



Tekst en foto's van Gait L. Berk

Willen de riemen tijdens het zeilen bij een kaarpunter niet in de weg liggen dan moeten ze zo in de kop worden gelegd. Ze liggen dan vast tussen de fok en de afschuining van het boord. De knie op het kaardeksel, die dienst doet als schootoog is op de foto nog gedeeltelijk links te zien. Zie ook het ontbreken van stagen.



Punters en..

WIE punter zegt doet denken aan Giethoorn en verwonderlijk is dat niet, want dit dorp is lang niet zonder reden beroemd geworden om de uitzonderlijke rol, die de punters daar in het verkeer spelen. Minder bekend is het, dat Giethoorn maar een fractie is van een veel groter moerasgebied, waar de punter tot voor kort het enig bruikbare vervoermiddel was. In de hele voormalige veenstreek tussen Zwartsluis en Ossenzijl, waar nog een tiental gehuchten liggen, bestonden tot de vijftiger jaren nagenoeg geen wegen, voor 1930 zelfs geen fietspaden. Daar overal moesten de punter en zijn varianten voor al het vervoer zorgen.

Ook deze omstandigheid heeft bijgedragen tot de grote verspreiding van de Gieterse punter en de verbreiding van zijn reputatie. Geen wonder ook, dat Giethoorn en punter bijna synoniem zijn geworden en dat haast niemand schijnt te weten, dat er nog allerlei andere soorten punters bestaan. Ik merkte het aan de reacties op de foto van mijn oude Zwarte Beer (geplaatst in Waterkampioen 1144, van maart 1965) — zo'n Giethoornse punter dat was toch maar je ware, zei men. Maar, behalve dat het bijvoeglijk naamwoord van Giethoorn niet is „Giethoorns”, maar „Gieters”, de Zwarte Beer was geen Gieterse punter, maar een zeepunter. Dit is een ander type, dat op verschillende punten sterk afwijkt van het Gieterse — dat dit niet zo opviel is misschien ook

daaraan te wijten, dat de Zwarte Beer behoorde tot de kaarpunters, een ondersoort, dat de karakteristieke eigenschappen minder geprononceerd vertoont.

Laat ik mij nader verklaren: de zeepunters vormen — zoals de naam al doet vermoeden — een type vaartuig, dat op de voormalige Zuiderzee voorkwam (en op de resten daarvan nog wel voorkomt). Men zag ze vooral in de Overijsselse kustplaatsen, maar ook wel in Elburg en Harderwijk en op Urk en Schokland.

Het andere gebruik dat ervan gemaakt werd en het andersoortige water, waarop ze moesten varen, verklaart voor een goed deel de verschillen, die de zeepunter vertoont ten opzichte van de Gieterse. Deze laatste is vooral ingesteld op vrachtvervoer (riet, turf), de zeepunter dient voor de visserij; er worden dan mindere eisen gesteld aan het laadvermogen, maar hogere aan zeewaardigheid en zeileigenschappen. En dus heeft een Gieterse punter lage boorden (ongeveer 13 cm), die ongeveer loodrecht staan — dit maakt de „bovenwijdte” van het schip groot — een zeepunter heeft sterk invallende hoge boorden (25 à 45 cm) — dit verschaft de rollers zo min mogelijk toegang. De Gieterse punter heeft vrij steile stevens, die weinig van elkaar verschillen; de zeepunter heeft een hoge voorstevens die tot 45 graden kan hellen. In verband daarmee is de kop ook vaak wat scherper. Een der-

gelijke, zogenoemde „moedige” kop gooit buiswater weg en verhoogt het reser-vedisplacement; hij maakt de zeeg dieper (gemiddeld 20 cm tegen 10 cm bij de Gieterse).

Ook de tuigage vertoont aanmerkelijke verschillen. De bewoners van de Noordwesthoek bewegen hun vaartuigen doorgaans bomend of roeiend voorwaarts. Ze hebben minder gelegenheid over de wieden te zwieren dan men wel zou denken; ze moeten integendeel hun hoekjes riet- en weiland langs allerlei achterafvaartjes zien te bereiken. Aan volledige zeilvaart doen ze daarom eigenlijk niet. Hun zeil is een echt hulpzeil, een nogal vierkantig spriettuig zonder giek; een Gieterse punter wordt normaliter geleverd met één zijwaard — men hangt het uit aan het boord, dat bij die gelegenheid lij is, aan laveren komt men eigenlijk niet toe.

De zeepunter heeft daarentegen een volslagen tuig: een vrij slank grootzeil met een losse broek aan een giek bevestigd. Hij voert een fok en bezit twee ophaalbare zijzwaarden.

Twee soorten

Voor ik verder in details kan treden moet ik eerst de zeepunter onderverdelen in twee soorten. Ten eerste de kaarpunters: deze zijn 5 à 6 meter lang en hebben een viskaar overdwars even voor midscheeps. Dit kaar staat doorgaans met gaatjes in open verbinding met het buitenwater; het doet tevens dienst als roeibank en soms ook als mastdof. Een bijzonderheid is, dat

Gieterse punters in Giethoorn zelf. Let op de mooi gevormde kop van het roer en op het ontbreken van roeipennen. Daarentegen zijn de achterste korven tot boven de boordrand verlengd; hier vindt de vaarboom een aangrijpingspunt als men soms van de wal af moet duwen.



punters



Grote punter in de vissershaven van Zwartsluis. De brede boord, verhoogd met een boeisel, is hier zeer opvallend.



Er dreigt storm in de herfst van 1901 te Kuinre. Met man en macht worden de punters op de dijk getrokken. Petje af voor de antieke fotograaf! (foto Collectie Bruinenberg)

de knieën tussen kaardeksel en boord dankzij hun spuigaten tegelijk dienst doen als oog voor de fokkeschoot.

De kaarpunter is voornamelijk een kustscheepje en wordt vooral aangehouden in de IJsselmonden, met Kampen en Grafhorst als thuishaven. De tweede en mooiste soort is de grote punter. Deze is 6 à 8 meter lang en kan ook „zee bouwen”, zoals men zegt. Hij heeft zeer hoge, sterk invallende boorden en heeft een bun ongeveer halverwege in de lengte van het schip geplaatst, vaak op een kort stukje ca. ken; ook deze bun staat in open verbinding met het buitenwater. De roei-bank annex mastdof zit vrij voorlijk in het schip — de roeier blijft voor de deken, terwijl de visser achter de bun met zijn netten uit de voeten kan. Het grootzeil heeft een kort krom gaffeltje. Het zijn vooral deze stoere grote

punters, die overal in het oostelijk deel van de Zuiderzee werden gebruikt voor de visserij met fuiken en staand want; wel bleef men hiervoor meestal onder de kust, maar tegen een fiinke oversteek zag men niet op. Grote punters werden vooral in latere tijd ook wel gebouwd met een platte spiegel; dat maakt het bevestigen van een ahangmotor beter mogelijk, terwijl men aan ruimte in het „achterend” wint. Lijn en zeilcapaciteiten gaan er echter door achteruit.

Een Gieterse punter is gemiddeld 6 meter lang en heeft normaal geen kaar of bun. Speciaal voor de vissers in de Noordwesthoek bouwen de Gietersen ook wel punters met een kaar, maar deze hebben verder alle eigenschappen van de Gieterse punter.

Een zeepunter heeft lange slanke riemen, die bewogen worden om een

pen, in de Noordwesthoek beweegt men de korte riemen met breed blad (smal vaarwater) tussen twee pennen (inrigged!). De Gietersen zelf, die over een harde ondergrond beschikken, hebben liever helemaal geen pennen op de boordrand en doen alles bij voorkeur bomend. Ze hebben daartoe een vaarboom aan boord; de Zuiderzeevissers bomen zondig met de spriet.

De zaak wordt nog ingewikkelder, want niet alles waarmee men ziet punteren is een punter. Men heeft auto's en fietsen en in de waterwereld heeft men analoog voor licht personenvervoer kleine slanke punterachtige vaartuigjes.

Deze zijn van vurehout, tegenwoordig ook van plaatijzer, tot 4 meter lang en vaak voorzien van een smal spiegeltje. In de Noordwesthoek noemt

men zo'n handig ding een „bootien”, aan de kust spreekt men van een „voorwaarts”.

Kleine vissers hebben vaak een „kaarboot” van een wat breder model, dat veel overeenkomst vertoont met de Aalsmeerse punter. Bovendien kent men een zeer grote punterachtige bok voor zwaar vrachtvervoer (hooi, koeien); deze noemt men „vlöt”.

Etymologie.

Na zoveel verschillen wordt het tijd aandacht te besteden aan de overeenkomsten; we zullen ons daarbij tot de eigenlijke punters bepalen. Ze bestaan uit een bodem, „vlak” genaamd, die in de lengterichting flauw geboden is. Hiertegen rusten met een hoek van ca. 120 gr. twee zijkanten, die zich buigen van punt tot punt, echter in de dwarsdoorsnede evenmin holte vertonen als het vlak. Op de kanten rusten de boorden, die met gelijke buiging verlopen en iets voor de stevens eindigen. Voor en achter is een kort plechtje. De knikspanten, hier „korven” geheten, zorgen voor het innig verband tussen de delen. De ruimte tussen de korven op het vlak wordt geheel opgevuld met „klampen”, houtgepend.

Een buikdenning hierover kan dubbele bescherming geven. De lengte van de mastdof (grootste breedte van het schip) schommelt vrijwel steeds om de 140 cm. Het roer is breed en heeft een hoge ronde kop, hetgeen het mogelijk maakt het helmhout onder verschillende schuinite te hanteren (bijvoorbeeld als men aan het roer staat in plaats van zit).

Daar de punters voor en achter scherp op de steven worden gebouwd is het niet moeilijk te raden, waar hun naam vandaan komt, zult u zeggen. Dat heb ik vroeger ook gezegd, maar deskundigen hebben mij trachten te leren, dat het woord „punter” afstamt van het Latijnse „ponto”.

Hiermee duiden de Romeinen een soort Gallische ponton aan, die dienst deed als vlotbrug over een smal vaarwater, of ook wel als een pont naar de overkant geduwd kon worden. Het waren schouwachtige vaartuigen, die zich lang hebben gehandhaafd; Breughel heeft ze nog wel geschilderd en ze verschillen niet zo heel veel van onze veerponten; misschien stamt ook de schouw ervan af.

Voor deze etymologie pleit het feit dat in Engeland de Thames-punts geen punten hebben maar, verwant als ze zijn aan de schouw, een platte voor- en achterkant. Ze worden „punterend” voortbewogen (to punt is duwen met de vaarboom) en mogelijk was dus voor de oude Kelten een ponto gewoon een „duwboot”.

Hetgeen ik dan verrassend vind en mooi, maar ik kan toch niet nalaten erbij aan te tekenen, dat het wel niet zonder reden zal zijn, dat het puntige scheepje „punter” is gaan heten en de pont vierkant „pont” is gebleven.

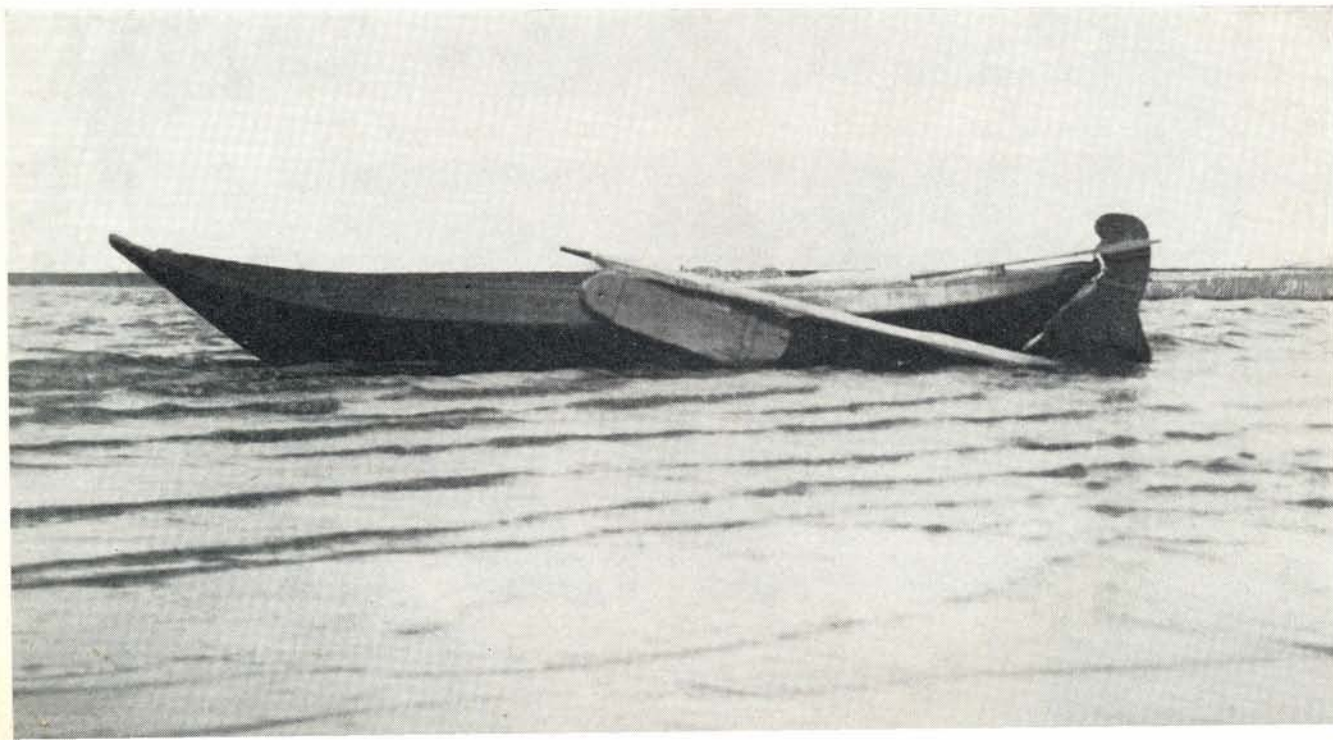
Als dit allemaal zo is, dan blijft over de vraag hoe de punter aan zijn punten is gekomen. Hebt u zich dat wel eens afgevraagd? Nee, natuurlijk! Ik wel, ik vraag me zulke dingen af, dat is mijn ellende. En wat heeft het voor zin? Men vindt dubbelpuntige vaartuigen over de hele wereld: in Achter-Indië, in Zuid-Amerika, bij de Eskimo's en bij de Italianen. Het model schijnt dus nogal voor de hand liggend te zijn; men kan er op allerhande manieren toe geraken; door een romp van boombast, biezen of huiden ter afsluiting voor en achter dicht te snoeren ofwel door een boomstamkano aan de einden af te schuinen. Wanneer men een boomstamkano opbouwt tot kielschip ontstaan de punten haast vanzelf; bij een planken schip moet men de vlotachtige rechthoekige bodem doelbewust van een

punt voorzien en daarop een steven oprichten.

Dit laatste moest dan in ons geval gebeurd zijn, immers een pont of een Thamespunt hebben geen scherpe koppen. Ik geloof niet, dat men daarom zonder meer mag stellen, dat platbodems van origine niet scherp geweest zijn, en hun punt ontlenden aan de kielschepen (er zijn nog andere voorouders mogelijk), maar wel staat vast, dat vermaarde antieke scheepsvondsten (bijvoorbeeld Hjortspringboot, Oseberg-schip) die punten hebben, bepaald kielschepen zijn; het Utrechtse schip is wel enigszins scherp, maar heeft een vlak oplopend naar de kop als een rivier-vlet.

Het gaat hier echter niet om hetgeen de punter heeft bij te dragen tot de scheepsbouwhistorie, het gaat maar om een principe. En we zien, dat de bouwwijze van een platte bodem aan één of twee einden aan te scherpen, hier stevens op te richten en daaraan vrij rechte scheepswanden te bevestigen, in ons land veelsoortig is toegepast. Niet alleen de punter behoort tot dit grondtype, maar ook de schokker, de hoog-aars, de hengst, de pluut, de grondel, de Zaanse gondel; Konijnenburg noemt hierbij ook nog het Wieringer wier-schuitje, maar zelfs de oudste werfbaas, die ik geraadpleegd heb kon me dat niet beschrijven.

Het zal zijn opgevallen, dat de meeste van deze typen thuishoren op en om de Zuiderzee, bakermat van zoveel scheepsvormen. Het is dus aantrekkelijk de wieg van de familie Punter in het Zuiderzeegebied te zoeken. Zeer oude schokkerachtige vormen zijn reeds lang bekend. Oer-punters zijn merkwaardigerwijs echter nooit gevonden. Toch kan dit type, dat kennelijk uit zo'n lange traditie is voortgekomen, niet uit de lucht zijn gevallen. Het ligt voor de hand te veronderstellen, dat de Gietersen



het model hebben ontwikkeld en dat dit door de kustbewoners is overgenomen en aangepast. Dit kan echter moeilijk waar zijn, daar men in de Noordwesthoek het waterland nog maar pas was begonnen te scheppen ten tijde dat de eerste punters opdrukten. Blijkens een vriendelijke mededeling van de heer Van der Heide van het Schokland-museum kunnen de oudste opgegraven puntervormige schepjes gedateerd worden omstreeks 1600.

Het om zijn tuig beroemde schuitje op het profiel van Amsterdam anno 1606 is ontegenzeggelijk een punter. Pas toen begon men in Giethoorn en omstreken turf onder water te winnen — te laat om nog vlug een scheepstype tot ontwikkeling te brengen.

Toch schijnt de punter nogal plotseling opgedoken te zijn en bovendien vertoont hij revolutionaire trekken in zijn bouw. De spanten, tot dan toe samengesteld uit legger en oplanger, worden samengevoegd tot één geheel: de korve. Wanden en bodem worden ieder vervaardigd uit een gehele plank. Vóór die tijd zag men een dergelijke samenstelling van schepen niet; hiervoor is namelijk een bepaalde ontwikkeling van de houtzaagtechniek vereist. Wel kon men vroeger planken maken, maar de-

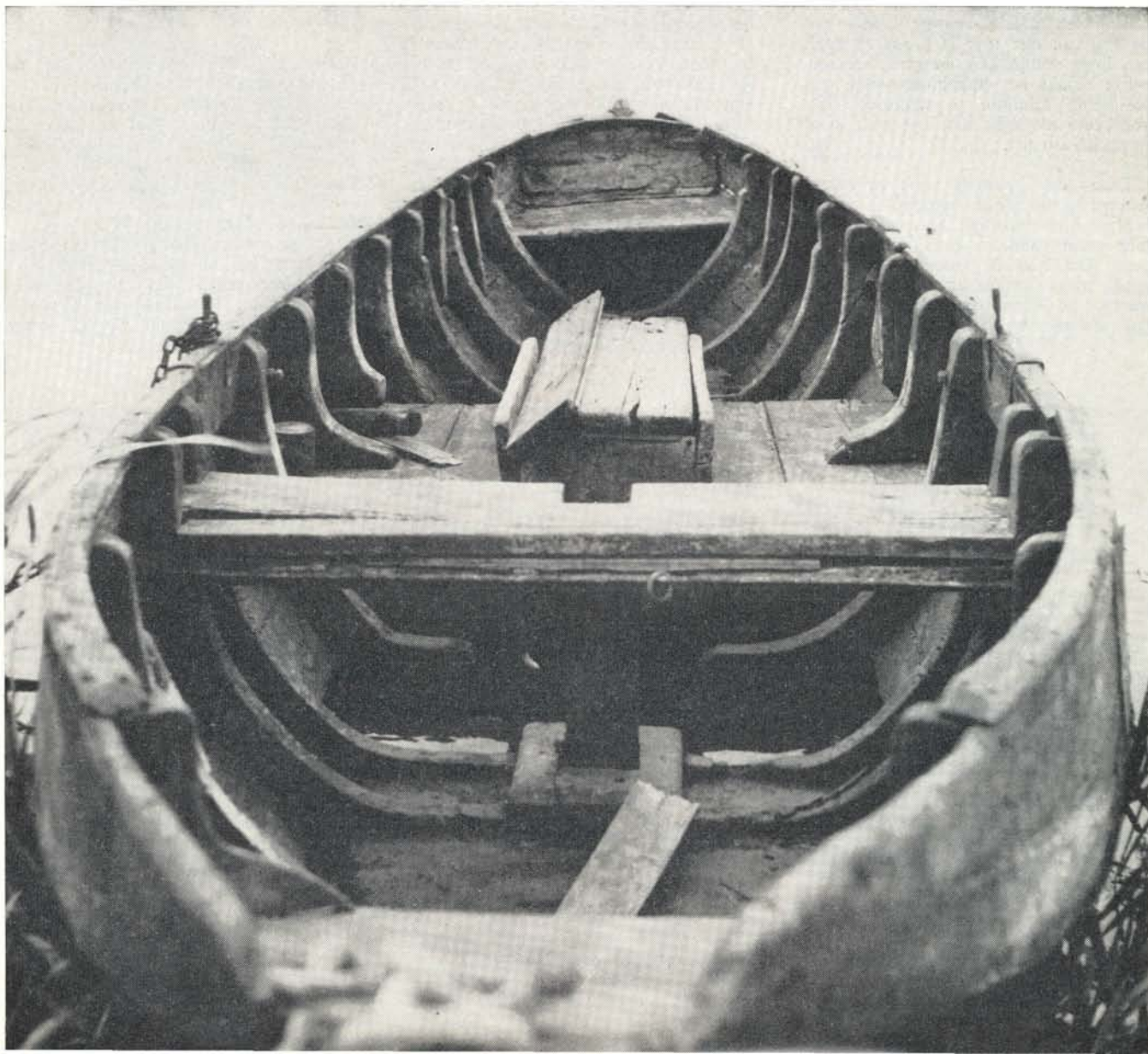
ze werden dan ofwel van de stam of van kwadranten gekloofd en glad gedisseld, ofwel men zaagde ze van stam of kwadrant met een trekzaag — het hout werd dan op schragen gelegd en men zaagde in de lengte met één man boven en één man beneden. Een dergelijke plank wordt of ruw of duur of smal. En nu is het frappant, dat juist omstreeks de tijd, dat de punter opdrukt ook de machinale houtzagerij door middel van windkracht zich begint te ontplooiën. De houtzaagmolen kan een gehele stam gemakkelijk tot planken zagen van een nauwkeurig te bepalen dikte. Zulke planken kunnen materiaal zijn om punters van te maken: enkelduims voor de wanden, dubbelduims voor de korven. Van zulke planken kan men simpel gezegd een soort klein schokker-tje bouwen, eventueel ter vervanging van een ouder vaartuije van meer samengestelde bouw.

Wijst de keuze van het type dus al op de Zuiderzee als „geboorteland” van de punters, hierop duidt ook de verspreiding van het type. Ook in Aalsmeer zijn punters en vlóten; de grondel, de Zaanse jol en de Waterlandse schuitjes zijn regelrecht in de familie van de punter. Deze soorten stammen uit streken onmiddellijk grenzend aan

de Kaaskust, waar ook punterachtigen werden gebruikt voor de visserij. Het is dus aan te nemen, dat de „omwonenden” de vorm van hun binnenvaartuigen hebben ontleend aan de Zuiderzeevorm en op eigen wijze hebben aangepast. En waarom zou dat niet ook gelden voor de bewoners van de Noordwesthoek, die notabene van Friese oorsprong zijn en dus van oudsher schouwenaarders waren? Zij kregen behoefte aan een „volksboot” en namen daartoe de punter — ik kan het moeilijk anders zien.

Veel werfjes in Giethoorn

Waarmee niet gezegd wil zijn, dat de Gietersen niet veel kunnen hebben bijgedragen tot de ontwikkeling van de punter in zijn huidige (sic) vorm. Juist de enorme behoefte aan vaartuigen en de revolutionaire bouwwijze kunnen alle kansen gegeven hebben aan nieuwkomers in de branche. De Gietersen kregen zo'n vaardigheid in het puntermaken, dat ze gaandeweg het monopolie ervan hebben verworven. In de bloeitijd waren er wel twintig werfjes en ze maakten de punters niet alleen voor de gehele Noordwesthoek, maar ook voor de kustvisserij, die dan hun speciale wensen moesten kenbaar maken.



Kaarpunter van het type **Z w a r t e B e e r**, als plezierjachtje in gebruik. Daarnaast en op de achtergrond verschillende vormen van de „voorwaarts“.



Een grote punter met bun, die ondanks zijn ouderdom zijn edele afstamming niet verradft. Let op het grote aantal korven en knieën.

De bouwwijze is intussen al merkwaardig genoeg op zichzelf. Eerst zaagt men het vlak uit en zet het hol met stempels en/of klemmen; op dit vlak richt men provisorisch de stevens op (het vlak wordt dus behandeld als een kiel!). Nu neemt men de planken voor de kant en brandt ze in de vorm, voortdurend passend aan het vlak. Voor de juiste buiging houdt men ten nauwste rekening met de aard van de plank; de eindvorm houdt het midden tussen wat het oog wil en wat het hout wil — een verstandig compromis. Nadat de kanten tegen het vlak (en op de stevens) zijn bevestigd, meet men de verkregen hoek tussen beide met een zweephaak en deze hoeken zet men af op de delen, die bestemd zijn om er de korven uit te zagen. Voor 'n zeepunter meet men op meerdere punten; de korven zijn talrijker en langer (moeten soms opgelengd vanwege de boordhoogte). De uitgezaagde korven worden houtgepend in het schip geplaatst, daarna volgen de andere voorzieningen; alles gemaakt van eikehout.

aangaat, u kunt er van opan, dat het principe van de invallende boord (dat vrijwel alle zeewaardige platbodems kenmerkt) voor de zeilcapaciteiten van veel belang is. Daardoor kan bij wijze van spreken een mechanisme in werking treden, dat door de vissers wordt gekarakteriseerd met: „de kant is de boord“. Immers, daar een zeepunter onder volslagen tuig wordt gevaren kan het schip sterk gaan hellen; op zeker moment kan de stand bereikt worden, dat de eerst schuin oplopende zijkant horizontaal door het water gaat, met andere woorden de functie van bodem krijgt. De boord neemt dan het waterkerende werk van de kant over, terwijl de gehele rest van het schip als tegenwicht fungeert, bij een reeds — door de helling — sterk verkleind zeiloppervlak. Dus „er kan niks gebeuren“; daar komt nog bij, dat de overlans gebogen kant zeer gemakkelijk (scow-achtig) door het water sliert, zodat het schip een aanmerkelijke snelheid krijgt. Moet men echter opkruisen in woelig water, dan maakt deze zelfde ronding, dat het schip gaat hobbelen; men neemt haast geen water over maar maakt weinig voortgang — de punters lopen trouwens niet graag hoog aan de

wind. Daar staat tegenover, dat punters niet gauw gevoelig zijn voor ondiepte en zeer manoeuvreerbaar en het gold aan de kust, dat een punter er nog uit kon als een botter aan de wal moest blijven.

Hoe men zich altijd kan redden met riemen en spriet — in geval er wel „iets zou kunnen gebeuren“ — heb ik al beschreven in mijn stukje over de **Z w a r t e B e e r**. Wat zou ik dan nog verder de lof zingen van de zeepunters, het zijn zonder meer voortreffelijke scheepjes en het is jammer dat er niet meer worden opgenomen in jachtvloot en stamboek. Met enige aanpassing zouden ze zich uitstekend lenen voor sportief genot en varend kamperen en we zouden ze bovendien voor uitsterven behoeven. Er zijn misschien nog een twintig grote punters in de wereld, de meeste in deplorabele toestand; ik heb trouwens ook nooit gezien dat het Zuiderzeemuseum er een had. Maar mocht een goede ziel er een naar Enkhuizen willen zenden, dan bied ik aan hem er naar toe te varen, van iedere kustplaats af, in wat voor jaargetijde ook en wel binnen een dag.

Wat nu verder mijn geliefde zeepunter