

Nederlandse binnenschippers en het probleem van de solidariteit*

Jojada Verrips

I. Inleiding en vraagstelling

Op een zaterdagavond in maart 1898 vierden enige honderden Rijnschippers en hun vrouwen uitbundig feest in een Rotterdams établissement. Ze declameerden eigen gemaakte gedichten, zongen voor de gelegenheid gecomponeerde verzen en dansten dat het een aard had. Vanwaar dit groots opgezette feest? De Rijnschippers vierden het feit, dat ze een overwinning hadden behaald op de Rotterdamse verschepers van goederen (verladers) en makelaars in scheepsvrachten (bevrachters) over de voorwaarden waaronder transporten over water voortaan zouden moeten plaatsvinden. De strijd daarover was begin februari 1898 losgebarsten en gepaard gegaan met een vervoersstaking, die behalve de scheepvaart naar Duitsland ook die in het binnenland ontwrichtte. Het initiatief tot deze actie ging uit van enkele Rijnschippers, die meenden, dat er een eind moest komen aan de manier waarop de bevrachters met instemming van hun opdrachtgevers de vigerende bevrachtingscondities voor de Rijnvaart stelselmatig aan hun laars lapt en misbruik maakten van de miserabele situatie, waarin tal van schippers zich bevonden (cf. De Jonge 1898).

Een belangrijk neveneffect van de gevoerde actie was de oprichting van twee schippersorganisaties. In het begin van maart werd het idee gelanceerd en kort daarop gerealiseerd om een bond van Rijnschippers te vormen, die *Algemeene Rijnschippersbond* (ARSB) werd gedoopt. Hoewel die Rijnschippers bij hun strijd steun ontvingen van vakgenoten die hun brood uitsluitend verdienden met het verrichten van binnenlandse transporten steunden zij deze

schippers nauwelijks, toen die probeerden om betere bevrachtingsvoorwaarden af te dwingen in hun branche. De laatsten zagen dan ook weldra in, dat ze hun belangen beter konden behartigen, als ze ook een eigen vereniging vormden, waartoe ze eind maart 1898 overgingen. Zij noemden hun verband *Algemeenen Binnenschippers-Bond* (ABSB). De beide nieuwe bonden, die beschouwd kunnen worden als de eerste sociaal-economische belangenorganisaties in de binnenvaartwereld, groeiden na hun oprichting als kool, vooral de ABSB. Alom in het land gaven binnenschippers zich op als lid. Echter reeds na enkele jaren trad een kentering in, doordat de ene na de andere schipper zijn lidmaatschap opzegde of het liet verlopen door geen contributie meer te betalen. Zo ging de ABSB, opgekomen als een komeet, na een kortstondig en flitsend bestaan als een nachtkaaars uit. Een minder ongunstig lot was de ARSB beschoren, want deze bond heeft zich ondanks periodieke inzinkingen tot op heden weten te handhaven.

Wanneer men de organisatorische ontwikkelingen in de binnenscheepvaartwereld sinds het begin van deze eeuw overziet, dan valt op, dat de snelle opkomst en ondergang van de ABSB geenszins uniek is. Vanaf 1900 zijn tal van schippersverbanden volgens een soortgelijk patroon ontstaan en ten onder gegaan. Slechts enkele der verenigingen die thans nog bestaan kunnen op een relatief lang "leven" bogen. Hun aantal is echter vele malen geringer dan dat van bonden die reeds na korte tijd teloor gingen (cf. De Hoog z.j., a. pp. 153-160; De Ruiter 1980, pp. 127-146; Verrips 1983). Behalve dat schippers er geen been in zien om de organisaties, die zij soms met groot enthousiasme opzetten, bij het minste of geringste de rug toe te keren, hebben ze in het algemeen grote problemen met het opbrengen van onderlinge solidariteit, ofschoon ze af en toe op de buitenwacht de indruk weten te maken, dat ze een gesloten front kunnen vormen. Dat was bij voorbeeld zo in de zomer van 1975, toen een aantal hunner uit protest tegen maatregelen, die de regering met betrekking tot hun bedrijfstak wilde treffen, overging tot een hermetische afgrenzing van alle vaarwegen in het land, zodat daarop geen verkeer meer mogelijk was (cf. Kersten z.j.). In werkelijkheid werd deze blokkade door lang niet alle schippers

goedgekeurd en gesteund. Van een soortgelijke situatie was sprake in de zomer van 1981, toen de waterwegen wederom door boze schippers werden versperd om de overheid te dwingen een deel van de binnenvaartmarkt wettelijk te reguleren.

Het doel van dit artikel is duidelijk te maken, waarom schippers er tot dusver niet in geslaagd zijn om langdurig en op grote schaal onderling solidair te zijn - een ideaal waarnaar velen al decennia streven - én, in samenhang daarmee, waarom het lot van hun bonden zo wisselvallig is (geweest). Het geven van een antwoord op deze twee vragen acht ik niet alleen van belang voor een beter begrip van de dikwijls moeizame wijze, waarop deze kleine ondernemers komen tot de behartiging van hun belangen, maar ook voor het verwerven van meer inzicht in de klassieke kwestie, waarom middenstanders of "petits bourgeois" in het algemeen zo veel moeite hebben om zich te organiseren en bonden ongeschonden in stand te houden. In de literatuur over deze klasse worden allerlei redenen gegeven waarom dat zo zou zijn, bij voorbeeld het individualisme dat er binnen zou heersen en de heterogeniteit er van (cf. Boissevain 1981, p. 37; Bechhofer & Elliott 1981, p. 190), die meer vragen oproepen dan ze beantwoorden. Zo verklaart heterogeniteit niets, omdat die eigenaardigheid niet voortvloeit uit de specifieke structurele positie van kleine ondernemers in de samenleving, maar uit de wijze waarop sociale wetenschappers classificeren, waardoor zij vervallen in tautologisch redeneren. Pas als we meer weten over het soort weerstanden waarmee de leden van specifieke categorieën kleine ondernemers in organisatorisch opzicht te kampen hebben, kunnen we wellicht meer gefundeerde uitspraken doen over hun (on)vermogen om zich met soortgenoten in andere branches te verenigen. En aan onderzoek daarnaar ontbreekt het. "We know very little about the ways various categories of entrepreneurs organize themselves to bring pressure upon policy makers. (...) Entrepreneurial activity has a political dimension. It must be explored, not ignored", aldus Boissevain (1981, p. 42).

II. Het binnenvaartbedrijf

De binnenvaart in Nederland is zo oud als de waterwegen die het doorsnijden. Al sinds onheugelijke tijden hebben mensen goederen over water getransporteerd (1). In de Middeleeuwen kwam de zogenaamde beurtvaart in zwang. Toen gingen schippers op vaste tijden en veelal om de beurt tussen bepaalde bestemmingen in binnen- en buitenland heen en weer varen. Pas in de 19e eeuw kwam aan dat soort binnenscheepvaartbedrijf een eind. Met het aanzwellen van de te vervoeren goederenstroom als gevolg van commercialisering en industrialisering poogden namelijk steeds meer lieden met omzeiling van de bestaande beurtvaartregelingen een graantje mee te pikken. Na 1880 werd dat niet langer als een overtreding gezien, zelfs bij wet mogelijk gemaakt. Sindsdien kennen we de "wilde vaart" op de binnenlandse vaarwegen. Schippers voeren niet langer vaste trajecten, maar gingen waar hun vracht geladen of gelost moest worden. Was het daarvoor gewoon dat ze, ook als ze op buitenlandse bestemmingen voeren, over een woning aan de wal beschikten waar hun gezinnen verbleven, daarna veranderde dat snel en gingen schippers al meer met vrouw en kinderen aan boord van hun schepen wonen. Het is dus niet zo, dat de Nederlandse schippersbevolking, zoals wel wordt gedacht, altijd al een nomadisch bestaan heeft geleid. In dit verband valt een interessante paradoxale ontwikkeling te constateren. Naarmate schippers door hun werk meer bijdroegen aan de economische integratie *van* de samenleving, nam hun sociale integratie daar *in* af. Gaandeweg zijn ze een nomadische groepering gaan vormen met een sterk endogaam karakter, want een schippersdochter huwde bij voorkeur een schipperszoon. Tot de verminderende sociale integratie in de walsamenleving droeg ook het feit bij, dat schipperskinderen net als het kroost van kermisexploitanten tot 1968 niet leerplichtig waren.

In de tweede helft van de 19e eeuw was er in het binnenland nog vrijwel uitsluitend sprake van zeilvaart; slechts op de Rijn voeren toen stoomschepen en -boten, die lange treinen sleepschepen (vaartuigen zonder zeil of machinekamer) stroomop- en stroomafwaarts trokken. Pas in de jaren twintig en

dertig van deze eeuw gingen schippers er op grote schaal toe over om motoren in hun schepen te zetten of nieuwe motorschepen te laten bouwen (cf. Sepp 1982). Thans kan men een vijftal typen motorschepen onderscheiden: de *spitsen* van ongeveer 340 ton, door hun afmetingen vooral geschikt voor relatief smalle waterwegen, de *kempenaars* van plusminus 500 ton, de *Dortmund-Eemskanaalschepen* van zo'n 900 ton, de *Rijn-Herneschepen* van ongeveer 1300 ton en tenslotte de *Europaschepen* van 1500 ton en meer (cf. De Groot 1983) (2). Uit de aanduidingen spreekt enigszins in welke vaargebieden deze schepen meestal gebruikt worden. In het algemeen geldt: hoe groter de afmetingen van een schip, hoe beperkter het aantal bestemmingen dat men er mee bereiken kan. Tegenwoordig vindt het *binnenlands* vervoer over water voornamelijk plaats met vaartuigen van gemiddeld 500-800 ton, uitgerust met allerlei technische snuffjes. De keuze van een schipper voor een bepaald type hangt af van verschillende met elkaar samenhangende factoren zoals zijn opleiding, kapitaalbezit, omvang en samenstelling van zijn gezin, persoonlijke voorkeur, familiebindingen etc. Doorgaans beginnen jonge schippers met kleine en veelal oude schepen en proberen ze snel een groter en jonger schip 'op te varen', hetgeen geen sinecure is.

Kenmerkend voor het huidige Nederlandse binnenvaartbedrijf is, dat schippers en hun vrouwen een schip niet alleen samen bewonen maar ook samen bevaren. In het algemeen verzorgt een schippersvrouw het huishouden en bemoeit zij zich niet met het verwerven van vrachten en het onderhouden van contacten met mensen aan de wal als verladers, bevrachters, expediteurs, ontvangers, laad- en lospersoneel, want dat behoort tot de taken van de man, de schipper. Als hij op werk uitgaat, blijft zij aan boord. Maar er is een heel scala van werkzaamheden tijdens het laden, lossen en varen, dat zij wel samen met haar man verricht. Zo legt zij dikwijls samen met hem de luiken open aan de laad- of loswal en ook weer terug op het ruim of de ruimen, verhaalt zij het schip indien nodig en manoeuvreert zij het in en uit sluizen, terwijl hij voorop staat om draden vast of los te maken (cf. Ysebaert-Deen 1981, pp. 18-24). Dikwijls geldt zij officieel als matroos op die trajecten waarop

de aanwezigheid van een matroos wettelijk is voorgeschreven, bij voorbeeld op de Rijn. Er is met andere woorden in de binnenvaart meestal geen sprake van een "eenmansbedrijf", maar van een "man-vrouw-bedrijf", waarin de vrouw kardinale taken verricht, zodat de onderneming goed loopt. Het betreft hier een situatie die in tal van middenstandsbedrijven is gesignaleerd (cf. Boissevain 1981; Bechhofer & Elliott 1981).

III. Differentiatie in de binnenvaartbranche

Er bestaan in Nederland allerlei soorten schippers. Er zijn er die zelfstandig varen, de zogenaamde *particulieren*, en die in loondienst zijn bij rederijen of bedrijven. Naar de laatsten heb ik geen onderzoek gedaan (3). Mijn aandacht was vooral gericht op de particulieren, mannen dus die een eenschipsbedrijf uitoefenen, meestal samen met hun vrouw en aan boord verblijvende (oudere) kinderen. Zij hebben steeds de meerderheid van alle ondernemers in de binnenvaart gevormd. Thans bedraagt hun aantal plusminus 4500. Ook binnen deze categorie vallen echter weer verschillende schippers te onderkennen op grond van de *markt* waarop de actief zijn (nationaal of internationaal) en het *soort schip*, waarmee ze varen.

Iets minder dan de helft van de Nederlandse schippers is alleen actief in de binnenlandse vaart. De anderen varen zowel nationaal als internationaal met dien verstande, dat een klein aantal vrijwel uitsluitend op buitenlandse bestemmingen vaart, bij voorbeeld bepaalde Rijnschippers. In tegenstelling tot de internationale is de nationale vaart sinds 1933 wettelijk gereguleerd. Toen werd namelijk de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling (voortaan Wet EV) aangenomen. Kernpunten daaruit vormden de verplichting om het leeuwedeel van alle droge ladingstransporten binnen Nederland evenredig onder de schippers te verdelen en overheidstoezicht op tarieven en bevrachtingsvoorwaarden. Hoewel de Wet van 1933 in 1954 door een nieuwe werd vervangen (de Wet Goederenvervoer Binnenvaart, voortaan WGB), bleven die verplichting en dat toezicht daarin gehandhaafd. In die laatste Wet wordt een aantal

soorten vervoer onderscheiden, waaronder het ongeregeld vervoer over water of de binnenlandse wilde vaart, waaraan deelname zonder vergunning niet mag. Een aanzienlijk deel der particulieren verdient met dat soort vervoer zijn brood en daarop is het beginsel van de evenredige vrachtverdeling van toepassing. Die verdeling vindt onder ambtelijk toezicht plaats op schippersbeurzen, die her en der in het land bestaan. Het 'over de beurs varen', zoals de schippers zeggen, houdt het volgende in.

Een schipper, die vracht wenst en over de juiste papieren beschikt, laat zich door een ambtenaar inschrijven in het register van de beurs in het district waar hij zich met zijn lege schip bevindt. In ruil voor de afdracht van zijn bevrachtingsboekje krijgt hij een formulier, waarop de datum en het uur van 'leegkomst' óf grenspassage worden vermeld, een soort volgnummer dus. De verladers, die een schip voor het transport van een droge lading behoeven, zijn verplicht daarvoor een aanvraag in te dienen op de beurs. Meestal doen ze dat niet zelf, maar geven ze daartoe een opdracht aan de makelaars in scheepsvrachten en hun bedienden, de bevrachters. De daardoor ingediende aanvragen om scheepsruimte worden regelmatig door een ambtenaar van een spreekgestoelte in het beurslokaal afgeroepen, onder andere onder vermelding van het tarief waarvoor en de condities waaronder zij die wensen. Als een schipper positief op zo'n afroep reageert, krijgt hij het transport toegewezen, mits er geen andere schipper (of diens "runner" dat wil zeggen vertegenwoordiger) met een lager 'volgnummer' reflecteert, immers degene met de langste wachttijd gaat altijd voor. Verwerft men een 'reis', dan volgt de gang naar de bevrachter, die een vrachtovereenkomst (charter) opmaakt en zijn provisie int: 4% van hetgeen een schipper aan bruto vrachtpenningen ontvangt. Tenslotte wordt die overeenkomst gecontroleerd door een ambtenaar, die het transport noteert in het bevrachtingsboekje, het van een zegel voorziet en afstempelt. Ook daarvoor wordt door de schipper een bedrag (2% van de vrachtsom) betaald, want het overheidsapparaat draait immers niet voor niets. Eindelijk kan hij dan weer aan boord gaan, tegen zijn vrouw zeggen: 'ik ben aan de reis' en opstomen naar de laadplaats. Heeft hij zijn lading

afgeleverd bij de ontvanger, dan kan hij zich binnen een voorgeschreven termijn weer op de beurs melden en begint het spel van voren af aan. Het 'beurslopen' wordt door veel schippers als een noodzakelijk kwaad ervaren. In drukke tijden vormt het geen probleem, maar dat is wel zo, wanneer er weinig werk aan de winkel is en de wachttijden oplopen tot boven de twee weken. Dan kunnen 'leeglopende' schippers zich zeer opwinden over het feit, dat nog al wat ladingen buiten de beurs om bevracht mogen worden, bij voorbeeld de belangrijke bouwmaterialen zand en grind (4).

De internationale vaart valt in drie soorten uiteen. Ten eerste bestaat de *Rijnvaart* en ten tweede de *vaart naar en van de Duitse kanalen*, ofschoon die elkaar ten dele overlappen. In beide gevallen is de vrachtprijsvorming vrij en de concurrentie, met name met de rederijen, groot. Schippers komen in deze branches aan werk via bevrachters, door rechtstreeks contact met bepaalde firma's of door instellingen (stichtingen of coöperaties), die aan transportovername doen. Een heel aparte sector vormt tenslotte het zogenaamde *Noord-Zuidverkeer*, de vaart op het vaarwegenstelsel in België en Frankrijk. Sinds 1975 is dit verkeer in Nederland op vrijwillige basis gereguleerd. Dat wil zeggen, dat er bodemtarieven zijn vastgesteld, waaronder schippers geen vrachten aannemen, én dat de beschikbare reizen naar België en Frankrijk op de beurt verdeeld worden in een speciale hoek op de schippersbeurzen.

Op grond van de hiervoor geschetste arbeidsdeling kunnen grofweg de volgende categorieën particulieren onderscheiden worden: a) de *binnenschippers*, b) de *Rijnvaarders* (inclusief de mannen die de Duitse kanalen bevaren) en c) de *Noord-Zuidschippers*. Men dient evenwel te beseffen, dat de binding aan vaargebieden niet zo rigide is, als deze indeling suggereert. Zo is het absoluut niet ongebruikelijk, dat schippers uit de laatste twee categorieën tijdelijk binnen Nederland actief zijn. Van geen enkele categorie kan men zeggen, dat ze een groep vormt, waarvan alle leden min of meer duurzame betrekkingen met elkaar onderhouden. Wel geldt, dat schippers in dezelfde categorie elkaar wat vaker ont-

moeten en op bepaalde terreinen eendere problemen en belangen kennen. Deze differentiatie in de binnenvaartwereld is er mede debet aan, dat de schipperspopulatie als geheel nimmer een solidair front heeft kunnen vormen, als het ging om de behartiging van sociaal-economische belangen. *Mede*, want veel belangrijker voor het niet voorkomen daarvan en het grillige lot der bonden acht ik enkele andere verschijnselen, waarover meer in paragraaf V en volgende. Eerst dient nog wat gezegd over die bonden nu.

IV. Organisaties in de binnenvaartwereld

In het algemeen geldt, dat schippers uit hoofde van hun beroep te maken hebben met een uiterst complex geheel van allerlei wettelijke en ander-soortige regelingen en deel uitmaken van een figuratie, waarin andere schippers, bevrachters, verladers, ambtenaren en politici een belangrijke rol spelen en die zich vanaf het water maar lastig laat over- en doorzien. Daardoor én omdat veel particulieren (met name de ouderen) vaak een gebrekkige schoolopleiding hebben genoten, ontstaan regelmatig problemen met personen en instanties, waarvan ze voor hun bestaan afhankelijk zijn. Om die beter te kunnen oplossen heeft ongeveer de helft der schippers zich georganiseerd in sociaal-economische belangenorganisaties. Een particulier kiest zo'n organisatie op grond van een aantal criteria: zijn vaargebied, het soort werk dat hij verricht (bij voorbeeld het transport van zand en grind), het aantal schepen dat hij bezit (enkele schippers bezitten meer schepen, waarop ze "zetschippers" laten varen), zijn geloofsovertuiging, soms de familietraditie en, last but not least, zijn opvatting over de condities waaronder het binnenvaartbedrijf het best kan gedijen.

Er bestaan thans zeven bonden: 1) de al eerder genoemde *ARSB* (1898), 2) de *Nederlandsche R.K. Bond van Reeders en Schippers 'St. Nicolaas'* (1919), 3) de *Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart* (CBOB, 1919), 4) de *Nederlandsche Vereeniging van Reeders in de Binnenvaart* (1934), 5) de *Vereeniging van Zand- en Grindschip-*

pers Roermond (VZ&G, 1972), 6) de *Algemeene Schippersvereniging* (ASV, 1946) en 7) de *Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond* (ONS, 1975). Hiervan vormen de eerste vijf sinds 1976 de *Federatie van Schippersbonden* (voortaan *Federatie*) en werkten de laatste twee vanaf 1978 tot voor kort nauw samen.

Wat overdreven kan men stellen, dat er in de binnenvaartwereld sprake is van twee organisatorische kampen of blokken (cf. De Ruiter 1980, pp. 141-142), een reflectie van het feit dat er onder particulieren globaal gesproken twee opvattingen vigeren over de wijze waarop de binnenvaart het beste kan bloeien. Bij de *Federatie* zijn namelijk die schippers aangesloten, die naar zoveel mogelijk ondernemersvrijheid en zo min mogelijk overheidsbemoeienis streven, terwijl degenen die juist een méér regelend optreden van de regering wensen en onderlinge saamhorigheid toejuichen zich in de ONS en ASV hebben verenigd.

Een tweede verschil tussen beide kampen betreft de bekleding van het voorzitterschap der bondsbesturen. De belangrijkste verenigingen der *Federatie* werden en worden voorgezeten door niet-schippers, zoals politici, pastoors en predikanten (5). Dat is ook enige tijd het geval geweest met de ASV, maar thans wordt die vereniging net als de ONS geleid door een varende schipper.

Een derde belangrijk verschil tenslotte betreft het soort middelen, waarmee beide blokken hun doelen trachten te bereiken. De *Federatie* verwacht alle heil van het voeren van redelijk overleg, terwijl de ONS en ASV daarnaast ook (harde) acties legitiem vinden.

Gezien deze verschillen is het niet verbazingwekkend, dat er tussen beide kampen tamelijk gespannen verhoudingen bestaan en dat die de onderhandelingspositie van de particulieren ten opzichte van bevrachters, verladers, reders en overheid beïnvloeden. Vrijwel altijd worden er tegenstrijdige standpunten ingenomen, hetgeen het treffen van regelingen tot een slepende zaak maakt. Daar komt nog bij, dat ongeveer de helft der particulieren niet georganiseerd en dus niet vertegenwoordigd is. Het aantal ongeorganiseerden fluctueert echter in de tijd.

Nu eens is het wat groter dan weer wat kleiner. Onder bepaalde omstandigheden, waarover aanstonds meer, wil het sommige bonden wel lukken om leden uit deze categorie van "free riders" te recrutereren. Veranderen die omstandigheden evenwel, dan stappen ze vaak weer op om verder weer ongeorganiseerd rond te varen, of ze wisselen van organisatie, een evenmin ongebruikelijke reactie van schippers. Om dit fenomeen te kunnen begrijpen is het noodzakelijk nader in te gaan op de samenhang tussen marktontwikkelingen en het eigenaardige karakter van de relaties die schippers met opdrachtgevers en bedrijfsgenoten kennen alsmede op het soort overlevingsstrategie, waartoe ze hun toevlucht kunnen nemen.

V. Schippers, bevrachters en verladers

Een schipper beschikt over een schip dat wil zeggen een functionele lege ruimte die hij aanbiedt aan verladers om er in ruil voor geld hun goederen mee over water te vervoeren. Hoewel er, zoals gezegd, grote verschillen bestaan tussen schippers onderling waar het betreft het soort schip, dat zij bevaren, het gebied waarin ze overwegend actief zijn en het soort goederen dat ze bij voorkeur vervoeren, geldt voor *alle particulieren* - behalve een enkeling die tevens handelaar is -, dat ze voor hun werk *afhankelijk* zijn van opdrachtgevers. Dat was vroeger zo en is nu nog zo. Omdat de verladers vrijwel altijd gebruik maken van bevrachters, zijn schippers hun afhankelijkheid vooral in relatie tot hen gaan beleven en zijn die lieden daarvan voor hen het symbool bij uitstek geworden. Dat die tussenpersonen die symbolische waarde hebben gekregen vloeit ook voort uit hun neiging de zijde der verladers te kiezen, hoewel die hun geen provisie over afgesloten reizen betalen maar de schippers. Deze houding valt te begrijpen, want evenals de schippers zouden zij zonder opdrachten het zout in de pap niet verdienen (cf. Verrips 1984).

Vanuit economisch oogpunt beschouwd stonden en staan vrijwel alle particulieren dus in een afhankelijkheidsrelatie tot bevrachters en verladers. Er valt hier een parallel te trekken met de

a-symmetrische bindingen van cliënten met "brokers" en patroons (cf. Boissevain 1974, pp. 147 ff.). De laatsten beschikken immers ook over een schaars goed, waaraan de eersten door middel van die "brokers" trachten te komen. Echter een schipper beschikt op zijn beurt over een middel te weten een schip, dat de patroon ontbeert, maar waaraan hij op gezette tijden behoefte heeft. Er is dus ook sprake van afhankelijkheid van verladers en bevrachters van schippers. Naargelang de situatie op de binnenvaartmarkt zullen de laatsten hun principiële afhankelijkheid van de eerste twee categorieën voor werk in meerdere of mindere mate beleven en als pijnlijk ervaren. Is het aanbod van scheepsruimte namelijk gelijk aan of kleiner dan de vraag er naar, dan hebben ze er relatief weinig moeite mee. Dat verandert echter, wanneer het aanbod de vraag overtreft. Dan ervaren schippers hun aanwezigheid op bevrachters en verladers scherp en dat des te meer door de volgende twee omstandigheden.

Ten eerste geldt dat een schip, ook al is het van bescheiden afmetingen en tamelijk eenvoudig uitgerust, een kostbaar werktuig is om aan te schaffen en te onderhouden, zo kostbaar dat veel verladers die aanschaf en dat onderhoud met vreugde aan de schippers hebben gelaten. Dikwijls hebben zij zich fiks in de schulden gestoken om hun vaartuig te kopen en is het daarom een dwingende noodzaak om vrijwel continu te kunnen varen. Omdat dit bij een geringe vraag naar scheepsruimte niet kan en verladers en bevrachters er dan toe neigen met tarieven en voorwaarden te knoeien, beleven niet alleen schippers die met bezwaarde schepen varen maar ook zij die niet onder hypothecaire lasten gebukt gaan hun afhankelijkheid vaak op stekende wijze.

Ten tweede geldt, dat een schip niet alleen een werktuig is, maar ook als woning dienst doet voor een schipper en zijn gezinsleden, waarin ze van de ene naar de andere bestemming trekken. En precies die ambulantie van hun bestaanswijze impliceert een sterk gevoel van vrijheid en onafhankelijkheid van anderen. In combinatie met de kostbaarheid van een schip geeft dat extra reliëf aan de afhankelijkheidservaring van schippers in slappe tijden

en crisisperioden. Ze beseffen dan, hoe vrij ze zouden kunnen zijn, als ze maar varen konden, terwijl ze elk middel missen om te bereiken, dat de verladers (meer) werk via de bevrachters aanbieden. In zulke tijden treedt de *ambivalentie* van schippers ten opzichte van de laatsten scherp aan het daglicht. Dan zijn ze geneigd om de bevrachters hoffelijk te bejegenen en pogen ze hen bij voorbeeld te verleiden de hand te lichten met de beursregels en reizen voor hen klaar te maken (dat wil zeggen hen voor hun beurt te laten gaan door vrachten op de maat van hun schepen te snijden), zodat ze hun tijd niet al te lang met wachten op de beurs behoeven te verdoen. Sorteert hun gepaai evenwel geen effect, dan schelden ze hen uit voor gewetenloze uitbuiters, bedrijvers van vriendjespolitiek en zelfs 'verkrachters'. In een artikel dat eerder in dit tijdschrift verscheen (cf. Verrips 1985) heb ik uiteengezet, hoe men door zulke woordspelingen als 'verkrachters' en 'bevruchters' te verbinden met de associaties die schippers bij hun schepen hebben, de namen die ze er graag aan mogen geven én hun taalgebruik als ze er over spreken op het spoor komt van de diepere betekenis van hun taalgrappen. Het gaat daarbij namelijk om uitingen die voortvloeien uit een cognitieve of mentale ambivalentie. Voor schippers geldt kennelijk, dat de relatie waarin zij tot deze tussenpersonen staan equivalent is aan de relatie tussen een man en een vrouw of tussen het "sterke" en "zwakke" geslacht. We hebben hier mijns inziens te maken met een fraai voorbeeld van de manier, waarop het ambivalente karakter van economische betrekkingen waarin schippers tot hun directe opdrachtgevers staan, gekoppeld is met een ambivalentie op psychisch niveau, waarvan ze zich niet bewust zijn.

VI. Relaties tussen schippers

Behalve met bevrachters en verladers hebben schippers ook met bedrijfsgenoten te maken. In principe is elke schipper, als hij zich tenminste niet gespecialiseerd heeft in bepaalde vormen van zeer bijzonder vervoer en over een daarvoor uitgerust schip beschikt, een concurrent van elke andere. Of hij collega's ook als zodanig ervaart hangt net

als zijn (on)afhankelijkheidsbeleving van opdrachtgevers samen met de situatie op de binnenvaartmarkt. Als de vraag naar scheepsruimte groter is dan of gelijk aan het aanbod er van zal een schipper een vakbroeder niet direct als mededinger zien, er is immers werk voor allen of zelfs meer dan dat. Dat verandert evenwel, als de vraag geringer is dan het aanbod. Dan ontwaart een schipper elke andere als een concurrent om hetzelfde schaarse goed: vracht en dan zal hij collega's op de beurs nauwlettend in de gaten houden en pogen te profiteren van een eventuele verslapping van hun aandacht of kortstondige afwezigheid, als er werk wordt aangeboden. Maar men loopt dan wel risico's getuige deze ontboezeming van een schipper:

"Heel het schippersleven bestaat uit op beurt wachten en werken. Kom je aan de sluis moet je je beurt opgeven. Aangekomen op de losplaats word je, indien het bedrijf geen ander materiaal dringend nodig heeft, op beurt van aankomst gelost. Met laden idem dito en het inschrijven op de beurs op beurt van leegkomst. Natuurlijk zijn er altijd wel enkelen, die voor proberen te piepen. Zij worden dan eerst persoonlijk benaderd en bij volharding van het gepleegde voorpiepen wordt er gewacht totdat de betreffende op een reis reflecteert. Pas dan treedt de civiele controle in werking en gaat deze of gene naar de beursmeester. Dan zijn de rapen voor betrokkene natuurlijk wel gaar".

Evenals de bindingen met opdrachtgevers blijken die met vakgenoten van karakter te veranderen bij omslagen in de verhouding tussen vraag en aanbod op de binnenvaartmarkt. In dit verband zij er op gewezen, dat die twee zelden keurig op elkaar zijn afgestemd. Schippers kunnen hun vaartuigen niet naar believen in en uit de vaart brengen alnaargelang de stand van het economisch tij. Zolang er sprake is van een optimale benutting van het vlootbestand gedurende bepaalde perioden van het jaar en van enige onderbenutting in andere, kan niet van een problematische situatie worden gerept. Dat verandert, wanneer er gedurende een jaar of zelfs jaren l6s van seizoensfluctuaties een wanverhouding voorkomt tussen de vraag naar en het aanbod van scheepsruimte met andere woorden een structurele overcapaciteit. Dan weten schippers zich niet al-

leen pijnlijk afhankelijk van opdrachtgevers maar staan ze ook uiterst achterdochtig tegenover hun collega's, omdat die de spoeling dun maken. Daar de tijdvakken, waarin een overschot aan scheepsruimte op de markt was, sedert 1900 veel frequenter zijn voorgekomen dan die, waarin dat niet zo was, hebben de afhankelijkheidservaring van werkgevers en de argwaan jegens vakbroeders onder schippers tot dusver in de economische arena gedomineerd.

Omdat zij door de aard van hun werk voor hun sociale contacten minder op walbewoners dan op bedrijfs-genoten en hun gezinsleden zijn aangewezen (cf. Problematiek 1975, p. 51), hebben conjuncturele schommelingen ook invloed op de frequentie van die contacten en de beleving van sociale bindingen. Wanneer er overvloedig werk is zijn schippers voortdurend onderweg van de ene bestemming naar de andere. Dan hebben ze vrijwel uitsluitend contact met hun vrouwen en eventueel aan boord verblijvende kinderen. Het gezinsleven staat dan centraal. Alles staat in het teken van laden, varen en lossen en men heeft slechts toevallige en kortstondige ontmoetingen met verwante of bevriende bedrijfsgenoten op de beurs, een ligplaats in een haven, een laad- of losplek of tijdens het schutten in een sluis. In drukke tijden worden deze korte contacten meestal benut om reiservaringen en informatie over familieleden en wederzijdse kennissen uit te wisselen. Hoewel schippers en hun gezinsleden dan een tamelijk geïsoleerd leven leiden en er weinig gelegenheid is voor het onderhouden van hun sociale relaties, hebben ze daar doorgaans weinig moeite mee. Het schaars zijn van de mogelijkheden om daaraan te voldoen betekent immers, dat het goed gaat met hun bedrijf. Hoe minder en korter men verwanten en/of kennissen kan ontmoeten, hoe beter dat is vanuit economisch standpunt bezien. Kortom, in economisch voorspoedige tijden neigen de sociale bindingen van schippers er naar te sluimeren en worden ze slechts kortstondig geactualiseerd. Een kleine verslapping in de vraag kunnen ze dan als een welkome adempauze ervaren en benutten om de banden met verwanten en kennissen aan te halen. Hoewel die vanuit economisch standpunt beschouwd dikwijls concurrenten zijn, speelt dat onder gunstige omstandigheden geen rol.

Is er evenwel sprake van een aanhoudende slapte op de markt, dan wordt de onderlinge concurrentie steeds belangrijker. Na een zekere tijd, die voor schippers kan verschillen, gaat hun zorg om werk te verschalken de aard van hun onderlinge relaties al meer kleuren. Waar ze contacten met al of niet verwante bedrijfsgenoten op ligplaatsen aanvankelijk als positief ervaren, daar wordt de beleving daarvan steeds negatiever naarmate ze langer werkloos bijeen liggen. Er ontstaan dan niet alleen ruzies met hen over kleinigheden (een verkeerd gelegde loopplank of vastgemaakte draad, het "stroomdraaien" op ongepaste momenten, lastige huisdieren etc.), maar ook binnen de schippersgezinnen, met name tussen vaders en hun meewerkende zoons (cf. Ysebaert-Deen 1981, p. 24). Kortom, om economische redenen treedt een omslag op in hun onderlinge betrekkingen. Die blijken even ambivalent als hun economische relaties en qua karakter evenzeer op de economische golfslag te deinen. Omdat schippers niet alleen een werk- maar ook een soort leefgemeenschap vormen, worden langdurige perioden van slapte als extra bedreigend ervaren. Dan immers bestaat het risico, dat men het hoofd niet meer boven water zal weten te houden en de relatief aparte nomadische groepering, waarvan men dikwijls al van kindsbeen af deel uitmaakt, vaarwel zal moeten zeggen in ruil voor een onwennig leven aan de wal.

VII. Overlevingsstrategieën (6)

In principe kunnen schippers in economisch slechte tijden hun toevlucht nemen tot twee strategieën om te overleven: een *horizontalistische* en een *verticalistische*. Volgt een schipper de laatste strategie, dan legt hij het accent op het aanknopen en onderhouden van goede betrekkingen met bepaalde bevrachters en/of verladers in de hoop, dat hij daardoor gemakkelijk aan werk komt. Hij stelt zich soepel tegenover hen op door niet te zeuren over de tarieven, die ze bieden, en de voorwaarden, die ze stellen. Hij erkent zijn afhankelijkheid van bevrachters en/of verladers en schikt zich, ofschoon soms morrend, in de a-symmetrische relatie, waarin hij tot hen staat, en doet dat in de over-

tuiging, dat de continuering van zijn bedrijf en zijn lidmaatschap van de varende gemeenschap zo het beste gegarandeerd is. Hij pleegt geen verzet tegen zijn opdrachtgevers, maar werkt intengendeel juist met hen samen. Dat die samenwerking kan inhouden, dat zijn collega's geringere overlevingskansen hebben, is niet de eerste zorg van de schipper, die opteert voor het volgen van deze strategie. Hij huldigt in feite het adagium: "survival of the fittest".

De verticalistische strategie kent twee varianten. Een schipper kan er alleen zijn toevlucht toe nemen óf hij kan dat samen met een aantal vakbroeders trachten te doen, bij voorbeeld door het opzetten van een of ander coöperatief verband, dat contracten sluit over het transport van bepaalde goederen naar bepaalde plaatsen. In elk geval wordt benadrukt, dat de schippers alles moeten doen om het hun klanten naar de zin te maken, zodat zij hun heil niet gaan zoeken bij de spoorwegen of het wegtransport.

Als een schipper kiest voor een horizontalistische strategie liggen de kaarten geheel anders. Dan worden de opdrachtgevers meestal gezien als lieden, die er op uit zijn de schippers het vel over de neus te halen en hen tegen elkaar uit te spelen. Benadrukt wordt dan, dat schippers niet solidair moeten zijn met verladers en bevrachters maar met elkaar. Ze moeten zich niet laten verleiden te pakken wat ze te pakken kunnen krijgen tegen dikwijls slechte tarieven en belabberde condities, maar hun hebzucht juist leren intomen. Er wordt gehamerd op de noodzaak het (schaarse) beschikbare werk onderling zo veel mogelijk te verdelen, zodat niet enkelen veel en velen weinig werk hebben maar iedereen wat. Dat moeten de schippers steeds samen van de bevrachters en verladers afdwingen in plaats van met hen onder een hoedje te spelen. Dan alleen bestaat de mogelijkheid om redelijke vrachtprijzen en acceptabele vervoersvoorwaarden te bedingen. Een dergelijke opstelling vergt weliswaar het betonen van zelfdiscipline en geduld, maar dat, zo luidt de redenering, loont de moeite. Men kan er namelijk verzekerd van zijn, dat er altijd een moment komt, waarop men vracht krijgt aangeboden en uitzicht heeft op inkomsten. Zo blijven niet

alleen de sterken in leven en behoren tot de varen-
de gemeenschap, maar tevens de wat zwakkeren, die
er net als de eersten in zijn opgegroeid en er hun
sociale verankering in hebben.

Ook de horizontalistische strategie kent twee
varianten. De nadruk kan namelijk gelegd worden op
de verdeling van het beschikbare werk onder elkaar,
zodat elk op zijn tijd of beurt aan zijn trekken
komt, óf juist op de kansen die een dergelijke
evenredige vrachtverdeling biedt om tegen goede
tarieven en voorwaarden te varen. Bij de eerste
variant is meer een sociale dan een economische
motivering in het geding, terwijl dat bij de tweede
juist andersom ligt.

De verticalistische strategie kwam eerst goed tot
ontwikkeling na de afschaffing van de beurtvaart
in de 19e eeuw, terwijl de horizontalistische daarin
juist haar oorsprong heeft, immers dat type vaart
impliceerde het op de beurt varen met andere woorden
een relatief rechtvaardige verdeling van de trans-
porten onder schippers, die vast op bepaalde tra-
jecten voeren. Na 1880 hebben particulieren die
een horizontalistische strategie voorstonden, bij
herhaling getracht om die wettelijk erkend te krij-
gen. Van een dergelijke erkenning is enkele jaren
sprake geweest gedurende de Eerste Wereldoorlog,
maar daarna is ze weer snel ongedaan gemaakt. Met
de afkondiging van de Wet EV in 1933 kreeg de hori-
zontalistische strategie wederom een wettelijk
fundament en dat is sindsdien zo gebleven. Dat wil
evenwel niet zeggen, dat de verticalistische daar-
mee naar de achtergrond is verdrongen, integendeel.
Ten eerste heeft de WGB een beperkt werkingsgebied
en ten tweede vallen er nog al wat goederen niet
onder, bij voorbeeld zand en grind.

De *Federatie* heeft de verticalistische strategie
tot uitgangspunt van haar beleid gemaakt. In dat
kamp streeft men, zoals in paragraaf IV is aange-
stipt, de verwerkelijking van een situatie na,
waarin de overheid zich terughoudender opstelt dan
ze doet, zodat de schippers betrekkelijk onghin-
derd zaken met hun klanten kunnen doen. In die
kring wordt bij voorbeeld regelmatig gesproken
over de overname van de rijksbeurzen door het be-

drijfsleven, een mogelijkheid die in de WGB gegeven is maar tot nu toe nimmer gerealiseerd. In het kamp van de ONS en ASV wil men daar onder geen beding wat van weten. Die bonden hebben namelijk in de horizontalistische strategie de inspiratiebron voor hun beleid gevonden. Zij jagen juist een toestand na, waarin de overheid meer doet om de belangen van de particulieren te beschermen (bij voorbeeld door de WGB te verbeteren en uit te breiden) én de schippers zelf zich meer eendrachtig gedragen. Vragen de besturen van de Federatiebonden hun leden solidair te zijn om meer ondernemersvrijheid te verwerven, die van de ONS en ASV vergen juist van hen, dat ze saamhorig streven naar een verdere inperking van die vrijheid. Het betreft hier twee haaks op elkaar staande beleidslijnen, die er zeer toe bijdragen, dat er aan de Haagse onderhandelings-tafels nauwelijks resultaten van betekenis worden geboekt.

Welke schippers neigen nu naar de ene en welke naar de andere strategie? Schippers, die met bezwaarde schepen varen, ergo in de schuld staan bij particuliere personen en/of banken en zich daarom het lang wachten op werk niet kunnen veroorloven, omdat dat een inkomstenderving impliceert die de voortzetting van hun onderneming in gevaar brengt, vertonen een voorkeur voor het volgen van de verticalistische strategie. Daar valt nog aan toe te voegen, dat dat doorgaans de schippers zijn met betrekkelijk nieuwe, grote, goed geoutilleerde dus zeer kostbare schepen. Daarentegen zijn het vooral de schippers met onbezwaarde, wat oudere, kleinere en minder goed uitgeruste schepen, die de andere strategie prefereren. Kortom, de neiging tot het opbrengen van onderlinge solidariteit is globaal gesteld het sterkst ontwikkeld onder de wat kleinere schippers zonder en het zwakst onder de grotere met schulden. Omdat men de eersten in het recente verleden vooral aantrof in het noordoosten van Nederland en de laatsten in het westen en zuiden, geldt dat de keuze voor de ene of andere strategie tot voor kort een tamelijk sterke regionale gebondenheid vertoonde. Na de teloorgang van de kleine noordelijke schipperij in de jaren vijftig (cf. Positie 1963) is daar thans minder sprake van, maar volledig verdwenen is de samenhang nog niet. Voorts

geldt, dat het soort vaargebied waarin schippers actief plegen te zijn en het soort goederen dat ze bij voorkeur vervoeren hun strategiekeuze beïnvloeden. Zo treft men veel "verticalisten" onder de Rijnschippers en de zand- en grindvaarders, hetgeen te verbinden valt met het feit dat zij op een (nog) ongeregelde markt opereren. Tenslotte dient geconstateerd, dat het al of niet behoren tot een kerkgenootschap een rol speelt. Confessionele schippers neigen er namelijk meer dan niet-confessionele naar te kiezen voor de verticalistische strategie met andere woorden voor een nauwere samenwerking met bevrachters en verladers in plaats van met bedrijfsgenoten.

Kortom, confessie, specialisatie in bepaalde transporten, vaargebied, regionale herkomst, scheepsmaat en schuldenlast leggen elk enig gewicht in de schaal bij de keuze voor de ene of de andere strategie en in het verlengde daarvan bij die van een bond. In dit verband is het evenwel belangrijk te beseffen, dat er een regelrecht verband bestaat tussen het expliciet maken van die keuzes en de economische situatie. Als die namelijk gunstig is, maken weinig schippers behalve enkele principiële voorstanders van de ene dan wel de andere strategie, die vaak de harde kern der verschillende bonden uitmaken, zich zorgen over de koers, die het beste aangehouden kan worden. Dan is er voldoende werk voor elk en maken schippers weinig om niet te zeggen geen problemen over de wijze, waarop dat verworven wordt. Dat verandert echter als de marktsituatie verslechtert en er langdurig weinig vraag naar scheepsruimte is. Dan komt het er wél op aan te bepalen via welke weg, de verticale of horizontale, men meent brood op de plank te kunnen houden en dan krijgen de hiervoor opgesomde factoren hun betekenis bij het maken van een keuze. Het is echter allerminst zo, dat de balans altijd doorslaat in de richting, waarin die wijzen. Hoe slechter de economische vlag er namelijk bij hangt, hoe meer schippers er naar tenderen een horizontalistische koers te volgen, ook al zijn ze in hun hart voorstander van een verticalistische strategie, omdat ze daardoor op termijn verzekerd zijn van het verschalken van vracht. Zo is het allerminst ongewoon, dat Rijnschippers zich op de beurzen vertonen, wanneer de klad lang-

durig in hun branche zit. Andermaal blijken schippers ambivalent en behoorlijk opportunistisch (cf. De Hoog z.j. a. p. 153). Deze kameleontische opstelling, dit vermogen om van strategie te wisselen, als er lang bitter weinig werk aan de markt komt, is mijns inziens van fundamenteel belang voor het begrijpen van de op- en neergang der bonden in het verleden en nu.

VIII. Marktsituatie, strategie en organisatie

De relatie tussen marktsituatie, strategie en organisatie is tamelijk complex. In verband daarmee is het goed een onderscheid te maken tussen de periode vanaf 1900 tot 1933, waarin de horizontalistische strategie nog geen wettelijke basis had, en die daarna, waarin dat wel zo was.

In het eerste tijdvak hebben zich meermalen langdurige inzinkingen van de binnenvaartmarkt voorgedaan en reageerden veel schippers, wier aantal toen vele malen groter was dan nu, daarop met het opteren voor een horizontalistische strategie. Om die tot een succes te maken was het vormen van een betrekkelijk gesloten front toen bittere noodzaak. Dat is verschillende malen gebeurd, bij voorbeeld aan het begin van de eeuw, gedurende de Eerste Wereldoorlog en na het uitbreken van de crisis aan het eind van de jaren twintig. Toen organiseerden tal van schippers zich in bonden, die echter geen van alle een lang bestaan beschoren waren. Van de bond, die tijdens de Eerste Wereldoorlog opkwam en een uiterst horizontalistische richting voorstond, splitsten de meer verticalistisch georiënteerde protestantse en rooms Katholieke schippers zich in 1919 af om elk hun eigen vereniging te vormen. Daartoe werden ze in niet geringe mate gestimuleerd door enkele predikanten en pastoors, die van oordeel waren, dat het gelovigen niet paste lid te zijn van linkse verbanden. Beide verenigingen bestaan nog en vormen thans samen met de ARSB de kern van de *Federatie*.

In het begin van de crisisjaren ontstond een reeks bonden, die alle in meerdere of mindere mate een horizontalistisch beleid voerden. Ze zijn van het

organisatietoneel verdwenen, nadat de Wet EV was ingevoerd en de markt weer was aangetrokken. Omdat die Wet bedoeld was als een tijdelijke maatregel, werd de zorg van de overtuigde horizontalisten, die vooral in het noordoosten hun domicilie hadden, ná 1933 het verhoeden van de intrekking er van, welke zorg sindsdien niet meer is verdwenen en vooral in slappe tijden manifest wordt.

Na afloop van de Tweede Wereldoorlog organiseerden de horizontalistisch georiënteerde schippers zich in de ASV, welke vereniging jarenlang vocht voor het behoud van de evenredige vrachtverdeling onder overheidstoezicht. Ze deed dat, omdat er met de regelmaat van de klok binnen en buiten de binnenvaartwereld stemmen opgingen om die regeling voor goed af te schaffen. Aan het eind van de jaren zestig ging het er om spannen, want toen zag de regering zich door afspraken die op EEG-niveau over de vervoerspolitiek waren gemaakt gedwongen de opheffing er van aan te kondigen. Omdat de ASV inmiddels door een aantal ontwikkelingen, onder andere het opstappen van een groot aantal kleine schippers uit het noordoosten van het land, van opstelling was veranderd en tamelijk nauw was gaan samenwerken met de twee confessionele bonden, vormden enkele principiële horizontalisten afkomstig uit verschillende verenigingen een actiecomité. Op tamelijk radicale wijze begon dat particulieren te mobiliseren om voor het behoud van de evenredige vrachtverdeling op rijksbeurzen op te komen. Omdat de situatie op de binnenvaartmarkt in het begin van de jaren zeventig in snel tempo verslechterde, boekte het succes. Al meer schippers stelden zich horizontalistisch op en steunden het comité, dat behalve de regering ook de besturen der bonden, toen vrijwel alle voorgezeten door juristen, met felle kritiek bestookte. Uit deze beweging ontstond in 1975 de ONS, die in de zomer van 1975 een kardinale rol speelde bij de blokkade der vaarwegen. Door die drastische actie wilde men de regering dwingen op haar voornemen terug te komen, hetgeen ze niet deed. Echter het parlement, voor een belangrijk deel onder de indruk van het schippersprotest, stemde haar wetsvoorstel af, zodat de evenredige vrachtverdeling vooralsnog behouden bleef.

De ONS beleefde net als soortgelijke bonden in het verleden in korte tijd een spectaculaire groei. Enerzijds zag de kersverse organisatie haar geleerden versterkt door schippers, die hun lidmaatschap van andere bonden opzegden, anderzijds door schippers, die tot dan toe ongeorganiseerd hadden rondgevaren (cf. Ysebaert-Deen 1981, p. 44). Het betreft hier een fenomeen, dat zich in de schipperswereld herhaaldelijk heeft voorgedaan en dat slechts begrepen kan worden tegen de achtergrond van het feit, dat particulieren er in economisch slechte tijden naar neigen een horizontalistische overlevingsstrategie te verkiezen boven een verticalistische, omdat die op den duur perspectief biedt op werk. Er vindt dan een leegloop plaats van bonden, waarvan het beleid zijn verankering vindt in de laatste strategie, en tegelijkertijd een toestroom van ongeorganiseerden, die niet zozeer uit principiële als wel pragmatische overwegingen bereid zijn lid te worden van een bond, die zijn beleid heeft gegrondvest op de eerste strategie. De zuigkracht van dat type bond is dus sterk afhankelijk van het economisch tij en het vermogen van veel schippers om naar gelang het karakter daarvan van opstelling te wisselen met andere woorden hun ambivalentie. Door hun fenomenale opkomst onder andere ten koste van andere organisaties, die hun ledental meestal weer wat zien wassen in betere tijden, zijn ze in staat die in allerlei arena's te overvleugelen en veel macht en invloed uit te oefenen. In het verleden waren die soms tijdelijk zo groot, dat verladers en bevrachters wel spraken van 'schippers-terrorisme' en 'waterbolsjewisme'.

Er is echter een aantal gevaren, dat met name het voortbestaan van dit soort nieuwe bonden bedreigt. Ten eerste zijn dat de ontwikkelingen op de markt. Wanneer de vraag naar scheepsruimte toeneemt en de marktsituatie aanhoudend verbetert, verliest het volgen van een horizontalistische strategie immers zijn betekenis. Dan is er voldoende werk en voelen slechts weinigen zich nog geroepen om te propageren, dat dat eerlijker verdeeld moet worden. Vooral de schippers, die zich om pragmatische redenen hebben aangesloten, frequenteren door tijdgebrek en desinteresse geen vergaderingen meer en zeggen hun lidmaatschap op, als ze niet al gewoon verzuimen

contributie te betalen. Daardoor ontstaan financiële problemen, die de overblijvende leden nauwelijks of niet meer kunnen oplossen, en begint de ondergang zich af te tekenen op soortgelijke wijze als voor het andere soort bonden in economisch benarde tijden. De ironie wil dus, dat een beroep op het betonen van onderlinge solidariteit tijdelijk wel succes kan hebben, maar dat veel schippers haar slechts kunnen opbrengen, zolang zij daar voor zichzelf voordelen in zien. Ze hangen hun huik telkens naar het blazen van de economische wind en dat doet het bestaan van hun bonden in het algemeen voortdurend aan een zijden draad hangen en verzwakt hun politieke slagkracht in niet geringe mate.

Maar er is nog een ander, klassiek gevaar, dat het type bond dat onder een economisch slecht gesternte opkomt bedreigt. De dagelijkse besturen van de horizontalistische organisaties bestonden en bestaan doorgaans uit varende schippers. In het verleden kwam het wel voor, dat daarin ook personen zaten, die niet uit de binnenvaart afkomstig waren, ofschoon ze er wel affiniteit mee hadden, maar dat was eer uitzondering dan regel. De voorkeur voor varende bestuursleden, met name een varende voorzitter, hangt samen met het onder veel schippers levende idee, dat hun belangen beter gediend worden door een vakgenoot, ook al is zijn kennis van wetten en regelingen beperkt, dan door iemand die van de wal komt en niet regelmatig op het water verkeert. Het combineren van varen en besturen is echter uiterst lastig. Meestal komt er al gauw van geregeld reizen doen weinig meer en brengen schipperbestuurders veel tijd in de bondskantoren door. En juist dat stelt hen vroeger of later voor problemen. Omdat ze nauwelijks meer varen en veel vergaderen onder andere met bevrachters, verladers, reders, ambtenaren en politici, allen walbewoners, tenderen ze er naar te vervreemden van hun achterban, die op het water werkt en leeft.

Behalve door hun absentie van het water en contacten met mensen, die de varende leden dikwijls als hun tegenstanders beschouwen, vervreemden ze daarvan ook door hun toenemende expertise in binnenvaartaangelegenheden. Daardoor kunnen die varende leden zich al minder met hun leidsmannen identificeren,

waar ze dat aanvankelijk nog wel konden, en zijn ze geneigd zich tegen hen te gaan verzetten. Dat verzet vloeit ook voort uit het feit, dat schippers in het algemeen moeite hebben met het erkennen van leiders of lieden, die zich om wat voor reden ook boven hen verheffen en gezeggen. In principe is elke schipper immers gelijk aan elke andere aldus de egalitaire opvatting, die herleid kan worden op de omstandigheid, dat elke schipper heer en meester is aan boord van zijn schip, waarmee hij met de zijnen gaat en staat waar hij wil. Naarmate een bestuurder langer aanblijft neemt het risico van felle kritiek op en conflicten met de varende leden, waarvan hij beweert de belangen te vertegenwoordigen snel toe. Vooral varende voorzitters is wat dat betreft een tamelijk naargeestig lot beschoren. Vrij vaak is het voorgekomen, dat ze reeds kort, nadat men ze enthousiast had gekozen, weer de laan werden uitgestuurd. Een consequentie hiervan is, dat er steeds nieuwe bestuurders op het toneel verschijnen, hetgeen geenszins bevorderlijk is voor de continuïteit in en uitvoering van een horizontalistisch beleid en het behalen van successen tijdens onderhandelingen.

Vatten we het voorafgaande samen, dan kan gesteld worden, dat het vermogen van schippers om bij marktinzinkingen van overlevingsstrategie te wisselen, hun neiging om voormannen als 'vreemden' te gaan zien, die gecorrumpeerd worden door hun verblijf aan de wal en hun connecties met 'tegenstanders', en hun anti-autoritaire instelling het goed functioneren van hun bonden voortdurend bedreigen.

IX. Conclusies

In het begin werden twee vragen gesteld: 1) waarom schippers er tot dusver niet in geslaagd zijn om (langdurig) onderling solidair te zijn en 2) waarom het lot van hun belangenorganisaties zo wisselvallig is (geweest). Kort geformuleerd kan het antwoord er op als volgt luiden. Ten eerste geldt, dat de Nederlandse particuliere binnenschippers gelet op de bezits- en arbeidsverdeling, die onder hen bestond en bestaat geen homogene maar een gedifferentieerde groepering vormen. Er vallen minstens drie

categorieën te onderscheiden, die op sommige terreinen elk eigen problemen en belangen kennen. Deze differentiatie is er mede debet aan, dat solidariteit van alle schippers met elkaar tot dusver een schone droom is gebleven. Een ander, meer fundamenteel obstakel daarvoor vormt echter hun ambivalentie. In *Über den Prozess der Zivilisation* heeft Elias er op gewezen, dat met een toenemende functiedeling in de samenleving de ambivalentie in menselijke betrekkingen een steeds grotere rol gaat spelen.

"In den Beziehungen einzelner Menschen sowohl, wie in denen verschiedener Funktionsschichten zeigt sich eine spezifische Zwiespältigkeit oder gar eine Vielspältigkeit der Interessen um so stärker, je weiter und reicher gegliedert das Netz der Interdependenzen wird in das eine einzelne, soziale Existenz oder eine ganze Funktionsklasse verflochten ist. Hier sind alle Menschen, alle Gruppen, Stände oder Klassen, in irgendeiner Form aufeinander angewiesen; sie sind potentielle Freunde, Verbündete oder Aktionspartner; und sie sind zugleich potentielle Interessengegner, Konkurrenten oder Feinde" (1969, p. 231).

Dus hoe ingewikkelder de figuratie, waarvan (groeperingen) mensen deel uitmaken, hoe sterker hun twee- of meerslechtigheid en hoe groter de kans op omslagen in hun onderlinge betrekkingen. Hetgeen in dit artikel over schippers te berde is gebracht vormt een illustratie en ondersteuning van Elias' algemene bewering. Hij verzuimt echter aan te geven onder wat voor omstandigheden die tweeslechtigheid in de ene of andere gedaante manifest wordt met andere woorden waardoor omslagen worden gegeneerd. Het komt me voor, dat het geval der schippers ons leert, dat conjuncturele schommelingen daarvoor van cruciale betekenis zijn, dat die steeds de stoot geven tot het tonen van nu eens dit en dan weer dat gezicht tegenover opdrachtgevers (verticaal) en collega's (horizontaal) alsmede het kiezen voor een van beide strategieën om te overleven. In het algemeen geldt, dat schippers naarmate een crisisperiode langer duurt meer geneigd zijn om voor een horizontalistische in plaats van een verticalistische strategie te kiezen. Er is echter een reeks interveniërende variabelen (te weten herkomst, vaargebied, specialisatie, scheepsmaat, schulden-

last en confessie), die maken dat niet alle schippers tot een dergelijke keuze komen en dat degenen die haar wel maken dat niet op hetzelfde tijdstip doen. Daardoor is er in het algemeen nimmer sprake van eenheid maar steeds van verdeeldheid aan het schippersfront. Het wisselvallige lot der schippersbonden dient ook tegen deze achtergrond te worden begrepen.

Zoals we gezien hebben vallen er grofweg twee organisatorische kampen in de binnenvaartwereld te onderscheiden, waarin haaks op elkaar staande beleidslijnen worden gevolgd, namelijk een horizontalistische en een verticalistische, waardoor ze op gespannen voet met elkaar verkeren. In zekere zin handelt het hier om een uitkristallisering op institutioneel niveau van de ambivalentie in strategisch opzicht, waarmee elke schipper in principe behept is en die verband houdt met zijn specifieke positie in een ingewikkelde (economische) figuratie. Hij is namelijk noch een pure kapitalist noch een pure arbeider, maar een hybridische (om niet te zeggen amfibische) tussenfiguur (cf. Boissevain 1981, p. 38; Bechhofer & Elliott 1981, p. 182), 'een arbeider met een dure schop' in zijn eigen bewoording. Maar juist in die ambivalentie vindt ook het wisselvallige lot der bonden zijn oorsprong. Dat blijkt namelijk in belangrijke mate verbonden met het soort strategische keuzes, die schippers maken, als de marktomstandigheden zich wijzigen. Bovendien wordt dat lot, met name van de organisaties die een horizontalistisch beleid voeren, door een snel optredend vervreemdingsproces tussen voormannen en hun achterban in negatieve zin beïnvloed. Kortom, in laatste instantie kunnen conjuncturele schommelingen en het kameleontisch vermogen van schippers om daarop te reageren genoemd worden als de factoren, die er vooral voor verantwoordelijk zijn, dat hun verenigingen in kwantitatief en kwalitatief opzicht zo'n instabiel karakter vertonen in de tijd en deswege over een onbestendige politieke slagkracht beschikken.

Omdat de structurele positie van schippers in de economische arena steeds dezelfde is (geweest) en conjuncturele omslagen zich voortdurend voordoen, is er sprake van zich alsmaar herhalende reactie-

patronen en - in het verlengde daarvan - soortgelijke fenomenen in de organisatorische sfeer. Aangezien die schommelingen onvoorspelbaar zijn, valt niet te zeggen, wanneer die patronen en fenomenen zich zullen manifesteren, wél dat ze dat opnieuw zullen doen, als het economisch klimaat omslaat in deze of gene richting. Het komt me voor, dat deze bevinding van betekenis is voor het beter begrijpen van de kwestie, waarom het door sociale wetenschappers onderscheiden stratum der "petits bourgeois" nog immer niet van een klasse "an sich" in een klasse "für sich" is getransformeerd. Schippers zijn niet eens in staat om onderling een solidair front te vormen, laat staan dat zij dat zouden kunnen met diverse groeperingen andere kleine ondernemers, die zich in een eerdere structurele positie bevinden en daarom, naar ik durf te veronderstellen, met soortgelijke reactiepatronen en fenomenen binnen hun branches te kampen hebben.

Tenslotte wil ik de aandacht nog vestigen op het voorkomen van een correspondentie tussen het ambivalente karakter van de economische betrekking, waarin schippers tot bevrachters staan, en hun psychische ambivalentie of "habitus" (cf. Elias 1969, p. 232). Systematischer dan tot dusver is geschied zou bestudeerd moeten worden, hoe het staan in economisch wisselvallige betrekkingen tot anderen op psychisch niveau een vertaling kan krijgen in een ambivalent zelfbeeld, dat op zijn beurt die betrekkingen weer gaat kleuren.

* Gaarne zeg ik Jeremy Boissevain, Rob van Ginkel, Arie van der Knaap, Birgit Meijer, Dirk van der Meulen en Kitty Verrips dank voor hun commentaren op een eerdere versie.

Noten

1. Zie voor een beknopt overzicht van de geschiedenis der binnenvaart De Hoog (z.j. b.) en Fuchs (1966). De boeken van Speerstra (1973 & 1975) bieden een goed beeld van het schippersleven ten tijde van de zeilvaart.
2. Aparte categorieën vormen de sleepschepen (van uiteenlopende maat), die niet over een eigen voortstuwing beschikken, de tankschepen voor natte ladingen en de

duwstellen. Particulieren varen betrekkelijk weinig met de laatste twee typen. In dit verband dient er op gewezen, dat de afmetingen van schepen alsmede het materiaal waarvan ze zijn gebouwd (licht of zwaar) van cruciale betekenis zijn voor hun tonnemaat.

3. In 1980 genoot ik studieverlof van de Universiteit van Amsterdam. Daarin deed ik onderzoek naar de mentaliteit en levensstijl van schippers in het algemeen en naar hun bonden en verenigingen in het bijzonder.
4. Deze goederen worden namelijk overwegend door een handjevol schippers, die langlopende contracten hebben met bepaalde firma's, in speciaal daarvoor uitgeruste schepen (zogenaamde beunen dat wil zeggen schepen zonder luiken en met pompinstallaties) vervoerd. In de ogen van de "beursschippers" is dit op contract of "in relatie varen" een gruwel in slappe tijden, omdat zij dan moeten wachten terwijl de "relatievaarders" maar doorjakkeren. De blokade in de zomer van 1981 werd gelegd met het doel de regering te dwingen de transporten van zand en grind voortaan onder het regiem van de evenredige vrachtverdeling te laten vallen.
5. Met name worden de twee confessionele organisaties al sinds lange tijd voorgezeten door geestelijken en politici van christelijke signatuur. Dit op het eerste gezicht wat merkwaardig aandoende verschijnsel is een direct uitvloeisel van a) de belangrijke rol die dat soort figuren bij de oprichting er van speelden en b) de neiging onder confessionele schippers, door hun geloof gewend aan het accepteren van autoriteiten boven hen, om hun belangen te laten behartigen door geschoolde, liefst academisch gevormde en politiek ter zake kundige lieden.
6. Een schipper aan wie ik een eerdere versie van dit opstel voorlegde, maakte de volgende kanttekening bij mijn gebruik van de term overlevingsstrategie: "Jij noemt het 'overlevingsstrategie', maar ik zou als binnenschipper de *flexibiliteit* van het *gezinsbedrijf* willen noemen, wat tot nu toe ook het enigste antwoord is welke de binnenvaart nog heeft".

Literatuur

Bechhofer, F. & B. Elliott, "Petty Property: the Survival of a Moral Economy". In: Bechhofer, F. & B. Elliott (Eds.), *The Petite Bourgeoisie. Comparative Studies of the Uneasy Stratum*. London: The Macmillan Press Ltd.,

- 1981, pp. 182-201
- Boissevain, J., *Friends of Friends. Networks, Manipulators and Coalitions*. Oxford: Basil Blackwell, 1974
- Boissevain, J., *Small Entrepreneurs in Changing Europe: Towards a Research Agenda*. Maastricht: European Centre for Work and Society, 1981
- Elias, N., *Über den Prozess der Zivilisation*. 2e Auflage, 2Bde. Bern & München: Francke, 1969
- Fuchs, J.M., *Vijf eeuwen binnenscheepvaart*. Amsterdam: Uitgeverscompagnie "De Branding", 1966
- Groot, H. de, *Schepen van de binnenvaart*. Alkmaar: De Alk b.v., 1983
- Hoog, J. de, *De Nederlandsche binnenscheepvaart*. Z.p.: z.u. z.j. a.
- Hoog, J. de, *Een beknopte geschiedenis van de Nederlandse binnenscheepvaart*. Assen: Born, z.j. b.
- Jonge, I. de, *De strijd en de zegepraal der Rijnschippers in het voorjaar van 1898*. Rotterdam: B. Brown
- Kersten, K., *Blokkade Augustus '75: Varen blijft noodzakelijk*. Rotterdam: Actiecomité tot behoud van de Evenredige Vrachtverdeling, z.j.
- Positie, *De positie van de schippers van kleine schepen in het noorden van het land*. 's-Gravenhage: Staatsdrukkerij- en uitgeversbedrijf, 1963
- Problematiek, *Sociale problematiek van de binnenschippers*. Sociale Zaken Verslagen en Rapporten jaargang 1975-3. 's-Gravenhage: Staatsuitgeverij, 1975
- Ruiter, W. de, *Binnenscheepvaart in beweging*. Deventer-Antwerpen: Uitgeversmaatschappij Born b.v./Kluwer Technische Boeken b.v., 1980
- Sepp, J., "Onder zeil en op de motor. De overgang van zeil- naar motorvaart in de binnenvaart". *Spiegel der Zeilvaart* (1982), 6(7), pp. 51-57, 6(8), pp. 42-47 en 7(9), pp. 47-54
- Speerstra, H., *De laatste echte schippers. Binnenvaart onder zeil*. Bussum: Unieboek b.v., 1973
- Speerstra, H., *Kop in de wind. Schippersverhalen*. Bussum: Unieboek b.v., 1975
- Verrips, J., "Schippersbonden en verenigingen". In: *Stap aan boord. Informatie over het leven en werken in de binnenvaart*. Rotterdam: Federatie van Schippersbonden, 1983, pp. 95-109
- Verrips, J., "Over bemiddeling in den handel". *De Gids*, jaargang 147 (1984), 8/9/10, pp. 623-625
- Verrips, J., "Over de naamgeving van binnenschepen". *Sociologisch Tijdschrift*, jaargang 12 (1985), 3, pp. 478-495

Ysebaert-Deen, A., *Schippers onderweg. Sociale relaties van een ambulante groep*. Papers on European and Mediterranean Societies no. 16. Universiteit van Amsterdam: Antropologisch-Sociologisch Centrum, 1981