



De Rijn- en Binnenvaartschippers

1850-1945

Desirée Langius

S0819654

d.langius@umail.leidenuniv.nl

Universiteit Leiden

Opleiding: History: Migration and global Interdependence

Beoordelaar: Prof. dr. L.A.J.C. Lucassen

Professor of Global Labour and Migration History

21-04-2015

Inhoudsopgave:

<u>1. Inleiding</u>	2
Methode	4
Historiografie	9
Bronnen	10
<u>2. Professionalisering van de Rijn- en Binnenvaart en het schippersleven</u>	12
Professionalisering van de Rijnvaart	12
Het schippersleven- en bedrijf voor de liberalisatie van de Rijn	19
Na de liberalisatie van de Rijn	26
Het Schipperskind	32
<u>3. 'Wij' en 'zij'</u>	39
De relatie tussen de schipper en bevrachter	39
De relatie tussen de schipper en de overheid	44
<u>4. Organisatie</u>	48
Radicalisering onder de schippers	48
De jaren twintig en dertig en de rol van de politieke overheid	60
Etnische profilering	71
<u>5. Conclusie</u>	77
<u>Lijst van archivalia</u>	80
<u>Lijst van respondenten</u>	80
<u>Internet</u>	80
<u>Literatuurlijst</u>	81

1. Inleiding

‘Schippers in nood.
Geen Borrel – geen vracht
‘t Gaat vlug, goedkoop en goed,
Als men het per schipper doet.’¹

Het bovenstaande gedicht is een stukje uit een artikel over ‘scheepsbevrachters’ dat het Rijn- en Binnenvaarttijdschrift in 1933 publiceerde. Een toonaangevend schippersblad dat werd uitgegeven tussen 1922-1947. Het gedicht geeft goed weer dat de schipperstand het in deze periode zeer moeilijk had. Dit zou volgens de schippers niet slechts het gevolg zijn van de economische crisis van de jaren ‘30 van de 20^e eeuw, maar het gevolg van een structureel probleem in het transportwezen en diens gevolge in de Rijn- en Binnenscheepvaart. In deze periode van economische neergang kwam sterk tot uiting, dat schippers zichzelf als een wezenlijk andere groep zagen dan de Nederlandse sedentaire bevolking, maar om over groepsvorming te kunnen spreken, mist dit onderwerp tot heden de benodigde wetenschappelijke onderbouwing. Er zijn eerdere publicaties verschenen over de schippers, waarbij verscheidene malen is aangehaald dat de schippers geen makkelijk bestaan hadden, maar het beeld over hun bestaan bleef tot nog toe onvolledig. De bestaande literatuur mist aandacht voor de invloed van het zelfstandig ondernemerschap van de schippers, op hun opvattingen, levensstijl en organisatiestructuur. Daarnaast is er nauwelijks aandacht voor de inbedding van de schipperij in de institutionele context. De schipperij is het woord dat schippers zelf vaak hanteerden om zichzelf als groep uit te drukken. Bij de institutionele context gaat het om organisaties, belangenverenigingen en het raamwerk van de overheid. Het zijn dus mechanismen die invloed hebben op de economische en sociale positie van een groep.

Zo deed A.R. Koppejan onderzoek naar het uitsterven van de beurtvaart. Hiermee wordt de geregelde vaart bedoeld, ongeacht het ladingaanbod, tussen twee of meer plaatsen. Tijdens dit onderzoek heeft hij wel oog voor de opkomst van de vrachtwagen; de wilde vaart, waarbij schippers zelf bepalen welke vrachten zij aannemen voor welke prijs; en motorisering van de vloot, maar laat hij de invloed van het groter en breder worden van de vaarwateren volledig achterwege.² Tevens is

¹ Jhr. e. van Lidth de Jeude, *De bevrachter als Shylock, Rijn- en Binnenvaart: Rijn- en binnenvaart: Tijdschrift gewijd aan reederijwerk, scheepsexploitatie, vrachttarieven, rechtsverhoudingen, binnenscheepvaartwetten, scheepsmachines en –motoren, los-, laad- en hijschijnrichtingen, autoractie, kortom alles wat met de exploitatie van schepen en scheepvaartlijnen in de binnenvaart verband houdt*, elfde jaargang nr. 14 (1 juli 1932) 185-186.

² A.R. Koppejan, *Sturen en turen: De laatste beurtschippers van Zeeland* (Vlissingen 2002).

het opvallend dat de bestaande literatuur zich enkel richt op de meest zichtbare schippers: de beurtschippers of binnenvaartschippers uit kleine gemeenschappen, in plaats van op de schippers die grote afstanden aflegden en hierdoor weken aan de reis waren, zoals de Rijnvaartschippers. Deze laatste groep schippers voeren voornamelijk op Duitsland en waren betrokken bij het transitoverkeer dat een grote ontwikkeling doormaakte aan het einde van de 19^e eeuw in Nederland. Bij transitoverkeer vindt er vervoer over het grondgebied van een land plaats, waarbij de plaatsen van herkomst en bestemming buiten het betreffende land zelf zijn gelegen. De verschillende oriëntatiepunten van de schippers doet vermoeden dat de schipperij zichzelf in verschillende 'schippersgroepen' indeelde en daardoor niet, ondanks de vele gemeenschappelijke kenmerken, als één en dezelfde groep moet worden beschouwd.

De verschillende groepen uit de binnenvaart zijn nog niet eerder met elkaar vergeleken, voornamelijk omdat er nauwelijks iets bekend is over Rijnschippers: binnenvaartschippers die op de Rijn voerden richting Duitsland. De Rijnvaart is sterk verbonden met de politiek van Duitsland en met grote Rijnsteden zoals Rotterdam. Hierdoor lag de focus bij de geschiedenis over de Rijnvaart altijd op het politieke en economische aspect, maar werd het sociale element van de Rijnvaart grotendeels vergeten. De professionele aanpak van de Rijnschippers liet het beeld over het schippersvak als een typisch familiebedrijf al gauw vervagen, maar ook hier werd deze bedrijfsvorm gewoon voortgezet. De voortzetting van het schippersgezin aan boord lijkt een van de oorzaken te zijn waardoor schippers meer verwijderd raakten van de sedentaire bevolking op gebied van levensstijl en werk. Daarnaast lijkt er een tendens van economische en sociale achteruitgang plaats te vinden onder de schipperij aan het eind van de 19^e en begin 20^e eeuw.

Uit onderzoek van Annemarie Cottaar blijkt dat er in deze zelfde periode onder woonwagenbewoners, een groep die er net als schippers een ambulante levensstijl op nahield en rondtrok in Nederland, minderheidsvorming plaatsvond. Dit maakt het interessant om te onderzoeken of er gelijkenissen zijn te trekken tussen woonwagenbewoners en schippers. Daarom zal de volgende vraag centraal staan in dit onderzoek: *In hoeverre maakten schippers een soortgelijk proces van minderheidsvorming door als woonwagenbewoners in de periode 1850-1945?* Om hier achter te komen hanteer ik de inzichten van Penninx over algemene minderheidsvorming en de inzichten van Cottaar over groepsvorming en minderheidsvorming onder woonwagenbewoners, dat ik verder zal toelichten in het hoofdstuk 'materialen en methode'.

Van groot belang in dit onderzoek zijn de ontwikkelingen in de Nederlandse binnenvaart en het transitoverkeer van de 19^e eeuw. Aan de hand van deze ontwikkelingen kunnen weer veranderingen in de bedrijfsvoering en levensstijl van de schippers worden verklaard en de verschillen ten opzichte van de sedentaire gemeenschap en in hoeverre dit de schipperij 'anders' maakte dan de Nederlandse sedentaire bevolking. Tevens belicht dit onderzoek hoe de schippers

waren georganiseerd en of er verschillen onder hen te constateren valt. De organisatie van de schippers is van belang, omdat het de problemen weergeeft waar schippers mee te maken kregen en hoe zij hun positie trachtten te verbeteren. Het onderzoek bevat dus twee elementen: een technisch en een organisatorisch element, omdat deze beide het beste weergeven waar de schipper mee te maken had in het dagelijks leven en hoe dit zijn leven beïnvloedde.

Methode

Het is interessant om na te gaan of er bij de schippers net als bij woonwagenbewoners minderheidsvorming plaatsvond en of dit voortkwam uit de ambulante levensstijl van beide groepen. Annemarie Cottaar omschrijft ambulante beroepsoefenaars als volgt: 'Ambulante beroepsoefenaars zijn mensen die binnen een bepaald gebied rondtrekken om zich van voldoende afnemers van hun producten of diensten te verzekeren.'³ Uit haar onderzoek blijkt dat de ambulante levensstijl bij woonwagenbewoners er wel toe heeft bijgedragen dat woonwagenbewoners zich gingen profileren als aparte groep. Cottaar omschrijft de woonwagenbewoners als een etnische groep, omdat er sprake zou zijn van etnische profilering: de groep ziet zichzelf als primair anders en manifesteert zich ook als zo, maar stelt dat deze etnische profilering los staat van de minderheidsvorming die plaatsvond.⁴

Om dit te kunnen toetsen maakt Cottaar gebruik van de theorieën van Penninx, waar dit onderzoek zich ook op zal baseren. Penninx stelt vast dat een groep aan vier voorwaarden moet voldoen om als minderheidsgroep gedefinieerd te worden. Ten eerste moeten de leden van een minderheid hun groep prioriteit geven boven andere sociale indelingen. Spiegelbeeldig zullen zij door grote delen van de samenleving als een primair aparte groep worden beschouwd en zo een etnisch culturele positie innemen. Ten tweede hebben de meeste leden een lage maatschappelijke positie die tot uitdrukking komt op verschillende terreinen zoals arbeid, onderwijs en huisvesting. Ten derde heeft de groep weinig macht en invloed in de samenleving. Als laatste kenmerk geeft Penninx aan dat een groep drie generaties aan de genoemde voorwaarden zal moeten voldoen om als minderheid bestempeld te worden.⁵ Dit omschreven proces dat een groep moet doormaken om tot minderheid gerekend te worden, definieert Penninx als minderheidsvorming.

Penninx verwerpt de gebruikelijke methoden die worden gehanteerd bij het doen van onderzoek naar minderheidsvorming: 'Ze verschillen ook sterk in de aandachtspunten die ze centraal stellen: de plaats in de sociale stratificatie staat bij sommigen benaderingen op de voorgrond, terwijl andere zich vooral richten op de etnisch-culturele positie.' Sommige benaderingen richten zich

³ Annemarie Cottaar, *Kooplui kermisklanten en andere woonwagenbewoners: Groepvorming en beleid 1870-1945* (Amsterdam 1996) 55.

⁴ Ibidem, 11, 265, 268, 271,273.

⁵ Ibidem, 2,3.

slechts op de eigenschappen van minderheidsgroepen, terwijl andere ook de eigenschappen van dominante groepen in de samenleving centraal stellen.

Penninx geeft aan dat alle bestaande theorieën een achterstandsperspectief hebben en hij oordeelt hierover dat dit weinig verklarende potentie heeft. Het zijn allemaal ideaaltypische benaderingen en zouden in de praktijk elkaar niet noodzakelijkerwijs uitsluiten.⁶ Over de andere theorieën zal ik nu niet verder uitweiden, omdat dit niet van belang is voor dit onderzoek. Wel van belang is dat de positie of status van de meeste inwoners in een land voor een groot deel wordt bepaald door factoren waarop het individu geen of maar weinig invloed heeft. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld geslacht, leeftijd, sociale status bij geboorte en religie. De sociale status van een groep kan volgens Penninx op twee manieren worden geanalyseerd: op microniveau en op macroniveau. Op microniveau staat het individu en zijn directe sociale omgeving centraal tijdens de analyse, terwijl op macroniveau algemene termen centraal staan, waarbij Penninx spreekt over positieverwerving.⁷

In navolging van Penninx belicht Annemarie Cottaar twee kanten: De specifieke eigenschappen van de groep door middel van positieverwerving en de institutionele context middels positietoewijzing. Bij positieverwerving ligt de nadruk op de kenmerken en eigenschappen van de etnisch-culturele groep zelf, die een bijzondere factor kunnen vormen bij het verwerven van een betere of slechtere maatschappelijke positie. Bij positietoewijzing gaat het om factoren waarop de groep in principe geen of weinig invloed kan uitoefenen: De verdeling van arbeid, huisvesting en bijvoorbeeld onderwijs verzorgt door de overheid en andere instanties of particuliere instellingen. Hierbij kan er sprake zijn van positieve of negatieve positietoewijzing.⁸ Ook in dit onderzoek zullen de beide begrippen positieverwerving en positietoewijzing een belangrijk middel zijn ter analyse.

Bij de schipperij als groep is één kenmerk erg bepalend voor de sociale en economische positie die de groep inneemt in de Nederlandse maatschappij voor de Tweede Wereldoorlog: zelfstandig ondernemerschap. Omdat dit kenmerk erg bepalend is als groep heb ik voorafgaand aan dit onderzoek eerst onderzocht of er onder de schippers vergelijkbare aspecten zijn met etnisch ondernemerschap. Met etnisch ondernemerschap wordt ondernemerschap door allochtonen bedoeld, waarvan ten minste één ouder van de desbetreffende ondernemer in het buitenland is geboren. Uit dit eerder verricht onderzoek kwam naar voren dat de schipperij, zowel aan de hand van hun afkomst als bedrijfsvoering, niet voldoet aan de kenmerken van een etnische groep, maar wel voldoet aan de kenmerken van een middenstandsklasse. Boissevain constateerde dat de westerse ondernemer bepaalde karakteristieke eigenschappen heeft, zoals spaarzaamheid, workaholic, een sterke wil om zelfstandig te zijn, graag alleen willen werken en sterk familie

⁶ M.J.A. Penninx, *Minderheidsvorming en emancipatie: Balans van kennisverwerving ten aanzien van immigranten en woonwagenbewoners 1967-1987* (Gouda 1988), 27.

⁷ Ibidem, 55.

⁸ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 2,3.

georiënteerd, waarbij sprake is van patriarchale relaties. Daarnaast is de westerse ondernemer erg gesteld op privébezit en het bedrijf als een persoon en in zijn of haar economische denkwijze sterk conservatief. Hij of zij is sterk anti-overheid en –vakbonden, en argwanend tegenover de verzorgingsstaat. De westerse ondernemer vereenzelvigd zijn of haar ondernemersactiviteiten met zijn of haar visie op de wereld, die vaak erg zwart-wit is, en draagt deze ideeën en houdingen weer over aan de volgende generatie. Zo wordt 60% van de middenstandskinderen evengoed zelfstandig ondernemer.⁹

Al deze kenmerken zijn toepasbaar op de schipperstand, maar de kenmerken van de etnische ondernemer niet. Etnische ondernemers bevinden zich doorgaans in de arbeidsintensieve sectoren of sectoren waarbij een laag starterkapitaal nodig is, maar ook in sectoren die zich richten op de eigen etnische groep of op verkoop van etnische producten. Dit kan onderling sterk verschillen, maar kenmerkend is vaak dat zij als ondernemer meer mogelijkheden hebben tot het vergaren van voldoende inkomen dan wanneer zij zich op de arbeidsmarkt richten. Het kan dus zijn dat bepaalde etnische groepen bijvoorbeeld geen werk kunnen vinden op de arbeidsmarkt, maar het kan ook zijn dat er als ondernemer meer te verdienen valt dan als werknemer. Bij sommige etnische groepen heeft het ook te maken met status. Het ondernemerschap krijgt dan een hoger aanzien dan werken in loondienst.¹⁰

De schippers hebben de meeste van deze kenmerken niet, maar lijken wel vormen van 'Penny Capitalism' te vertonen. John Benson introduceerde dit begrip in 1983 tijdens zijn onderzoek naar de nevenactiviteiten van mijnwerkers, die zij vertoonden om voldoende inkomen te vergaren, in de 19^e eeuw in Groot-Brittannië. Een 'Penny Capitalist' vertoont volgens Benson bepaalde specifieke karakteristieken. Zo was de 'Penny Capitalist' verantwoordelijk voor het gehele bedrijfsproces. Dit betrof beslissingen over de werkmethode, kopen van grondstoffen, het vergaren van voldoende kapitaal, het doorhakken van knopen, de juiste bedrijfsmiddelen ter beschikking stellen en voor het vinden van de juiste afzetmarkt. Het bedrijfsproces en de beweegruimte van de 'ondernemer' is echter altijd kleinschalig. De 'Penny Capitalist' onderscheidt zich niet van de doorsnee zelfstandig ondernemer doordat hij bereid is risico's te lopen om bepaalde winsten te behalen, maar door zijn of

⁹ J. Boissevain, 'Etnische ondernemers in opkomst', *Kroniek 1+2 van het ambacht/klein- en middenbedrijf*, jaargang 38 (januari/april 1984)3,4,5; J.H. Pompe, *De kleine middenstand in Nederland: Een vergelijkende studie over de oude en nieuwe middenstand* (Groningen 1980) 199, 200, 220, 250, 262; Algm. Rijnschippersbond, *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 45 (26 januari 1918).

¹⁰ Jan Rath, 'Introduction: Immigrant businesses and their economic, politico-institutional and social environment', Ed. Jan Rath, *Immigrant businesses: The economic, political and social environment* (Londen 2001), 3, 4, 6, 7, 16, 17; Trevor Jones, Giles Barret en David McEvoy, 'Market potential as a device influence on the performance of ethnic minority business', Ed. Jan Rath, *Immigrant businesses: The economic, political and social environment* (Londen 2001), 37, 40, 50; Ans Reker and Ronald van Kempen, 'Ethnic entrepreneurs and the spatial context', Ed. Jan Rath, *Immigrant businesses: The economic, political and social environment* (Londen 2001), 56, 58.

haar afkomst uit de arbeidersklasse en het feit dat de activiteiten worden ontwikkeld door gebrek aan betere vooruitzichten.¹¹

Dit laatste kenmerk lijkt toepasbaar op bepaalde groepen schippers. De binnenvaartschippers die werkzaam waren in de veenkoloniën in Noord-Nederland, waarover onder andere Mulder, Huisman en Popma schreven, waren minder welvarend dan de Rijnvaartschippers en hadden een minder geprofessionaliseerde bedrijfsvoering. Zij vertoonden naast het varen allerlei nevenactiviteiten, zoals werken bij een boer in bepaalde periodes van het jaar. Dit onderzoek zal moeten uitwijzen of Penny Capitalism ook onder de Rijnvaartschippers te constateren valt¹²; de Rijnvaartschippers kregen het in het begin van de 20^e eeuw eveneens moeilijk om voldoende inkomen te vergaren door de veranderingen in de Nederlandse samenleving die al eind 19^e eeuw in gang waren gezet.¹³ De maatschappij legde bijvoorbeeld steeds meer nadruk op scholing en geletterdheid, maar het was voor de schipperij moeilijk om in dit proces mee te gaan door hun ambulante beroep. Vanaf deze periode gaat positietoewijzing een veel grotere rol spelen voor de schippers.

Naast meer scholing en geletterdheid maakte de Nederlandse samenleving een begin met de ontwikkeling van de verzorgingsstaat waar wederom voor de schippers geen plaats was. De voorzieningen waren gericht op werknemers die door de nieuwe voorzieningen die in deze periode werden ingevoerd een steeds grotere scheiding kregen tussen werk en privé. Schippers konden geen aanspraak maken op de nieuwe sociale voorzieningen, net als andere middenstanders. Voor de middenstand bleef werk en privé met elkaar verweven, maar de schippers hadden door de beperkte mogelijkheden tot scholing een extra belemmering in hun ontwikkelingsmogelijkheden. Verder zorgde andere overheidsmaatregelen zoals het vormgeven van kades en havens ervoor dat de scheiding tussen de leefomgeving van de schippers en de sedentaire bevolking groter werd. Hierdoor werden schippers minder zichtbaar in de samenleving dan voorheen en had dit, samen met de inhaalslag die schippers moesten maken op 'de mensen van de wal', zoals schippers de sedentaire bevolking noemden, grote invloed op de beeldvorming van de sedentaire bevolking over de schipperstand.

¹¹ John Benson, *The penny capitalist: A study of nineteenth-century working class entrepreneurs* (New Brunswick 1983) 5, 128, 130.

¹² G.J. Mulder, *Parenteel van de Familie Wetser(s)* (Capelle a/d IJssel 2000) 6; Ernst Huisman en Gjalte Popma, *Van compagnons tot beurtschippers* (Gorredijk 1999) 30, 33; 'Een Rijnschipper, Ingezonden stukken', *Het schippersblad*, 15e jaargang nr. 43 (6 januari 1917); 'De binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 7-8; 'Beknopt verslag van de gecombineerde openbare Schippersvergadering, gehouden op Vrijdag 19 juli, in de groote zaal van het Alg. Verkooplokaal', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 17 (27 juli 1918).

¹³ Gerard van der Harst & Leo Lucassen met medewerking van Annette van Rijn, *Nieuw in Leiden: plaats en betekenis van vreemdelingen in een Hollandse stad (1918-1955)* (Leiden 1998) 11; Pompe, *De kleine middenstand*, 62.

Nu hadden woonwagenbewoners hadden tussen 1870-1954 met soortgelijke processen te maken en daarom is het interessant om onderlinge vergelijkingen te trekken. Dit onderzoek moet uitwijzen in hoeverre beide groepen een soortgelijk proces doormaakten en of er daadwerkelijk sprake is van minderheidsvorming onder de schippers.¹⁴

Uit het onderzoek van Penninx komt naar voren dat het overheidsbeleid erop was gericht de woonwagenbewonersgroep terug te dringen en uiteindelijk geheel te laten verdwijnen. 'De wijze van wonen en de levenswijze die men daaraan koppelde, is steeds als minderwaardig, onmaatschappelijk en ongewenst beschouwd', schrijft hij in zijn onderzoek over emancipatie en minderheidsvorming. Hierdoor gingen de woonwagenbewoners zich als etnische groep profileren: 'Het contact zoeken met elkaar, de vorming van organisaties, het benadrukken en ontwikkelen van culturele kenmerken om zich van andere te onderscheiden, onderling huwen en daardoor in zekere mate een groep vormen die leden door afstammeling verbindt.'¹⁵ Ook Cottaar schreef hierover: 'De stigmatisering heeft aan de basis gelegen van een proces van minderheidsvorming, waar een steeds groter aantal mensen die in een woonwagen gingen wonen mee te maken zou krijgen. Van een open beleidssituatie ten aanzien van woonwagenbewoners is derhalve nooit sprake geweest.'¹⁶ - 'Sedentarisme was de norm en wie daarvan afweek, liep de kans te worden geconfronteerd met het stigma van armoede, marginaliteit en criminele activiteiten.'¹⁷ Bij schippers zal de overheid er niet op uit zijn geweest de schippers als groep te laten verdwijnen, omdat zij een belangrijke economische functie vervulde in de maatschappij. Wel kan het zijn dat de overheid de groep wilde doen inkrimpen, maar dat zal dit onderzoek dan moeten uitwijzen.

Behalve positietoewijzing- en verwerving, is tevens van belang onderscheid te maken tussen minderheidsvorming en etnische profilering. In beide gevallen geven leden van de groep prioriteit aan de groep boven een andere sociale indeling, maar in het geval van etnische profilering is het niet gezegd dat de groep een lage maatschappelijke positie inneemt. Bij schippers werd dit waarschijnlijk versterkt door de maatschappelijk ontwikkelingen in Nederland die zich eind 19e en begin 20e eeuw voordeden zoals ik reeds eerder vermeldde, omdat hierdoor de sociale mobiliteit van de schippers beperkter werd.

Om dit te kunnen toetsen, zullen vier vormen van sociale mobiliteit dienen ter analyse, waarbij naar voorbeeld van Marco H.D. van Leeuwen uitdrukkelijk aandacht is voor de institutionele context: mechanismen in de maatschappij die de bewegingsruimte voor individuen beperken zoals belangengroepen en wetten en regels ingesteld door de overheid. De eerste graadmeter is multi-generationale mobiliteit. Hierbij wordt de sociale klasse van de zoon voorspeld

¹⁴ Penninx, *Minderheidsvorming en*, 42.

¹⁶ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 142.

¹⁷ Cotaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 205.

aan de hand van de klasse van de vader, het onderwijs van vader en zoon en de persoonlijk kwaliteiten van de zoon. Bij de tweede graadmeter, mobiliteit door sociale homogeniteit of heterogeniteit, gaat het om de kans van een groep om in contact te komen met mensen van een andere sociale groep. De mobiliteitskansen zullen groter zijn wanneer de groep zich in een heterogener milieu bevindt. De laatste twee graadmeters zijn mobiliteit door huwelijk en beroep. De laatste graadmeter zal voor de zelfstandig ondernemer een minder grote rol spelen, omdat het voor een zelfstandige ingrijpender is van baan te veranderen dan voor een werknemer en zal daarom eerder uitgaan van multi-generationale mobiliteit dan mobiliteit door carrière. Dit maakt multi-generationale mobiliteit een belangrijke factor in dit onderzoek.

Historiografie.

Zoals vermeld in de inleiding mist de bestaande literatuur aandacht voor de invloed van zelfstandig ondernemerschap en is er weinig aandacht voor de inbedding van de schipperij in de institutionele context. Verder zijn er tot heden weinig vergelijkingen gedaan tussen de verschillende groepen schippers die zich tussen 1850-1940 profileerden en is er alleen aandacht geweest voor de meest zichtbare schippers in de Nederlandse samenleving: de beurtschipper en de schippers uit kleine gemeenschappen. Deze laatste groep waren veelal turfschippers.

In de inleiding kwam A.R. Koppejan al ter sprake die schreef over het uitsterven van de beurtschipper. Deze vorm van binnenvaart kon niet langer op tegen de concurrentie over de weg en rails. Naast Koppejan wijdde ook Ernst Huisman en Gjalte Popma hun onderzoek aan de beurtschipper. Uit beide onderzoeken komt naar voren dat de beurtschipper voor de Eerste Wereldoorlog de meest bevoorrechte schipper was. Zij werden benoemd door de gemeente of provinciën konden het patent dat zij hadden op een bepaalde vaarroute, zonder tussenkomst van derden, overdragen aan een door hen gekozen opvolger. Verder hadden de beurtschippers gewoon een huis aan de wal en waren de schipper en zijn gezin actieve deelnemers in de sedentaire gemeenschap waar zij leefden.¹⁸

De turfschippers waren vaak schippers uit de kleinere gemeenschappen die veelal ook nevenactiviteiten vertoonden, omdat zij van het varen alleen niet konden rondkomen. Deze schippers kwamen vooral voor in het noorden van Nederland en waren goed zichtbaar voor de rest van de samenleving. Vele kanalen werden aangelegd om de turfvaart te vergemakkelijken en het gebeurde regelmatig dat de schipper met een vrouw van de wal trouwde. Opvallend is dat er altijd veel aandacht is geweest voor de schippers uit Noord-Nederland en dat er relatief veel klassieke

¹⁸ A.R. Koppejan, *Sturen en turen: De laatste beurtschippers van Zeeland* (Vlissingen 2002).; Hendrik A. Hachmer, *Voor en tegen de wind: Kanalen, schepen en scheepsjagers in de Veenkoloniën* (Scheemda 1994), 58-62; Ernst Huisman en Gjalte Popma, *Van compagnons tot beurtschippers* (Gorredijk 1999).

scheepjes uit het noorden bewaard zijn gebleven, terwijl dit in de omgeving van de Rijnvaart een stuk minder gebruikelijk is. De meeste onderzoeken zijn dus tot op heden op de schipper uit het noorden gericht.¹⁹

Wat er bekend is over de Rijnschipper is meestal economisch en politiek gerelateerd. Zo schreven H.P.H. Nustelling, A.M. Klemann, Friso Wienga, Joep Schenk en Filarski allen over de Rijnvaart, maar worden in deze onderzoeken alleen de veranderingen in de vaarroutes en de schepen vermeld. Er is geen aandacht voor de schipper en zijn gezin zelf en de veranderingen in hun leven toen zij moesten inspelen op de nieuwe economische omstandigheden en infrastructuur. Verder is het opvallend hoe sturend Duitsland is in de ontwikkeling van het transitoverkeer, maar valt ook de aandacht weg voor de sturing van de Nederlandse overheid in de verdere ontwikkeling van de binnenvaart.²⁰ Dit onderzoek zal dus het beeld over de Rijnschipper moeten verduidelijken en antwoord moeten geven op de rol van de Nederlandse overheid in de binnenvaart en de rol van de zelforganisatie van de schippers.

Bronnen

Om een beeld te kunnen vormen over de positie van de schippers tussen 1850 en 1945 zijn zowel primaire als secundaire bronnen nodig. De secundaire literatuur is ten eerste van belang om schippers beter in de grote ontwikkelingen in de Nederlandse samenleving te kunnen plaatsen. Hierbij gaat het niet alleen om het Verbod op Kinderarbeid (1874), de invoering van de Leerplichtwet (1900) of de ontwikkeling van sociale voorzieningen, maar ook om de ontwikkelingen in de transportsector. In de historiografie kwam al naar voren dat aan de hand van de secundaire literatuur de ontwikkeling van de Nederlandse waterwegen in kaart kan worden gebracht, die in de desbetreffende periode sterk onder druk stond van Pruisen. De Duitse staten aan de Rijn hadden grote belangen bij een goede doorvoer van goederen over de Rijn.²¹ Daarnaast is de secundaire literatuur van belang om de ontwikkeling van de scheepsbouw in kaart te brengen²² en de

¹⁹ G.J. Mulder, *Parenteel van de Familie Wetser(s)* (Capelle a/d IJssel 2000); Hendrik A. Hachmer, *Voor en tegen de wind: Kanalen, schepen en scheepsjagers in de Veenkoloniën* (Scheemda 1994) 11, 13.

²⁰ Hein A.M. Klemann and Joep Schenk, 'Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1931', *Economic History Review*, 66, 3 (2013); H.P.H. Nustelling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974) X,7, 11, 13, 26, 40, 49; Rudolf Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman: Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Leiden 1995), 35, 36, 89, 90, 94; Ed. Hein A.M. Klemann, Friso Wienga, *Deutschland und die Niederlande: Wirtschaftsbeziehungen im 19. Und 20. Jahrhundert* (Münster 2009); Hein A.M. Klemann, Friso Wienga, 'Die Niederlande und Deutschland, oder verschwindet die national Ökonomie? Eine Einleitung', 7-18., *Ferry de Goey en Hugo van Driel, Rotterdam und das Hinterland (1920-1995)*, 127-152.

²¹ H.P.H. Nustelling, *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974) X,7, 11, 13, 26, 40, 49; Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 35, 36, 89, 90, 94; Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 13.

²² Ed. Hein A.M. Klemann, Friso Wienga, 'Deutschland und die Niederlande: Wirtschaftsbeziehungen im 19. Und 20. Jahrhundert' (Münster 2009) Klemann, Wienga, 'Die Niederlande und Deutschland', 7-18.

ontwikkeling van andere transportmiddelen, zoals de opkomst van treinen en vrachtwagens.²³ Nieuwe transportmiddelen beïnvloedden de concurrentiepositie van de schippers sterk. Als laatste dient secundaire literatuur om vergelijkingen te maken met andere groepen: andere soorten schippers in Nederland,²⁴ buitenlandse schippers, middenstanders²⁵ en andere groepen met een ambulante beroep,²⁶ zoals de eerder genoemde woonwagenbewoners en bijvoorbeeld kermisexploitanten.

De primaire literatuur maakt het mogelijk ons een beeld te vormen over de Rijnvaartschippers en dateert van na 1900, omdat de schipperij zich toen gingen organiseren en hun stem lieten horen door middel van kranten, magazines en congressen. De belangrijkste bladen zijn 'Het Schippersblad', een vrij algemeen tijdschrift uitgegeven tussen 1902-1940; het 'Rijn- en Binnenvaart' tijdschrift, uitgegeven tussen 1922-1932, en 'Ons Kompas', een katholiek blad uitgegeven tussen 1933-1976. In deze bladen werden ook stukken uit andere schippersbladen gepubliceerd, onder andere stukken uit het blad 'De Schuttevaer', het blad dat vooral beurtschippers vertegenwoordigde.²⁷ De vermelding van stukken uit andere schippersbladen maakt het makkelijker om verschillen tussen 'groepen' schippers te ontdekken.

Daarnaast heb ik onder andere bronnen zoals 'Notulen van de Vergadering van Belanghebbenden bij de Rijnvaart', waarin naast kleine zelfstandige schippers ook de rederijen en grote transportmaatschappijen waren vertegenwoordigd, en de gegevens uit 'de Rijnvaartregisters' geraadpleegd ter controle en beeldvorming. In de Rijnvaartregisters zijn alle Rijnvaartschippers- en schepen geregistreerd tussen 1876-1951, waardoor het een goed beeld geeft over de ontwikkeling in de scheepsbouw. Niet alleen de namen van de schepen staan hierin geregistreerd, maar ook de vrachtruimte van het schip, het soort schip en of het schip van hout of ijzer was gemaakt. Verder staan er zaken vermeld als wat voor soort lading het schip doorgaans vervoerde en of het een open of dicht vrachtruim had. Deze gegevens laten de ontwikkeling van de Rijnvaart zien in tonnages, materialen en scheepsoorten en is een aanvulling op de secundaire literatuur. Voor het gedeelte over het schipperskind heb ik enige bronnen gebruikt van mijn bachelorscriptie 'Beeldvorming over schipperskinderen', met onder andere twee interviews met Emma Eier en Janneke Langius-Van der

²³ Micheal Jansen, *De industriële ontwikkeling in Nederland 1800-1950* (Amsterdam 1999), 90, 101, 104, 106.

²⁴ A.R. Koppejan, *Sturen en turen: De laatste beurtschippers van Zeeland* (Vlissingen 2002); Hendrik A. Hachmer, *Voor en tegen de wind: Kanalen, schepen en scheepsjagers in de Veenkoloniën* (Scheemda 1994); George Snijder, *Schippers van een gedempte haven: Scheepvaart van 's Gravenmoer 1800-1950* (Alphen a/d Rijn 2009); Harry Aardoom, 'De 's-Gravendeelse beurtschipper', *Nederlandse Historiën*, jaargang 24 nr. 1 (januari 1990) 25-31.

²⁵ J.H. Pompe, *De kleine middenstand in Nederland: Een vergelijkende studie over de oude en nieuwe middenstand* (Groningen 1980); J. Boissevain, 'Etnische ondernemers in opkomst', *Kroniek 1+2 van het ambacht/klein- en middenbedrijf*, jaargang 38 (januari/april 1984) 3,4,5;

²⁶ Annemarie Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere woonwagenbewoners: Groepvorming en beleid, 1870-1954* (Amsterdam 1996)

²⁷ Huisman en Popma, *Van compagnons tot beurtschippers*, 27.

Kolk. Ik zal geen lijst met interviews vermelden, omdat het slechts twee interviews betreft die ik voor dit onderzoek heb geraadpleegd.

2. Professionalisering van de Rijn- en Binnenvaart en het schippersleven.

De 19^e eeuw vormde een belangrijke economische periode in Nederland tussen de Gouden Eeuw (17^e eeuw) en de Eerste Wereldoorlog. De meest ingrijpende vernieuwingen in Nederland in de 19^e eeuw waren het directe gevolg van de industrialisatie van de nijverheid.²⁸ Dit had grote gevolgen voor de Rijn- en Binnenvaart, maar hierin speelde vooral de Duitse industrialisatie een sturende rol. De uiteindelijke liberalisatie van de Rijn had grote gevolgen voor de bedrijfsvoering van de schipper en zijn dagelijks leven en zorgde ervoor dat hij en zijn gezin een andere positie kregen in de Nederlandse maatschappij. *Hoe ontwikkelde de Rijn- en Binnenvaart zich in de negentiende eeuw en hoe beïnvloedde deze veranderingen in de Rijn- en Binnenvaart de bedrijfsvoering en levensstijl van de schippers?*

Professionalisering van de Rijn- en Binnenvaart

Terwijl de Nederlandse industrialisatie pas na 1870 van betekenis werd, begon de Duitse industrialisatie al in de eerste helft van de 19^{de} eeuw. Hierdoor kreeg Duitsland een grote behoefte aan de aanvoer van goedkope grondstoffen. De Rijn, één van de belangrijkste rivieren van West-Europa, bood hier een oplossing voor, maar de riviermonding werd beheerst door Nederland. Nederland zag Amsterdam nog steeds als de belangrijkste zeehaven en bevorderde de Amsterdamse positie als stapelmarkt door het behoud van stapelrecht en belastingheffing op doorvoer. Stapelrecht was het recht van een stad dat schepen hun goederen moesten lossen als zij langs de stad voeren, zodat de goederen eerst daar werden opgeslagen en te koop werden aangeboden. Bij doorvoer/transitoverkeer ondergingen de goederen geen bewerkingen tijdens de opslag. Noord-Holland zag geen voordelen in het transitoverkeer.²⁹ In de woorden van Nusteling: 'Het passieve transito, waaraan de Nederlandse eigenhandel of commissiehandel in het geheel niet te pas kwam, leverde alleen verdiensten op uit haven-, opslag- en scheepvaartdiensten en moest daarom als bedreiging van de veel lucratiever eigenhandel geweerd worden.'³⁰

Daarom herstelde Willem I in 1813 alle oude tollens, die tijdens de Franse overheersing in Nederland waren afgeschaft en voerde een mercantilistische politiek in, waarbij het transitoverkeer

²⁸ Jansen, *De industriële ontwikkeling*, 27, 28.

²⁹ Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk van*, 1,2; Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 826, 827.

³⁰ *Ibidem*, 2.

werd belemmerd door allerlei douaneformaliteiten en de doorvoer van bepaalde goederen tot 1826 zelfs verboden was. De Franse tijd hield een algehele stilstand van handel en scheepvaart hield in. Terwijl de binnenlandse scheepvaartverkeer op een lager peil doorging, had het transitoverkeer het in deze tijd zwaar te verduren door de grote daling in het transportvolume.³¹ Om de binnenvaart te bevorderen na de Franse tijd, herkreten de schippers de oude privileges van de schippersgilden en ging de overheid erop toe zien dat de scheepvaart op de Benedenrijn voor bleef behouden aan Nederlandse schippers.³² Willem I investeerde sterk in de uitbreiding en organisatie van het kanalsysteem in Nederland en kreeg hierdoor de bijnaam 'kanalenkoning'.³³ Hij breidde in deze periode de reglementen uit en dit leidde ertoe dat schippersbedrijf op de Rijn tot 1831 uitgeoefend werd door verschillende, duidelijk van elkaar te onderscheiden soorten schippers: de marktschippers, die het lokale vervoer verzorgden, de beurt- of grootschippers en de kleinschippers, die de afvoer van goederen in de directe omgeving van de grote havens verzorgden. De beurtschippers waren de meest bevoorrechte groep en vervoerden vooral kostbare goederen tussen de grotere handelssteden. Zij hadden alleen concurrentie van de kleinschippers wanneer deze grote partijgoederen vervoerden, maar dit soort vrachten waren in de 19^e eeuw slechts beperkt. Tot Keulen was de Rijnvaart in handen van Nederlandse schippers. Vanaf Keulen tot Mainz viel de beurtvaart toe aan de grootschippers-gilden in deze havens, terwijl de Bovenrijn werd bediend door de schippersgilden van Mainz tot Straatsburg.³⁴

In het volgende hoofdstuk komen we terug op de schippersgilden. Voor nu is het van belang dat het beschreven vaarsysteem betekende dat de schipper steeds kleine afstanden aflegde en de goederen of in een stad met stapelrecht loste of het schip lichtte. Hierbij laadde een schipper zijn vracht over in een ander schip, omdat het schip door de afmetingen van het vaarwater niet verder kon varen of omdat de schipper geen patent had, een bewijs van beroepsuitoefening, om verder te mogen varen. De waterwegen waren niet gestandaardiseerd en hierdoor overal anders qua breedte en diepgang. Dit vroeg om vele scheepsoorten om de verschillende vrachten over de vaarroutes te kunnen vervoeren.³⁵

De samoreuzen en aken waren de grootste schepen die door Nederland voeren en konden tussen de 200 MT- 600 MT (Metric Ton) vervoeren. Deze schepen voeren vanuit de grote zeehavens van Rotterdam, Amsterdam en Dordrecht over de Rijn naar Keulen en Düsseldorf. De grootste schepen waren 600 MT. Het Brabantse turfschip, de kaag en de grotere tjalken waren tussen de 60 MT-100 MT. Kagen werden gebruikt om grotere zeeschepen te lichten, terwijl de tjalken het vervoer

³¹ Jansen, *De industriële ontwikkeling in*, 87.

³² Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 43; Nustelling, *De Rijnvaart in het tijdperk*, 4.

³³ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 13.

³⁴ Nustelling, *De Rijnvaart in het tijdperk* 9; Koppejan, *Sturen en turen*, 11.

³⁵ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 42, 44.

in de noordelijke provincies over de Zuiderzee en de Waddenzee verzorgden. De poon, de kraak, praam en kleinere tjalken konden tussen de 30 MT – 60 MT vervoeren en verzorgden vooral de beurtvaarten. Kraken voeren veelal op beschut water in de gebieden tussen Rotterdam, Dordrecht, Utrecht en de Zaanstreek, waar weinig wind stond. Weer een slag kleiner waren schepen tussen de 15 MT - 30 MT. Bijvoorbeeld de bok, die turf vervoerde in Holland en Utrecht; of de snik, die verse producten vervoerde zoals vis, bokking en kaas uit Holland naar Brabant. De laatste categorie schepen, waaronder de zomp, de hengst en het schouwtje konden slechts 5 MT- 15 MT vervoeren en bemoeiden zich alleen met de lokale vaart.³⁶ Al deze scheepsoorten geven weer dat er grote verschillen waren in het materiaal van de schippers.

Het merendeel van de schepen waren kleine schepen, aangezien vele binnenvaartwegen niet meer dan 1 meter diep waren aan het begin van de 19^e eeuw. Toch had Nederland in vergelijking tot de andere Europese landen tot de 19^e eeuw het meest uitgebreide vaarwegennet van Europa.³⁷ Naast een uitgebreid vaarwegennet en ruime keuze in scheepsoorten, waren er ook verschillen tussen schippers als het ging om dienstverlening. Het systeem van de beurtvaart bestond bijvoorbeeld om regelmaat te garanderen en vaste tarieven, maar gedurende de 19^e eeuw kwam er door de industrialisatie een grote behoefte aan een hogere snelheid van het vervoer en lagere prijzen.³⁸ Het waternet bleek hier niet efficiënt genoeg voor te zijn. De Nederlandse stapelmarkt met de daarbij behorende heffingen werd als een steeds grotere last ervaren door de Duitsers en dat leidde tot frictie tussen de landen.³⁹ Deze clash had grote invloed op de levenswijze van de schippers.

Aanvankelijk wilde Engeland dat de Rijn zou worden geliberaliseerd, maar vanaf 1830 namen de Duitse staten het voortouw. Dit leidde in 1831 tot het Verdrag van Mainz, waarin Darmstad (Hessen), Nassau, Baden, Bavaria, Frankrijk en Nederland tekenden voor vrijhandel op de Rijn. Nederland zou zijn invoertarieven verlagen, de stapelrechten werden afgeschaft, de privileges van de schippersgilden ingetrokken en de schippers, die nog wel een Rijnpatent nodig hadden, hoefden minder pacht te betalen.⁴⁰ Dit leidde ertoe dat alle soorten schepen gelijk waren aan elkaar; stoom- en zeilschepen en sleepboten gingen elkaar beconcurreren via efficiëntere technieken en lagere vrachtprijzen. Verder spraken de landen af dat de Centrale Commissie van de Rijnvaart, in 1815 ingesteld tijdens het Congres van Wenen, na de afloop van de Napoleontische oorlogen, zou toezien op een geleidelijke verlaging van de octrooien, de invoering van verkeersvoorschriften en de

³⁶ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 42, 44.

³⁷ Ibidem, 12, 13, 42

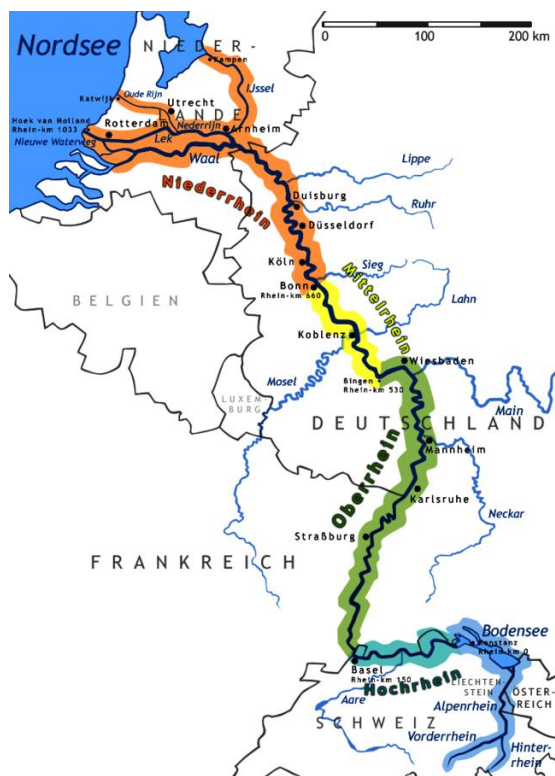
³⁸ Nustelling, *De Rijnvaart in het tijdperk* 9.

³⁹ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 21; Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk*, 1,2; Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 826, 827.

⁴⁰ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 828; Nusteling, *De Rijnvaart in het tijdperk*, 11, 12.

bevordering van de Rijnvaart.⁴¹ De Duitse staten onderling gingen nog een stap verder met de oprichting van de ‘Deutscher Zollverein’ in 1834 om de handel en industrie tussen de Duitse staten te bevorderen en voerden daarom beperkte vrijhandel in. Nederland probeerde, ondanks het Verdrag van Mainz, de liberalisatie van de Rijn te belemmeren en dit leidde tot openlijke vijandigheid van de Duitse zijde vanaf 1840’s.⁴²

Kaart 1. Loop van de Rijn anno 2004.



Bron: <http://nl.wikipedia.org/wiki/Rijnmond>

⁴¹ <http://www.ccr-zkr.org/11010100-nl.html>

⁴² Klemann en Schenk, , ‘Competition in the Rhine delt; a’, 831.

De Duitse staten probeerden de Nederlandse invloed in het transitoverkeer te omzeilen door de aanleg van spoorwegverbindingen met andere zeehavens, zoals Antwerpen en Bremen. Deze tactiek had grote invloed op de Nederlandse concurrentiepositie. In de eerste helft van de 19e eeuw was men voor het grootste deel aangewezen op wegvervoer met paard en wagen, maar dit was kostbaar, veelal niet comfortabel en de capaciteit was beperkt, zodat veel personenvervoer ook via het water verliep.⁴³ De schippers hadden nog niet eerder te maken gehad met scherpe concurrentie over land. De binnenvaart was wellicht goedkoper, maar in vergelijking met de spoorwegen langzaam en minder betrouwbaar door haar gevoeligheid voor weersomstandigheden en watergetijden. De spoorwegentactiek zorgde voor een omslag in de Nederlandse politiek vanaf 1850, waarin het land wel de bepalingen van het 'Verdrag van Mainz' doorvoerde en streefde naar verdere liberalisering. Desondanks stopte de Duitse staten niet met de aanleg van nieuwe spoorwegen en wilden zij Nederland niet bij de aanleg ervan betrekken. De spoorwegen werden zeer belangrijk voor de inlandse Duitse gebieden voor de aanvoer van kolen, ijzer, staal, hout en treinbenodigdheden. Bovendien konden producenten en handelaren hun netwerk dankzij de spoorwegen makkelijker uitbreiden. Dit zorgde voor een minder sterke ontwikkeling van de binnenvaart in deze Duitse gebieden.⁴⁴

In de jaren zestig van de 19e eeuw begonnen de spoorwegen een daadwerkelijk bedreiging voor de Rijnvaart te vormen. Pruisen stemde na aandringen van Nederland uiteindelijk in met het 'Verdrag van Mannheim', omdat liberalisatie van de Rijn tot lagere vrachtprijzen zou leiden en meer schaalvoordelen zou bieden dan de spoorwegen.⁴⁵ Klemann en Schenk schrijven hierover: 'The 1868 Treaty of Mannheim and the relentless attempt by Prussia to free Rhine navigation from tolls and obstacles were decisive in the decline of freight rates. Simultaneously, the growing demand for cheap bulk transport in the industrialized regions near the river or its tributaries nurtured the competitive forces within the Rhine delta.'⁴⁶ Dit vormde een enorme impuls voor de Nederlandse Rijn- en Binnenvaart.

Eén van de meest ingrijpende bepalingen van het Verdrag van Mannheim was het gebod aan Nederland de waterwegen van de Rijn te verbeteren. De Duitse staten waren reeds eerder aan de normalisatie en verdere kanalisatie van de Rijn begonnen om schaalvergrotingen te kunnen realiseren, maar tot het Verdrag van Mannheim ging de Nederlandse aandacht voor het onderhoud van de waterwegen uit naar het verkleinen van de kans op overstromingen en het in stand houden van de jaagpaden, waarover paarden of mensen liepen om een schip voor te trekken bij gebrek aan

⁴³ Jansen, *De industriële ontwikkeling*, 90; 'De Binnenvaart: Haar oorsprong, plaats en toekomst', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931) 3-4.

⁴⁴ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 827, 829

⁴⁵ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 827, 829

⁴⁶ *Ibidem*, 827.

wind om het schip voor te stuwten of bij tegenwind. De jaagpaden maakte de vaarroutes minder breed, maar daarnaast waren de wateren vrij ondiep en oneffen in hun diepgang.⁴⁷ De opkomst van stoomschepen vroeg om kanalisatie en normalisatie van de wateren om de stoomkracht beter te kunnen benutten. De maatregelen leidde tot de bouw van grotere schepen die meer vracht konden meenemen met minder arbeid en leidde zo tot lagere vrachtprijzen. Volgens Klemann en Schenk werden de verbeteringen aan de waterwegen in Duitsland door de regering betaald, terwijl de spoorwegen juist de behaalde winsten moesten afstaan aan de overheid, die doorgaans ook eigenaar was van de spoorwegen. Dit bood concurrentievoordelen voor de binnenvaart, vooral nadat de Rijn in de jaren negentig van de 19^e eeuw was gestandaardiseerd. In Nederland bleven de tollens en heffingen op de andere binnenwateren gewoon van kracht, zodat het geld voor de verbetering van de wateren uit de binnenvaart zelf kwam. De treinen daarentegen kregen subsidie van de overheid, omdat zij anders niet konden concurreren met de binnenvaart. Klemann en Schenk stellen vast: 'Between 1868 and 1889, the freight rates for inland shipping fell by 42 per cent. In the same period, the rates for German rail transport declined by 51 per cent and Dutch rail transport by 21 per cent.'⁴⁸

Toch leidde de schaalvergrotingen op de Rijnvaart ertoe dat aan het begin van de 20^e eeuw het treintransport negen keer duurder was dan vervoer over water. De vrachtprijzen over water daalde tussen 1890-1913 met 75% doordat in deze periode bulkgoederen het Rijnverkeer gingen overheersen.⁴⁹ In de spoorwegen ontstond er een monopoliepositie, omdat het niet kon opereren via allerlei zelfstandige bedrijven zoals in de binnenvaart. Verder is het opvallend dat in deze periode de Duitse export naar Nederland in verhouding tot de Nederlandse export naar Duitsland veel meer in tonnage dan in waarde toenam. 67% van de afvarende bulkgoederen op de Rijn waren kolen tussen 1911-1914, terwijl 85% van de opvarende goederen, Nederlandse export, uit graan, ijzer en mijnhout bestond.⁵⁰

De verschillen in vrachtprijzen tussen de spoorwegen en vervoer over water zorgde ervoor dat Antwerpen, dat over een goed spoorwegennet beschikte, zich vanaf 1914 ontwikkelde tot een stukgoedhaven die voornamelijk de Duitse eindproducten exporteerde, terwijl Rotterdam, door zijn verbinding met de Rijn, zich rond 1900 specialiseerde in op- en overslag van grondstoffen voor Duitsland.⁵¹

⁴⁷ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 36, 42.

⁴⁸ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 832, 839.

⁴⁹ Ibidem, 839.

⁵⁰ Klemann en Schenk, 'Competition in the Rhine delta', 826, 834.

⁵¹ Ferry de Goey en Hugo van Driel, 'Rotterdam und das Hinterland (1920-1995)', ed. Hein A.M. Klemann, Friso Wienga, *Deutschland und die Niederlande: Wirtschaftsbeziehungen im 19. Und 20. Jahrhundert* (Münster 2009) 127

Tabel 1:

Goederenverkeer in de Rijnhavens (excl. vlothout) in 1000 ton (1855-1910)

	<u>1855</u>	<u>1875</u>	<u>1895</u>	<u>1910</u>
1. Duisburg-Ruhort	1286	2614	7929	27.152
Keulen	314	189	625	1256
Mannheim	169	537	3280	6826
Oberlahnstein	-	148	122	567
Dusseldorp	141	139	336	1742
Mainz	132	130	209	1263
Ludwighafen	57	128	769	2501
Gustavsburg	-	120	576	914
Straatsburg	10	-	158	1201
Overige Duitse havens en opslag plaatsen	282	304	3184	12.363
<u>Totaal Duitse Rijnhavens</u>	<u>23.391</u>	<u>4309</u>	<u>17.188</u>	<u>54.127</u>
2. Rotterdam		799	3990	17.655
Amsterdam		73	242	1043
Dordrecht		207	132	84
Nijmegen			28	58
Gorkum			22	44
Overige Nederlandse havens			1605	2685
<u>Totaal Nederland</u>			<u>6619</u>	<u>21.569</u>
3. Nederland + België samen	<u>816</u>	<u>2235</u>	<u>7591</u>	<u>29.296</u>

Bron: R. Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman: Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Leiden 1995), 499.

Tabel 1 laat het verloop van de Rijnvaart van 1855-1910 zien. Het geeft weer dat rond 1910 het scheepvaartverkeer op de Rijnvaart drastisch was toegenomen, waardoor we kunnen vaststellen dat in deze periode zich de specialisatie doorzette. Vooral voor Rotterdam is er een drastische toename te zien tussen 1895 en 1910.⁵²

Voor de komst van de Nieuwe Waterweg in 1872 voeren schippers vanaf Rotterdam naar Duitsland eerst richting Dordrecht, vandaar gingen zij via de Merwede en de Waal naar de Boven-

⁵² Filarski, Rudolf, *Kanalen van de Koning-Koopman: Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Leiden 1995), 499.

Rijn. Vanaf Amsterdam naar Duitsland moesten de schippers voor de komst van het Noorzeekanaal, dat in 1876 officieel werd geopend voor scheepvaartverkeer, over de Zuiderzee naar Muiden. Vanaf daar via de Vecht, de Vaartse Rijn, de Lek, de Neder-Rijn en het Pannerdensch Kanaal naar de Rijn op de Duitse grens.⁵³ Echter, bij laagwater op de grote rivieren gingen de schepen uit Amsterdam eerst richting Rotterdam, voordat zij koers zetten naar Duitsland. Het was dus makkelijker om de Rijn via Rotterdam te bereiken dan via Amsterdam. Hierdoor ontwikkelde Rotterdam zich tot een grote speler in de Rijnvaart en nam de stad de rol van Amsterdam over als toonaangevende zeehaven. Deze verschuiving had directe gevolgen op de vestiging van de Rijnvaartschippers en de verdere specialisatie van de schippers. De kanalisatie en normalisatie zorgde voor dusdanige veranderingen dat de schipper een andere plek kreeg in de maatschappij.

Het schippersleven en -bedrijf voor de liberalisatie van de Rijn

Ondanks het feit dat er schepen in de eerste helft van de 19^{de} eeuw waren die tot wel 600 MT konden vervoeren, lag het gemiddelde laadvermogen van de Nederlandse binnenvaartschepen volgens Filarski niet hoger dan 20 à 30 MT. J.A. de Jonge probeerde de omvang van de vloot tussen 1815 en 1850 te schatten aan de hand van het patentrecht van de schippers. Hij telde in 1850 19.000 schepen. Verder constateerde hij dat de Nederlandse bevolking tussen 1815-1850 groeide van 2 miljoen naar 3 miljoen mensen. Aan de hand van deze gegevens probeerde hij het aantal schepen in 1815 terug te rekenen. Daarbij ging hij uit van een evenredige groei van bevolking en het aantal schepen. Uiteindelijk telde hij 12.500 schepen in 1815, maar bij deze methode hield hij geen rekening met de veranderingen in de binnenvaart tussen 1815-1830, waarbij vele nieuwe kanalen op initiatief van Willem I werden gegraven en genormaliseerd. Dit liet in enigermate grotere schepen toe en zal er waarschijnlijk toe hebben geleid dat het aantal schepen in 1815 iets hoger lag. Na herberekening schat Filarski dat 0,44% van de Nederlandse bevolking zijn beroep in de scheepvaart vond begin 19^e eeuw.⁵⁴

Kenmerkend voor de scheepvaart was dat het zich sterk moest aanpassen aan de natuurlijke omstandigheden, waardoor het schippersvak weinig bedrijfszeker was. Gebrek aan vaardiepte, ongunstige wind en ijsgang konden voor wekenlange vertragingen zorgen. Zo vormden oppervlakte wateren zoals de Zuiderzee, het IJ, het Haarlemmermeer en de Zeeuwse stromen grote hinderpalen. Ook het klimaat was de schipper niet altijd gunstig gezind. 's Winters konden de zeegaten en de binnenwateren maandenlang dichtvriezen en soms duurde de ijsbezetting zelfs tot begin maart. Filarski schreef hierover: 'Wanneer de dooi eenmaal inzette, volgde een periode van hoog water,

⁵³ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 89, 90.

⁵⁴ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 45.

waarbij evenmin kon worden gevaren. Zodoende was de Rijn geregeld van medio december tot eind februari onbevaarbaar.’ Anderzijds was er gedurende het jaar, door gebrek aan water, op een aantal vaarwegen vaak helemaal geen scheepvaartverkeer mogelijk, of ontbraken op cruciale vaarwegen jaagpaden, zodat er niet gevaren kon worden wanneer het windstil was of er sprake was van tegenwind of een sterke afstroom. Niet varen betekende voor de schippers geen inkomsten hieruit.⁵⁵

Afbeelding 1: Schipperskinderen trekken het binnenvaartschip van hun ouders op het pad langs het Julianakanaal te Limburg, (4 juni 1931).



Bijschrift: Schipperskinderen trekken een binnenvaartschip voort bij gebrek aan voldoende wind.

Bron: Nationaal Archief , foto, ANP scans (ANP 222), Limburg.

Op getijdenwateren, wateren waar alleen op bepaalde momenten kon worden gevaren wanneer de waterstand voldoende diepgang voor het schip bood, en grote vaarwegen in de omgeving van de kust konden schippers bijna altijd van windkracht gebruik maken. Echter, op smalle en beschutte kanalen in het binnenland en op de grote rivieren meer landinwaarts voorzien van sterke stroming, bood de wind te weinig stuwingsmogelijkheden, zodat de schippers alsnog aangewezen waren op de jaagpaden. Arbeidskosten waren begin 19^e eeuw laag, zodat mensen werden ingehuurd om het schip op een bepaald traject voort te trekken. Wanneer er sprake was van sterke stroming, gebeurde het weleens dat maar liefst 30 mensen nodig waren om een Rijnaak of samoreus in beweging te krijgen. Bij de kleinere schepen konden de schippers volstaan met slechts een aantal mensen, waarvoor veelal de gezinsleden zelf werden ingezet. Naarmate de loonkosten

⁵⁵ Ibidem, 24, 25, 33, 34, 36; ‘De binnenvaart: haar oorsprong, plaats en toekomst’ (2e vervolg), *Rijn- en binnenvaart*, nr. 2 (16 januari 1931) 25-26.

stegen werd er steeds meer gebruik gemaakt van paarden. Voor de kleinere schepen was vaak één paard voldoende, maar voor een geladen schip van 350—500 MT, onder ongunstige weersomstandigheden, waren zo nu en dan wel 10-14 paarden nodig.⁵⁶

Afbeelding 2: Afvarende sleep bij Mannheim, Mannheim (datum onbekend, omstreeks 19??).



Bron: Archief Günter Dexheimer.

Bijscript: Te herkennen zijn de sleepschepen 'Solario' van de NRV en de 'Rijntrans 9' van Fendel Schifffahrt, langs elkaar opzij gekoppeld, achter een radersleepboot van de 'Rote Schweiz'.

De stoomvaart bood, vooral op de Rijn waar grote schepen voeren en weinig jaagpaden waren, oplossingen hiervoor en een aanzienlijke besparing van de reistijd. Desondanks werd de door stoom aangedreven motor aanvankelijk geweerd door de schippers. De paarden van andere schepen zouden van streek raken door het geluid van de machine en de stuwingskracht ervan zou de wateroevers beschadigen. Dit laatste punt wakkerde onder de schippers de discussie aan dat eigenaren van stoomschepen hogere belastingen en heffingen zouden moeten betalen dan de schippers die van de traditionele stuwingsmogelijkheden gebruik maakten.⁵⁷ Pas in 1841 kwam er op de Rijn een definitieve doorbraak van stoomvrachtvervoer, toen stoomvaartmaatschappijen hun eigen sleepaken lieten bouwen. Dit leidde tot grotere verschillen tussen de Rijnvaart en het andere

⁵⁶ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 24, 25, 33, 34, 36; De binnenvaart: haar oorsprong, plaats en toekomst (2e vervolg), *Rijn- en binnenvaart*, nr. 2 (16 januari 1931) 25-26.

⁵⁷ Hachmer, *Voor en tegen wind*, 68, 72.

scheepvaartverkeer: tussen 1845-1850 werd de meerderheid van het Rijnverkeer voortgestuwd door stoomkracht, maar op de andere binnenwateren kon de zeilvaart zich tot de 20^e eeuw goed handhaven.⁵⁸

Ondanks enige technische verbeteringen bleef het schippersvak een gevaarlijk beroep. Op de Zuiderzee, het IJ en het Haarlemmermeer vergingen er regelmatig schepen. Ook de rivieren waren niet ongevaarlijk, omdat deze vol zaten met zandhopen en ondiepten. Wanneer de schipper niet oplette kon hij makkelijk met zijn schip vastlopen en het schip aanzienlijke schade oplopen. Tijdens het laden moest de schipper alert zijn dat hij niet te veel laadde in verband met de diepgang van het schip. Filarski stelt vast: 'Forse vertragingen, schepen die slechts gedeeltelijk konden worden afgeladen, alsmede gebrek aan veiligheid waren aan de orde van de dag en leidden tot aanzienlijke economische verliezen.'⁵⁹ Tot de Franse Revolutie werden deze verliezen verzacht door de schippersgilden waarin schippers zich in organiseerden. De gilden regelden de betrekkingen tussen de schippers onderling en met derden, stelden de voorwaarden vast om als lid te worden aanvaard, regelden de vrachtprijzen en arbeidsvoorwaarden en boden net als bij andere gilden een stukje sociale zekerheid. Bij het verlies van een schip of leven werd er een beroep gedaan op medeleven en op de gildeckas om steun te verlenen aan de slachtoffers. De schippersgilden waren niet de rijkste gilden, maar zeker niet machteloos. Ze beheersten al eeuwenlang het vervoer van personen en goederen, waaronder de regeringstroepen, en hoefden niet te vrezen voor concurrentie van het landvervoer. Hierdoor waren de schippers een groep waar de lokale overheden rekening mee moesten houden. Zo trad regelmatig 'de olderman', de wijze man/voorzitter, van de gilde in overleg met de leden en lokale overheden om problemen op te lossen. Dit was nodig omdat bijvoorbeeld boeren en schippers tegengestelde belangen hadden; boeren klaagden over een te hoog waterpeil, terwijl de schippers klaagden over een te laag waterpeil.⁶⁰

Tijdens de Franse tijd veranderde de gunstige positie van beurtvaartschippers. De schippers die normaliter op het buitenland voeren, zagen hun werk door de turbulente tijd verdwijnen en namen daarom binnenlandse vrachten aan. Hierdoor kwam er meer vrachtruimte beschikbaar en daalden de vrachttarieven. Dit leidde tot grote onvrede onder de binnenvaartschippers, mede versterkt door afschaffing van de schippersgilden. Vooral de meest bevoorrechte schippers, de beurtvaartschippers, kwamen hierdoor in een moeilijke positie. Onder Willem I werd in 1813 een groot deel van de verloren privileges weer hersteld in het kader van 'het algemene nut': het vervoeren van goederen en personen voor een vaste prijs op vaste tijdstippen. Begin 19^e eeuw was

⁵⁸ 'Wetten', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 13 (19 juni 1915); Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman*, 26.

⁵⁹ Filarski, *Kanalen van de Koning-Koopman* 37; 'Eigenwaarde', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 30 (13 okt 1917).

⁶⁰ Hendrik A. Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 27.

de beurtvaart hier het beste middel voor, omdat bijna alleen kleinschalig vervoer mogelijk was en het vrijwel geen concurrentie had van vervoer over land. De schipper was een vertrouwenspersoon voor de mensen die rekenden op de tijdige en juiste levering van goederen, post en vervoer van mensen. Een gerespecteerd man door zijn vakkennis en hij had een vaste ligplek voor zijn schip, veelal vlak voor het huis waar het gezin woonde.⁶¹

Afbeelding 3: Hendrikus Hetteema, Bleeklaan 105 Leeuwarden (4 november 1926).



Bron: Albert Buursma en Wim Mollema, *Met beurtschippers en boderijders door Friesland (Bedum 1993)*.

Bijschrift: De Voorstreek te Leeuwarden: links beurtschepen van Wijns, Valom en Marrum, een scheepje van een aardappelhandelaar uit het Bilt (met mast en aardappelen), rechtsvoor de boten van Blija, Holwerd.

Je kon ook niet zomaar schipper worden. Om het beroep als schipper te mogen uitoefenen, was een patentrecht vereist. Hierover moest de schipper een pachtsom betalen. Dit gaf hem doorgaans wel het alleenrecht een beurtdienst tussen twee of een aantal plaatsen te verzorgen. Meestal werd het patent van vader op zoon overgedragen op verzoek van de schipper, zodat families generaties lang dezelfde vaarwegen tot zich namen⁶², maar dit systeem kwam in het gedrang in de 'jaren veertig van de 19 Begin 19 eeuw door de opkomst van de trein en paardentram die

⁶¹ Koppejan, *Sturen en turen*, 10; Huisman en Popma, *Van compagnons tot beurtschippers*, 30.

⁶² *Ibidem*, 9.

voornamelijk stukgoederen vervoerden.⁶³ De vrachtprijzen daalden zo sterk dat vele beurtschippers moeite kregen om in de vaart te blijven en daarom steeds vaker kozen voor de wilde vaart. De wilde vaart is de ongeregelde vaart, waarbij allerlei soorten vrachten voor iedere opdrachtgever naar elke willekeurige haven worden vervoerd.⁶⁴

Dit type vaart ontwikkelde zich sterker naarmate meer kanalen genormaliseerd werden. Het Verdrag van Mannheim in 1861 was een sterk impuls hiertoe. In 1880 trad de 'Wet Openbare Middelen van Vervoer' in werking, dat een einde maakte aan de monopoliepositie van de beurtvaart, omdat ieder die een beurtdienst wilde oprichten sindsdien vrij was om dit te doen, zonder voorafgaande toestemming. De rechten en vergunningen van de toen nog bestaande beurtvaart bleven wel onaangetaast. Daar waar zaken goed geregeld waren bleef het bij het oude, maar de wet gaf de wilde vaart wel de mogelijkheid de beurtvaart te verdringen. De beurtvaart probeerde de ontwikkelingen bij te houden door te investeren in stoombootdiensten. Stoomdiensten waren in de wilde vaart minder geliefd, omdat de stoommachine en de kolenbunker te veel laadruimte in beslag nam. Daarnaast waren veel schippers wantrouwig tegenover de nieuwe machines. Uiteindelijk bood de stoomvaart voor de beurtvaart geen daadwerkelijke oplossing, want velen slaagden er niet in de beurtvaart in stand te houden. Door de wijzigingen in de vaart werden de afstanden tussen de laad- en losplaatsen groter, de reizen langer en de schippers legden zich steeds meer toe op het vervoer van bulkgoederen. Hiervoor waren grotere schepen nodig en eiste het beroep van de schipper om een ambulante levensstijl aan te nemen. Deze veranderingen was het antwoord van de schipperij op de technologische en organisatorische ontwikkelingen die plaatsvonden: lagere vrachttarieven, grootschaliger vervoer.⁶⁵

Dankzij het groter worden van de schepen was er ruimte voor een grotere roef op het schip, zodat de schipper over een woning aan boord kon beschikken. Al gauw raakte het in gebruik dat de schipper met zijn gezin aan boord ging wonen.⁶⁶ Voortkomend uit het gemis van het gezin, maar overwegend uit financiële overwegingen. Het is lastig te beoordelen of hier daadwerkelijk alleen sprake is van positietoewijzing van de schippers door de liberalisatie van de Rijn. Het lijkt deels een bewuste keuze van de groep zelf.

Ieder lid van het gezin kreeg een taak toebedeeld binnen het bedrijf, wat niet ongebruikelijk was in de 19^e eeuw. Meestal zorgde de vrouw voor het huishouden en ordende zij doorgaans de deklust tijdens het laden. Deze taken verzorgde zij samen met haar dochters. De zonen hielpen vader buiten. Dat kon variëren van laden en lossen, schuren, verven, het roer bedienen of de zeilen hijsen. De samenstelling van ieder gezin was anders, zodat de rolverdeling binnen de gezinnen kon variëren.

⁶³ Hendrik A. Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 43, 51, 62.

⁶⁴ 'Statistiek van het vervoer per Binnenvaartuig', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 5 (26 Februari 1932), 60, 61.

⁶⁵ Koppejan, *Sturen en turen*, 12; Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 72, 73.

⁶⁶ Koppejan, *Sturen en turen*. 12; Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 72, 73.

Het schippersgezin was doorgaans een groot gezin, verblijvend in een relatief kleine ruimte met weinig sanitaire voorzieningen, die elkaar bijstonden waar zij dit konden. In dit opzicht week het gezin niet af van de rest van de sedentaire samenleving.⁶⁷ Zoals uit het onderzoek van John Benson in de inleiding blijkt, hadden ook de gezinnen zonder eigen bedrijf een duidelijke taakverdeling om voldoende inkomen voor het gezin te vergaren. Hier zijn overeenkomsten met de Penny Capitalist zichtbaar: De schipper was bereid bepaalde risico's te lopen om geld te verdienen en verantwoordelijk voor het hele werkproces. De beurtschippers moesten antwoord geven op de veranderende tijden en dit deden zij door zich te richten op lagere vrachttarieven en het vervoer van bulkgoederen met behulp van het gezin.⁶⁸ Hierdoor vertoont het gezin als geheel vormen van 'Penny Capitalism'.

Toch is het niet mogelijk om de schipper daadwerkelijk als 'Penny Capitalist' te bestempelen,⁶⁹ omdat er onvoldoende bewijs is dat de beurtschipper hiervoor koos omdat hij niets anders kon dan varen. Ten eerste kreeg de maatschappij er nieuwe sectoren bij waar weinig diploma's voor vereist waren. Ten tweede bleef de schipper niet met hoge schulden zitten na de verkoop van het schip, omdat het schip zelden gekocht was met een lening. De schepen waren altijd van hout en gingen slechts 15 jaar mee, zodat het aankoopbedrag verhoudingsgewijs meeviel en investeringen werden veelal betaald vanuit het familiekapitaal. De vader investeerde in het schip van zijn zoon, maar ook zonen onderling hielpen elkaar bij de financiering van een eigen onderneming. Deze twee factoren geven aan dat het maken van de stap naar een baan aan de wal waarschijnlijk financieel gezien wel haalbaar was. De schippersvrouw die de zorg voor het huis op zich nam, verrichtte slechts zelden werk naast de huishoudelijke taken en de eventuele taken die zij voor haar man aan boord uitvoerde.⁷⁰ In tegenstelling tot de arbeidersvrouw die doorgaans wel buiten de deur werkte of thuiswerk verrichtte om genoeg inkomsten te vergaren.

De levensstijl en het ondernemersverlangen van de schipper lijkt een grotere rol te spelen in de beslissing het bedrijf als gezin voort te zetten. Het beroep was van vader op zoon doorgeven. De schippers werkten graag alleen of samen met het gezin, waarbij iedereen een duidelijke taakverdeling had en de vader onmiskenbaar het hoofd van de keten was. Daarnaast ergerden de schippers zich sterk aan de bijkomende reglementen en wetten die werden uitgegeven betreffende het schippersvak. Er was een sterke nadruk op privébezit en het bedrijf als persoon: de schipper zag het schip als uitgesproken vrouwelijk: het waren niet de aanvankelijke kosten, maar het onderhoud dat de schipper opbrak, net als de vrouw. Ze kostte een hoop geld om er fatsoenlijk uit te zien en net

⁶⁷ Huisman en Popma, *Van compagnons tot beurtschippers*, 25, 26, 30.

⁶⁸ *Ibidem*, 10.

⁶⁹ Mulder, *Parenteel van de Familie Wetser(s)*, 6; Huisman en Popma, *Van compagnons tot beurtschippers*, 30, 33.

⁷⁰ Koppejan, *Sturen en turen*, 10.

als een vrouw was ze onberekenbaar, nukkig en soms moeilijk om mee op te schieten, maar hij kon niet zonder haar. De schippers zagen het schip als een verlenging van zichzelf. Deze verweving van privé en werk werd sterker toen het gezin aan boord mee ging varen.⁷¹

Na de liberalisatie van de Rijn

Door de liberalisatie van de Rijn gingen schippers zich sterker van elkaar onderscheiden, zodat de schippers al gauw spraken over de Rijn – en Binnenvaart. De Rijnschippers hadden grotere schepen, waren welvarender en hadden meer aanzien dan de binnenvaartschippers uit het noorden.⁷² De Rijnvaart nam een vogelvlucht, waardoor er grotere behoefte kwam aan langere laad- en lostijden en meer verlichting op de wateren.⁷³ De beurtschippers werden geleidelijk verdrongen en als ouderwets bestempeld, terwijl een deel van de campagneschippers, de campagnevaart was een soort nieuwe vorm van beurtvaart, niet werden beschouwd als ‘echte’ schippers. Deze laatste groep schippers voeren alleen tijdens campagnes en werkten na de campagnetijd in veenderijen, bij een boer of in een fabriek. Ze vervoerden grondstoffen, maar geen eindproducten. Het schip diende wel als woning, maar later verschenen er ook weer campagneschippers met een vast waladres. Deze schippers vertoonden grote overeenkomsten met woonwagenbewoners die veelal meerdere beroepen met elkaar combineerden om in hun inkomen te voorzien. Naast de campagneschipper verschenen er fabrieksschippers en zetschippers, die beiden geen eigenaar waren van het schip waarop zij voeren. De fabrieksschippers waren arbeiders die op fabrieksschepen voeren; de zetschippers schippers die op rederijsschepen voeren. Van dit rijtje schippers hadden de fabrieksschippers het laagste aanzien.⁷⁴ Dit geeft aan dat het bij het schippersbestaan niet alleen maar ging om de verrichte werkzaamheden, maar ook om de levensstijl die de schipper erop nahield.⁷⁵

Zoals in de inleiding aangegeven bestaan de primaire bronnen van dit onderzoek uit een drietal schipperstijdschriften die ons meer inzicht moeten geven in de positieverwerving van de schippers: ‘Het Schippersblad’, ‘Het Tijdschrift voor de Rijn- en Binnenvaart’ en ‘Het Kompas’. Er zijn nog meerdere schippersbladen in de loop der tijd uitgegeven, maar deze tijdschriften zijn het meest gericht op de Rijnschippers waar dit onderzoek verdieping aan geeft. Alle bladen plaatsten berichten

⁷¹ Boissevain, ‘Etnische ondernemers in opkomst’, 3,4,5; Pompe, *De kleine middenstand*, 199, 200, 220, 250, 262; <http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid10056-column-binnenvaart-schip-voelt-aan-als-vrouw.html>.

⁷² ‘Een Rijnschipper, Ingezonden stukken’, *Het schippersblad*, 15e jaargang nr. 43 (6 januari 1917); ‘Beknopt verslag van’, *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 17 (27 juli 1918).

⁷³ ‘Dagen van 24 uur’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang (11 september 1915); ‘Wetten’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 13 (19 juni 1915).

⁷⁴ Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 79.

⁷⁵ ‘De binnenschipper (Vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 7-8; ‘De Binnenvaart: haar oorsprong, plaats en toekomst’, *Rijn- en binnenvaart*, nr. 3 (30 januari 1931), 37-40; Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 55.

uit andere schippersbladen, zodat ook aan de hand van deze kranten en tijdschriften een representatief beeld gevormd kan worden over schippers uit andere delen van Nederland. Er zijn een aantal verschillen tussen de schippersbladen: 'Het schippersblad' was één van de eerste schippersbladen dat probeerde meer eensgezindheid te creëren onder de schippers. Daarnaast vermeldde het blad veel ontwikkelingen die van invloed waren op de binnenvaart: nieuwe reglementen en verordeningen betreffende de binnenvaart, vermeldde het scheepsongelukken en dodenaantallen, vrachttarieven en plaatste het advertenties voor zaken als scheepskleding en – benodigdheden, maar ook advertenties voor winkels met levens- en huishoudmiddelen.⁷⁶ Het Tijdschrift voor de Rijn- en Binnenvaart onderscheidde zich van de andere bladen door meer aandacht te schenken aan het technische aspect van het schippersvak, terwijl 'Het Kompas' zich concentreerde op de katholieke schipper.⁷⁷

De bladen geven goed weer waar de schippers zich doorgaans zorgen over maakten; waar zij in het dagelijks leven mee te maken hadden en de interesse die de schippers onderling toonden voor elkaar.

De Morgenster, Sneek (21 maart 1905).



Bron: Grondsma Familie Archief

Bijscript: Bauke Grondsma, Romkje Grondsma-van Brug en dochter Rommie. Meer naar rechts nog een schippersfamilie. Het schip had nog geen stuurhut.

⁷⁶ Naamloze Vennootschap, 'Storm', *Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen* 2e jaargang (25 april 1903).

⁷⁷ 'Tien jaar Rijn- en Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 2 (16 januari 1932), 17-18.

‘Het Schippersblad’ in 1903: ‘Bij de stormen der vorige week lieten 17 personen op de Zuiderzee het leven.’ Naar vijf personen werd nog gezocht, waaronder een jongen van 14 jaar. Het is een oproep om uit te kijken naar deze vermisten, doch ook een waarschuwing voor de schippers voorzichtig te zijn bij het oversteken van de Zuiderzee tijdens stormachtig weer.⁷⁸ Andere keren was de toon sceptischer en werd er meer gevraagd het gezond verstand te gebruiken. Door de scherpe concurrentie namen schippers meer risico’s: meer laden dan verantwoord bij een bepaalde diepgang of toch gaan varen tijdens stormen en mist.⁷⁹ ‘Vrachten zijn laag, schepen genoegzaam voor handen.’⁸⁰

Naast waarschuwingen probeerde Het Schippersblad schippers te stimuleren te zoeken naar oplossingen: ‘t Is dan ook meermalen voorgekomen dat de boot, tot niet geringe teleurstelling der reizigers, bij mist het spoor bijster raakte. Om afdwalen te voorkomen, bedient men zich tot nog toe van een misthoren, die van tijd tot tijd zijn eentoonig geluid over de zee doet klinken, maar uit den aard der zaak slechts op geringen afstand hoorbaar is en daardoor niet geheel aan ‘t doel beantwoord.’ Het artikel stelt de instelling van een nieuwe mistklok voor, een grote bel, om verbetering aan te brengen aan de situatie.⁸¹ Opvallend is dat de schippers vooral naar Duitsland keken voor verbeterpunten in de vaart. Deze ideeën kwamen over naar Nederland dankzij de Rijnschippers.⁸² Deze voorbeelden geven het vak weer, maar nog niet het daadwerkelijke sociale aspecten van het schippersbestaan. Toch boden de schippersbladen naast de bespreking van vaktechnische elementen, bovenal ruimte om onvrede uit te spreken over de veranderingen in de maatschappij en de binnenvaart.

Schippers verdachten de overheid ervan dat zij de schippers probeerden te leven en hen in de positie van tweederangsburger dwongen. Deze gevoelens kwamen voort uit overheidsplannen waarbij te weinig rekening werd gehouden met de behoeftes van de schippers. Aan het begin van de 20^e eeuw begon de overheid onder andere aan het vormgeven van de kades. De waterpaden die de bevolking vroeger gebruikten om water te halen uit de nabije wateren verdwenen, omdat deze toch niet meer nodig waren voor de sedentaire bevolking. Zij kregen de beschikking over meer schoon drinkwater en waren hierdoor niet meer afhankelijk van het water uit de rivieren en kanalen. Daarnaast werden veel gebieden rondom grote steden geannexeerd door deze steden, zoals in Rotterdam, waardoor de kades in deze meer afgelegen gebieden te maken kregen met hetzelfde

⁷⁸ Naamloze Vennootschap, ‘Storm’, *Het Schippersblad*.

⁷⁹ Naamloze Vennootschap, ‘Een mistklok’, *Het Schippersblad*, nr. 7, 4de jaargang (20 mei 1905); ‘Binnenland’, *Het Schippersblad*, 19de jaargang nr. 40 (3 januari 1920); Naamloze Vennootschap, ‘Vrachtenmarkt’, *Schippersblad*, nr. 7, 4de jaargang (20 mei 1905); ‘Verdrinken’, *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond “St. Nicolaas”*, nr. 357, 15^e jaargang (15 september 1934) 2.

⁸⁰ ‘Vrachtenmarkt’, *Het Schippersblad*, nr. 7, 14de jaargang (20 mei 1905).

⁸¹ Naamloze Vennootschap, ‘Een mistklok’, *Schippersblad*, 2e jaargang (25 april 1903).

⁸² ‘Veiligheid op het water’, *Rijn- en Binnenvaart* nr. 14 (3 juli 1931), 176, 177.

beleid en dus ook gestandaardiseerd werden. Een negatief gevolg voor de schippers was dat de kades hoger werden en het voor hen lastiger werd om met het gezin aan land te komen. Wanneer de oever niet te stijl was, waren de oevers weer te vlak, zodat de schipper zich door het water moet baden om naar de oever te komen. 'Het manvolk kan zich daar behelpen maar voor vrouwvolk en kinderen is het ellendig gesteld.'⁸³ De schipperij achtte het onwettig dat zij gemeentehellingen moesten betalen als er niet eens fatsoenlijk aanlegplaatsen voor hen waren.⁸⁴

Daarnaast kwamen er steeds meer bepalingen waar de schippers wel en niet mochten aanleggen of van boord mochten stappen en op de plekken waar de schippers dit wél mochten was er maar weinig aandacht besteed aan de voorzieningen voor de schippers. Zo moest de Waalhaven, tussen 1906-1922 gebouwd, dienen als vluchthaven. Er hielden zich in 1915 1000 schepen op, maar de schipperij was allesbehalve tevreden over het verblijf in de Waalhaven liet zij in *Het Schippersblad* weten: 'Wij schrijven 'vluchtoord', alleen omdat vele schippers de Waalhaven als zoodanig bestempelen en feitelijk ook beschouwen als plaats die veel overeenkomst heeft met een interneeringskamp, gelegen ver uit de bebouwde kom van de gemeente, geïsoleerd met het andere deel van de burgerij.'⁸⁵ De verbindingen vanaf het terrein waren slecht, zodat het voor de schippers tijdrovend en duur was het centrum van Rotterdam te bereiken of voor bezoekers om de schippers op te zoeken. Verder klaagden zij over de slechte belichting van de haven, dat het erg ongezellig was, de schepen naast elkaar in een rij moesten liggen, waardoor er veel gedoe was als er een schip tussenuit moest en zij van vlugge communicatie waren verstoken.⁸⁶

⁸³ Johs Volker, voorzitter afd. Feijenoord S.V.S., 'Landingsplaatsen', *Het Schipperblad*, 14e jaargang, nr 2 (3 april 1915); G.H.A. Grosheide, 'Openbaar vaarwater', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 3 (29 januari 1932), 35, 36.

⁸⁴ 'Nederlandsch Binnenvaartbureau', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932), 128, 129.

⁸⁵ 'Bezoek aan de Waalhaven', *Het schippersblad*, 14de jaargang, nr. 16 (10 juli 1915).

⁸⁶ "Algemeene Rijnschippersbond", *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915); 'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*, Jaargang 14, nr. 20 (7 augustus 1915).

Afbeelding 4: Overzicht van schepen en graanelevators voor overslag van goederen in de Maashaven, Rotterdam (1925).



Bron: Gemeente Archief Rotterdam, prentbriefkaart, Prentbriefkaarten verzameld door het Stadsarchief Rotterdam, PBK 4389.

De schippers konden zich minder makkelijk onder de sedentaire bevolking mengen en legden voornamelijk in de voor hen bestemde havens aan. De schippers kozen er niet vrijwillig voor zich af te zonderen van de sedentaire bevolking, maar werden ertoe gedwongen door de overheidsmaatregelen, zodat hier duidelijk sprake is van positietoewijzing. Hier lijken de schippers overeenkomsten te vertonen met de woonwagenbewoners, want deze groep werd evengoed gedwongen door de overheid om hun kampen op bepaalde plaatsen op te zetten en raakte hierdoor geïsoleerd van de rest van de samenleving.⁸⁷

De schippers raakten door de veranderingen in infrastructuur ook in een positie van isolement dat, in lijn met de theorie van Marco van Leeuwen, gevolgen had voor de sociale mobiliteit van de groep, omdat hun omgeving sociaal gezien homogener werd. Wanneer de schippers wel in het oog vielen van de sedentaire bevolking vielen er andere aspecten op, zowel qua uiterlijk als gedrag. Schippers vielen op door de kleding die zij droegen tijdens het werk. Dit waren bijna altijd oude kleren, omdat het aan boord tijdens de arbeid toch alleen maar vuil kon worden of beschadigd kon raken. De sedentaire bevolking zag schippers dus altijd in oude kleren rondlopen aan boord, maar niet dat de schippers netjes gekleed van boord afgingen. Er ontstond zo een vertekend beeld. Daarnaast viel het op dat de schepen niet meegingen in de ontwikkeling van woonconform. Ten

⁸⁷ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en*, 125, 142, 271.

eerste hadden schippers in tegenstelling tot de sedentaire bevolking lange tijd niet de beschikking over een toilet. Tijdens het varen werden de behoeftes in de puts gedaan en vervolgens overboord gegooid, net als het afval, terwijl de schippers zichzelf met datzelfde water wisten. Ten tweede moesten schippers het nog lang met kleine woningen doen, terwijl zij grote gezinnen hadden. De schippers lijken in deze ontwikkelingen altijd iets achter te lopen op de sedentaire bevolking. Door de kleine woning op het schip waren schippers meestal aan dek in plaats van binnen en hadden zij sterk de behoefte de benauwde omgeving van de woning te ontvluchten.

Hierdoor werden zaken in het café gedaan in plaats van aan boord, vaak onder het genot van een drankje. Overmatig drankgebruik was de sedentaire bevolking niet vreemd, maar dit veranderde eind 19^e eeuw door een grotere beschikbaarheid van schoon drinkwater, terwijl de schippers de kroeg trouw bleven bezoeken.⁸⁸ Harry Hanson schreef hierover in zijn boek: 'Above all, however, the main reason for excessive drinking probably resulted from the extremely narrow life which work upon the canals entailed. The wandering life of a section of the boatpeople, with few community roots and little real relaxation from toil, precluded them from many of the diversions which the rest of the population could increasingly turn to.' Harry Hanson vergeet echter, dat in het café het werk was te vinden. Daar konden de schippers telefoneren, hielden veel bevrachters, scheepsreparateurs en andere zakenrelaties zich op, en kon de post worden opgehaald.

De kroeg was voor de schippers een verlengstuk van hun werk, waarbij de scheiding tussen werk en privé zeer klein was, net zoals dit aan boord was: gezin en werk liepen door elkaar. De schipper was een ondernemer en bekeek de wereld als een ondernemer: 'Vereenzelvigd zijn of haar ondernemersactiviteiten met zijn/haar visie op de wereld'.⁸⁹ zoals Boissevain de Westerse ondernemer omschreef. Terwijl werknemers een steeds grotere scheiding kregen tussen werk en privé door sociale voorzieningen en het verkrijgen van meer rechten begin 20^e eeuw, veranderde er voor het merendeel van de schippers niet veel. Als zelfstandig ondernemer vielen zij buiten de nieuw verworven sociale voorzieningen in de Nederlandse wetgeving. De voorzieningen die de schippers ooit hadden, waren verdwenen samen met de schippersgilden.

⁸⁸ Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 108.

⁸⁹ Boissevain, 'Etnische ondernemers in opkomst'. 4.

Tabel 2: Aantal schippers (1920-1947)

1920:	59.964 totaal
	27.769 vrouwen
	32.195 mannen
	41.000 mannen werkzaam in de bedrijfsgroep 'binnenvaart'
1930	54.945 totaal
	24.913 vrouwen
	30.032 mannen
	45.000 mannen werkzaam in de bedrijfsgroep 'binnenvaart'
1947	42.052 totaal
	18.593 vrouwen
	23.495 mannen
	34.000 mannen werkzaam in de bedrijfsgroep 'binnenvaart'

Bron: Centraal Bureau van de statistiek, Beroepstelling 1930; overheids- en particuliere dienst naar bedrijfsgroep (26 september 2006);

<http://statline.cbs.nl/Statweb/selection/?VW=T&DM=SLNL&PA=71139ned&D1=a&D2=a&D3=a&D4=a&HDR=T%2cG3&STB=G1%2cG2>.

Het schipperskind

Het schipperskind heeft een aparte paragraaf, omdat de situatie van het schipperskind een cruciale rol speelt in de mobiliteit van de schippers en zodoende positietoewijzing en groepsvorming. Toen geletterdheid in de maatschappij een steeds belangrijkere rol ging spelen, werd het beeld over de achterstand van de schippers versterkt en bracht het de schipperskinderen in een moeilijke situatie. Gabel en Jansma omschreven dit ook kort in hun boek, 'Jachten en Jagen': 'De kwetsbare positie van schipperskinderen werd geaccentueerd door de invoering van de Leerplichtwet 1901. Voor kinderen van geregistreerde schippers gold deze leerplicht niet, wat een wel heel betrekkelijk voordeel was. Want wie niet leerde, werd in de samenleving van technische vooruitgang en verambtelijking steeds kwetsbaarder.'⁹⁰

⁹⁰ Gabel en Jansma, *Jachten en Jagen*, 15.

In het begin van de 20^e eeuw was het merendeels gebrek aan belangstelling aan de kant van de schippers om hun kinderen naar school te sturen.⁹¹ Zij hadden hun beroep van hun ouders geleerd en dat konden hun kinderen ook. Bovendien zouden de ouders arbeidskrachten binnen het bedrijf moeten missen wanneer de kinderen onderwijs volgden. Geld voor een matroos was er veelal niet. Hier lijkt het erop dat er grote gelijkenissen zijn met de woonwagenbewoners die in het onderzoek van Cottaar centraal staan. Echter, de schippers kregen steeds meer te maken met reglementen, contracten en diploma's, waardoor de behoefte aan betere scholing, ook in het schippersvak groeide.⁹² Het gebeurde menigmaal dat schippers werden bedrogen, doordat zij niet konden lezen wat er daadwerkelijk op papier stond. Een bezwaarschrift of –brief konden ze niet schrijven, waardoor zij werden opgelicht of achtergesteld. Dit voedde de achterdocht van schippers ten opzichte van bevrachters, het gezag en zijn dienaren. Soms probeerde schippers analfabetisme te verdoezelen door zogenaamd de krant te lezen wanneer zij de sluis invoeren. De verdere achterdocht van de schippers komt later in dit onderzoek breder aan bod. Voor het beeld over het schipperskind is van belang dat sommige schippers door wantrouwen het schoolsysteem negeerden, totdat zij de boetes niet meer konden betalen.⁹³

In de schippersbladen en op verenigingsvergaderingen werd hier met regelmaat aandacht aan besteed en zo stond er in 'Het Schippersblad' een anoniem ingezonden stuk in 1915 over het leerplichtprobleem: 'Zeker zou ook de schipperij zich schikken in een leerplicht voor hare kinderen, indien men vast aan den wal woonde. Ook de schipper wenscht zijn kind voor de toekomst onderwezen te zien, maar vóór alles komt het dagelijksche onderhoud. Dit heeft de regeering natuurlijk zelf ingezien, ergo vandaar de uitsluiting. En toch, hoe ook, op welke raadselachtige manier dan ook, zonder leerplicht wordt ook thans het schipperskind onderwezen! Wij kunnen niet vinden dat de volksklasse aan den vasten wal zoo veel hooger staan, in ontwikkeling dan onze schippers.'⁹⁴ Het ambulante bestaan van het schippersgezin maakte het voor de kinderen zeer moeilijk om naar school te gaan. Wanneer het gezin aan de reis was, konden de kinderen geen school bezoeken, maar het ligplaatsonderwijs dat de schipperskinderen konden volgen wanneer zij stillagen met het schip, bood evengoed niet de oplossing. Het ligplaatsonderwijs hield in dat het kind naar school moest als

⁹¹ NA Den Haag, inv. nr. 2.14.39.258, f. 11, 15, Afdeling, inspecteur van het lager onderwijs in Algemeenen Dienst, 's-Gravenhage 20 augustus 1947; P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 25 (4 december 1931), 314.

⁹² NA Den Haag, inv. nr. 2.14.39.258, knipsel: 'Ook voor Schipperskinderen goed onderwijs vereist', *Utrechts Katholiek Dagblad*, mei 1954.

⁹³ NA Den Haag, inv. nr. 2.14.39.258, f.5, Afdeling, inspecteur, 's-Gravenhage 20 augustus 1947; 'Vergadering van K.S.V.', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 5; P.J. Varekamp, Wonderlijk Verslag, uit het blad 'Koers reeds veilig van 3 januari j.l. Verslag gehouden Algemeene Vergadering op 12 en 13 december in Café 'de Pool', Damrak Amsterdam, *Rijn- en binnenvaart* nr. 2 (16 januari 1931), 22; 'De Binnenschipper (5de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart* nr. 5 (27 februari 1931), 69, 70.

⁹⁴ 'Opnieuw in een stofwolk II', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915).

het schip langer dan 48 uur voor de wal lag. Echter, dit was iedere keer een andere school met andere kinderen. Het schipperskind was altijd een vreemde en niet bij met de lesstof. Er was geen onderwijs dat was afgestemd op de specifieke behoeftes van het schipperskind.⁹⁵ Het ligplaatsonderwijs was niet erg effectief. Ook niet in de vorm van speciale schippersklassen die zich vormden aan het begin van de 20^e eeuw. Alleen de uitzonderlijke, leergierige types staken er wat van op. De ouders konden ervoor kiezen de kinderen gedurende de schoolgang onder te brengen bij een kostschool of kostgezin aan de wal, maar lang niet iedereen had hier het geld voor of wilde de kinderen zo lang missen.⁹⁶

In 1870 werd er voor het eerst op zeer bescheiden schaal iets actiefs gedaan om schipperskinderen onderwijs te laten volgen. H.G. Dornseiffen in Terhorne richtte een schoolfonds op voor schipperskinderen, zodat jaarlijks vijf á zes kinderen in kostgezinnen konden worden geplaatst. Enige financiële steun konden ouders kort daarna tevens verkrijgen bij andere schoolfondsen zoals het 'Schoolfonds voor schipperskinderen', 'De Schuttevaêr', 'Schoolfonds voor schipperskinderen in Friesland' en de Prins Hendrikstichting te Rotterdam, die bij particulieren huisvesting zochten voor de schipperskinderen.⁹⁷ Deze initiatieven waren allemaal vanuit de schipperswereld opgezet, maar bij lange na niet voldoende.⁹⁸ De druk nam pas rond 1915 toe, doordat de binnenvaart te maken kreeg met een verminderde goederenstroom over het water door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. De oorlog speelde dientengevolge een rol bij de snellere ontwikkeling van schippersinternaten. Dit had zowel invloed op de Rijnvaartschippers als de Binnenvaartschippers, omdat de Rijnvaartschippers uit gebrek aan vracht, werk zochten in de binnenvaart.

Het eerste schippersinternaat in Nederland werd door de naamgever zelf 'Prins Hendrik' geopend op 1 september 1915. Drie maanden voor de opening van het internaat meldde 'Het schippersblad' dat de oprichting van het internaat hard nodig was. Van de 9000 schipperskinderen, ontvingen 2000 kinderen geen regelmatig onderwijs en 5000 kinderen geheel niet. Het internaat maakte het mogelijk om 120 kinderen te plaatsen aan de wal, dankzij de steun van de Nederlandse overheid. Deze steunden het internaat met gebruikelijke schoolsubsidies, een jaarlijkse extra bijdrage van f900,- en f1,- per kind per week. In totaal had het internaat f8040,- per jaar te besteden, maar het kwam nog drie maanden voor opening f20.000,- tekort. Het internaat probeerde met een oproep

⁹⁵ Ibidem, 124; 'Uit het Bondsleven', *Ons Kompas*, nr. 486, 22^e jaargang (1 februari 1940) 1.

⁹⁶ NA Den Haag inv. nr. 2.14.39.258, f.10, Afdeling inspecteur, 's-Gravenhage 20 augustus 1947.

⁹⁷ NA Den Haag, inv. nr. 2.14.39.256, f. 6, Rapport van de Commissie: Aan welk werd opgedragen eene regeling te ontwerpen voor het onderwijs aan schippers- en kramerskinderen, 's-Gravenhage 1930.

⁹⁸ NA Den Haag inv. nr. 2.14.39.256, f.6, *Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen* (20-12-1969); Jansma, *Hoop doet leven*, 29; 'Onderwijsfonds voor de Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 4 (13 februari 1931),3; De J. 'Onderwijs aan Schipperskinderen', *Het Schippersblad*, 15de jaargang, nr. 43 (13 januari 1917).

aan de schippers het geld alsnog te verzamelen. Uiteindelijk resteerde er voor de ouders een forse wekelijkse bijdrage van f2,50 per kind.⁹⁹

Om de totale kosten voor de ouders te verminderen ontstonden in de twintiger jaren van de twintigste eeuw de eerste continu-scholen, zodat de kinderen het onderwijs sneller konden doorlopen. Deze scholen waren specifiek gericht op schipperskinderen, waarbij de leerstof van zes klassen lagere school, die de walkinderen gewoonlijk volgden, in aanvankelijk vier jaar en later drie jaar behandeld werden. Tevens onderrichtte deze scholen enig vakonderwijs voor de schipperskinderen gericht op een bestaan als schipper. De kinderen kregen bijvoorbeeld veel aardrijkskunde, handarbeid en zelfs les over schepen. De kinderen konden pas vanaf hun achtste jaar naar deze scholen en maakten lange schooldagen om alle lesstof af te krijgen. Al snel volgden de andere zuilen het voorbeeld van de eerste internaten om meer mogelijkheden ter beschikking te stellen de schipperskinderen aan de wal onder te brengen en vooral goedkoper. De schipperskinderen hoefden dankzij het continu-onderwijs minder lang van boord te zijn, maar tegelijkertijd verminderde deze vorm van onderwijs het contact van de kinderen met de kinderen van de wal. Het segregeerde de schipperskinderen van de rest van de walsamenleving en deze segregatie nam toe nadat rondom het continu-onderwijs de eerste schippersinternaten ontstonden, waarop ik iets later terug zal komen.¹⁰⁰

Een goedkopere oplossing in de vorm van internaten was noodzakelijk en leidde ertoe dat het aantal schipperskinderen die naar school gingen steeg in de loop der jaren. In 1930 waren er 11.557 leerplichtige kinderen, waarvan 4277 kinderen een school alleen van buiten hadden gezien. Het weinige schoolbezoek van de schipperskinderen was ook merkbaar onder kinderen die de schippersvakschool bezochten. In Groningen bijvoorbeeld konden 84 kinderen van de 300 kinderen op de school niet lezen of schrijven, terwijl zij allen boven de 16 jaar waren. Als de eigen kinderen niet konden meekomen met het schippersvakonderwijs, zouden ze zelfs in hun eigen vak worden benadeeld: 'Verder 't gevoel, dat, waar het schipperskind niet profiteeren kan van het vakonderwijs, dit wel het geval is met kinderen van den wal, die lager onderwijs genoten hebben, zoodat nieuwe concurrentie gekweekt wordt en de vakschool meer opleidt voor de gemeentebeambte, haven- of pont- of sluisdienst dan voor schipper.'¹⁰¹ schreef P.V. de redacteur van het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift. Daarom moest de nadruk op het lager onderwijs voor de schipperskinderen op lezen, schrijven, rekenen en aardrijkskunde liggen.¹⁰²

⁹⁹ 'School met internaat voor schipperskinderen, Vreeswijk', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 12 (12 juni 1915).

¹⁰⁰ Gabel en Jansma, *Jachten en Jagen*, 114; De J. 'Onderwijs aan Schipperskinderen', *Het Schippersblad*.

¹⁰¹ P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 25 (4 december 1931), 326.

¹⁰² De J. 'Onderwijs aan Schipperskinderen', *Het Schippersblad*.

Slechts 17% van de schipperskinderen genoot regelmatig onderwijs door een vast verblijf aan de wal.¹⁰³ P.V. schreef over de schoolgang van schippers: 'Dan hooren wij weer, dat een bevaren schipper, die vijf jaar lager onderwijs aan den wal genoten heeft en zich verder zelf bekwaamd heeft, uitgesloten is van een gemeentebetrekking in Amsterdam, omdat hij de zes jaar lagere school niet afgeloopen heeft. Over het algemeen zeggen schippers rake dingen en het is wrang, daar menschen, die op hun zesde jaar begonnen zijn mee te werken, zich een positie in de maatschappij veroverd hebben, zien te staan smeeken om doodgewoon lager onderwijs voor hun kinderen, waarbij zij dan nog offers moeten brengen, waar een walbewoner voor zou bedanken.'¹⁰⁴ Schippers wilden wel verandering aanbrengen in de situatie, maar hadden niet de middelen om het schoolgangprobleem op te lossen.

Verder haalde P.V. de discussie aan die gaande was over de eerlijkheid in het verdelen van de subsidies aan de schoolgaande schipperskinderen: 'Een verzet tegen den steun, die heden gegeven wordt voor het onderwijs aan den wal en die zoo klein is, dat, als de vader zelf niet bijdraagt men er niets aan heeft, hetgeen dus practisch daarop neerkomt, dat hij, die zeer arm is en niets kan bijdragen en misschien alles kunnen betalen, wel geholpen worden.'¹⁰⁵ Centralisatie van het schippersonderwijs was nodig de onderlinge verdeeldheid onder de schippers te beperken, maar onderling kwamen de schippers er niet uit.¹⁰⁶ De schippers drongen aan op een wettelijke regeling om het lager onderwijs voor schipperskinderen te bevorderen.¹⁰⁷ Zonder leerplicht ging het schipperskind het niet redden in de maatschappij.¹⁰⁸ Daar waren de schippers zich voor de Tweede Wereldoorlog al goed van bewust:

'Dit heeft tot gevolg, dat een groot deel onzer medeleden dezer samenleving geestelijk, of liever in ontwikkeling, verre achterstaat bij de overigen en daardoor niet of bijna niet in staat is zich in de tegenwoordige maatschappij met al zijn wetten, reglementen, voorschriften en verdere administratieve regelingen zoo op te stellen en te bewegen, dat het bedrijf en deszelfs beoefenaars zich aanpassen aan de eischen van den modernen tijd en daardoor een beletsel worden voor eigen

¹⁰³ P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', 313,314, 'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932), 557.

¹⁰⁴ P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', 326; De J. 'Onderwijs aan Schipperskinderen', *Het Schippersblad*.

¹⁰⁵ P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', 314.

¹⁰⁶ 'Ned.-Vereeniging van Gezagvoerder bij de Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 6 (11 maart 1932), 77; P.V., 'Derde Binnen Scheepvaart Congres', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932).1??

¹⁰⁷ P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', 326, 327; 'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932), 554-558.

¹⁰⁸ J. Post, 'Oproep aan allen die belang stellen in het Onderwijs aan Schipperskinderen', *Het Schipperblad*, 16de jaargang nr.4 (27 april 1918).

en anderer vooruitgang en bovendien door eventueel verval tot pauperisme, een gevaar worden voor de samenleving.¹⁰⁹

In dit opzicht verschillen schippers sterk van woonwagenbewoners, want deze laatste groep zette zich niet actief in om onderwijs voor haar kinderen te bewerkstelligen. In 1945 volgden slechts weinig kinderen van woonwagenbewoners onderwijs en was het juist de overheid die aanstuurde op de schoolgang van de kinderen. Woonwagenbewoners zagen onderwijs niet als een noodzaak om in hun onderhoud te voorzien, maar schippers die met steeds meer reglementen en papieren te maken kregen, zagen deze noodzaak wel.¹¹⁰ Bovendien moesten de Nederlandse schippers de concurrentie van buitenlandse binnenvaartschippers, waarmee de schippers vanaf de Eerste Wereldoorlog mee te maken kregen, het hoofd bieden, maar de schippers leken geïsoleerder te raken tijdens de pogingen meer schipperskinderen onderwijs te laten volgen via het categoriale onderwijs. Zowel de schipperij als de overheid waren lange tijd niet succesvol in het bieden van voldoende onderwijs voor schipperskinderen. In 1947 ontging het de schoolinspecteur bijvoorbeeld niet dat praktisch analfabetisme in de jaren '40 en '50 van de 20e eeuw nog vrij algemeen was onder schippers.¹¹¹ Kinderen die het lezen en schrijven hadden eigengemaakt lazen veelal schriftelijke stukken aan hun ouders voor en schreven voor hen de nodige brieven.¹¹²

Beter toegang tot onderwijs gaf de schipperskinderen enerzijds meer mobiliteitsmogelijkheden, anderzijds namen de mobiliteitsmogelijkheden af doordat de sociale omgeving van de kinderen homogener werd. De kinderen speelden niet langer op straat met kinderen uit de buurt van het kostgezin waar zij waren ondergebracht, maar op het grote speelplein van het internaat, omheind door hekken. Ook voor het volgen van onderwijs hoefden de kinderen het internaat over het algemeen niet te verlaten. Slechts zelden was het schippersschooltje niet direct aan het internaat gevestigd. Uit eerder verricht onderzoek naar 'De Beeldvorming over Schipperskinderen' blijkt dat de isolatie van de schipperskinderen hen al in de jaren '50 van de 20^e eeuw niet ten goede kwam. Emma-de Lege-Eier (25-12-1949) die het internaat de 'Prinses Beatrix' in Amsterdam bezocht, vertelde dat zij tijdens de dertig minuten durende wandeling richting het schippersschooltje meerdere malen negatief bejegend werden:

Emma de Lege-Eier: 'Nee, die dachten dat wij achterlijk waren, omdat we achter hekken zaten. En als we dan naar buiten kwamen, dan moesten we in de rij lopen. Paar juffrouws erbij en dan deden ze je uitschelden die Amsterdammers. [...] Ja die dachten dat we niet goed bij waren en dan daarom in een rijtje moesten onder begeleiding.'

¹⁰⁹ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 2 (16 januari 1931)29, 30.

¹¹⁰ Cottaar, *Kooplui kermisklanten*, 6.

¹¹¹ NA Den Haag, inv. nr. 2.14.39.258, f.5, Afdeling, inspecteur,'s-Gravenhage 20 augustus 1947.

¹¹² Vraaggesprek met mw. J.Langius- van der Kolk, gepensioneerde schippersvrouw, gehouden op 20-03-2011 (Zaandam).

D.: 'Je kan dus zeggen dat jullie geen contact met hen hadden? Zij hadden geen weet van jullie en jullie hadden geen weet van hen.'

Emma de Lege-Eier: 'Nee en daar werd ook niets aan gedaan of zo.' ¹¹³

Het gebrek aan onderwijs en de segregatie van de schipperskinderen hadden grote invloed op de toekomstmogelijkheden van de kinderen. De kans dat zij het beroep van hun ouders zouden overnemen was groot. Ten eerste omdat voor de Eerste Wereldoorlog goed werd verdiend in de Rijnvaart en de verwachting was dat dit weer zou stijgen naar het oude niveau. De schippers konden met varen meer verdienen dan aan de wal. Ten tweede was het doorgaans makkelijk voor een schipperszoon om het schip van zijn vader over te nemen. Houten schepen gingen gemiddeld 15 jaar mee, maar waren relatief goedkoop en konden betaald worden met het familiekapitaal. De stalen schepen vroegen om grotere investeringen, zodat voor de aanschaf hiervan hypotheeken werden aangegaan. Niettemin gingen deze schepen veel langer mee en konden ze zodoende door de oudste zoon worden overgenomen van de vader. Opmerkelijk genoeg nam het aantal stalen schepen vanaf de 'de jaren tachtig van de negentiende eeuw spectaculair toe, terwijl het aantal verzekerde schepen daarin achterbleef.¹¹⁴ Wanneer de vader van het gezin vroegtijdig overleed, nam normaliter zijn vrouw het schip in bewaring, totdat de zoon oud genoeg was om het schip over te nemen. De ouders reserveerden ook het schip voor de zoon wanneer zij definitief stopten met varen, maar de zoon nog niet oud genoeg was om het werk over te nemen. In 'Het Schippersblad' wijdde een anonieme schrijver hier in 1915 een ingezonden stuk aan: 'Wel zijn er schippers, wiens schepen totaal renteloos liggen, omdat zij nog geen groote zoons hebben die hun bedrijf kunnen gaande houden en met vreemde krachten hun bedrijf niet kunnen rente gevend maken.' Daarnaast probeerden de ouders en oudere broers en zussen, de jongere broers te helpen bij het investeren in een schip en in de bedrijfsvoering.¹¹⁵

Dit laatste komt overeen met de theorie van Van Leeuwen over sociale mobiliteit: 'Parents can influence the choice of occupation of their children, by helping them to find a job. As well as having the right connections and financial resources, parents have cultural resources ; they can help their children with reading and writing, familiarize them with a certain type of work, and mould their children's aspirations.'¹¹⁶ Dochters namen zelden het ouderlijk schip over. Wel kwam het voor dat de schoonzoon het schip overnam, maar een huwelijk tussen een schippersdochter en -zoon was gebruikelijker, waarbij de dochter aan boord van haar man ging varen. Jongere broers en zussen

¹¹³ Vraaggesprek met mw. E. de Lege-Eier, schippersvrouw, gehouden op 03-03-2011 (Rotterdam).

¹¹⁴ Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 68, 69.

¹¹⁵ 'Onderwijs', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 16 (10 juli 1915).

¹¹⁶ Van Leeuwen, 'Social inequality and mobility', 403; Vraaggesprek met Emma Eier; Vraaggesprek met Janneke Langius-Van der Kolk; Harry Aardoom. 'De 's-Gravendeelse beurtschippers', *Nederlandse Historiën* jaargang 24 nr. 1 (januari 1990) 27-29; George Snijder, *Schippers van een gedempte haven: Scheepvaart van 's Gravenmoer 1800-1950* (Alphen a/d Rijn 2009) 220.

werkten bij jonge stellen, totdat het stel zelf kinderen kreeg die oud genoeg waren om bij het varen te helpen. Toen de Rijn- en Binnenvaart professionaliseerden en schippers minder contact kregen met de sedentaire bevolking, steeg het aantal onderlinge schippershuwelijken en werd er bij gemengde huwelijken weleens getwijfeld of de aangetrouwde partner het zware schippersleven wel aan kon. De schippers klaagden over de vakopleidingen voor de kinderen, maar trokken nog grotere twijfels bij schoondochters- en zoons die geen scheepvaartervaring hadden.¹¹⁷

Geconcludeerd kan worden dat de beperkte mobiliteitsmogelijkheden van het schipperskind grotendeels voortkwamen uit de specifieke kenmerken van de schipperij zelf en dus het resultaat was van positieverwerving. Het was moeilijk voor de schippers de kinderen voldoende onderwijs te laten volgen door de ambulante levenswijze die zij erop nahielden, maar de stap om aan de wal te gaan wonen en werken was zeer groot en werd vanaf de Eerste Wereldoorlog steeds groter. Dit was niet slechts het resultaat van de mobiliteitsmogelijkheden van het schipperskind. De schipperij onderging een algehele achteruitgang en ging zich meer als groep profileren.

3. 'Wij' en 'zij'

Uit de primaire bronnen van dit onderzoek komt naar voren dat schippers duidelijk opvattingen hadden over wie schippers waren en wie niet. De sedentaire bevolking noemden schippers 'wallers' of 'de mensen van de wal' en ook de bevrachter kreeg een aparte status. De bevrachter was de persoon die bemiddelt tussen iemand die een lading te vervoeren heeft, de verlader, en iemand die de lading vervoert, de schipper. Tussen de schipper en de bevrachter was er altijd een zekere spanning, net als tussen de schipper en de overheid, want de schipper kon niet met of zonder hen. *Hoe kwam deze spanning tussen de schipper, de bevrachter en overheid?*

De relatie tussen de schipper en bevrachter

Aanzienlijke hoeveelheden aan artikelen en ingezonden stukken in de schippersbladen zijn gewijd aan het voorslepende wantrouwen tussen de schipper en de bevrachter. De bevrachter bemiddelde, zoals zojuist in de introductie van dit hoofdstuk aangegeven, het werk tussen de verlader en de schipper. De verlader betaalde dus de bevrachter om een vracht van A naar B te vervoeren, terwijl de bevrachter de schipper hiervoor betaalde om dit te doen. Het gebeurde slechts zelden dat de schipper direct in contact stond met de verlader, omdat door het ambulante beroep, de beperkte, trage middelen tot communicatie en het overschot aan schippers, de schipper moeilijk zelf de opdrachtgevers kon benaderen. De verlader stond niet te wachten op vele contacten met de schippers; dat deed de bevrachter voor hen. De bevrachter wist welke schippers er in de buurt waren

¹¹⁷ T.P. Keijzer, 'Ingezonden stukken: Onderwijs', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 17 (27 juli 1918); G.J. Mulder, *Parenteel van de Familie Wetser(s)*, 6.

en goed inzetbaar waren voor het werk. Door de intermediaire rol die de bevrachter had en de grote rol die hij had bij het tot stand komen van de vrachtprijzen, werd de bevrachter al snel de grote boosdoener van alle ellende in de ogen van het schippersvolk. Was dit oordeel van de schippers terecht? Was het dankzij de bevrachter dat de schippers minder invloed kregen en een lagere maatschappelijke positie gingen innemen?

Afbeelding 5. Laden op de Riguons, plaats onbekend (1933).



Bron: Hoornick familie archief

Bijschrift: Het schip ligt scheef doordat bij het laden het schip verhaald moest worden om de andere kant van het schip te kunnen laden. Tegenwoordig kan het schip blijven liggen tijdens het laden.

Natuurlijk vroeg de bevrachter een beloning voor zijn bemiddelingswerk, wat gemiddeld neerkwam op 5% commissie. Hogere commissies kwamen ook voor, maar dit ervoeren de schippers als erg onredelijk. De schippers voelden zich slachtoffer van de geldbeluste bevrachter. Dat veel bevrachters in de 19^e eeuw naast bevrachter tevens kroegeigenaar waren of andersom bevorderde dit beeld over de geldbeluste bevrachter niet, want de schippers die het meeste geld uitgaven aan drank in het

café, leken als eerste nieuwe vracht te verkrijgen van de bevrachter/kroegeigenaar. Zo kon de bevrachter extra op de schipper verdienen: hij had meer verkochte drankjes en een minder scherpe schipper tijdens de onderhandelingen. Dit maakte dat deze cafébevrachting zeer gehaat werd en het verdween hierdoor begin van de 20^e eeuw.¹¹⁸

Toch bleef de associatie bestaan dat de bevrachter verdiende aan zaken doen in het café dat zelfs in bladen zoals 'De Telegraaf' haalde.¹¹⁹ Hierover schreef Jhr. E van Lidth de Jeude:

'Maar omdat er al zo lang en zo veel gesputterd en geagiteerd is tegen dit euvel, zijn er heel veel scheepsbevrachters die zelf geen café houden, maar die wel in vaste relatie staan met een of een paar caféhouders.'¹²⁰

De bevrachter zou in deze context een zogenaamde 'Animiermädel' zijn.

'Geen borrel, geen vracht!'¹²¹

De schipper moest naar het café komen waar de bevrachter zich ophield.

' "Heb je wat voor me?" Vraagt de schipper. "Dat zou best kunnen", zegt den bevrachter en loopt een café binnen om te telefoneren. De schipper gaat met den bevrachter mee naar binnen. De schipper drinkt een kop koffie, de bevrachter twee borrels, en de schipper betaalt natuurlijk. De bevrachter gaat telefoneeren of doet net alsof hij gaat opbellen, maar hij schijnt nog niet geslaagd te zijn. Hij wandelt de straat weer op, en de schipper volgt hem als een trouwe hond, want er is immers kans op een vracht! Zoo gaan ze kroeg in, kroeg uit, de bevrachter drinkt de noodige borrels, de schipper houdt hem gezelschap met koffie, en mag betalen. En eindelijk schijnt de zaak dan toch voor elkaar te komen: het charter, de bevrachtingsovereenkomst zal worden geteekend. "En ik krijg tien procent", zegt de bevrachter, alsof dat vanzelfsprekend was. "Tien procent?" vraagt de schipper ontsteld, "maar dat kan er niet af. We geven toch altijd vijf procent." "Daar heb ik niets mee te maken", stuift de bevrachter op, "tien procent moet ik hebben, en anders neem ik een ander."'¹²²

Niet veel later vraagt de scheepsbevrachter nog f5,- voor zijn zoon aan de schipper.¹²³

De plaatsing van dit bovenstaande stuk in De Telegraaf en het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift riep een felle reactie op bij de bevrachters en zij benadrukten dat het plaatsen van zulke stukken al snel tot overdrijving en generalisering kon leiden en de gecertificeerde bevrachters, eerlijke handelaars, hun goede naam niet ter schande wilden maken. Helaas is het moeilijk een duidelijk beeld te krijgen over de commissies die werden betaald aan de hand van de kranten en tijdschriften waar deze studie

¹¹⁸ M.C. Dekkers, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad*, 14e jaargang nr. 9 (27 maart 1915); Jhr. E. van Lidth de Jeude, 'De bevrachter als Shylock', 185.

¹¹⁹ Jhr. E. van Lidth de Jeude, 'De bevrachter als Shylock', 185.

¹²⁰ Ibidem, 185.

¹²¹ Jhr. E. van Lidth de Jeude, 'De bevrachter als Shylock', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 14 (1 juli 1932), 185.

¹²² Ibidem, 185.

¹²³ Ibidem, 185.

gebruik van maakt. De waarheid zal ergens in het midden liggen, maar kan nu niet met cijfers worden onderbouwd.

Eenzijds merkte Van De Lidth de Jeude op in haar stuk dat ‘slechte’ bevrachters waarschijnlijk niemand, behalve de schipper, bij het ondertekenen van de charter zouden toelaten. Een charter was een document waarop een tekst was opgesteld betreffende de voorwaarden waaronder een schipper zijn schip verhuurde. Anderzijds zullen de schippers de bevrachters die hen knevelde en uitknepen niet noemen. Wel valt in op, aan de hand van het beschikbare onderzoeksmateriaal, dat de schippers minder weerstand konden bieden tegen de eisen van bevrachters door de hoge hypotheek die veelvuldig op stalen schepen rustten. De bevrachters kregen meer invloed toen de schippers meer in hun schepen moesten investeren. De investeringen die nodig waren om de concurrentie het hoofd te bieden, maakten de schippers, net als na de liberalisatie van de Rijn, dus kwetsbaarder. Het bood kansen en valkuilen en kwetsbaarheid wakkerde het wantrouwen onder de schippers aan.¹²⁴ Vooral wanneer analfabetisme in het spel was. Zo melde het stuk van Jhr. e. van Lidth de Jeude verder :

‘Er was een oude schipper, zoo’n brave oude binnenschipper met ontelbare rimpeltjes in dat bruingelooide vel van zijn gezicht, en met ringen in zijn ooren. Die oude schipper was analfabeet, hij kon niet lezen of schrijven. Maar hij had geleerd om zijn handteekening te zetten, hij kon dus zijn naam teekenen. En wanneer hem een charter werd voorgelegd, dan teekende hij dat heel ernstig, net als een schipper, die wel kan lezen en schrijven. De bevrachters wisten dus niet, dat de oude schippers analfabeet was. Bovendien had hij de gewoonte om zoo’n charter heel lang te bekijken, voordat hij tot onderteekening overging. Een andere schipper vroeg hem eens, waarom hij er zoolang op keek: hij kon er immers toch geen letter van lezen. En de oude antwoordde: ‘Houd je mond, kerel! Ik doe net of ik het lees. Want als ze in de gaten krijgen, dat ik niet kan lezen wat er in staat, dan bed...ze me nog veel erger, dan ze nu al doen!’¹²⁵ Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat gebrek aan scholing de kwetsbare positie van de schippers evenwel in de hand speelde.

De schippers klaagden dat de bevrachter onderhandelingstactieken gebruikten als ‘ik durf niet meer te betalen’ of ‘ik kan het niet verantwoorden, dus als ze niet willen dan ga ik kantoorroimte aangeven.’ Met kantoorroimte werden de schepen bedoeld die in de huur waren bij het bevrachtingskantoor en hierdoor niet konden onderhandelen over de reizen en prijzen en zo de vrachtprijzen kunstmatig laag hielden. Het Schippersblad schreef op 30 oktober 1915: ‘Er bestond te Rotterdam steeds een unfaire taktiek, n.l. de schepen aan te nemen, voordat de zeeboten binnenkwamen. Daardoor was er nooit direkt behoefte aan scheepsruimte. Men kon wachten en

¹²⁴ ‘Openbare vergadering van schippers’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 39 (18 december 1915).

¹²⁵ Jhr. e. van Lidth de Jeude, ‘De bevrachter als Shylock’, 185.

runneren. Was er nog eens directe behoefte, dan deed men of die niet bestond.¹²⁶ Het Schippersblad meldde in 1915: ‘Wij zijn geen bedelaars, al wil men ons dwingen ons daartoe te verlagen, noch zijn wij de minderwaardigen, al ziet men verwaand en zot somwijten uit de hoogte op ons neer, neen, dit zij verre! Wij zijn mensen die eigen zaken doen, en veeltijds vrij groote bedrijfskapitalen in exploitatie hebben, iets wat die massa maar niet wil begrijpen uit zucht tot omkooprij, bij wijze van het walgelijke fooienstelsel en lage slaafsche kruiperij. Schippers hebben geen bevrachters noodig, w.w.z. dat aan ons en niet aan den tusschenpersoon het recht is de lakens uit te deelen.’¹²⁷

De roep om organisatie van de schippers werd steeds groter, omdat de schippers voelden dat zij daalden in sociaal en economisch opzicht. De schippers zouden zich bij organisatie beter durven uit te spreken over hun problemen: in de bevrachting, schoolgang van het schipperskind en de overcapaciteit in de scheepvaart. Door aandacht voor deze problemen te vragen konden niet alleen schippers en rederijen onderling in overleg gaan, maar de schipperij ook met de bevrachter en overheid.¹²⁸ ‘Men moest niet bevreesd zijn rood, want dit was steeds het gevolg wanneer iemand voor eigen rechten optrad.’¹²⁹ schreef de verslaggever van het Schippersblad over de gehouden propaganda vergadering.

Abbeelding 6: Rijnhaven, Rotterdam (1910).



Bron: Gemeente Archief Rotterdam, prentbriefkaart, 4029 Prentbriefkaarten verzameld door het Stadsarchief Rotterdam (Collectie), documentnummer PBK 6032 (1910).

¹²⁶ ‘Schipperactie’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr 32 (30 oktober 1915).

¹²⁷ Verslaggever, ‘Propaganda-Vergadering’, *Het schippersblad*, 14e jaargang, nr 2 (3 april 1915); ‘Gelijkberechtiging’, *Ons Kompas*, nr. 352, jaargang 15^e (1 juli 1934) 2.

¹²⁸ M.C. Dekkers, ‘Ingezonden stukken’.

¹²⁹ Verslaggever, ‘Propaganda-Vergadering’.

De relatie tussen de schipper en de overheid

Door de ondernemende blik die het merendeel van de schippers had en de steeds veranderende omgeving waarin de schippers zich bevonden,¹³⁰ waren schippers wantrouwend tegenover veel zaken en moesten zij weinig hebben van teveel wetten, regels en overheidsbemoediging.¹³¹ Deze laatste factoren maakten het steeds lastiger voor de schippers om de ontwikkelingen bij te houden, aangezien zij amper scholing genoten en zodoende moeite hadden zich in alle nieuwe wetten en reglementen te verdiepen. De schipperij voelde zich onbegrepen en de overheid zou maar weinig moeite doen om zich in hen te verdiepen.

Een goed voorbeeld hiervan zijn de belastingregels die niet waren afgestemd op het schippersvolk:

‘Er zeer weinig te verdienen is voor de binnenschippers, daarom varen zij zoo lange mogelijk met eigen personeel, vrouw, zonen en dochters. Deze komen op gegeven oogenblik (bij het onder zeil gaan of bij het aandoen van een haven) allen op ’t appel, dus zijn feitelijk in het bedrijf werkzaam, dus belastingplichtig.’¹³² Dit vonden de schippers erg onredelijk, omdat een schipper met vijf kinderen in 1905 ongeveer f500,- gulden per jaar verdiende. In totaal zeven mensen, die per hoofd f71,43 per jaar hadden en dus f0,195 per dag te besteden. Een schippersgezin met slechts twee kinderen zou op f0,34 per dag uitkomen. Hier belasting over vragen was absurd. Hierbij moet wel in ogenschouw worden genomen dat veel dingen, zoals eten voor het gezin via afschrijvingen op het bedrijf gingen en dus niet van dit loon betaald werden. De Rijnschipper had naast de Nederlandse wetgeving tevens met de Duitse wetgeving te maken: ‘Een Rijnschipper is tegen de wet, zooals ze thans bestaat, omdat ze ook in Duitschland betalen moeten voor de Duitse un/all, en er aan de Nederlandsche wet eene groote administratieve moeilijkheid kleeft, welke voor velen onbegrijpelijk is en omslachtig.’¹³³ De schippers stelden voor om in Nederland een vast belastingsbedrag te betalen en de heffing in Duitsland af te schaffen.¹³⁴ Deze discussie laat goed zien dat de Nederlandse overheid onvoldoende kennis had over de bedrijfsvoering van de schippers. Bovendien stonden niet alles schippers geregistreerd bij de Kamer van Koophandel. Begin 20^e eeuw waren dit alleen

¹³⁰ ‘De Binnenschippers (Vle Vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 6 (13 maart 1931), 82-84.

¹³¹ ‘Schippers-examen’, *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr.1 (6 april 1918).

¹³² ‘Schippersblad’, *Het Schippersblad*, 4de jaargang, nr. 7, (20 mei 1905).

¹³³ ‘Ongevallenwet’, *Het Schippersblad*, 15de jaargang nr. 20 (4 aug. 1917).

¹³⁴ ‘Schippersblad’, *Het Schippersblad*, 4de jaargang, nr. 7, (20 mei 1905); ‘Ongevallenwet’, *Het Schippersblad*, 15de jaargang nr. 20 (4 aug. 1917).

Rijnschepen en schepen met een hypotheek, waardoor de verdeling van de lasten zeer oneerlijk verdeeld waren binnen de schipperij¹³⁵

Dit trachtte de overheid op te lossen met een ‘burgerlijke stand voor schepen’, zodat het voor de schippers moeilijk werd de belasting te ontduiken en zij meer inzicht verkregen over de situatie van de schippers. De schippers zaten hier niet erg op te wachten, want het zou een kwestie van tijd zijn dat iedere schipper een patent moest hebben, verplicht onderhoud aan zijn schip moest uitvoeren en moest varen onder klasse. Dat konden schippers wel zelf uitmaken: Varen kreeg de schipper van huis uit mee en leerde hij in de praktijk, daar was geen examen voor nodig, onderhoud aan zijn schip hoefde hem niet uitgelegd te worden, het was tenslotte zijn kapitaal en hij wist zelf wel wat het schip wel en niet kon.¹³⁶ De overheid bemoeide zich met zaken, waar zij geen verstand van had en vergat de schipper waar het moest. Hier vertoont de schipperstand duidelijke kenmerken van de middenstand. Teveel overheidsbemoeienis werd niet geduld, zodat bij de schipperstand wel degelijk deels kan worden gesproken over positieverwerving.

Echter, het gevoel niet begrepen en vergeten te worden groeide, voornamelijk door de eerder genoemde, groeiende segregatie van de schippers dat zou wijzen naar positietoewijzing. Ten eerste kwamen er meer bruggen en sluizen om hindernissen door water voor de sedentaire bevolking te verminderen en de wateren beter te structureren. Sluizen zijn secties in het water die het mogelijk maken voor schepen hoogteverschillen in het water te overbruggen, waarbij de waterstand aan één kant van de sluis op peil blijft. Ondanks dat de schippers weinig baat hadden bij de sluizen en bruggen, het waren eenvoudigweg vertragingen voor de scheepvaart, moesten ze sluis- en bruggelden betalen als zij de sluizen en bruggen wilden passeren. Schippers klaagden vaak over deze gelden, vooral wanneer de tijden om een brug te passeren zeer beperkt waren. Anderzijds was het voor de sedentaire bevolking zeer hinderlijk als de bruggen voortdurend open gingen om de schepen te laten passeren. De bruggen en sluizen waren ten bate van de mensen van de wal, waardoor de schippers het als zeer onterecht ervoeren dat de schipperij ervoor moest betalen.¹³⁷ Ten tweede waren de subsidies die de overheid verleende aan de spoorwegen en tram een doorn in het oog van de schippers. ‘Zoo meent de schipper met z’n eigen zuur verdiende belastingcenten beconcurrereerd te worden door spoor en tram.’¹³⁸ schreef het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift in 1931.

¹³⁵ ‘De binnenschipper (Vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 7-8; ‘Burgerlijke stand voor schepen’, *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 17 (14 december 1918).

¹³⁶ ‘Burgerlijke stand voor schepen’, *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 17 (14 december 1918); ‘Burgerlijke stand van Ned. Binnenschippers’, *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 38 (21 december 1918).

¹³⁷ P.V., ‘De schippers en de Nederlanders’, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 24 (18 november 1932), 318; ‘P.V. De verkeersruzie’, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 19 (2 september 1932), 246, 247; ‘Vervolg Stenografisch verslag Congres’, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 19 (2 september 1932), 248-251; K.v.K te R’dam, ‘Spoorbrug Koningshaven’, *Ons Kompas*, nr. 325, 14^e jaargang (15 mei 1933), 5.

¹³⁸ ‘De binnenschipper (2e vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 2 (16 januari 1931), 29.

Om het vervoer per vrachtwagen maakte de schipper zich minder druk, omdat dit een sterk lokaal karakter had en hierdoor alleen een concurrent was van de beurtvaart.¹³⁹

Het gevoel dat het schippersvolk voor de overheid slechts diende als een inkomstenbron, werd versterkt door de komst van de Eerste Wereldoorlog, toen de overheid geen antwoord wist te geven op de noodlijdende problemen van de schippers.¹⁴⁰ 'Dat alle protesten en alle requesten, gericht aan den Handel en de Regeering, tot niets hebben geleid. Dat de schippers naar aanleiding van doen hebben ingezien, dat zij niets te hopen hadden ,doch alleen op eigen krach waren aangewezen.'¹⁴¹ meldde een anoniem stuk in het Schippersblad. Eerst moest de schipper zijn zelfvertrouwen herwinnen. De schipperij vormde de schakel tussen de gemeenschap en het bedrijfsleven. Hen werd goederen van grote waarde toevertrouwd en zij waren nodig om de sedentaire bevolking van levensmiddelen te voorzien.¹⁴² 'Hunne oogen zijn nu ook gevestigd op de werkzaamheden van de schipperij; ze gevoelen dat de schippers een schakel vormen in den maatschappelijken keten en zullen ze nu eerst leerden kennen en waardeeren. Laten wij hopen, dat ze de schippers als ernstige, bruikbare staatsburgers leeren waardeeren. Dan komt met de lente ook de bloei van den schippersstand.'¹⁴³

De trein bewees tijdens de oorlog toch niet zo betrouwbaar te zijn in het op tijd aanleveren van goederen en in de juiste hoeveelheden. Dé kans voor de schippers om het vertrouwen van de overheid en hun medeburgers terug te winnen, en zo hun van origine gewaardeerde en vooraanstaande positie te herwinnen, lag voor het grijpen. Hierbij kan worden opgemerkt dat de schippers zich verstoten voelden van de rest van de maatschappij en ondergewaardeerd. 'Kapitalistische waarde vertegenwoordigen zij nu reeds genoeg. Nu nog de eigenwaarde.' Dan pas zou het beter worden voor de schipperij en hiervoor waren vakbonden nodig.¹⁴⁴ De vakbonden konden voor schippers communiceren met de overheid en konden voor de overheid een 'burgerlijke stand voor schippers' creëren. Dit laatste werd echter bemoeilijkt door het grote wantrouwen dat onder de schippers heerste: niet elke schipper wilde meewerken.

Wel slaagde de schipperij er volgens Het Schippersblad in de regering te overtuigen van hun maatschappelijk nut: 'De omstandigheden kunnen nochtans medebrengen, dat ook deze schepen

¹³⁹ Ibidem, 29; 'Een verzoek om spoedig onderzoek naar den noodtoestand de Nederlandsche Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 9 (22 April 1932), 109, 110.

¹⁴⁰ P.V., 'Moeilijkheden in de Binnenschipperij', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 6 (11 maart 1932), 76, 77; J. Balhuizen en G Taapken, 'Bond van Nederl. Beurtvaartverenigingen: Request', *Rijn- en Binnenvaart* nr. 2 (16 januari 1931) 21.

¹⁴¹ Een oud-schipper, 'Ingezonden stukken; Binnenvaart', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 44 (19 januari 1918).

¹⁴² 'Eigenwaarde', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 30 (13 okt 1917); 'Ontevreden burgemeesters', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr.2 (13 april 1918); 'Verbod op nachtvaart', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 27 (5 oktober 1918).

¹⁴³ 'Winter', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 44 (19 januari 1918).

¹⁴⁴ 'Burgerlijke stand voor schepen', *Het Schippersblad*.

voor korteren of langeren tijd uitsluitend in het algemeen belang zullen moeten varen; daarbij komt, dat, hoezeer de minister ook hoopt, dat de daarbij betrokkenen zich overeenkomstig de krachtens artikel 1 te geven voorschriften zullen gedragen, hij de mogelijkheid niet mag voorbijzien, dat ingrijpen van Regeeringswege onvermijdelijk zal zijn.’¹⁴⁵ Een aanzienlijk deel van de schippers vervulde de dienstplicht door te doen wat zij altijd deden: varen.¹⁴⁶ Hierdoor lijkt de Eerste Wereldoorlog een herwaardering van de schipper teweeg te brengen en lijkt de groep een betere maatschappelijke positie in te nemen. Het schippersvolk was tot aan de Eerste Wereldoorlog een trots volk dat zich verstoten en ondergewaardeerd voelde. Het afzakken in sociaal en economische positie kwam voornamelijk voort uit invloeden van buitenaf (positietoewijzing). Gold dit ook voor de jaren dertig van de twintigste eeuw?

Afbeelding 7: ‘Vroeger waren de schepen van hout, mannen van staal’, plaats onbekend (1932).



Bron: Hoornick familie archief

Bijschrift: De Susanna was een erg modern schip in 1932: het is van staal en heeft een semi-open stuurhut. In het gangboord staat mevrouw Hoornick-Fromm.

¹⁴⁵ 'Wet op binnenscheepvaart: Vordering van schepen mogelijk gemaakt', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 30 (26 oktober 1918).

¹⁴⁶ 'Ibidem (26 oktober 1918).

4. Organisatie

In tegenstelling tot woonwagenbewoners die zich slechts incidenteel verenigden om te protesteren tegen misstanden op bepaalde kampen,¹⁴⁷ kwamen net voor 1900 al de eerste schippersbonden op. Pas vanaf 1910 gingen meer schippers zich verenigen, gestaag oplopend tot de jaren dertig. *Hoe waren de schippers georganiseerd en waren deze organisaties succesvol in het behartigen van de belangen van de schipperij?* Om dit laatste te kunnen beantwoorden zullen de belangrijkste doelstellingen in kaart moeten worden gebracht.

Radicalisering onder de schippers

Ondanks dat de wil om te zich te verenigen onder de schippers vanaf 1915 beduidend sterker was, reageerden veel schippers sceptisch op vereniging. Waarom zou het nu wel lukken om alle schippers te verenigen, terwijl dat de jaren daarvoor niet was gelukt? Toch lijkt er vanaf 1915 een keerpunt plaats te vinden door de overcapaciteit in de Rijn- en Binnenvaart.¹⁴⁸ De schippers trokken meer naar de grote steden op zoek naar werk, waardoor het makkelijker werd de schippers te verenigen. Onder de Rijnschippers trokken velen naar Rotterdam. Vanuit deze ontwikkeling constateert 'Het Schippersblad': 'Maar opmerkelijk is het, dat van de drie bestaande schippersverenigingen welke te Rotterdam zijn gevestigd, er slechts één was, die zich het lot van de klagende schippers scheen aan te trekken. Dit was de A.R.S. Bond. De St. Nicolaas-vereeniging en de afdeling Feijenoord van de vereeniging 'Schuttevaêr' gaven in deze geen enkel teken van leven.'¹⁴⁹ Nu moet dit oordeel met een korreltje zout worden genomen. Natuurlijk was de vereniging niet bijzonder positief over de andere schippersverenigingen, omdat de andere verenigingen tenslotte concurrenten waren, maar tevens moet in ogenschouw worden genomen dat het voor de verenigingen zeer moeilijk was de schippers bij elkaar te krijgen. Het ambulante werk verlangde van de schippers dat zij altijd paraat stonden voor binnenkomende vrachten. Hierdoor kon een schipper er de ene dag wel zijn en de volgende dag zijn vertrokken.¹⁵⁰ Dit beïnvloedde de opkomst van verenigingsvergadering ten zeerste. Zo waren doorgaans op de vergaderingen van de ARS slechts 140-150 schippers aanwezig.¹⁵¹

Daarnaast speelde de verdeeldheid onder de schippersverenigingen, en dus onder de schippers, een rol in de beperkte invloed van de schippersverenigingen.¹⁵² Dit kwam niet alleen door verschillen binnen de Rijn- en Binnenvaart, maar ook door de verzuiling die in Nederland heerste. Toch wilden alle schippers hetzelfde: via organisatie de vrachtprijzen laten stijgen en de bevrachters

¹⁴⁷ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 273.

¹⁴⁸ 'Jaarverslag over 1939 der afdeling Terneuzen', *Ons Kompas*, nr. 489, 22^e jaargang (15 maart 1940), 3.

¹⁴⁹ 'Organisatie', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 29 (9 oktober 1915).

¹⁵⁰ Ibidem (9 oktober 1915).

¹⁵¹ 'De A.R.S. Bond', *Het Schippersblad*, 15de jaargang nr. 38 (8 december 1917).

¹⁵² Ibidem (8 december 1917).

omzeilen. Het wantrouwen ten opzichte van de bevrachter bereikte rond 1915 een zeer kritiek punt en werd niet alleen gevoed vanuit gebrek uit leesvaardigheid. Zelfs als de schipper wel kon lezen moest hij zeer oplettend zijn bij het ondertekenen van een charter en de uitvoering hiervan. De Algemeene Rijnschippersbond, opgericht in 1898, waarschuwde de schippers goed op de details op de charters te letten en deze te bewaren.¹⁵³ Het kwam voor dat de bevrachter de schipper voor het blok zette. Tijdens het laden kwam de verlader er dan achter dat er toch meer vracht was, maar dit werd vervolgens niet gewijzigd op de door de bevrachter vervaardigde charter van de schipper. Door tijds- en werkdruk zagen schippers dit weleens over het hoofd.¹⁵⁴ Dit betekende uiteindelijk dat de schipper niet extra kreeg betaald voor het vervoeren van de extra lading en dat de papieren niet klopten bij controle.

Bij het sluiten van een charter waren liggelden, gelden die de schippers ontvingen voor het wachten tot zij konden lossen, van even groot belang als de prijs per ton om een vracht wel of niet aan te nemen. Mochten de charters in strijd zijn met de goede gang van zaken, vroeg de Rijn- en Binnenvaart Bond dit te melden. Daarnaast moesten contracten over slepen nauwkeurig bekeken worden, omdat het weleens voorkwam dat de bevrachter de kosten voor het slepen wilde verhalen op de schipper.¹⁵⁵ Er komt dus een groot wantrouwen ten opzichte van de bevrachter naar voren.

De opeenstapeling van spanningen werd sterk beïnvloed door het uitbreken van de Eerste Wereldoorlog. Het leek een herwaardering mee te brengen voor de schipperij, maar had tevens grote nadelen voor de Rijnvaart.¹⁵⁶ Enerzijds ving de vaart een groot deel van het treinvervoer op dat tijdens de oorlog niet mogelijk was en leverde het dus een groter aandeel op in het totale vrachtverkeer binnen de scheepvaart.¹⁵⁷ Anderzijds maakte de oorlog de levensmiddelen zeer duur, werden er minder van verkocht en was er dus minder te vracht te vervoeren. Havengelden, bruggelden en andere heffingen bleven op hetzelfde peil staan, terwijl er aanzienlijk minder werd verdiend. Het Schippersblad melde: 'Werd vroeger het varen iets beter betaald, er kon nog iets overschieten. Kwamen zij in ligdagen te liggen, men kreeg dan eene billijke vergoeding. Een schip van 100 ton kreeg reeds f6,- per dag, terwijl men nu met een schip van 400 à 500 ton niets meer krijgt. Daarbij komt dan alle waren, zoals olie, teer en verfstoffen ook enorm in prijs zijn gestegen en toch

¹⁵³ 'Algemeene Rijnschippersbond', *Rijn- en Binnenvaart*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915); 'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*, Jaargang 14, nr. 20 (7 augustus 1915).

¹⁵⁴ 'Op de Beurs', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 12 (12 juni 1915).

¹⁵⁵ Algemeene Rijnschippersbond, *Rijn- en Binnenvaart*; 'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*; 'Vrachtincasso', *Ons Kompas*, o.a. *Orgaan van den R.K. Reeders- Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 317, jaargang 14 (15 januari 1933), 2.

¹⁵⁶ 'De schippersactie', *Het Schipperblad*, 14de jaargang, nr 42 (8 januari 1916).

¹⁵⁷ P.V., 'De Binnenscheepvaart: De schipper, de beurtvaarder, de Reeder', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932) 155-157.

onmisbaar zijn, wil men zijn kapitaal niet in waarde doen verminderen.’¹⁵⁸ Naast deze ontwikkeling sneuvelden vele Duitse schippers tijdens de oorlog. De weduwen verkochten het schip voor een lage prijs, maar mochten de schepen niet aan Nederlandse schippers verkopen van de Duitse overheid. Hierdoor zagen Duitse rederijen kans een aanzienlijk aantal schepen goedkoop op te kopen en hun vloot uit te breiden. De loonschippers die hier op voeren, kregen weinig betaald, zodat de rederijsschepen een waarlijk probleem werden voor de particuliere Rijnschepen.¹⁵⁹ ‘Daarom is het goed dat de kleine vloot zich sterk organiseert om meester te blijven op hunne vaarwaters. (...) Laten de schippers echter zich niet laten verzwakken door onderling krakeel. Laten de leden van de verschillende bonden en vereenigingen niet onderling of wederkeerig twisten, doch steeds werken voor de goede verstandhouding onderling.’¹⁶⁰oordeelde Het Schippersblad.

De specifieke eigenschappen van de schippers, het zelfstandig ondernemerschap en afkeer van externe bemoeienissen, lijken hier vereniging tegen te staan. Desondanks richtte de schippers in 1915 in Amsterdam de eerste schippersbeurs op, die bestond uit beurtlijsten van de Algemeene Schippers Bond (ASB). Deze vereniging had verschillende vestigingen in Nederland. Spoedig volgden meer beurzen, waarbij de schippers de vrachtprijzen bepaalden en niet de verlader of bevrachter. Iedere keer wanneer een schipper zich aanmeldde op de beurs, moest hij een minimum vrachttarief afspreken. Als de ene schipper niet voor een bepaalde prijs wilde varen, dan kon een andere schipper de opdracht op zich nemen. De bevrachters werd verboden buiten de beurs om te bevrachten, anders werden zij enige tijd geboycot; schippers die opdrachten buiten de beurs aannamen, kwamen niet meer op de beurslijst.¹⁶¹ Hier probeerden de schippers wat te doen aan hun economische situatie door een beroep te doen aan de schippers als groep (positieverwerving).

Sommige bevrachters reageerden zeer fel op de organisatie van de schippers, waarover werd geschreven in Het Schippersblad in anoniem ingezonden stukken: ‘Zij hebben zelfs gedreigd, die menschen, welke de vergadering bezochten, of welke den moed hadden op die vergadering enkele woorden te spreken niet te zullen bevrachten, ja enkele gingen zelfs zoo ver om te zeggen aan een schipper, die volgens de lijst aan de beurt kwam: Wij zullen jou nu eens aannemen, maar je moet beloven je groote smoel te houden en aan boord te blijven. Ik wil niet hebben dat je overdag meer

¹⁵⁸ ‘Een nieuw gevaar’, *Het Schippersblad*, 14^{de} Jaargang, nr. 22 (21 augustus 1915); ‘Algemeene Rijnschippersbond’, *Het Schippersblad*, 16^{de} jaargang nr.2 (13 april 1918).

¹⁵⁹ ‘Schippersvereniging “Schuttevaër”, *Het Schippersblad*, 16^{de} jaargang nr. 18 (21 juli 1917); ‘De toestanden rondom de beurtbevrachting. Een officieel onderhoud op het ministerie’, *Ons Kompas*, 16^e jaargang (1 november 1934) 5.

¹⁶⁰ ‘Het nieuwe jaar’, *Het schippersblad*, 15^e jaargang nr. 42 (6 januari 1917); ‘

¹⁶¹ ‘Schippersactie’, *Het Schippersblad*, 14^{de} jaargang (11 september 1915); ‘De toets in de Binnenscheepvaart’, *Het Schippersblad*, 15^{de} jaargang, nr. 6 (28 april 1917).

aan den wal komt, begrijp je dat!’¹⁶² Echter, de voornaamste reactie van bevrachters was zichzelf verenigen en zich via media en bijeenkomsten te verdedigen.¹⁶³

De overheid steunde de schippersbeurzen en voerde beursplicht in om de schippers te helpen. Hierdoor stegen de vrachttarieven zodanig dat de overheid besloot op 22 oktober 1917 de schippersbeurzen onder rijkstoezicht te zetten.¹⁶⁴ De schippers kregen het verwijt dat andere partijen geen inspraak hadden en de vrachttarieven kunstmatig zo hoog te maken dat vervoer over het water duurder werd dan over de weg. Het Tijdschrift voor de Rijn-en Binnenvaart oordeelde: ‘Dat de tarieven zouden zijn samengesteld zonder wederzijdsche medewerking, is deels onwaar, en voor zoover het waarheid is, is dit veroorzaakt door de contrapartij der schippers, welke aan invoering van billijke tarieven niet medewerken wilden.’¹⁶⁵

Hiervoor werd geen centraal orgaan aangesteld. De Kamers van Koophandel kregen deze taak toebedeeld, waardoor het toezicht over de beurzen sterk verdeeld bleef. De Rijnschippers voelden de schippersbeurzen minder direct dan andere ‘soorten’ schippers en waren er hierdoor minder happig op. Door hun betere economische positie ten opzichte van de rest van de schippers werd verwacht dat de Rijnschippers het meeste aan de kas van de A.S.R.-bond bijdroegen. Een schipper onder de naam Dwarskijker schreef: ‘Wel weten zij, dat ze veel geld verdienen, doch ze willen dit niet direct, wijten aan de werking van den Bond. Zij beweren dat die hoge vrachten veroorzaakt zijn door andere invloeden, waaraan de Bond part noch deel heeft. Dit is niet te ontkennen, maar zij moeten ook begrijpen, dat de toestanden weder zullen veranderen.’¹⁶⁶ De bond attendeerde de Rijnschippers er op dat de situatie ook in het nadeel van de Rijnschippers kon veranderen en dan moest de bond juist sterk zijn. De Rijnschippers die een slecht jaar hadden gehad, moesten de bond dankbaar zijn, omdat deze schippers anders een nog slechter jaar gedraaid zouden hebben dan zij nu hadden gedraaid.¹⁶⁷

Hier werd geen gehoor aangegeven aangezien de bestaande schippersbeurzen niet veel uit konden halen. De bonden klaagden over het achterblijven van de contributie van bondsleden. Sommige schippers liepen zodanig achter dat de ‘Algemeene Rijnschippersbond’ besloot dat leden die de contributie echt niet konden opbrengen en dit kenbaar maakten bij de bond geen verhogingen zouden ontvangen.¹⁶⁸ Een bewijs voor de Rijnschippers dat de lasten oneerlijk waren verdeeld. Het

¹⁶² ‘Schippersactie’, *Het Schipperblad*.

¹⁶³ ‘Verslag van de 24ste Algemeene Jaarvergadering van de Vereeniging van Scheepbevrachters in Nederland’, *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 8 (8 April 1932) 95, 96.

¹⁶⁴ ‘Kort verslag vergadering van den A.R.S.B.’, *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 32 (27 oktober 1917).

¹⁶⁵ ‘De Binnenschipper (2e vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

¹⁶⁶ Dwarskijker, ‘De beurtregeling’, *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 29 (19 oktober 1918).

¹⁶⁷ ‘Een nieuwe begin’, *Het Schippersblad*, 19de jaargang nr. 41 (10 januari 1920).

¹⁶⁸ ‘De verslaggever, Algemeene Rijnschippersbond’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 33 (6 november 1915)

andere probleem was dat veel schippers nog overstag moesten gaan om zich daadwerkelijk te verenigen. Zo deed de 'Algemene Rijnschippersbond' een oproep: 'In de eerste plaats moeten de schippers vereenigd zijn. Velen zijn georganiseerd, andere niet, maar deze moeten allen, voor zover mogelijk, in eene of andere vereeniging of Bond worden ondergebracht.'¹⁶⁹ In 1915 was 20 procent van de schippers, 1800 stuks, georganiseerd. De bondsleden vonden het oneerlijk dat de schippers die geen lid waren wel profiteerden van de verdiensten van de schippersbonden.¹⁷⁰ Een aanzienlijk deel van de schippers was dus niet happig op organisatie en de schippersbeurzen, iets waar arbeiders bijvoorbeeld wel meer aansluiting bij vonden. De schippers oordeelden: De bonden hadden de schippers niet gewaarschuwd voor de massale werkloosheid en daarnaast werd er op de beurzen net als in de café's, waar eerst de bevrachtingen plaatsvonden, overvloedig bier geschonken.¹⁷¹ 'Eene gedwongen winkelnering dus'.¹⁷²

De belangrijkste oorzaak dat de schippers het niet met elkaar eens konden worden, was zoals eerder aangegeven, het zelfstandig ondernemerschap van de schippers, maar ook de grote verschillen tussen schepen onderling mogen niet worden vergeten.¹⁷³ Op de beurzen werden de vrachten geregeld via beurtregelingen, maar dit rijmde niet met de competitieve omgeving waar de schippers inmiddels aan gewend waren geraakt. De beurs zou de vruchten van hard werken weghalen. Staken had ook geen zin, want dat was iets voor werknemers. In *Het Schippersblad* stond een stuk over het staken van de A.S. Bond: 'Wij begrijpen niet waarom een schipper of waarom schippers staken roepen. Zij zijn toch geen gewone arbeiders, gewone werkmenschen, die hun kracht alleen in goed geordende werkstakingen zoeken, het zijnde hun eenigste middel om hunne eisen bij de patroons op te dringen. De schippers? Deze zijn zelf werkgevers!'¹⁷⁴ De schippers waren zelfstandigen en ieder schip was anders, dat waren hun onderscheidende kwaliteiten.¹⁷⁵ Wederom komt hier naar voren dat de schippers, voornamelijk de Rijnschippers, eerder overeenkomsten vertoonden met de middenstand dan dat hun activiteiten onder 'penny capitalism' kunnen worden geschaard. Het was een trotse stand die probeerde haar status te behouden. Hier komen de waarden

¹⁶⁹ 'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*, 14de jaargang (4 september 1915).

¹⁷⁰ 'Openbare vergadering van schippers', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 39 (18 december 1915).

¹⁷¹ 'De schippersactie', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 42 (8 januari 1916); 'Schippersactie'. *Het Schipperblad*, 14de jaargang, nr. 32 (30 oktober 1915); 'Prijsvraag', *Het Schippersblad*, 14de jaargang (11 september); 'Schuttevaêr', *Het Schippersblad*, Jaargang 14, nr. 22 (21 augustus 1915); 'Vertrouwen', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 17 (27 juli 1918); 'Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel.', *Het Schippersblad*, 19de jaargang nr. 40 (3 januari 1920).

¹⁷² 'De schippersactie', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 42 (8 januari 1916).

¹⁷³ 'Algemeene Schippersbond', *Het schippersblad*, 15e jaargang nr. 43 (6 januari 1917); 'Samenwerking', *Het Schippersblad*, 15e jaargang, nr. 9 (30 juni 1917); P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 23 (6 november 1931) 313, 314.

¹⁷⁴ 'Staking van den A.S. Bond', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 30 (26 oktober 1918).

¹⁷⁵ 'Algm. Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 45 (26 januari 1918).

en normen van de schippers naar voren, iets wat de woonwagenbewoners niet specifiek uitdrukten wanneer zij protesteerden of zich verenigden.¹⁷⁶

Het nadeel van de beurtregeling was dat het niet het schip koos die het beste aansloot bij de vracht, maar dat het schip verkozen werd dat zich het eerste aanmeldde en dit leverde dientengevolge minder rendement op. Alle schepen stonden dus op een beurtlijst, terwijl alle te vervoeren ladingen werden afgeroepen. De schipper die het hoogst stond op de beurtlijst had recht op de lading waarbij het niet uitmaakte of hij wel of niet voor het vervoer een geschikt schip had, want de schipper bepaalde zelf of hij wel of niet in de loting wilde worden meegenomen. Ook het wel of niet bekend zijn van de vaarroute maakte niet uit. Schepen kleiner dan 30 MT werden aanvankelijk niet eens geschikt geacht voor de beurs, terwijl de kleine schippers zich irriteerden aan de bedelende schippers met grote dure schepen en spraken over enige willekeur op de beurs.¹⁷⁷ De rederijsschepen werden beschuldigd te vroeg aan de beurt te zijn, doordat de eigenaar van de schepen hen telefonisch aanmeldde, voordat de rederijsschepen überhaupt op de beurs waren. Iets wat de particuliere schipper niet kon.¹⁷⁸

¹⁷⁶ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 273.

¹⁷⁷ 'Schipperactie', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 52 (februari 1916); F.J. Dirks, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad* 14de jaargang, nr. 37 (4 december 1915); De verslaggever, 'Vergaderingen', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 29 (9 oktober 1915); 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 17 (14 juli 1917); 'Binnenvaart', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr. 39 (15 dec. 1917); 'De rechte Lijn', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr.4 (27 april 1918)

¹⁷⁸ 'De Rotterdamse Beurs', *Het Schippersblad*, 16e jaargang, nr. 9 (30 juni 1917); Gerh. Tuntler, Verzoek om onderzoek van den noodtoestand der Nederlandsche Binnenscheepvaart, *Rijn- en Binnenvaart*, 119, 120.

Tabel 3: Prijzen van vrachten in de binnenvaart vanaf Rotterdam (januari-juli 1931).

Van Rotterdam naar:		2 januari 1931	9 april 1931	3 juli 1931
Maastricht	500 MT	f22.50		
Duisburg	500 MT	f250,-	f83,50	f80,-
Crevelde	500 MT	f190,-	f90,-	f85,-
Neuss	500 MT	f150,-	f80,-	f95,-
Dusseldorf	500 MT	f180,-	f70,-	f90,-
Keulen	550 MT	f175,-	f70,-	f100,-
Mannheim	900 MT	f140		f160,-
Arnhem	500 MT		f15,-	
Uerdingen	500 MT		f85,-	f100,-
Reisholz	500 MT		f75,-	
Maasbracht	500 MT			f500,-
Nijmegen	500 MT			f30,-
Lobith	500 MT			f15,-

Bron: 'Vrachtenmarkt', Rijn- en Binnenvaart, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 22; 'Vrachtenmarkt', Rijn- en Binnenvaart, nr. 8 (9 april 1931); 'Vrachtenmarkt', Rijn- en binnenvaart nr. 14 (3 juli 1931), 181.

Bijschrift: De vrachtprijzen daalden over het algemeen sterk in 1931.

Naast discussies tussen particuliere schippers en schippers in loondienst bij een rederij, waren de meningen ook erg verdeeld over de bijdragen aan de liggelden en vaarbelastingen, omdat niet alle schepen gemotoriseerd waren. Het Nederlandsche Binnenvaartbureau gaf aan: 'Aan Uwen Raad wordt verder voorgesteld het liggeld voor vaartuigen, welke voortbewogen worden door mechanische kracht met 50 pct. te verhooogen op grond van de omstandigheid, dat de kaden, wallen en steigers van stoom- en motorbooten ontzaglijk veel meer te lijden hebben dan van andere schepen, terwijl zij naar verhouding van hun afmeting een geringere tonnenmaat hebben dan deze laatste schepen.'¹⁷⁹ De eigenaren van zeilschepen vonden dat de eigenaren van stoom- en motorschepen meer moesten bijdragen en op dat moment een oneerlijk voordeel hadden op de zeilvaart. Nostalgisch blikten de schippers terug op de betere tijden, toen iedereen nog zeilde en niet met motoren werkte, de telegraaf en telefoon niet de binnenvaart opjoegen en de dagen nog niet gelijk aan de nachten waren.¹⁸⁰

De geschillen tussen de schippers liepen hoog op en al gauw werd de Algemene Schippersbond beschuldigd van terrorisme, waarop G. de Groot, voorzitter van de bond zich verdedigde:

'Aan den A.S.B. is het te danken, dat de schipperij, ook de Rijnschippers, hun bestaan hebben kunnen handhaven, en nu moge men den A.S.B. thans verwijten en het voorheen hebben gedaan,

¹⁷⁹ 'Nederlandsch Binnenvaartbureau', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932), 128.

¹⁸⁰ 'Wetten, *Het Schippersblad*; 'Vroeger en nu', *Ons Kompas*, nr 328,14 jaargang (1 juli 1933) 5.

dat hij dwangmaatregelen gebruikte, men vergete niet, dat hij stand moest houden, zou er iets voor de schipperij gedaan kunnen worden, want heil voor de schipperij was niet te wachten van een huichelachtig samengaan met de bevrachters, die vooral te Rotterdam, zich steeds aartsvijanden betoonden van iedere schippersorganisatie, wier belang meebracht, het in stand blijven van eene verdeelde, elkander onderling beconcurrerende, massa, dat het bestuur van de A.S.B. dus van alle kanten werd tegengewerkt, was geen wonder, doch dat de A.R.S.B., thans mede op binnenlandsch vervoer aangewezen, in stede van mede te werken aan de schippersbelangen in het algemeen, zich slechts ten doel stelde een groote organisatie van particuliere schippers tegen te werken, was een diep-treurig verschijnsel en verscherpt natuurlijk het optreden van de A.S.B.¹⁸¹

In september 1915 benadrukte 'Het Schippersblad' dat de schippers geen geweld moesten gebruiken. Het bracht de vrachtprijzen juist naar beneden constateerden ze na de eerdere schippersacties, daar was niemand bij gebaat. Daarbij moesten de prijzen ook niet te ver oplopen, want anders zou de concurrentie uit het buitenland het werk van de Nederlandse schippers overnemen.¹⁸² Dit geeft weer dat de schipper in een lastig pakket zat en niet alleen kon kijken naar de situatie in Nederland. Het schippersvak was een internationaal beroep, met internationale concurrentie. Wel verwachtte de schippers dat de vrede na de Eerste Wereldoorlog tot een toename van de handel en scheepvaart zou leiden, waarvan de gehele binnenvaart van kon profiteren, zodat de situatie als tijdelijk werd gezien. Echter, er hadden zich tijdens de oorlog invloedrijke veranderingen voorgedaan. De rederijsschepen waren sterk toegenomen tijdens de oorlog en deze verkregen voornamelijk hun werk uit de beurtskringen, terwijl de particuliere schippers het werk kregen dat storingen bevatte: Het werk dat niet altijd zeker was, zoals de turfvaart. Het bestaan van de zelfstandige schipper werd onzekerder, grilliger. Daarom benadrukten de bonden nog sterker dat de schepen niet buiten de beurs mochten worden bevracht, ter wille van de toekomst van het schippersbestaan.¹⁸³

Dit was moeilijk door de heterogeniteit tussen de schippers onderling en het feit dat schippers als kleine zelfstandig ondernemers niet konden terugvallen op de sociale voorzieningen, waar werknemers wel op terug konden vallen (Werkloosheidsbesluit 1917).¹⁸⁴ Als de schippers niet voeren hadden zij geen inkomsten en door de vele zelfstandigen onder de schipperij was er altijd wel een schipper die voor een bepaalde prijs wilde varen, want: Er moest brood op de plank komen en

¹⁸¹ G. de Groot, voorzitter afd. Amsterdam ASB, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad*, 16de jaargang nr.3 (20 april 1918).

¹⁸² 'Schipperactie te Amsterdam', *Het Schippersblad*, 14de jaargang (4 september 1915); 'Openbare vergadering van schippers', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 39 (18 december 1915); 'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*, Jaargang 14, nr. 20 (7 augustus 1915).

¹⁸³ 'De toestand', *Het Schippersblad*, 17de jaargang nr. 29 (19 oktober 1918); 'Binnenvaart', *Ons Kompas*, nr 342, 15^e jaargang (1 februari 1933) 1.

¹⁸⁴ 'De Binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 7-8

dat kon de schipper zelf beter beoordelen dan een vereniging. Door de grote onderlinge concurrentie konden de schippers moeilijk een vuist maken tegen de bevrachters. Schippers wilden wel verenigen, maar: 'De schippers voelen dit wel, maar hun laag ontwikkelingspeil, de eigenaardigheden van het vak en de buitengewone zucht naar zelfstandigheid maken hen zoo heterogeen, dat samenwerking, zelfs tot zelfbehoud, alleen zal komen, van boven opgelegd,'¹⁸⁵ oordeelde Het Tijdschrift voor de Rijn- en Binnenvaart. De sedentaire bevolking en de Nederlandse overheid konden zich niet goed verplaatsen in de situatie van de schippers, waardoor de schippers tussen wal en schip terechtkwamen. De zelfstandigheid van de schippers werkte dus de slechte situatie van de schippers in de hand.

In een poging toch een gezamenlijk initiatief te ondernemen de scheepvaart te redden, kwam het idee op voor een alles overkoepelend orgaan 'Nautica', om toezicht te houden op de scheepvaart. De overheid steunde dit initiatief. Nautica kon vaststellen waar schepen aan moesten voldoen om tot een bepaalde klasse te worden ingedeeld. Op deze manier konden schepen, ladingen, afstanden en vrachttarieven beter op elkaar afstemmen. Ieder schip was anders, waardoor het tot dan toe zeer moeilijk was om in te schatten welke vrachtprijs daadwerkelijk 'eerlijk' was. Echter, het merendeel van de schippers ervoer de bemoeienissen van 'Nautica' als knevelwetten. Een inbreuk op hun vrijheid als zelfstandig ondernemer. Wel zochten schippers hulp bij de 'Nautica'.¹⁸⁶

Eenzijds zochten de schippers dus steun bij de overheid, anderzijds hadden de schippers het liefst er zo min mogelijk mee te maken. G. de Groot vertelde tijdens een vergadering: 'Na het tot stand komen van de schippersbonden, werd het meer van algemeene bekendheid, dat er zoo waar iets bestond in Nederland als binnenscheepvaart; dat er onder de Nederlandsche bevolking was een vrij groote categorie van menschen, die hunnen strijd om het bestaan streden, uitsluitend op het water en dat ook deze menschen grieven hadden, waarover men zich met recht mocht beklagen.'¹⁸⁷ De weerstand tegen teveel overheidsbemoeienis kwam voornamelijk voort uit het gevoel niet serieus te worden genomen. In 1905 had de Nederlandse overheid al een Staatcommissie ingesteld om onderzoek te doen naar de toestand in de schipperij, waarbij verschillende aspecten onder de loep werden genomen: de binnenvaartwegen in Nederland, typen scheepvaartvoertuigen, tractie, vervoer algemeen, vrachtprijzen, scheepvaartrechten, het schippersbedrijf, rechtstoestand in de binnenschipperij en het assurantiewezen. Echter, de mannen die belast werden met deze taak in Den Haag, kwamen niet uit de praktijk. Zij maakten slechts een boekenstudie naar de binnenscheepvaart,

¹⁸⁵ 'De Binnenschippers (Vle Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 6 (13 maart 1931), 82-84.

¹⁸⁶ 'Opnieuw in een stofwolk II', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915).

¹⁸⁷ G. De Groot, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 30 (16 oktober 1915)

waardoor veel aspecten van de schipperij niet werden meegenomen.¹⁸⁸ ‘De schipperij vertegenwoordigd een groot kapitaal; duizenden leven er direct en indirect van, de schipperij is eene hoogst belangrijke factor in de algemeene volkswelvaart; de schipperij verdient een betere plaats, meer respect, ruimere verdiensten, doch om dit te verwerven, moet de schipperij zelf de handen aan den ploeg slaan.’¹⁸⁹ Oordeelde G, de Groot vervolgens.

De latere commissie in 1915 bestond uit elf leden, waarvan slechts drie mannen uit de praktijk kwamen en geen van hen ooit Rijnschipper was geweest.¹⁹⁰ Hoe konden zij oordelen over het schippersleven? Bovendien wilden de schippers verbeteringen in de scheepvaart, geen toezicht. Deze houding kwam mede door de in principe noodgedwongen reorganisatie in de binnenvaart. Zoals in het vorige hoofdstuk naar voren kwam, rustten er hoge hypotheek op de grotere schepen, die aanvankelijk door het verminderde werk tijdens de oorlog niet konden worden betaald, maar steeds meer zagen de schippers in dat er structurele problemen gaande waren binnen de scheepvaart.

De voorschotbanken die de regering instelde voor de scheepvaart, boden geen oplossing voor de financiële problemen van de schippers.¹⁹¹ Dat de overheid regeringswerk in de binnenvaart, graanladingen, liet uitvoeren door schippers die onder een Belgische vlag voeren, konden de schippers al helemaal niet verkroppen en de nieuw aangekondigde wetten in 1915 door de regering, brachten de kleine schippers volstrekt in de problemen. Velen begrepen hierdoor niet waarom er nog schippers waren die nieuwe schepen kochten en dure hypotheek afsloten. Echter, hoewel een strop om de nek van de schippers, waren investeringen nodig om in de Rijn- en Binnenvaart mee te kunnen blijven draaien. Aan de wal konden de schippers, in een maatschappij waar zij zich steeds minder thuis voelden, moeilijk werk vinden. De schipper kon maar beter schipper blijven.¹⁹² Banken verklaarden schepen met hoge hypotheek erop liever niet failliet en stelden daarom faillissement zo lang mogelijk uit. Dit verstoortte de normale competitieve omgeving van de schippers. Daarnaast groeide het contrast tussen de scheepvaart en de sedentaire samenleving, waardoor de schippers minder bemoeienissen ervan dulden. Van opgelegde regels waren de schippers geheel niet gediend. Tegelijkertijd werd de overstap naar een sedentair bestaan steeds groter.¹⁹³

Nu waren de Rijnschippers meer dan andere schippers gewend aan regels. De Rijnvaart was al voor de nieuwe wetten in 1915 grotendeels onderworpen aan vele regels en wetten toen de Rijn

¹⁸⁸ Ibidem.

¹⁸⁹ Ibidem (16 oktober 1915).

¹⁹⁰ ‘Opnieuw in een stofwolk II’, *Het Schippersblad*’.

¹⁹¹ ‘Algemeene Rijnschippersbond’, *Het Schippersblad*.

¹⁹² ‘Op de Beurs’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 12 (12 juni 1915); De verslaggever, ‘Vergaderingen’, *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 29 (9 oktober 1915); Red., ‘Verbetering’, *Het Schippersblad*, Jaargang 14, nr. 22 (21 augustus 1915).

¹⁹³ Archief van firma J.H. Koenigsfeld, sinds 1916 NV Rederij voorheen, J.H. Koenigsfeld, “...” Donderdag 11 juni 1914 (Poolsch Koffiehuys); ‘Het Executie-vraagstuk’, *Ons Kompas*, nr. 353, 15^e jaargang (15 juli (1934), 3.

liberaliseerde. Zo kwam het dat er in het midden en zuiden van Nederland meer tollën werden geheven dan in het noorden van Nederland.¹⁹⁴ Toch boden ook de Rijnvaartschippers weerstand tegen het aanscherpen van de regels. Het betekende namelijk daadwerkelijke reorganisatie: Rijnschepen werden voortaan geclassificeerd, er kwamen strengere eisen betreffende bemanningsleden, om de vier jaar moest het schip volledig worden gekeurd en de nieuwbouw kwam onder controle van de Rijnvaartcommissie te staan.¹⁹⁵ Reorganisatie zou veel schippers die het bestaan als schipper niet konden of wilden opgeven, doen lijden. Vooral de kleine schippers konden het zich niet veroorloven een matroos in dienst te nemen of het schip regelmatig te laten keuren.¹⁹⁶

Tot overmaat van ramp besloot de overheid dat met ingang van 7 juli 1919 de beurtregeling kwam te vervallen. In steeds meer steden waar schippersbeurzen waren opgericht verdwenen de beurzen. De oorlog was voorbij, zodat de noodmaatregel niet meer nodig was oordeelde de regering. Een groot deel van de schippers was het hier ook mee eens. De Rijnschippers konden zonder enige beperkingen hun oude werk op de Rijn weer oppakken, zodat men weer terug kon naar de oude situatie. De schippers mochten ingaan op elk aanbod van de bevrachter mits het tarief minimaal 60% bedroeg van de bestaande vrachttarieven.¹⁹⁷ Dit betekende dat de schippers terug zouden vallen in de oude situatie, waarin de schipper weinig inbreng had over de vrachtprijzen en deze wederom daalden.¹⁹⁸

Tegen deze maatregelen waren ook protesten, waarbij verscheidene schepen in beslag werden genomen, maar deze pro-beurs schippers konden niet verhinderen dat de beurtregeling op 27 december 1919 definitief kwam te vervallen.¹⁹⁹ Deze twee strijd geeft wederom de heterogeniteit onder de schippers aan en het zelfstandig ondernemerschap dat zijn stempel drukte op de gehele schipperij. De schippers die van de beurzen af wilden, waren aan een competitieve omgeving gewend en hadden het liefst zo min mogelijk overheidsingrijpen. Opvallend is dat merendeel van de Rijnschippers zich hierin konden vinden, terwijl veel Binnenvaartschippers uit het noorden hier fel op tegen waren. Onder deze laatste groep schippers zijn ook de meeste nevenactiviteiten te vinden, zoals het werken bij een boer of bijspringen in een fabriek. In het noorden van Nederland waren veel

¹⁹⁴ 'Stenografisch verslag van het 9de (vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 21 (7 oktober 1932) 277.

¹⁹⁵ Chr. Hovestadt, vice-voorzitter afd. Feyenoord, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 16 (10 juli 1915).

¹⁹⁶ I. de Jonge, 'Verplicht personeel', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915).

¹⁹⁷ Christelijke bond van ondernemers in de binnenvaart, *CBOB Jubileumboek -1994 - 75jaar* (1994) 2; Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 98.

¹⁹⁸ Dwarskijker, 'De beurtregeling', *Het Schippersblad*; A. Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 97-100; Correspondent, 'De Beurtlijst in den Midden en Bovenrijn', *Ons Kompas*, nr. 328, 14^e jaargang (1 juli 1933), 2.

¹⁹⁹ Dwarskijker, 'De beurtregeling', *Het Schippersblad*; Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 97-100.

veenderijen, maar het werk in de turfvaart liep sterk achterut, wat bijvoorbeeld ook tot meer woonwagenbewoners leidde.²⁰⁰

Er waren dus grote verschillen tussen schippers, waarvan een deel was geprofessionaliseerd en een deel niet. Een herstructurering van de binnenvaart was nodig, maar dit was geen makkelijk proces. Het vroeg ook zekere veranderingen van de schippers die in hun bedrijfsvoering wel meer waren gemoderniseerd. Hierdoor nam het reorganisatieproces een aantal decennia in beslag. Het eiste grote veranderingen van een vrij aanzienlijke economische groep en het proces bracht naar voren dat de schippers niet alleen maar een economische groep waren, maar ook een sociale groep die in grote moeilijkheden verkeerde om een bestaan in de maatschappij te vinden waar het sedentaire leven centraal stond. In deze periode kan worden vastgesteld dat er schippers waren die vormen van 'penny capitalism' vertoonden en symptomen van minderheidsvorming gingen vertonen. Toch valt het grootste gedeelte van de schippers nog altijd in de categorie middenstand.

Afbeelding 8: Wachten in de Maashaven om te lossen, Rotterdam (1925).



Bron: Hoornick familie archief

Bijscript: Het merendeel van de schepen is van staal i.t.t. tot de Binnenvaart in Noord-Nederland.

²⁰⁰ Cottaar, *Kooplui, kermisklanten en andere*, 55, 77.

De jaren twintig en dertig en de rol van de politieke overheid

Na de afschaffing van de beurtregeling daalde het ledenaantal van de Algemene Schippersbond aanzienlijk, waardoor de bond in 1921 werd opgeheven.²⁰¹ Ook de bonden die wel stand hielden hadden moeite een bestaansrecht te vinden. De bonden probeerden op eigen initiatief de schippersbeurzen weer te doen opleven, maar hadden grote moeite dit te bewerkstelligen. Zoals reeds eerder genoemd, liepen veel schippers achter met het betalen van hun contributie en waren velen niet aanwezig op de vergaderingen.²⁰² *Wat voor invloed hadden de bonden in de jaren 1920's en 1930's en wat waren de verdiensten van deze bonden?*

Naast pogingen om de schippersbeurzen weer leven in te blazen, bleven de bonden de schippers waarschuwen en voorlichten om akelige situaties te voorkomen. Dit deed het Tijdschrift 'Rijn- en Binnenvaart' bijvoorbeeld door het regelmatig behandelen van de vervoerscondities in het blad. Dit was nodig omdat afladers en assuradeurs weleens probeerden de vervoerders aan te spreken op een onrechtmatige daad wanneer er sprake was van schade aan de vervoerde goederen, er vracht miste of wanneer een schip zonk. De vervoerder zou bij dagvaarding in strijd hebben gehandeld met wat geoorloofd was in het maatschappelijke verkeer of zij probeerden de vervoerder op andere wijze veroordeeld te krijgen. De schipper moest zich niet alleen verantwoorden over zijn eigen daden, maar was tevens verantwoordelijk voor de daden van zijn/haar personeel. Hij/zij was niet aansprakelijk voor schade door weersomstandigheden, water meegerekend, of bij mankementen van machines, maar wel wanneer het schip te zwaar beladen was, er sprake was van te zware deklast en bij aanwezigheid van water in het schip met omslaan als gevolg. Wanneer er wat tijdens de reis gebeurde, moest de schipper bewijzen dat het ongeluk kwam door overmacht, terwijl in vele van de situaties de schipper feitelijk slachtoffer was. Volgens de bonden gebeurde het regelmatig dat de schippers onterecht werden beschuldigd.²⁰³

Verder probeerden de bonden de geschillen tussen schippers onderling op te lossen. Schippers konden niet allen in dezelfde categorie worden geschaard en daar moest rekening mee worden gehouden bij regelgeving. Zo kon de beurtvaart niet goed meekomen met het chartersysteem. Teveel regels werkte niet op de kleine afstanden waar de beurtvaart mee te maken had. Soms bezocht een beurtschipper wel 300 adressen, waardoor het zeer omslachtig zou zijn de goederen van te voren te schatten en op te geven. Volgens Dhr. Hanrath die over dit onderwerp schreef in de 'Rijn- en Binnenvaart', was de invoering van een losbrief voor de wilde vaart geen

²⁰¹ Hachmer, *Voor en tegenwind*, 99.

²⁰² 'De nieuwe Contributie-Regeling 1934 aangenomen', *Ons Kompas*, nr. 342, 1^e jaargang (1 februari 1933) 3.

²⁰³ 'Weer eens 'De Vervoerderscondities'', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 3 (29 januari 1932) 47, 48; 'Gehuurde schepen in de binnenvaart: Wie in de binnenvaart materialen huurt, zal voortaan zeer voorzichtig moeten zijn', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932), 140.

probleem, maar was dit niets voor de beurtvaart. Hij beargumenteerde dat er in het buitenland niets vergelijkbaars was met de Nederlandse beurtvaart en dat de wilde vaart beneden de 50 MT niet eens noemenswaardig was. Hiermee bekritiseerde hij de voorstellen van de heer Biemont die zich eerder in de 'Rijn- en Binnenvaart' uitliet over dit onderwerp.²⁰⁴

De discussie laat zien hoeveel verschillen er waren tussen de schippers en waarom de Rijnvaart een heel andere variant van scheepvaart was dan de beurtvaart. Naast de discussies over reglementen werd er veel gesproken over de verslechterende situatie van de schippers, vooral toen de beurtvaart kwam te vervallen. P.V schreef na het Binnenscheepvaart Congres: 'Zoo dit overleg heeft plaats gehad, wil de Minister dan mededeelen, welke maatregelen zullen worden getroffen ter zake van: a. het ter beschikking stellen van een renteloos voorschot, ten einde daarmede den schippers, die tengevolge van de slechte bedrijfsuitkomsten in financieele moeilijkheden verkeerden, het voortzetten van het bedrijf mogelijk maken; b. de verlaging van scheepvaartrechten; c. de bevrachting op de beurzen; d. de bevordering van beurtbevrachting in overleg van handel met scheepvaart; e. de invoering van het uniforme charter? Is de Minister bereid, onverwijld een rijksteunregeling voor de binnenschippers in het leven te roepen, anders dan door de tewerkstelling in de werkverschaffing, gedurende den tijd dat deze schippers werkloos zijn?'²⁰⁵

De grote vraag die schippers stelden was eigenlijk: Was er wel behoefte aan renteloze voorschotten, wat de Tweede Kamer meerdere malen opperde. Als er geen werk was voor de schipper, kan het bedrijf niet worden voortgezet en dan zal de schipper het voorschot met zijn gezin alleen maar opeten. Dientengevolge was de schipper dan nog verder van huis, omdat het voorschot uiteindelijk moest worden terugbetaald. P.V. vervolgde zijn betoog: 'De malaise in de scheepvaart is geen direct gevolg van de algemeene malaise. Een studie van het verkeer leert dat algemeene malaise zeer zeker ook den vervoerders treft, maar dikwijls het klein vervoer met extra werk er uit kan komen. (...). 'Steun mag alleen gegeven worden aan dat, wat van huis uit niet leven kan op eigen beenen, maar waar men realiseert dat, om redenen van ander belang, men geneigd is te blijven steunen. En steun mag verleend worden aan dat, wat in de kinderschoenen staat, maar belooft met den noodigen steun in de toekomst niet allen op eigen beenen te kunnen staan, maar zelf te kunnen bijdragen om anderen te steunen!'²⁰⁶ De meningen waren verdeeld. Enerzijds moest er geen geld worden gestoken in iets wat niet levensvatbaar was, maar de schipperij stak het dat de ijverige werknemers die zij in het verleden waren en die veel aan de staat hadden bijgedragen, geen recht hadden op steun van diezelfde staat.

²⁰⁴ 'Statistiek van het vervoer per Binnenvaartuig', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 5 (26 Februari 1932) 60, 61.

²⁰⁵ P.V., 'Moeilijkheden in de Binnenschipperij', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 6 (11 maart 1932) 76, 77.

²⁰⁶ P.V., 'Moeilijkheden in de Binnenschipperij', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 6 (11 maart 1932) 76, 77.

Het ging de schippers niet alleen om geldsteun van de staat. Er was veel vraag naar regelgeving, omdat de schippers er onderling niet meer uitkwamen. Op het Congres van 8 september 1932 werden alle actuele punten behandeld waar de schippers vorm aan wilden geven:

- Rijkssteunregeling en het verstrekken van renteloze voorschotten;
- Wettelijke regeling van alle bevrachtingen en invoering van een uniform charter;
- Afschaffing van alle watertollen en zogenaamde scheepvaartrechten;
- Wettelijke regeling van de arbeidstijd en streng toezicht op kinderarbeid;
- Invoeren van een vaarpatent;
- Het treffen van maatregelen om te kunnen komen tot afvloeiing van economisch ondoelmatig en overbodig geworden materiaal;
- Invoering van leerplicht voor het schipperskind;
- Centrale organisatie van de schippers.²⁰⁷

De schippers wilden onderdeel worden van de sociale wetgeving en tevens verder professionaliseren, maar de schippers voelden zich in de steek gelaten door de Nederlandse staat op meerdere fronten. Dat de schipperij geen hulp kreeg om de structurele overcapaciteit op te lossen, was een ding, maar dat de staat de vraag naar een uniforme charter niet eens beantwoorde.

In een speciale editie van het tijdschrift 'De Rijn- en Binnenvaart' in 1932 verdedigde H. Smeenge, lid van de Eerste Kamer der Staten Generaal, het beleid van de overheid door aan te geven dat de binnenvaart zeker niet minder te lijden had dan de landbouw, veeteelt en industrie, maar dat er geen beloftes konden worden gedaan naar de schippers om hen te helpen. Het was overal een slechte tijd: 'Wat men den een geeft ontnemt men den ander.' Hij kon slechts bemoedigende worden uitspreken, meer niet.²⁰⁸ Het niet tegemoetkomen van de overheid aan de schipperij versterkte het gevoel onder de schippers dat zij alleen maar goed waren om de staatkas te spekken en dat zij het verder allemaal zelf op moesten lossen. Dientengevolge groeide de afkerende houding van de schippers ten opzichte van de walsamenleving en probeerden de schippers het heft in eigen hand te nemen. Ze stelden bijvoorbeeld een arbitragecommissie in, zodat er minder zaken voor het gerecht hoefden te komen.²⁰⁹ Dan konden zaken sneller en goedkoper worden behandeld.

²⁰⁷ 'Vervolg Congres Utrecht', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 25 (1 december 1932), 331; 'Nederlandsch Binnenvaartbureau', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 14 (3 juli 1931)174, 175.

²⁰⁸ Mr. H. Smeenge, lid van de eerste kamer der Staten Generaal, 'Ter inleiding', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932).

²⁰⁹ Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam, 'Arbitragereglement', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 10 (8 mei 1932), 114, 117; Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam, 'Arbitragereglement', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 10 (8 mei 1932), 114, 117; P.V., 'Vervoerssnelheden en de publieke opinie', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 18 (20 Augustus 1932), 241.

Naast het aan de kaak stellen van misstanden, probeerden de bonden sturing te geven aan de schippers, maar in 1932 gaven de bonden aan dat zij de verantwoordelijkheid niet meer konden dragen en de schippers absoluut naar de beurzen moesten: 'Aan onze zijde is 't recht, aan de andere de macht, zooals ook ter conferentie is gezegd.' Andere soorten verenigingen, bonden en grote bedrijven hadden te veel macht. Steenkolen werden niet geladen door de 'Steenkolen Handels-Vereniging' als de schipper niet wilde toegeven aan het lage vrachttarief.²¹⁰

Schippers lijken in de 'jaren dertig tot een beter verenigingsbesef te komen ten opzichte van de ' jaren tien doordat in de jaren dertig alle schippers door de crisis in de binnenvaart werden getroffen. Voorheen hadden de Rijnvaartschippers alleen tijdens de Eerste Wereldoorlog te maken gehad met minder aanbod van werk, waardoor velen niet de noodzaak zagen zich te verenigen. Na de oorlog trok het werk wel weer aan.²¹¹ Echter, in de jaren dertig kon de overheid de schippers mede door de economische crisis slecht helpen, omdat de rest van Nederlands het evengoed moeilijk had. De schippers kregen hierdoor nog meer behoefte aan een bemiddelingsorgaan voor schippers en bevrachters.²¹² Schippers en bevrachters moesten dichter tot elkaar komen. Schippers verdedigden hun werk, maar probeerden ook water bij de wijn te doen. Er werden bijvoorbeeld voorstellen gedaan om de lonen van het scheepspersoneel te verlagen²¹³ en ze berustten zich in het feit dat de beurtvaart in de niet meer te redden was. Wel beklaagden ze zich over het feit dat ook ander werk van hen werd afgenomen door het vervoer over de weg. Het vervoer over de weg zou veel gevaarlijker zijn dan over het water, omdat er meer ongelukken op de weg voorkwamen dan over het water. Bovendien had de vermindering van het werk niet alleen tot gevolg dat de schippers minder werk hadden, maar ook de scheepswerven en andere gerelateerde bedrijven aan de scheepvaart.²¹⁴

Daarnaast was het oneerlijke concurrentie: De vrachtwagens en treinen hoefden amper heffingen te betalen, terwijl die op de scheepvaart zo zwaar drukten. De schipper moest doorgaans 30% tot 40% van de bruto vrachtprijs betalen aan tollens, soms wel 50%, terwijl de schippers in 1922 slechts 17% betaalden. Een deel van deze procentuele stijging kwam voort uit het dalen van de vrachttarieven. Veranderingen waren daarom nodig binnen de scheepvaart, maar vaarwaterbelasting leek onuitvoerbaar. 'De schromelijke onbillijke behandeling van het scheepvaartverkeer leidt, nog geheel afgescheiden van de huidige wereldcrisis er toe, dat het vervoer van goederen aan de veilige

²¹⁰ 'Schippersactie', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 52 (februari 1916).

²¹¹ 'De Binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 7-8.

²¹² 'Verslag van de 24ste Algemeene Jaarvergadering van de Vereeniging van Scheepbevrachters in Nederland', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 8 (8 April 1932), 95, 96.

²¹³ 'Loonen in de Rijnvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 8 (8 April 1932), 98.

²¹⁴ 'Een verzoek om spoedig onderzoek naar den noodtoestand de Nederlandsche Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 9 (22 April 1932), 109, 110; 'Uit de Afdelingen', *Ons Kompas*, nr. 322, jaargang 14 (1 april 1933), 2; 'Beurtvaart', *Ons Kompas*, nr. 353, 15^e jaargang (15 juli 1934) 7, 8.

waterwegen wordt onttrokken en, naar onze meening, geheel in strijd met het nationaal belang, over landwegen wordt afgeleid.²¹⁵ Het gebruik van vrachtwagens zou volgens de schippers meer buitenlandse vrachtwagens naar Nederland lokken, wat niet alleen ongunstig was voor de binnenvaart, maar voor de gehele werkgelegenheid in Nederland.²¹⁶

Nu zal dit laatste argument niet ontzettend veel bijval hebben gekregen van anderen, omdat de scheepvaart uiteindelijk ook te maken had met internationale concurrentie en daardoor de internationale veranderingen goed in de gaten hielden. Toch kunnen er ook kanttekeningen worden geplaatst bij de grote invloed die de hoge vaarheffingen op het werk van de schippers zou hebben. Het klopt inderdaad dat er grote heffingen rustte op de schouders van de schippers, maar zoals Gerh. Tuntler in zijn betoog terecht opmerkt: Heeft het wel nut om de vaarheffingen te verlagen, aangezien deze heffingen de vrachtprijs zijn meegerekend? De vaart was nog altijd goedkoper dan het wegtransport en het grote voordeel van het vervoer over de rails was dat de ontvanger een grotere garantie had zijn goederen op tijd te ontvangen.²¹⁷ Gerh. Tuntler concludeert: Er was gewoon haast geen werk, daar lag het probleem!²¹⁸

De Telegraaf van 25 maart 1931 constateerde dat de Nederlandse Spoorwegen volledig buiten de malaise in de Rijnvaart stond. Er was een algehele terugval van de landbouw en industrie gaande en dit betekende dat er minder te vervoeren was. Al in de 2^e helft van 1929 was het goederenvervoer sterk achteruitgelopen: 1929 bracht f22.500,- minder op dan 1928.²¹⁹ Schippers volgden de andere vervoersmiddelen nauwlettend en brachten tegen de argumenten van Gerh. Tuntler in dat er uiteindelijk toch werk verloren ging aan de spoorwegen, omdat de vrachtprijzen hiervan gewoon kunstmatig laag waren: De tarieven waren lager dan die van de concurrentie uit het buitenland die wel te maken hadden met 'normale heffingen'. De spoorwegen hadden de lage prijzen niet nodig en moesten zich gewoon richten op het werk dat daadwerkelijk het beste per trein vervoerd kon worden: goederen waarbij snelheid en regelmaat van belang zijn. Op het Scheepvaart Congres kwam ter sprake: 'De spoor wordt bevoordeeld als exploitant doordat de schipper als exploitant belast wordt en zoo is getracht de balans in evenwicht te houden. Ook het kapitaal

²¹⁵ 'Een verzoek om spoedig onderzoek naar den noodtoestand de Nederlandsche Binnenvaart, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 9 (22 April 1932), 109, 110;

²¹⁶ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en binnenvaart*, nr. 2 (16 januari 1931), 27-30; T.L. Mellema (inspecteur in de scheepvaart in het 3de district), 'Daar is de verandering in tractie...', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932), 154.

²¹⁷ Verschoor van Nisse (havenmeester van Rotterdam), 'Toch zij men niet al te pessimistisch', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932), 153.

²¹⁸ Gerh. Tuntler, 'Verzoek om onderzoek van den noodtoestand der Nederlandsche Binnenscheepvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, 119, 120; 'De Binnenschipper (4de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 4 (13 februari 1931), 52, 59.

²¹⁹ 'De Binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 7-8.

gestoken in de ijzeren wegen was ten opzichte van de waterwegen zeer dikwijls een onbillijkheid.²²⁰ Bovendien: Waarom in een duurder vervoersmiddel investeren als het met de economie slecht gaat? ‘We hebben al meer gezegd dat verkeer geen minuten kwestie is: abnormaal snelverkeer is een luxe en daar is nu toevallig geen geld voor.’²²¹ gaf P.V. aan in een van zijn betogen in ‘De Rijn- en Binnenvaart.

De spoorwegen en het wegverkeer werden niet alleen bevorderd dankzij heffingen. Zo werd het wegvervoer bevooroordeeld doordat de schipper steeds meer te maken kreeg met bruggen, sluizen en andere beperkingen en was daarom een belangrijk onderwerp op het Congres: ‘Nadat gewezen is op het vele oponthoud, dat de scheepvaart ondervindt door gesloten sluizen en bruggen, zelfs zóó, dat men op sommige kanalen midden in den zomer, reeds om 7 uur des avonds moet aanleggen, terwijl de vrachtauto’s ongehinderd dag en nacht rijden, waardoor het vervoer van te water naar te land wordt overgeheveld (...)’²²² Tijdens de crisis werden er minder brugwachters aangesteld, omdat de scheepvaart zou zijn afgenomen, waaruit de schipperij concludeerde dat de overheid ook geen enkele moeite zou doen om verbeteringen in de scheepvaart aan te brengen.²²³

Er is ook een verschuiving van de aandacht te zien als het gaat om de grootste concurrent van de scheepvaart. De schippers vreesden meer voor de vrachtwagens dan voor de trein, omdat de vrachtwagens bijna overal konden komen om goederen af te leveren. ‘De bedrijfsauto kon zoo snel groeien, omdat hij het voedsel wegnam van bestaande vervoersinrichtingen. Hij, die een schip exploiteert, betaalt havengelden en kadegelden en steigergelden en sluisgelden, en kanaalrechten op menigen waterweg, en bruggeld, indien hij wil passeeren, daar waar ten gerieve van de auto een brug zijn vaarweg werd gelegd, en talrijk zijn de voorschriften van de auto een brug over zijn vaarweg werd gelegd, en talrijk zijn de voorschriften en degelijk is de controle, waaraan hij is onderworpen.’²²⁴

De schipper moest zich maar aanpassen aan de walsamenleving. De andere vervoersmiddelen vroegen om bruggen en wegen, kunstmatige belemmeringen en daar kreeg de schipper niets voor terug. Schippers betaalden hun eigen vaarwateren, organiseerden en onderhielden deze. Dit was niet erg toen de scheepvaart het enige vervoersmiddel was, maar met de nieuwe concurrentie die wel steun kreeg van de overheid werd dit als zeer onterecht gezien.²²⁵ Geld

²²⁰ ‘Stenografisch verslag van het 9de (vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 21 (7 oktober 1932). 277.

²²¹ P.V. ‘De verkeersruzie’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 19 (2 september 1932) 246, 247.

²²² ‘Stenografisch verslag van het 9de (vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 277.

²²³ P.V., ‘De schippers en de Nederlanders’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 24 (18 november 1932) 318; ‘46 ½ miljoen niet genoeg?’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 20 (20 september 1932), 269;

²²⁴ P.V., ‘Verkeer, Hetze en de Pers’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 23 (4 november 1932) 306.

²²⁵ Nederlandsche Spoorwegen, ‘Verslag van de Commissie de Vries’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 10 (8 mei 1932) 122, 123; P.V., ‘Naar den afgrond’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 11 (20 mei 1932) 126, 127; ‘Stenografisch verslag van het 9de (vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 21 (7 oktober 1932).

verdiend uit de scheepvaart werd besteed aan investeringen voor de andere vervoersmiddelen. De scheepvaart betaalde 46,5 miljoen gulden, terwijl daarvan 16 miljoen daadwerkelijk in de scheepvaart werd geïnvesteerd in de vorm van wegeaanleg, onderhoud en bediening van scheepvaartwegen uit de gewone dienst.²²⁶

Daarnaast constateerden de schippers dat het nodige onderhoud aan de waterwegen zo lang mogelijk werd uitgesteld, terwijl de tollен, sluisgelden en bruggelden ongestoord toenamen schreef De Rijn- en Binnenvaart: 'Hier wordt dus geconstateerd, dat het algemeen belang van handel, Nijverheid en Scheepvaart wordt opgeofferd aan een zeker provincialisme, waarvan speciaal de schipperij, die hoge tollен betalen moet, de dupe wordt.'²²⁷ Vooral in het noorden van Nederland stegen de kosten aanzienlijk. Bijvoorbeeld in Friesland betaalden de schippers in 1914 f112.302,50 aan tolgelden en andere heffingen. In 1930 was dit bedrag gestegen naar een bedrag van f342.200.-. Dit was niet evenredig aan de inflatie of aan de toename van het scheepvaartverkeer. Deze nam relatief gezien juist af. Wel nam de scheepvaart rond 1932 nog 70% van het goederenvervoer op zich, maar het goederenvervoer als geheel was in de crisisjaren afgenomen.²²⁸

De schippers wilden daarom niet alleen een centrale commissie om het werk tussen de schippers onderling te verdelen, maar het werk moest tevens beter met de andere vervoersmiddelen worden geïntegreerd. Het trein- en vrachtverkeer moesten worden meegenomen in de herstructurering van de Rijn- en binnenvaart, zodat men kon streven naar een evenwicht.²²⁹ Dit is een grote omslag in de houding van de schippers. In de 'jaren tien van de twintigste werd er niet gesproken over samenwerkingen, maar alleen gepleit voor de belangen van de schipper. De schippers beseften dat de vrachtwagen en trein niet meer waren weg te denken uit het transportwezen en dat deze vervoerders evengoed kampten met problemen.²³⁰

P.V. betoogde in De Rijn- en Binnenvaart: 'Zonder de malaise waren wellicht de wonden niet zoo diep geslagen, het ziekteproces niet zoo accuut geweest en waren er velen ten gronde gegaan voor men het gevaar als een algemeen gevaar erkende en voelde. Want de toestand is nu dat: De

277; P.V., 'Vervoerssnelheden en de publieke opinie', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 18 (20 Augustus 1932), 241.

²²⁶ 'Nederlandsch Binnenvaartbureau', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 14 (3 juli 1931)174, 175; P.V. 'De verkeersruzie', *Rijn- en Binnenvaart*, 246, 247; '46 ½ miljoen niet genoeg?', *Rijn- en Binnenvaart*, 269; P.V., 'In de Ellende', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 22 (21 oktober 1932) 291; 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30; T.L. Mellema, 'Daar is de verandering in tractie...', *Rijn- en Binnenvaart*, 154.

²²⁷ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

²²⁸ 'Nederlandsch Binnenvaartbureau', *Rijn- en binnenvaart*, 174, 175; P.V. 'De verkeersruzie', *Rijn- en Binnenvaart*, 246, 247; '46 ½ miljoen niet genoeg?', *Rijn- en Binnenvaart*, 269; P.V., 'In de Ellende', *Rijn- en Binnenvaart*, 291; 'De binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30; T.L. Mellem, 'Daar is de verandering in tractie...', *Rijn- en Binnenvaart*, 154.

²²⁹ P.V., 'Naar den afgrond', *Rijn- en Binnenvaart*, 126, 127.

²³⁰ P.V. 'Antwoorden op vragen', *Rijn- en Binnenvaart*, 23-24; 'Samenwerking', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932) 127, 128.

spoorwegen verliezen lijden, de tramwegen met subsidies op de wankelende beenen gehouden worden, de beurtvaart achteruit holt, de schipperij bijna armlastig is, en de autobedrijven slecht gaan. (...) Men kome niet meer groepsgewijze bij de regeering om gunsten te vragen voor eigen belangen. Men kome gezamenlijk bij de regeering om te vragen een wettelijke vastlegging van dat wat recht is in het verkeer, met voorbij zien van eigen belang, om dat in aller belang als recht terug te vinden.²³¹ Toch voor de schipper was zorg nodig: 'Want de nood van de schippers is slechts zeer ten deele een nood tengevolge van de malaise. De schippers lijden met alle vervoerders onder den ongelooflijken verkeerschaos die heden ten dage in ons land heerscht, welke nood de schippers als de minst financieel krachtige en op de meeste lasten zittende vervoerders het eerst aan den lijven zelf voelen. Daar is honger. Maar bij alle andere vervoersbedrijven is een hopeloos ineenzinken, een achteruitgang, een kapitaalvernietiging bezig zich te voltrekken die ook door een opleving uit de malaise niet te stuiten is, integendeel zich dan zelfs te heftiger kan voltrekken.'²³²

Het ging in de transportsector als geheel niet goed, maar de schippers behoefden meer steun dan de andere transporttakken oordeelde De Rijn- en Binnenvaart: 'Heel iets anders is een dergelijke toestand voor de schippers, voor hen beteekent zoiets direct broodgebrek, met kans op verlies van alles wat zij bezitten en voor de uitoefening van het bedrijf zoo dringend noodig hebben.'²³³ Door samenwerking kon de beste oplossing worden gevonden voor het goederenvervoer. De Kamer van Koophandel opperde dat er wel moest worden uitgegaan van vrije concurrentie. Dit zou tot verbeteringen leiden en zo konden de nuttige vervoersdiensten dan worden gehandhaafd. De schippers wilden niet dat de overheid hierin een sturende rol had. In het beantwoorden van lezersaanvragen gaf P.V. te kennen: 'Samenwerking moet aan particulier initiatief worden overgelaten. Slechts dan grijpt de overheid in, wanneer als gevolg van samenwerking of van gebrek aan samenwerking een algemeen belang geschaad wordt.'²³⁴

Economie en vervoer zouden niet beïnvloed moeten worden door politieke overwegingen en daarom moest de overheid alleen ingrijpen als er echt grote aantallen werklozen dreigen te ontstaan. P.V. reageerde hier fel op in De Rijn- en Binnenvaart: 'Ze zegt: een centraal lichaam voor transportzaken met regelende bevoegdheid is ongewenscht, met adviseerende bevoegdheid is nog niet door de omstandigheden geboden. En dit motiveert niet. En laat ons, eenvoudige mensen, dus zitten met de impressie dat de rommel in de radiodistributie geheel correct is, dat iedere beschikking

²³¹ P.V., 'Naar den afgrond? Neen, naar een herwaardering van alle vervoermiddelen', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 11 (20 mei 1932) 138, 139.

²³² P.V., 'Naar den afgrond? Neen, naar een herwaardering van alle vervoermiddelen', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 11 (20 mei 1932) 138, 139.

²³³ 'De Binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 7-8.

²³⁴ P.V. 'Antwoorden op vragen', *Rijn- en Binnenvaart*, 23-24; 'Samenwerking', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang, 127, 128; 'De binnenschipper' (Vervolg) *Rijn- en Binnenvaart*, 7-8; T.L. Mellema, 'Daar is de verandering in tractie...', *Rijn- en Binnenvaart*, 154.

van den minister inzake Spoor, ATO, en particuliere onderneming, het toppunt der wijsheid is, dat subsidie aan de Lloyd een daad van regeeringsbeleid is, waar het nageslacht over zal spreken (zeer wel mogelijk), en kortom, dat landen, met een transportministerie, een zendeling noodig hebben om beschaafd te worden.²³⁵

In januari 1931 verschenen er in de Rijn- en Binnenvaart ingezonden stukken en betogen waarin schippers blijken gaven dat zij dachten tegengewerkt te worden in hun pogingen de schippers te verenigen. Er zouden angsten zijn dat wanneer de schippers eenmaal verenigd waren het een te sterke groep zou worden en dat daarom ook de schippersbeurzen door omstanders niet gewaardeerd werden. De schippersgilden van vroeger hadden te veel macht gehad, maar doordat de schipper door de jaren heen steeds meer te maken kreeg met reglementen en beperkende bepalingen om dat af te zwakken, werd de schipper ook steeds minder wettelijk beschermd. Nu bevond de schipper zich in een kwetsbare positie, omdat de schipper bang was geen vracht meer te krijgen en mede hierdoor gingen de vervoerscondities sterk achteruit.²³⁶

Op het Binnenscheepvaart Congres van 8 september kwam naar voren dat hier de meningen over verdeeld waren. Als de regering de bevrachtingen op zich zou nemen, zou er een monopolie ontstaan. Een monopolie dat een directe bedreiging vormde voor het midden- en kleinbedrijf en dus voor de particuliere scheepvaart,²³⁷ want als 50% van de schippers nu problemen heeft en 50% van de schippers wel met moeite kan rondkomen, zou een verdeling van de vrachten ervoor zorgen dat alle schippers in de problemen kwamen.²³⁸ Wel was duidelijk dat de spoorwegen en de scheepvaart al voor de Eerste Wereldoorlog op elkaar waren aangewezen, opperden velen en daarom was een samenwerking onvermijdelijk.

Uiteindelijk besloot de Nederlandse regering in 1932 tegemoet te komen aan de noodkreet van de schippers, maar keek hierbij alleen naar de scheepvaart en niet naar de andere transporttakken. Op 22 november 1932 werd er in de Tweede Kamer een wetsontwerp ingediend voor betere vrachtverdeling in de Rijn-en binnenscheepvaart. De bevrachters voelden zich hierdoor gepasseerd en onbegrepen. Snapte de overheid niet dat de bevrachter intermediair was? Zij moest wel degelijk een stem krijgen in dit wetvoorstel. Zo zou de bevrachter een officiële aanstelling

²³⁵ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en binnenvaart*, 27-30.

²³⁶ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en binnenvaart*, 27-30.

²³⁷ 'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres: Vervolgvergadering op 8 september 1932 te Utrecht', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 27, (30 december 1932), 307; T.L. Mellema, 'Daar is de verandering in tractie...', *Rijn- en Binnenvaart*, 154.

²³⁸ 'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres', *Rijn- en Binnenvaart*, 554-558; P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 23 (6 november 1931), 313,314.

moeten krijgen, zodat niet iedereen het beroep zonder keuring kon uitoefenen. Dit was al gebruikelijk bij de Vereeniging van Scheepsbevrachters.²³⁹

Bovendien plaatsten de schippers zichzelf in een slachtofferrol, terwijl de situatie veel minder zwart-wit was dan de schippers het deden voorstellen gaf een scheepsbevrachter aan in De Rijn- en Binnenvaart aan. De bevrachter zou er niet op uit zijn de schipper uit te kleden of hem naar de kroeg te lokken. Sterker nog beweerde Gerh Tuntler, de voorzitter van de Vereeniging van Bevrachters, in een kritische brief op een eerder geplaatst stuk. Het gebeurde regelmatig dat de bevrachter de schipper juist weer op het rechte pad bracht: 'Op bldz. 9 staat b.v., dat de schippers den scheepsbevrachter in verschillende café's moeten volgen om bevrachtingsovereenkomsten te sluiten. Eigenaardig klinkt het misschien wanneer ik hier beweer, dat de meeste scheepsbevrachters klagen, doorlopend in schipperscafé's te moeten zoeken naar scheepsruimte. Zelfs toen het C.B.K. nog functioneerde, kwam het herhaaldelijk voor, dat een aan de beurtzijnde schipper op de beurt niet te vinden was maar tenslotte door een de bedienden van het C.B.K. uit een café gehaald moest worden. Men kan echter beter dergelijke verwijten achterwege laten; het zet alleen maar kwaad bloed.'²⁴⁰

Het C.B.K. stond voor het Centraal Bevrachtingskantoor. Gerh Tuntler probeerde met dit stuk het idee van de Animiermädel teniet te doen en de rollen om te draaien: Schippers gingen graag naar het café en werden daar niet toe gedwongen. De waarheid zal in het midden liggen, want zoals al eerder in dit onderzoek naar voren kwam, werk en privé liepen in de scheepvaart door elkaar. Enerzijds gingen schippers naar het café, omdat zij ergens heen moesten om te kunnen telefoneren, post op te halen en andere zaken te kunnen regelen wat niet allemaal aan boord kon door gebrek aan middelen en ruimte, anderzijds had de schipper in het café zijn sociale contacten. Schippers vonden het prettig om onder gelijkgestemden te zijn en in een andere omgeving dan het schip. Dit samenkomen van werk en privé was niet alleen zichtbaar bij schippers: Bij andere middenstandsklassen kwam dit evengoed voor.

Gerh Tuntler vervolgde zijn betoog: 'Verder worden de scheepsbevrachter op bldz. 11 ervan beschuldigd, 15% provisie te berekenen en bovendien nog fooien aan te nemen.' Gerh oordeelde dit als een wel erg naïeve gedachte. 'Men zou bijna kunnen zeggen, schippers krijgen de provisie en de scheepsbevrachters de vracht.' De schippersorganisaties zouden veel zaken overdrijven. Natuurlijk sloot hij niet uit dat het weleens voorkwam, maar Gerh was er van overtuigd dat de meeste scheepsbevrachters niet meer dan de gebruikelijke 5% vroegen. De schippers moesten worden behoed van hun ondergang, maar helaas was de beurtregeling niet de oplossing. Het C.B.K.

²³⁹ Dr., 'De toekomst is verborgen: Een wettelijke regeling voor de binnenvaart en ook voor Rijnschepen. Ook overleg met de ...scheepsbevrachters? Wat is een scheepsbevrachter?', *Rijn- en Binnenvaart*, 114; 'Rijksregeling van bevrachting in de binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932) 353, 359.

²⁴⁰ Gerh Tuntler, 'Verzoek om onderzoek van den noodtoestand', *Rijn- en Binnenvaart*, 119, 120.

functioneerde niet naar behoren. Er waren gewoon te veel verschillende soorten schepen en schippers, met totaal verschillende capaciteiten en kwaliteiten, waardoor het zeer moeilijk was om via beurtbevrachting eensgezindheid te scheppen onder de schippers. Daarnaast hoefden de schippers niet op medewerking van handelszijde te rekenen, aangezien de handelspartijen door de maatregelen meer moesten betalen voor minder.²⁴¹ Dit was ook al in mei 1918 in de Tweede Kamer ter sprake was gekomen, maar er was nog steeds geen oplossing voor gevonden.

Na enige inbreng van de bevrachters trad op 7 september 1933 de wet van 'Evenredige Bevrachting' in werking. Speciale bevrachtingcommissies werden ingesteld om hierop toezicht te houden. Motorschepen oordeelden dat zij bestraft werden voor de eerdere investeringen die zij hadden gedaan om de concurrentie in de binnenvaart het hoofd te bieden. Het eerdere voordeel dat zij hadden ten opzichte van schepen zonder motor of met opdrukker viel weg en raakte deze schippers ten zeerste. Dit had vooral invloed op de Rijnschippers. Nu was de wet slechts bedoeld als tijdelijke noodmaatregel, maar het bleef uiteindelijk intact tot anno 1994. Hachmer omschrijft dit als volgt: 'Wat toen door schippers als een maatregel werd beschouwd die de kool en de geit spaarde, wordt nu door de meeste schippers gezien als een verworven recht.'²⁴²

De situatie binnen de schipperij werd in de 'jaren dertig daadwerkelijk onhoudbaar en heeft ertoe geleid dat schippers zich meer organiseerden om meer rechten te verwerven en hun slechte economische situatie te verbeteren. Ten alle tijden blijven de schippers daarbij voorkeur geven aan de eigen groep: de schipperij. Verder valt te constateren dat enerzijds schippers niet te veel overheidsbemoeienissen wilden, maar dat anderzijds de behoefte naar overheidsingrijpen steeds groter werd. Dat de regering de schipperstand hierin lange tijd niet bijstond en later maar deels, interpreteerden de voorstanders van overheidsingrijpen als een afwijzing en het gebrek aan acceptatie in de sedentaire samenleving en werkte steeds meer het afscheiden van de schippers van de rest van de maatschappij in de hand.²⁴³ Schippers zagen zich hierdoor als een wezenlijk andere groep dan de rest van de sedentaire bevolking.

²⁴¹ Gerh Tuntler, 'Verzoek om onderzoek van den noodtoestand', *Rijn- en Binnenvaart*, 119, 120; 'De toekomst is verborgen', *Rijn- en Binnenvaart*, 144.

²⁴² Hachmer, *Voor en tegen de wind*, 103-105; P.V., 'Moeilijkheden in de Binnenschipperij', *Rijn- en Binnenvaart*, 76, 77; 'Dictatuur', *Ons Kompas*, nr. 325, 14^e jaargang (15 mei 1933), 1.

²⁴³ P.V. 'Antwoorden op vragen', *Rijn- en Binnenvaart*, 23-24; P.V., 'Naar den afgrond?', *Rijn- en Binnenvaart*, 138, 139.

Etnische profilering

‘Het is een gek feit, maar er zijn Nederlanders, en dan een tijdje later komen de schippers. O.a. behoren de schippers niet tot het publiek, zoodat ze ook moeten betalen waar een ander niet betaalt. (...) Om te beginnen heeft een schipper al geen straat-, wijk, of stadsgenooten en ondanks het gepraat over wereldbonden en Volkenbonden, ziet niet alleen Antwerpen b.v. Rotterdam wat af te snoepen, maar Amsterdam levert Rotterdam hetzelfde als het er de kans toe krijgt en omgekeerd.’²⁴⁴

Hier omschrijft P.V. goed de gedachtegang van de schippers ten opzichte van de rest van de sedentaire samenleving. ‘De outsider die denkt, dat de schipper geen belasting betaalt, vergist zich; integendeel, hij betaalt meer dan de burger aan de wal.’²⁴⁵ Schippers zijn niet eerder als een etnische groep onderzocht, omdat zij altijd als een economische groep bekeken zijn en niet als sociale groep. Er werd dus weinig rekening gehouden met de aparte levensstijl die schippers erop nahielden en dit bracht situaties mee waarin schippers zich erg onbegrepen voelden of achtergesteld door de bevrachter, overheid en de sedentaire bevolking. Door de gevoelens van onbegrip en de andere levenswijze gingen schippers de grenzen tussen ‘wij’ en ‘zij’ meer markeren, maar kan er daadwerkelijk gesproken worden over etnische profilering? Penninx omschrijft dit proces als volgt: ‘Etniseringsprocessen zijn situatie-gebonden: ze zijn het produkt van een verzameling individuen die zich expliciet afzetten tegen en onderscheiden van andere groepen of de dominante groep in hun directe omgeving. De grenzen tussen ‘wij’ en ‘zij’ worden gemarkeerd met onderscheidende symbolen.’ Een grote rol in dit proces van groepsvorming speelde het afzakken van de schipperij naar een lagere sociale en economische positie in de maatschappij.²⁴⁶

De overheid kon niet tegemoetkomen aan de schipperij, waardoor een gevoel van afwijzing onder de schippers ontstond. Het was echter niet slechts onwil van de regering dat zij niet tegemoet kwam aan de schipperij. De overheid had al in 1905 een onderzoekscommissie ingesteld om onderzoek te doen naar de toestanden in de schipperij en deed dit in 1915 en voor het indienen van het wetsvoorstel van 1932 wederom. De overheid wilde niet de vroegere toestanden in de Rijn-binnenvaart herstellen, maar de regering zag wel in dat er voor een groot deel van de schippers geen bestaansmogelijkheden meer waren na aftrek van de vaarkosten. Om dit op te lossen kwam de commissie tot de conclusie dat er een enigszins evenredige verdeling van de vracht nodig was over de verschillende vervoersmiddelen en dat er dientengevolge enig vrachtverdeling moest

²⁴⁴ P.V., ‘De schippers en de Nederlanders’, *Rijn- en Binnenvaart*, 318; ‘Neerlands Draak’, Ingezonden stukken, *Ons Kompas*, nr. 379, 16^e jaargang (15 augustus 1935), 3.

²⁴⁵ P.V., ‘De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs’, *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 23 (6 november 1931), 313,314.

²⁴⁶ Penninx, *Minderheidsvorming e*, 35.

plaatsvinden om een bestaansminimum te kunnen garanderen.²⁴⁷ Alleen door de heterogeniteit van de schippers en gebrek aan informatie ontstond er een vertekend beeld over de schipperij.²⁴⁸

Het grootste deel van de schippers was niet groot genoeg om zich in te schrijven bij de Kamer van Koophandel. Wanneer de schipper minder dan f2000,- per jaar verdiende, hoefde hij zich niet in te schrijven. Zo werden de minderen niet meegeteld en het leek alsof de schippers over het algemeen welvarende middenstanders waren. Nu hadden de Rijnvaartschippers het beter dan de schippers uit Noord-Nederland en stonden deze schippers hierdoor vaker ingeschreven bij de Kamer van Koophandel. Dit zorgt ervoor dat erover de Rijnvaartschippers op economisch vlak wel een beter beeld kan worden gevormd.²⁴⁹ Echter, door het misleidende beeld dat de commissie verkreeg over de schippers zag het ernaar uit dat de schippers, die geen aanspraak konden maken op de eerder besproken sociale voorzieningen, dit op eigen initiatief wel konden bekostigen, maar er gewoon geen belang aan hechtten. Niets bleek minder waar: het merendeel van de schipperstand moest 25% meer verdienen om dit te kunnen bekostigen rekende De Rijn- En Binnenvaart uit:²⁵⁰ 'Zoo vallen zij dan ook geheel en al buiten alle sociale maatregelen en voorzorgen. Ouderdomsverzekering, invaliditeits-, ziekte-, en werkloosheidsverzekering, allemaal wetten en regelingen waarvan de werkman aan den wal de vruchten van kan plukken, zijn voor de schippers onbereikbaar, want voor zoover zij nog vrijwillig tot één of meer dezer regelingen zouden kunnen en willen toetreden, wordt hen dit door den omvang van 't bedrag der te betalen premies onmogelijk gemaakt.'²⁵¹

Zo werden de verzekeringspremies ook als buitensporig hoog beschouwd: er waren weinig ongelukken op het water in de 'jaren dertig, veel minder dan het aantal ongelukken op de weg, maar de premies daalden niet.²⁵² Een van de grote problemen waar schippers tegen aanliepen in hun strijd was dat zij veel beweringen niet konden onderbouwen met cijfers. Door de economische neergang en het feit dat veel prijzen niet werden aangepast op de toenmalige situatie, kon een aanzienlijk deel van de schippers hun assurantiën niet meer betalen, waardoor zij steeds meer ongedekt voeren. De scheepswerven die meededen aan het onderzoek naar de hypotheekschuld van de schippers in 1931, maakten kenbaar dat zij nog 4 miljoen gulden tegoed hadden voor het bouwen van de schepen, terwijl de scheepshypotheekbanken nog ruim 40 miljoen gulden moesten innen. Dat de schepen ongedekt voeren betekende een groot gevaar voor hun kapitaal en daarom moest er snel een regeling komen tussen de schippersorganisaties en de hypotheekhouders oordeelde het onderzoek.

²⁴⁷ 'Rijksregeling van bevrachting in de binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart*, 353, 359.

²⁴⁸ P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart*, 313, 314.

²⁴⁹ 'De Binnenschipper (3de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 3 (30 januari 1931), 41, 42; 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

²⁵⁰ 'De Binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 1 (30 januari 1931), 8.

²⁵¹ 'De Binnenschipper (3de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 3 (30 januari 1931) 41, 42.

²⁵² 'Waterwegen, spoor-, en auto', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 25 (1 december 1932) 330.

²⁵³ ‘De vrachten, die zich nog steeds in dalende richting bewegen, zijn honderd en meer procent beneden het nog loonend niveau gedaald en de schippers, die er nog voor varen, doen het om wat geld in handen te krijgen, om niet bij Maatschappelijk Hulpbetoon om steun te hoeven aankloppen. Ze kunnen echter hun assurantie niet meer betalen en varen dus steeds meer ongedekt, als de hypotheekhouder dit niet meer voor hen doet.’²⁵⁴

Het was niet makkelijk voor schippers om überhaupt aanspraak te maken op armenzorg. Zij kampten met soortgelijke problemen als de woonwagenbewoners in het onderzoek van Annemarie Cottaar. ‘Afschuiving, dat wil zeggen, weigeren van ondersteuning en verwijzen naar een andere gemeente dan die, waarin de armlastige zich ten tijde zijner behoefte bevindt, is wel in strijd met de Armenwet, maar aangezien de armlastige geen wettelijk recht op onderstand kan doen gelden, staat hij vrijwel machteloos tegenover een afwijzing of weigering van ondersteuning. Vooral de minder ontwikkelde schipper, die vast niet vraagt als ‘t niet nodig is, zal dit vaak kunnen overkomen,’²⁵⁵ oordeelde De Rijn-en Binnenvaart. Schippers hadden geen vaste verblijfplaats, waardoor armenzorg hen ook makkelijk werd ontzegd. De gemeenten snapten ook niet goed dat je een eigen bedrijf kon hebben met een groot kapitaalbezit en toch moest terugvallen op armenzorg. Dat het schip tevens als huis diende voor de schippers, bracht veel verwarring met zich mee. Daarnaast was de overheid erg bang voor ‘volgers’ Voor de schippers zelf speelde trots een aanzienlijke rol in het niet aanvragen van armenzorg. Armenbesturen waren in het leven geroepen om te zorgen voor maatschappelijk verongelukten en paupers, maar schippers als ‘nijvere werkers’ hoorden daar niet thuis. Zij waren buiten hun schuld om in de problemen geraakt en moesten daarom op een andere manier worden behoed voor hun ondergang.’²⁵⁶

Nu kan hier een kanttekening bij worden geplaatst: Was het volledig buiten de schuld van de schippers dat het niet goed ging binnen de schipperij? Enerzijds werden de vrachtprijzen omlaaggedrukt doordat de verladers te weinig geld reserveerden voor het transport, waardoor de bevrachters de vrachtprijzen naar beneden moesten drukken. Op het Scheepvaartcongres viel de opmerking: ‘Men kan diep medelijden hebben met schippers, die met vrouw en kind het werk moeten doen, maar men moet ook medelijden hebben met de goederen, die zij vervoeren.’²⁵⁷ Anderzijds: Kon een werkloosheidsverzekering voor zomerslape en een beter vrachttarief daadwerkelijk helpen wanneer er sprake was van teveel vrachtruimte en dus teveel schippers? De Rijnvloot groeide tussen 1913-1930 met 60%, de Duitse Rijnvloot steeg slechts 16%, terwijl er geen

²⁵³ ‘De Hypotheekschuld der Particuliere Rijnvaart’, *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 20 (26 september 1931) 257; ‘Hypotheekrente’, *Ons Kompas*, nr. 422, 19^e jaargang (1 juni 1937) 3.

²⁵⁴ ‘De Hypotheekschuld der Particuliere Rijnvaart’, *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 20 (26 september 1931) 257.

²⁵⁵ ‘De Binnenschipper (3de vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 41, 42.

²⁵⁶ ‘De Binnenschipper (3de vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 41, 42; ‘De binnenschipper (2e vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

²⁵⁷ ‘Stenografisch verslag van het 9de (vervolg)’, *Rijn- en Binnenvaart*, 277.

evenredige toename was in het aantal transporten. De schepen waren door de jaren heen groter geworden, waardoor zij meer vracht per keer konden meenemen en de reizen door de mechanisering korter. Als er minder schepen zouden zijn, was er minder vrachtruimte en dit betekende tenslotte hogere vrachtprijzen. Dit beseften de schippers zich wel degelijk, maar zij konden hun weg niet vinden in de walsamenleving door gebrek aan scholing en de vrij homogene sociale omgeving waarin zij verkeerden.²⁵⁸

De schippers kregen vaak het verwijt dat zij niet hadden moeten investeren in nieuwbouw, maar in het onderwijs van hun kinderen.²⁵⁹ Vaak werd vergeten dat de schippers met hoge hypotheekschulden de schepen hadden gekocht in tijden van hoogconjunctuur. Hierbij waren rentebedragen van 7,5-8% geen uitzondering. Door de concurrentie en de mechanisering waren velen gedwongen om op motoraanvoering over te stappen en op dat moment leek dat ook de juiste keuze. Echter, het uitoefenen van het vak vroeg om steeds meer scholing en kapitaal. Geld was nodig om te leren en om de schepen van onderhoud te voorzien, vooral als het ging om een gemechaniseerd schip. 'Dit heeft tot gevolg, dat een groot deel onzer medeleden dezer samenleving geestelijk, of liever in ontwikkeling, verre achterstaat bij de overigen en daardoor niet of bijna niet in staat is zich in de tegenwoordige maatschappij met al zijn wetten, reglementen, voorschriften en verdere administratieve regelingen zoo op te stellen en te bewegen, dat het bedrijf en deszelfs beoefenaars zich aanpassen aan de eischen van den modernen tijd en daardoor een beletsel worden voor eigen en anderer vooruitgang en bovendien door eventueel verval tot pauperisme, een gevaar worden voor de samenleving.'²⁶⁰ kwam in het Scheepvaart Congres naar voren.

Het was ook moeilijk om hier verandering in aan te brengen. Zoals in het vorige hoofdstuk naar voren kwam, waren veel schippers op vergaderingen van de schippersorganisaties afwezig, waardoor zij minder actief konden deelnemen in het verenigings- en politieke leven. In de Schuttevaër van 31 mei 1930 verzochtte de organisatie: hoe krijg je en hou je schippers bij elkaar? Verder konden schippers door het rondtrekkende bestaan moeilijk hun politieke stem laten horen bij verkiezingen. Schippers konden zich niet makkelijk bij een domicilieplaats melden om een volmacht af te geven, maar ook een voorstel om de schipper op aanvraag in een andere plaats te laten stemmen was moeilijk, omdat de schipper nooit van te voren wist hoe lang hij zich in een bepaalde plaats begaf. Het kon zo weer veranderen.²⁶¹ Slechts een zeer beperkt deel van de schippers bracht

²⁵⁸ 'De Binnenschipper (3de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart* nr. 3 (30 januari 1931), 41, 42.

²⁵⁹ 'De Binnenschipper (3de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 41, 42; 'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres: Vervolgvergadering', *Rijn- en Binnenvaart*, 307; 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

²⁶⁰ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

²⁶¹ 'De Binnenschippers (Vle Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 82-84; 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

hierdoor zijn stem uit. Als hier niets aan werd veranderd, kon de schipperij eigenlijk nooit worden betrokken bij het maatschappelijk leven.

Naast afwezigheid op cruciale momenten wilden veel schippers ook niet te veel informatie aan de overheid kwijt en moesten zij door de overheid overtuigd worden wat het nut was van het vrijgeven van informatie. Zo deden de gemeenten in 1931 door middel van de scheepsbladen een oproep aan de schippers hun geestelijke of fysieke gesteldheid door te geven, zodat zij hen in onderhoud konden voorzien. De gemeenten vermeldden er nadrukkelijk bij dat alle informatie strikt geheim bleef en het niet alleen om een onderzoek ging onder de schippersbevolking. Het was een onderzoek van algemeen belang. De informatie was nodig om een beroep te kunnen doen aan medische en sociale deskundigen. Zij konden wat doen aan de problemen waar de schipper mee te kampen had.²⁶² Twee aspecten komen hieruit naar voren: dat de schippers niet graag informatie prijs gaven als zij niet wisten waar het voor werd gebruikt en dat er schijnbaar wantrouwen was wanneer het onderzoek alleen onder schippers plaatsvond. Verder laat het zien dat de overheid niet veel over de schippers wist. Schippers gingen bijvoorbeeld niet altijd naar een vaste dokter. Het was net hoe het uitkwam tussen de bedrijven door met als gevolg dat schippers op veel fronten ondoorgrond bleven en zo afstandelijk.

De schipperij zag wel in dat er meer informatie nodig was over de scheepvaart om concessies te kunnen afdwingen en hulp te verkrijgen, want het was duidelijk dat de loonarbeiders aan de wal erop vooruit waren gegaan, terwijl de oude schipper meestal niet eens een pensioen had opgebouwd. De verkoop van het schip was meestal zijn pensioen, maar dan moest het wel wat opleveren en dat was ten tijde van overcapaciteit beduidend minder dan in vruchtbare jaren. De Rijn- en Binnenvaart deed over het debat over de 'Schipper en Arbeiders': 'De eerste debater, de communist, bleek in geen enkel opzicht met den heer Bouterse eens te zijn en meende, dat de schippers onder de arbeidersklasse moesten gerangschikt worden, en wel omdat ze rusteloos dag en nacht in 't getouw moeten zijn in sommige gevallen. Het is toch wel zeker, dat de arbeider niet rusteloos dag en nacht in het touw moet zijn en een acht- of negenurige arbeidsdag heeft.'²⁶³ Het zelfstandig ondernemerschap had de schipperij geen windeieren gelegd, wat ook naar voren kwam tijdens het Scheepvaart Congres: 'Daarvoor zal het nodig zijn den schipper belangstelling en inzicht bij te brengen in de maatschappelijke constellatie, de samenstelling en werking onzer regeering en bestuur en in de wijze waarop onze wetgeving functioneert. De schipper zal z'n afzijdige, eenzelvige houding moeten laten varen en actief deelnemen aan het leven aan de wal.'²⁶⁴ De schipper moest

²⁶² 'Telling van onvolwaardigen', *Rijn- en Binnenvaart*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 18.

²⁶³ 'Schipper – arbeider?', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 11 (22 mei 1931), 154.

²⁶⁴ 'De Binnenschipper (5de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, nr. 5 (27 februari 1931), 69-72.

geen medeleven verwachten van de mensen van de wal, want zij zouden met helpen van de schipperij daar niet direct de vruchten van plukken.

Dit maakte dat de schipper moest strijden voor zijn rechten, maar veel zaken, zoals het aantal ongelukken en de verdiensten van de scheepvaart niet hard kon maken door een gebrek aan statistieken, cijfers en overzichten.²⁶⁵ Over de handel en industrie verschenen jaarlijks verslagen, waardoor deze sectoren de nodige aandacht kregen, maar voor de schipperij was er geen officieel orgaan dat jaarlijks verslag uitdeed over het binnenvaart bedrijf en wanneer dit wel gebeurde waren de verslagen meer van technische aard oordeelde P.V.: 'De verschillende vereenigingen en vereenigingentjes zijn zoo in 't algemeen elkaar niet vijandig gezind, maar komen nu eenmaal niet bijelkaar. En toch zal in een samenbrenging van de scheepvaart de eenige redding zitten, minstens genomen het verdedigingsmiddel tegen de aanvallen van buiten.'²⁶⁶ Dit maakte de positie van de schipperij, naast de onzichtbaarheid in de sedentaire samenleving, zo onduidelijk.

Schippers waren een trots volk en voelden zich wel degelijk Nederlanders, maar moesten door de veranderende tijd vechten voor een plekje in de sedentaire maatschappij. Ze hadden zich nooit echt verbonden gevoeld met een specifieke plaats, wat het merendeel van de sedentaire bevolking wel had. De veranderende maatschappij waarin steeds meer reglementen, wetten en papierwerk kwam kijken, dwong de schippers zich wel enigszins te binden aan een plaats om bijvoorbeeld overheidszaken en onderwijs voor de kinderen te regelen. Hier hebben de schippersbonden en de opkomst van de schippersinternaten een grote bijdrage aangeleverd. Niettemin kwamen deze initiatieven pas tot hun volle recht in de jaren zestig. Tot aan de Tweede Wereldoorlog bleven de schippers worstelen voor een plekje in de maatschappij om vervolgens in de oorlog wederom hun dienstplicht grotendeel te vervullen met wat zij altijd deden: varen. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat schippers in de periode 1850-1945, wel degelijk symptomen van etnisering vertoonden. Echter, hierbij moeten wel degelijk de onderlinge verschillen tussen de schippers in acht worden genomen.

²⁶⁵ 'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart*, 27-30.

²⁶⁶ P.V., 'In de Ellende', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 22 (21 oktober 1932) 291.

5. Conclusie:

Vanaf de liberalisatie van de Rijn, onder de druk van Pruisen, had de scheepvaart te maken met zeer ingrijpende veranderingen die verder gingen dan alleen wijzigingen in de Rijnvaart. Ten eerste bracht het de schippersgilden ten val en daarmee monopoliepositie van de beurtschippers. Ten tweede zorgde het voor een verschuiving van Amsterdam naar Rotterdam als de havenstad van Nederland. De kanalisatie en normalisatie van de waterwegen dwong schippers ertoe een andere bedrijfsvoering te gaan voeren. De schepen werden groter, de reizen langer, en de vrachtprijzen lager, waardoor veel schippers ervoor kozen met het gezin aan boord te gaan wonen en het bedrijf samen voort te zetten. Dit veranderde het beeld over de schipper: Van het gerespecteerde, gewaardeerde en bekende gezicht naar een buitenstaander in de sedentaire maatschappij. De schipperij werd niet alleen minder zichtbaar in de samenleving, maar kreeg ook een eigen cultuur, gewoonten, scholings- en huwelijksmogelijkheden. Schippers leken net achter de rest van de samenleving aan te lopen, worstelden met hun ambulante levensstijl in een samenleving waar plaatsgebondenheid steeds belangrijker werd om mee te komen, doordat er meer belang werd gehecht aan scholing en inzicht in de Nederlandse bevolking door de overheid. Hierdoor kregen de schippers het stempel minder ontwikkeld te zijn dan de rest van de maatschappij, omdat hun levenswijze amper scholing mogelijk maakte en politieke deelname van de groep belemmerde door grote afwezigheid op cruciale politieke momenten, bijvoorbeeld bij bijeenkomsten of verkiezingen.

Op dit punt is het interessant een vergelijking te maken met de woonwagenbewoners, omdat zij tevens een ambulante levensstijl hadden. Dit onderzoek toont aan dat schippers niet eenzelfde proces doormaakten als woonwagenbewoners. Beide groepen nemen een ambulante levensstijl aan vanwege economische redenen (positieverwerving), maar uit het onderzoek van Cottaar blijkt dat voor woonwagenbewoners de woningnood naast beroepskeuze evengoed een belangrijke rol speelde. Wel zien we dat infrastructuur sterk meespeelt om daadwerkelijk een ambulante levensstijl aan te nemen: voor woonwagenbewoners was dit de toename van verharde wegen; voor schippers de normalisatie van de rivieren en aanleg van kanalen die grotere schepen en langere reizen mogelijke maakte. Hierdoor is er een gelijkenis te trekken in de periode waarin beide groepen een ambulante levensstijl aannemen.

De tweede gelijkenis tussen beide groepen is de invloed die de overheid had op het groepsvormingsproces, maar er is een verschil. Uit het onderzoek van Penninx blijkt dat de overheid het wonen in woonwagens wilde uitbannen en daardoor bewust de woonwagenbewoners buiten de maatschappij plaatste, door woonwagens te verbieden in steden en dorpen, het instellen van speciale kampplaatsen voor woonwagenbewoners en door woonwagenbewoners te verbieden zich te verplaatsen. Bij de schipperij lijken meer praktische redenen van toepassing dan het willen uitbannen van de levenswijze van de schipper, omdat de overheid zich ervan bewust was dat

schippers een belangrijke economische groep waren in de Nederlandse maatschappij en met het schip hun inkomen verdienden. Echter, het was voor de overheid zeer moeilijk om inzicht en controle te krijgen op het schippersvolk net als bij de woonwagenbewoners. Dit leidde ertoe dat enerzijds het makkelijker was voor de overheid meer inzicht te verkrijgen in de schippers door hen te centreren in havens en te onderwerpen aan meer wetten en regels in de uitoefening van hun vak, maar anderzijds maakte de overheid de schippers minder zichtbaar in de sedentaire maatschappij, waardoor zij uiteindelijk buiten de sedentaire gemeenschap gingen vallen. Schippers kwamen in een homogener milieu terecht, wat hun groepsvorming versterkte en hun ontwikkelingskansen beperkte (positietoewijzing). Zo trouwden meer schippers onderling en mengden zij minder met de mensen van de wal.

Verder verschillen schippers van woonwagenbewoners als het gaat om onderwijs. Schippers zagen al vanaf de Eerste Wereldoorlog in dat scholing een belangrijke factor was om hun economische positie te behouden. In tegenstelling tot de woonwagenbewoners kregen schippers in de uitoefening van hun vak steeds meer te maken met nieuwe wetgevingen, reglementen en papierwerk, waardoor geletterdheid eigenlijk een 'must' werd om het vak als schipper te kunnen blijven beoefenen. Bij woonwagenbewoners lijkt dit geen cruciale rol te spelen en zet deze groep zich dan ook niet actief in om scholing voor haar kinderen te bewerkstelligen. Schippers zochten actief steun bij de Nederlandse overheid en zetten belangenorganisaties op om meer scholing voor schipperskinderen mogelijk te maken. Bovendien richtten de schippers belangenorganisaties op toen het economisch slechter ging met de schipperstand, iets wat niet voorkwam bij woonwagenbewoners en bij deze laatste groep werden nooit de normen en waarden van de eigen groep benadrukt, maar alleen verweten dat de gemeente nalatend was.

Schippers benadrukten de normen en waarden van de schipperij wel en trachtten hiermee uit te drukken dat zij geen tweederangsburgers waren en de steun van de overheid verdienden. Het was een trots volk dat respect verdiende van de maatschappij waarin zij economisch gezien veel aan hadden bijgedragen. In de strijd hun sociale en economische situatie te verbeteren, gaven schippers duidelijk aan de eigen groep, de schipperij, prioriteit te geven boven andere sociale indelingen en zij werden ook door de sedentaire bevolking als een andere groep beschouwd. Hierdoor voldoet de schipperij aan de eerste voorwaarde van Penninx in zijn minderheidsvormingsproces. Aan de tweede voorwaarde voldoen schippers gedeeltelijk, maar strikt genomen waren het slechts de schippers uit het noorden van Nederland die een lage maatschappelijke positie innamen, want toen het onder de Rijnschippers economisch slecht ging, kwam dit door oorlog of door een algehele economische crisis: de crisis van de jaren '30 van de 20^e eeuw. Niettemin had deze groep evengoed te maken met beperkte mogelijkheden tot scholing en werden zij door de sedentaire bevolking toch niet als gelijk beschouwd.

Aan de derde voorwaarde van Penninx, dat de groep getalsmatig weinig macht en invloed had in de samenleving, voldoen de schippers wel. Dit probleem werd versterkt door het feit dat de schippers onderling erg van elkaar verschilden en door het zelfstandig ondernemerschap van de schippers, want de schipperij was wel voor de Nederlandse maatschappij in economisch opzicht zeer belangrijk. Echter, door de verdeeldheid onderling konden zij geen vuist maken om zo rechten af te dwingen. De vierde voorwaarde van Penninx, dat aan alle voorgaande voorwaarden minimaal 3 generaties moet worden voldaan, valt af voor de schippers. Uit eerder verricht onderzoek naar 'Beeldvorming over schipperskinderen' blijkt dat na de Tweede Wereldoorlog de Rijn- en Binnenvaart een grote bloei doormaakte in de wederopbouw, zodat uitgesloten kan worden dat de slechte situatie zich na de Tweede Wereldoorlog zich op dezelfde manier voortzette, zodat de beschreven situatie slechts twee generaties besloeg.

Onder schippers vindt dus geen minderheidsvorming plaats zoals onder woonwagenbewoners, maar we kunnen wel spreken van etnisering van schippers in deze periode. Hierbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de Rijnschippers, binnenschippers uit Noord-Nederland en binnenschippers uit de rest van Nederland. Daarnaast was de schipperij nog eens verzuild, zodat er nog meer verdeling was onder de schipperij. De schippers uit het noorden vertoonden duidelijk vormen van 'Penny Capitalism' en hiermee overeenkomsten met woonwagenbewoners, terwijl de andere soorten schippers een absolute middenstandklasse waren. Veel nadruk lag op multigenerationele mobiliteit, omdat de mogelijkheden in de binnenvaart beperkt waren. Ouders investeerden in het scheepvaartbedrijf van hun kinderen, maar verwachtten niet dat de kinderen een grote carrièreswitch zouden maken en zo op de sociale ladder zouden stijgen. Wisselen van baan en hogerop klimmen in de maatschappij was wel gebruikelijker onder werknemers, maar in de binnenvaart waren de mogelijkheden hiertoe erg beperkt.

Samenvattend en terugkomend op de centrale vraag van dit onderzoek: *In hoeverre maakten schippers eenzelfde proces van minderheidsvorming door als woonwagenbewoners in de periode 1850-1945?* De verslechterde situatie onder de schippers houdt niet lang genoeg aan om te kunnen spreken over daadwerkelijke minderheidsvorming onder schippers. Daarnaast zijn er tussen schippers onderling grote verschillen, zodat er een onderscheid moet worden gemaakt tussen de Rijnschipper, de binnenschipper uit het noorden en de overige binnenschippers, waarvan de Rijnschipper alleen te maken had met een verslechterde economische en sociale situatie ten tijde van oorlog en tijdens de crisis van de jaren '30 van de 20^e eeuw. Wel kan er net als bij woonwagenbewoners in deze periode worden gesproken over etnische profilering, omdat de schippers de groep prioriteit gaan geven boven andere sociale indelingen en haar eigen normen en waarden sterker gaan uitdrukken.

Lijst van archivaliaNationaal Archief Den Haag,

- Inv. nr. 2.14.39.258, f. 11, 15, Afdeeling, inspecteur van het lager onderwijs in Algemeenen Dienst, 's-Gravenhage 20 augustus 1947.
- Inv. nr. 2.14.39.258, knipsel: 'Ook voor Schipperskinderen goed onderwijs vereist', Utrechts Katholiek Dagblad, mei 1954.
- Inv. nr. 2.14.39.256, f. 6, Rapport van de Commissie: Aan welk werd opgedragen eene regeling te ontwerpen voor het onderwijs aan schippers- en kramerskinderen, 's-Gravenhage 1930.
- Inv.. nr. 2.14.39.256, f.6, Ministerie van Onderwijs en Wetenschappen (20-12-1969).
- Inv. nr. 2.14.39.258, f.5, Afdeeling, inspecteur,'s-Gravenhage 20 augustus.
- Archief van firma J.H. Koenigsfeld , NV Rederij voorheen, J.H. Koenigsfeld,
sinds 1916 " ...",Poolsch Koffiehuis (Donderdag 11 juni 1914).

Lijst van Respondenten:

- Vraaggesprek met mw. E. de Lege-Eier, schippersvrouw, gehouden op 03-03-2011 (Rotterdam).
- Vraaggesprek met mw. J.Langius- van der Kolk, gepensioneerde schippersvrouw, gehouden op 20-03-2011 (Zaandam).

Internetbronnen:

<http://www.ccr-zkr.org/11010100-nl.html>

<http://www.schuttevaer.nl/nieuws/actueel/nid10056-column-binnenvaart-schip-voelt-aan-als-vrouw.html>.

Literatuurlijst:

'46 ½ miljoen niet genoeg?', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 20 (20 september 1932), 269.

'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915).

'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, Jaargang 14, nr. 20 (7 augustus 1915).

Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang (4 september 1915).

'Algemeene Schippersbond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15e jaargang nr. 43 (6 januari 1917).

Algm. Rijnschippersbond, *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr. 45 (26 januari 1918).

'Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr.2 (13 april 1918).

'Amsterdam, De Toestanden rondom de beurtbevrachting. Een officieel onderhoud op het minsiterie', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, 16^e jaargang (1 november 1934) 1-8.

Balhuizen, J., en Taapken, G., 'Bond van Nederl. Beurtvaartverenigingen: Request', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 2 (16 januari 1931) 21.

Benson, John, *The penny capitalist: A study of nineteenth-century working class entrepreneurs* (New Brunswick 1983).

'Beknopt verslag van de gecombineerde openbare Schippersvergadering, gehouden op Vrijdag 19 juli, in de groote zaal van het Alg. Verkooplokaal', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 17 (27 juli 1918).

'Beurtvaart', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 353, 15^e jaargang (1 juli 1934), 1-8.

'Bezoek aan de Waalhaven', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 16 (10 juli 1915).

'Binnenvaart', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr. 39 (15 dec. 1917).

Boissevain, J., 'Etnische ondernemers in opkomst', *Kroniek 1+2 van het ambacht/klein- en middenbedrijf*, jaargang 38 (januari/april 1984) 3-5.

'Binnenland', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 19de jaargang nr. 40 (3 januari 1920).

'Binnenvaart', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 342, 14^e jaargang (1 februari 1933) 1-8.

'Burgerlijke stand van Ned. Binnenschippers', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 38 (21 december 1918).

'Burgerlijke stand voor schepen', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 17 (14 december 1918).

Christelijke bond van ondernemers in de binnenvaart, *CBOB Jubileumboek -1994 - 75jaar* (1994), 2.

Correspondent, 'De Beurtlijst in den Midden en Bovenrijn', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 328, 14^e jaargang (1 juli 1933) 1-8.

Cottaar, Annemarie, *Kooplui kermisklanten en andere woonwagenbewoners: Groepvorming en beleid 1870-1945* (Amsterdam 1996^[LL1]).

'Dagen van 24 uur', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang (11 september 1915).

'De A.R.S. Bond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15de jaargang nr. 38 (8 december 1917).

'De Binnenschipper (Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 7-8.

'De Binnenschipper (2e vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 2 (16 januari 1931) 29-30.

'De Binnenschipper (3de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 3 (30 januari 1931), 41-42.

'De Binnenschipper (4de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 4 (13 februari 1931), 52-59.

'De Binnenschipper (5de vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 5 (27 februari 1931), 69-70.

'De Binnenschippers (VIe Vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 6 (13 maart 1931), 82-84

De Binnenvaart: haar oorsprong, plaats en toekomst, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 3 (30 januari 1931), 37-40.

'De Binnenvaart: Haar oorsprong, plaats en toekomst', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931) 3-4.

'De Binnenvaart: haar oorsprong, plaats en toekomst' (2e vervolg), *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 2 (16 januari 1931) 25-26.

'De nieuwe Contributie- Regeling', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 352, 14^e jaargang (1 februari 1933) 1-8.

'De Hypotheekschuld der Particuliere Rijnvaart', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 20 (26 september 1931) 257.

'De toets in de Binnenscheepvaart', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15de jaargang, nr. 6 (28 april 1917).

Dekkers, M.C., 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen ad*, 14e jaargang nr. 9 (27 maart 1915).

'De rechte Lijn', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr.4 (27 april 1918).

'De Rotterdamse Beurs', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16e jaargang, nr. 9 (30 juni 1917).

'De schippersactie', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr 42 (8 januari 1916).

'De toestand', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 29 (19 oktober 1918).

'De verslaggever, Algemeene Rijnschippersbond', *Het Schippersblad*, 14de jaargang, nr. 33 (6 november 1915).

De verslaggever, 'Vergaderingen', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 29 (9 oktober 1915).

'Dictatuur', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 325, 14^e jaargang (15 mei 1933) 1-8.

Dirks, F.J., 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 37 (4 december 1915).

Dr., 'De toekomst is verborgen: Een wettelijke regeling voor de binnenvaart en ook voor Rijnschepen. Ook overleg met de ...scheepsbevrachters? Wat is een scheepbevrachter?', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, 114.

Dwarskijker, 'De beurtregeling', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 29 (19 oktober 1918).

'Een nieuw begin', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 19de jaargang nr. 41 (10 januari 1920).

'Een nieuw gevaar', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de Jaargang, nr. 22 (21 augustus 1915).

Een oud-schipper, 'Ingezonden stukken; Binnenvaart', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 44 (19 januari 1918).

Een Rijnschipper, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15e jaargang nr. 43 (6 januari 1917).

'Een verzoek om spoedig onderzoek naar den noodtoestand de Nederlandsche Binnenvaart', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 9 (22 April 1932), 109-110.

'Eigenwaarde', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr. 30 (13 okt 1917).

'Gehuurde schepen in de binnenvaart: Wie in de binnenvaart materialen huurt, zal voortaan zeer voorzichtig moeten zijn', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932), 140.

'Gelijkberechtiging', *Ons Kompas*, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas", nr. 352, 14^e jaargang (1 juli 1934) 1-8.

Goey, de, Ferry en Driel, van, Hugo, 'Rotterdam und das Hinterland (1920-1995)', Ed., Klemann, Hein, Friso Wienga, *Deutschland und die Niederlande: Wirtschaftsbeziehungen im 19. Und 20. Jahrhundert* (Münster 2009), 127-152.

Groot, de, G., 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 30 (16 oktober 1915).

Groot, de, G., voorzitter afd. Amsterdam ASB, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr.3 (20 april 1918).

Grosheide, G.H.A., 'Openbaar vaarwater', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 3 (29 januari 1932), 35-36.

Harst, van der, Gerard, & Lucassen, Leo, met medewerking van Annette van Rijn, *Nieuw in Leiden: plaats en betekenis van vreemdelingen in een Hollandse stad (1918-1955)* (Leiden 1998).

Hovestadt, Chr., vice-voorzitter afd. Feyenoord, 'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 16 (10 juli 1915).

J., de, 'Onderwijs aan Schipperskinderen', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15de jaargang, nr. 43 (13 januari 1917).

Jansen, Micheal, *De industriële ontwikkeling in Nederland 1800-1950* (Amsterdam 1999).

Jones, Trevor, Barret, Giles en McEvoy, David, 'Market potential as a device influence on the preformance of ethnic minority business', Ed. Rath, Jan, *Immigrant businesses: The economic, political and social environment* (Londen 2001), 36-53.

Jonge, de, I., 'Verplicht personeel', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915).

Filarski, Rudolf, *Kanalen van de Koning-Koopman: Goederenvervoer, binnenscheepvaart en kanalenbouw in Nederland en België in de eerste helft van de negentiende eeuw* (Leiden 1995).

Hachmer, Hendrik A., *Voor en tegen de wind: Kanalen, schepen en scheepsjagers in de Veenkoloniën* (Scheemda 1994).

'Het Executie-vraagstuk', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 353, 15^e jaargang (15 juli 1934), 1-8.

'Het nieuwe jaar', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15e jaargang nr. 42 (6 januari 1917).

Huisman, Ernst en Popma, Gjalt, *Van compagnons tot beurtschippers* (Gorredijk 1999).

'Hypotheekrente', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 422, 19^e jaargang (1 juni 1937), 1-8.

'In de Ellende', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 22 (21 oktober 1932) 291.

'Ingezonden stukken', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr. 17 (14 juli 1917).

'Jaarverslag over 1939 der afdeling Terneuzen', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 489, 22^e (15 maart 1940), 1-8).

Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rotterdam, 'Arbitragereglement', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 10 (8 mei 1932), 114-117.

Keijzer, T.P., 'Ingezonden stukken: Onderwijs', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr. 17 (27 juli 1915)

Klemann, Hein A.M. en Schenk, Joep, 'Competition in the Rhine delta: waterways, railways and ports, 1870–1931', *Economic History Review*, 66, 3 (2013), 826–847.

Koppejan, A.R. *Sturen en turen: De laatste beurtschippers van Zeeland* (Vlissingen 2002).

'Kort verslag vergadering van den A.R.S.B.', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr. 32 (27 oktober 1917).

K.v.K., 'Spoorbrug Koningshaven', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 325, 14^{de} jaargang (15 mei 1933), 1-8.

Leeuwen, van, Marco H.D., 'Social inequality and mobility in history: introduction', *Continuity and Change*, nr. 24 (2009), 399-419.

Lidth de Jeude, van, Jhr. e., 'De bevrachter als Shylock', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 14 (1 juli 1932) 185-186.

'Loonen in de Rijnvaart', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 8 (8 April 1932), 98.

Mellema, T.L., (inspecteur in de scheepvaart in het 3de district) 'Daar is de verandering in tractie...!', *Rijn- en Binnenvaart*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932), 154.

Mulder, G.J., *Parenteel van de Familie Wetser(s)* (Capelle a/d IJssel 2000).

'Ministerie van Landbouw, Nijverheid en Handel.', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 19de jaargang nr. 40 (3 januari 1920).

Naamloze Vennootschap, *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 2e jaargang (25 april 1903).

Naamloze Vennootschap, 'Een mistklok', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, nr. 7, 4de jaargang (20 mei 1905).

Naamloze Vennootschap, 'Vrachtenmarkt', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, nr. 7, 4de jaargang (20 mei 1905).

'Nederlandsch Binnenvaartbureau', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 14 (3 juli 1931) 174, 175.

Nederlandsch Binnenvaartbureau, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932), 128, 129.

Nederlandsche Spoorwegen, 'Verslag van de Commissie de Vries', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 10 (8 mei 1932) 122, 123.

'Ned.-Vereeniging van Gezagvoerder bij de Binnenvaart', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 6 (11 maart 1932), 77.

'Neerlands Draak', Ingezonden stukken, *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 379, 16^e jaargang (15 augustus 1935), 1-8.

Nusteling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914* (Amsterdam 1974).

'Onderwijsfonds voor de Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 4 (13 februari 1931), 3.

'Ontevreden burgemeesters', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr.2 (13 april 1918).

'Ongevallenwet', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15de jaargang nr. 20 (4 aug. 1917).

'Openbare vergadering van schippers', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 39 (18 december 1915).

'Op de Beurs', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 12 (12 juni 1915).

'Opnieuw in een stofwolk II', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 8 (15 mei 1915).

'Organisatie', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 29 (9 oktober 1915).

Penninx, M.J.A., *Minderheidsvorming en emancipatie: Balans van kennisverwerving ten aanzien van immigranten en woonwagenbewoners 1967-1987* (Gouda 1988).

Pompe, J.H., *De kleine middenstand in Nederland: Een vergelijkende studie over de oude en nieuwe middenstand* (Groningen 1980).

Post, J., 'Oproep aan allen die belang stellen in het Onderwijs aan Schipperskinderen, *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr.4 (27 april 1918).

'Prijsvraag', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang (11 september).

P.V. 'Antwoorden op vragen', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, 23-24.

P.V., 'De Binnenscheepvaart: De schipper, de beurtvaarder, de Reeder', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932) 155-157.

P.V., 'Derde Binnen Scheepvaart Congres', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932).1??.

P.V., De schippers, 'Het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 23 (6 november 1931) 313, 314.

P.V., 'De schippers, het Lager-Onderwijs en het Vak-Onderwijs', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 25 (4 december 1931), 314, 326.

P.V., 'De schippers en de Nederlanders', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 24 (18 november 1932), 318.

'P.V. De verkeersruzie', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 19 (2 september 1932), 246, 247.

P.V., 'Moeilijkheden in de Binnenschipperij', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 6 (11 maart 1932) 76, 77.

P.V., 'Naar den afgrond? Neen, naar een herwaardering van alle vervoermiddelen', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 11 (20 mei 1932) 126, 127, 138, 139.

P.V., 'Verkeer, Hetze en de Pers', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 23 (4 november 1932) 306.

P.V., 'Vervoerssnelheden en de publieke opinie', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 18 (20 Augustus 1932), 241.

Rath, Jan, 'Introduction: Immigrant businesses and their economic, politico-institutional and social environment', Ed. Rath, Jan, *Immigrant businesses: The economic, political and social environment* (Londen 2001), 1-19.

Red., 'Verbetering', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, Jaargang 14, nr. 22 (21 augustus 1915).

Reker, Ans en Kempen, van, Ronald, 'Ethnic entrepreneurs and the spatial context', Ed. Rath, Jan, *Immigrant businesses: The economic, political and social environment* (Londen 2001), 54-68.

'Rijksregeling van bevrachting in de binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932) 353, 359.

'Samenwerking', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 15e jaargang, nr. 9 (30 juni 1917).

'Samenwerking', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 12 (3 juni 1932) 127, 128.

'Schipper – arbeider?', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 11 (22 mei 1931), 154.

'Schippersactie', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang (11 september 1915).

'Schippersactie', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr 32 (30 oktober 1915).

'Schippersactie', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 52 (februari 1916).

'Schippersblad', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 4de jaargang, nr. 7, (20 mei 1905).

'Schippers-examen', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 16de jaargang nr.1 (6 april 1918).

'Schippersactie te Amsterdam', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang (4 september 1915).

'Schippersvereniging "Schuttevaër"', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen* blad, 16de jaargang nr. 18 (21 juli 1917).

'School met internaat voor schipperskinderen, Vreeswijk', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 12 (12 juni 1915).

'Schuttevaër', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, Jaargang 14, nr. 22 (21 augustus 1915).

Smeenge, H., lid van de eerste kamer der Staten Generaal, 'Ter inleiding', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932).

'Staking van den A.S. Bond', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 30 (26 oktober 1918).

'Statistiek van het vervoer per Binnenvaartuig', *Het Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 5 (26 Februari 1932).

'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 27 (30 december 1932), 554-558.

'Stenografisch verslag van het 9de (vervolg)', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 21 (7 oktober 1932) 277.

'Stenografisch verslag van het 9e Binnenscheepvaartcongres: Vervolgvergadering op 8 september 1932 te Utrecht', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 27, (30 december 1932), 307.

'Telling van onvolwaardigen', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 18.

'Tien jaar Rijn- en Binnenvaart', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 2 (16 januari 1932), 17-18.

Tuntler, Gerh., Verzoek om onderzoek van den noodtoestand der Nederlandsche Binnenscheepvaart, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, 119, 120.

Varekamp, P.J., Wonderlijk Verslag, uit het blad 'Koers reeds veilig van 3 januari j.l.. Verslag gehouden Algemeene Vergadering op 12 en 13 december in Café 'de Pool', Damrak Amsterdam, Rijn- en binnenvaart nr. 2 (16 januari 1931), 22.

'Uit het Bondsleven', *Ons Kompas*, o.a. *Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 486, 22^e jaargang (1 februari 1940), 1-8.

'Veiligheid op het water', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 14 (3 juli 1931).

Vergadering van K.S.V, *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, jaargang 10, nr. 1 (2 januari 1931), 5.

'Verbod op nachtvaart', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 27 (5 oktober 1918).

'Verdrinken', *Ons Kompas*, o.a. *Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 357, 15^e jaargang (15 juli 1934), 1-8.

Verslaggever, 'Propaganda-Vergadering', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14e jaargang, nr 2 (3 april 1915).

Verslag van de 24ste Algemeene Jaarvergadering van de Vereeniging van Scheepbevrachters in Nederland', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 8 (8 April 1932) 95, 96.

Verschoor van Nisse (havenmeester van Rotterdam), 'Toch zij men niet al te pessimistisch', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 13 (17 juni 1932), 153.

'Verslag van de 24ste Algemeene Jaarvergadering van de Vereeniging van Scheepbevrachters in Nederland', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 8 (8 April 1932), 95, 96.

'Vertrouwen', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 17 (27 juli 1918).

'Vervolg Congres Utrecht', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 25 (1 december 1932), 331.

Vervolg Stenografisch verslag Congres', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 19 (2 september 1932), 248-251.

Volker, Johs voorzitter afd. Feijenoord S.V.S., 'Landingsplaatsen', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14e jaargang, nr 2 (3 april 1915).

'Vrachtincasso', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 317, 14^e jaargang (1 april 1933), 1-8.

'Vroeger en nu', *Ons Kompas, o.a. Orgaan van den R.K. Reeders-Schippersbond "St. Nicolaas"*, nr. 328, 14^e jaargang (1 juli 1933) 1-8.

Waterwegen, spoor-, en auto', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, elfde jaargang nr. 25 (1 december 1932) 330.

'Weer eens 'De Vervoerderscondities'', *Rijn- en Binnenvaart Tijdschrift*, nr. 3 (29 januari 1932) 47, 48.

Wet op binnenscheepvaart: Vordering van schepen mogelijk gemaakt', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 30 (26 oktober 1918).

'Wetten', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 14de jaargang, nr. 13 (19 juni 1915).

'Winter', *Het Schippersblad: recht door zee, eensgezindheid, gewijd aan schippers en scheepvaartbelangen*, 17de jaargang nr. 44 (19 januari 1918).