreeuwd) met as en pek, dat zeker bij warm weer zacht werd en met een zgn 'peghöltien' er weer ingeslagen moest worden. Vies werkje, het borrelde en spatte in het rond.

De schippers sliepen in herbergen, of in het vooronder, waarin soms ook een 'Godin-fornuisje'. Vandaar de (nu pseudo)kachelpijp op het voordek. Er waren soms raampjes van flessebodems ingezet.

De zompen werden bijna allemaal in Enter gebouwd, en nu worden daar ook nog replica's in de museumwerf gebouwd, waarmee op de Regge en de Berkel gevaren wordt.

Deze zomp (2017) en die in Laar (2015) zijn echter in Gramsbergen gebouwd, bij Houtindustrie Gramsbergen onder leiding van Piet Toering, met 15 vrijwillige bouwers.

Voortbeweging

Op de Vecht werd meer gezeild en getrokken (gejaagd), op de Regge meer geboomd. Op de Vecht was een goed jaagpad ('lijnpad'), maar soms wel een stuk van de rivier af waardoor wel 90 meter lijn nodig was.

Er moest met beleid getrokken (en gezeild) worden om omslaan van de zomp te voorkomen. Zeker ongeladen is de zomp kwetsbaar omdat hij relatief smal en hoog is en de jaaglijn hoog in de mast vast zat.

Lading

- Vanuit Nordhorn: hout, potas (zoutmengsel), zandsteen, rogge, bier, wol, linnen, garens. Terug vanuit Zwolle: peulvruchten, grutten, vis, traan, koffie, thee, tabak, militair (Fransen, 1795). Vanuit Gramsbergen en Ommen: rogge, boekweit.
- Van 1400 - 1700: Bentheimer en Gildehauser zandsteen. Per zomp kon ongeveer 5 ton geladen worden, dat betekent hooguit 2 m³ steen. Het was een gewaardeerd bouw materiaal: gebruikt voor de Domkerk Utrecht (1450), Paleis op de Dam (1648-1665), Martinitoren (1469-1482)), en de sokkel van het Vrijheidsbeeld in New York (1884). Nu verboden ivm risico longslicose.
- Jaarlijks vervoer van de bagage van de 'Hannekemaaiers' naar het westen. Dat waren Duitsers die seizoenswerk zochten in het rijke Holland. In maart de veenarbeiders, eind mei de maaiers. Ook genoemd: Hollandgangers, Pikmaaiers, Poepen (omdat ze elkaar aanspraken met 'Bube' (jongen), er bestaat nu nog een 'Poepenpad' tussen Lutten en Slagharen).
- Op de Vecht werd voorbij Ommen ook veel gesmokkeld. Zo werden hammen in zakken met een lang touw aan het roer vastgemaakt en meegesleept over de grens. Ook dreven varkensblazen gevuld met foezel (jenever) de Vecht af. De dounaniers ('commiezen') konden tot Ommen toe aanhouden, het bleef dus nog even spannend na de grens. Over land werd zout gesmokkeld, vandaar nog de 'Pekelbrug' op de grens bij Radewijk.

Geschiedenis

Bloeiperiode van het vrachtvervoer over de Vecht was 1800-1830, toen voeren ongeveer 70 zompen op de Vecht. Na 1850 werd dat steeds minder door de aanleg van betere wegen en spoorlijnen.

Men voer van Nordhorn, waar de Vecht net bevaarbaar wordt, tot Zwolle (duur ongeveer 6 dagen), en soms de Zuiderzee over naar Amsterdam. Maar meestal werd in Zwolle de lading overgeladen in grotere schepen, dat gebeurde waar nu de Thorbeckegracht is, toen 'de Dijk'.

Het vaarseizoen was in de winter - als er geen ijs lag. 's Zomers was er te weinig water. Maar 's winters soms ook.

Als er te weinig water was en men liep vast, dan waren er een paar mogelijkheden:

- Met planken als hefboom of met het anker de zomp los proberen te sjoeren.
- Sloopje graven naast de zomp.
- Water kopen van de molenaars in Duitsland, die een reservebekken konden laten leeglopen.
- Dam stroomafwaarts bouwen en wachten tot het water hoog genoeg was.
- Wachten...

Er waren uit de gehele regio ook beurtschippers (geplande veerdiensten), die donderdags in Zwolle lagen (aan de 'Buitenkant') met aansluiting op beurtschepen naar bv Amsterdam. Zij waren gebonden aan tijd en waren vaak de eersten die bij laag water een slootje groeven of een dam opwierpen, de vrachtzompen profiteerden daarvan.