

# Onderling verzekerd

*Ruim honderd jaar geleden waren de vrachtschepen over het algemeen klein. Maar de financiële risico's die schippers konden lopen waren er niet minder om. Daarom vormden zij onderlinge schippersverenigingen waarin men zich kon verzekeren. Liefst tegen zo min mogelijk kosten. Dat gebeurde bijvoorbeeld ook in Lekkerkerk.*

Door: Willem Eerland



**H**et laatste jaar van de Eerste Wereldoorlog was een harde tijd voor de binnenschipperij in het neutraal gebleven Nederland. Vanwege de oorlog was de economie bijna stil komen te liggen en er was een groot tekort aan eten en brandstof. De mensen leden bittere armoede en dat had zelfs geleid tot ernstige onlusten: het zogeheten Aardappeloproer. De scheepvaart lag zo goed als stil en daar kwam de barre winter van 1917/1918 nog eens bij. Toch staken juist toen (op 2 maart 1918) een aantal Lekkerkerkse schippers de koppen bij elkaar om de "Onderlinge Schippersvereniging ter verzekering van IJzeren Schepen en Motorboten" op te richten en zich gezamenlijk, en volgens de statuten voor onbepaalde tijd, te verzekeren tegen schades aan hun schepen.

Op zich was dat niet ongebruikelijk, want er waren, vooral in het noorden van het land, al tal van Onderlinge Scheeps Verzekeringen (OSV's). Sommige bestaan nog steeds, hoewel er vele door fusies zijn samengegaan. Voor wat Lekkerkerk en omstreken betreft waren er ook voldoende andere mogelijkheden. Schippers konden hun eigendom verzekeren bij gerenommeerde agenturen in het grote,

wereldse, Rotterdam of zelfs in het eigen dorp via de Firma F. en G. De Meijer (Zie ook SdZ. 2022.8 over de werf "Nimmerrust"). Die firma trad op als agent voor Transport-, Casco- en Molestverzekeringen, terwijl de De Meijers ook de directie over hun werf voerden en schepen beheerden.

## **Eendracht**

Zoals gezegd waren onderlinge scheepsverzekeringen geen zeldzaamheid. In buurdorp Ouderkerk aan den IJssel had een aantal christelijke collega's al tien jaar eerder de Vereniging van IJsselschippers "De Eendracht" opgericht met het doel 'Leden tegemoetkoming te verzekeren' in: 'Schade aan hunne schepen toegebracht door onweder, storm, schipbreuk, stranding, brand, ijsgang, aanzailing, aanvaring, enz.'. Vraag is of de over het algemeen wat ruimer denkende Lekkerkerkers zich hierbij niet konden of wilden aansluiten. In het Streekarchief Midden Holland te Gouda doken we in de doos met het overgebleven archief van deze Onderlinge, maar jammer genoeg vonden we nergens in de nagelaten notulen de achterliggende gedachten die leidden tot de oprichting van een eigen, Lekkerkerkse verzekering.

**Leden van de Onderlinge Schippersvereniging zijn ingevroren tijdens de strenge winter van 1928-29, tien jaar na de oprichting**

Duidelijk is wel dat er juist in die tijd veel onrust was onder de Nederlandse schippers vanwege een vroege uitgave van de Evenredige Vruchtverdeling, die een aantal schippers notabene zelf had gelanceerd via de Algemene Schippers Bond. Het hield een verplichte registratie in, waarna volgens een beurtlijst vracht werd toegewezen met een vastgestelde ladingprijs. Er waren veel voorstanders van dit systeem, maar evenzoveel tegenstanders. We gaan er hier niet verder op in, maar de schippers hadden dus ook zonder de oprichting van een nieuwe vereniging al genoeg sores aan hun hoofd. Van de andere kant bekeken hadden zij, door het stilliggen, ook tijd om de koppen bij elkaar te steken.

## **Premieverhoging**

Een andere plausibele verklaring voor het vestigen van een eigen verzekering kan zijn dat de schippers de premieverhogingen, zoals die door de meeste verzekeringen waren ingevoerd, beu waren. Die premieverhogingen waren vaak noodzakelijk



geworden doordat veel belegd vermogen gedeeltelijk was verdampt. De Bolsjewieken – het nieuwe communistische bewind in Rusland – hadden immers buitenlandse tegoeden bevroren en later bekend gemaakt geen enkele schuld van vóór de revolutie te erkennen. Hierdoor verloren veel Nederlandse beleggers, particulieren, banken en verzekeraars, grote sommen geld. Bij andere onderlinge scheepsverzekeringen zag men bovendien dat het aantal verzekerden was teruggelopen door de slechte markt aan het eind van de Eerste Wereldoorlog. Een groot aantal schippers redde het niet meer en gaf ten einde raad het bedrijf(je) op, en de premie voor de overblijvers ging omhoog.

### Wie wel, wie niet?

Wie de eerste initiatiefnemers waren is niet bekend, maar volgens de notulen waren de eerste leden van de OSV zeventien schippers

van diverse pluimage, onder hen natuurlijk de immer ondernemende W.D. Eerland met zijn aak de *Vrouw Aaffe* (zie SdZ. 2022.8 over "Nimmer rust"). Sommige vervoerden grond, puin, zand, riet of pulp, andere zaten in de beurtvaart of vervoerden, zoals Janus Neven met zijn tjalkje *Nooit Gedacht*, zijn eigen (Carl Frei) pierement en galopbaan naar de kermis-sen in den lande. Sommige schippers voeren met het gezin aan boord en anderen alleen met een knechtje en woonden aan de wal.

Voorafgaand aan de officiële oprichting van hun onderlinge verzekering hebben de Lekkerkerkse schippers ongetwijfeld goed gekeken met welke schippers men het aandurfde en met welke niet. Toen de vereniging eenmaal was opgericht werd in de aprilvergadering meteen bepaald dat er geen leden aangenomen zouden worden zonder besluit van de Vergadering. Vervolgens werd nog in diezelfde vergadering een voorgedragen

schipper niet als lid aangenomen terwijl een andere schipper wel lid kon worden. Als aantekening werd bij die laatste vermeld dat hij wel een slechte giek had...

Toch telde de vereniging in 1920 al 25 leden. Aanvankelijk hadden alle schippers hun domicilie in Lekkerkerk of Krimpen aan de Lek, maar later kwamen zij uit de hele Krimpenerwaard en van daarbuiten.

### Geen cafébezoek

Er werd besloten iedere drie maanden te vergaderen met de leden. Daar werd de hand aan gehouden, want als een schipper thuis voor de wal lag, was hij, op straffe van een boete, verplicht de vergadering te bezoeken! Voor vrijwel al hun zaken moesten schippers vroeger regelmatig in het café zijn: voor de bevrachting, de sleepagent etc., maar uiteraard lag bij het thuisfront alleen al het woord café gevoelig. Daar konden de zuurverdiende

### Onderlinge Schippersvereniging ter verzekering van IJzeren Schepen en Motorbooten te Lekkerkerk.

In 't café „Het Bonte Paard“ te Lekkerkerk hield deze week de Onderlinge Schippersvereniging ter verzekering van IJzeren Schepen en Motorbooten haar jaarvergadering. Wegens het ontzettende slechte weer was de opkomst niet bijzonder groot.

De voorzitter, de heer A. Neven, opende de vergadering en liet den secretaris de notulen voorlezen. Deze werden onveranderd goedgekeurd.

Daarna deed de penningmeester rekening en verantwoording. Uit het afgelopen boekjaar bleek dat er een batig saldo was van f 852.60, de reservekas bedroeg f 9.0.— en de waarborgkas f 4700.—.

Door het aftreden van den heer W. D. Eerland, als secretaris, werd gekozen de heer Joh. Nobel Azn. De heer G. Broere



Krantenbericht: *Schuttevaer* neemt het verslag van de vergadering van 30-12-1922 op

boven: Lekkerkse schippers in de bocht bij Schuwacht

inzet: De kwitantie voor aankoop van *Op Hoop van Zegen*

links: Janus Neven (7de van rechts) poseert trots voor zijn Carl Frei orgel





## Schepen gezonken in A'dam-Rijnkanaal

(Van een onzer verslaggevers)

**BREUKELLEN**, dinsdag. — Sinds vanmorgen vijf uur liggen twee schepen muurvast in eth Amsterdam-Rijnkanaal bij Breukelen. Gistermiddag zonk het 129 ton metende schip **Hilligje** en vanmorgen liep de zandschuit **Zandspoor II** van de N.V. Internationale Bagger-, Scheepvaart en Handelsmij te Amsterdam op het gezonken scheepje.

De met bieten geladen **Hilligje** kapseisde door de zuigkracht van het water, toen een grote boot voorbij voer. Schipper-eigenaar M. Lingen uit Bergambacht kon zich in veiligheid brengen. Een deel van de lading ging verloren.

De **Zandspoor II** was leeg op weg van Amsterdam naar Vreeswijk. Schipper Van Haften uit Stavenisse meende, dat zijn sturman bij Breukelen door lichten werd misleid. Het



boven: Soms nam de *Op Hoop van Zegen* een rietaak langsij om de laadcapaciteit te vergroten

onder: Waarschijnlijk werd de *Op Hoop van Zegen* hier gebruikt voor het vervoer van hellingmateriaal. De foto dateert uit de jaren vijftig, in het midden Jan van Vlijmen

rechts: Na zijn pensionering meerde Van Vlijmen de *Op Hoop van Zegen* af op de vaste plaats in 't Sleufie in Opperduit

Krantenbericht: Het zinken van de *Hilligje* kreeg veel aandacht in de pers



centen immers makkelijk in drank omgezet worden. Het nieuwe bestuur van de OSV voelde dit uitstekend aan en omzeilde eventuele problemen door in de uitnodigingen voor de vergadering te melden dat die ten huize van Dhr. J. Vis gehouden zou worden. Dat klonk goed, hoewel iedereen wist dat gewoon Café Schoonzicht van Jan Vis werd bedoeld.

De vereniging had niet meteen een doortimmerd reglement; elke vergadering werden artikelen die te licht waren aangenomen of verkeerd omschreven alsnog aangepast en uiteindelijk werd pas in 1920 het reglement vastgesteld en gedrukt. In de *Schuttevaer* van 13 januari 1923 zijn in de rubriek 'Scheep-

vaartangelegenheden' de notulen van de vergadering van 30-12-1922 te lezen. Naast de financiële stand van zaken, de bestuurswisseling en de mededeling dat de vergadering slecht bezocht was vanwege het slechte weer, kon men ook lezen dat dit keer de vergadering was gehouden in "Het Bonte Paard".

### Wat werd verzekerd?

Het ging de Lekkerkerkse schippers primair om het opvangen van grote financiële tegenvallers en schadeposten als gevolg van averij en dat tegen een zo'n gering mogelijk tarief. De financiële risico's waar men tegenaan liep waren al snel te hoog voor de kleine schip-

pers met hun scheepjes van meestal slechts enkele tientallen tonnen. Tegelijk wilden zij zich wel bemoeien met wie, hoe en wat. In de eerste vergadering werd besloten om art. 15 te wijzigen in: 'Aan hen die getroffen worden door invaliditeit of door overlijden 80% uit te keren van de premie'. Deze regeling is van kracht gebleven tot aan het opheffen van de vereniging. De premie werd in samenspraak met de leden regelmatig aangepast.

In 1922 werd besloten dat de waarde van de schepen verminderd werd met 25 procent en de premie verlaagd naar 1,62 per 100 in plaats van 1,75 per 100. Een nieuw lid moest 25 gulden intree betalen en verder een kwart



procent van de in kas zijnde gelden. Tenslotte wilde men een spaarpotje opbouwen van de door hem betaalde premie. Hij zou, na aftrek van de voor zijn rekening betaalde schades, 80 procent terugontvangen.

In de vergadering van 29 maart 1919 werd afgesproken dat machines, roeiboort, zeilen en tuigwerk uitgezonderd werden. Alle negentien aanwezigen waren het daar mee eens. Omdat de oprichters de dagelijkse administratie van de vereniging hadden onderschat, werd van buiten de leden iemand gezocht en gevonden die het bestuur kon versterken bij de administratie. In de vergadering van 16 januari 1920 werd besloten om bij de plaatselijke zeilmaker voor elk lid een wimpel te bestellen die de schippers verplicht waren te voeren. In datzelfde artikel werden de leden verplicht elkaar te helpen in nood.

In de vergadering van 1920 stond een punt op de agenda, ingebracht door verschillende schippers, om Johannes de Groot te waarschuwen dat hij niet te roekeloos moest handelen met zijn schip. Dergelijke waarschuwingen kwamen regelmatig terug. Het probleem van de dubbele pet kwam ook voor. Bestuurslid W.D. Eerland diende een verzoek in om meerdere schepen of boten te verzekeren, dit verzoek werd niet gehonoreerd, maar buiten de vergadering nader besproken.

### In de haren

Het kan niet anders of de schippers moeten elkaar meerdere malen in de haren zijn gevlogen. De vergadering wordt bijvoorbeeld

een keer geschorst, omdat er verschillende opvattingen in het bestuur zijn. De voorzitter verlaat de vergadering, maar is de volgende vergadering toch weer van de partij. In een tweetal vergaderingen wordt de kwestie 'aanvaring met de *Concordia*' van P. Neef besproken, waarbij de vergadering wordt beëindigd wegens onrust in de zaal. Uiteindelijk besluit men zelfs het schip van Neef droog te zetten opdat een drietal bestuursleden met eigen ogen kan controleren of de lekkage van verschillende nagels veroorzaakt is door de aanvaring of door normale slijtage. Er is niet meer over gesproken. Opvallend genoeg vindt men in de notulen van voor en tijdens de Tweede Wereldoorlog geen letter over de problemen die er ongetwijfeld waren en datzelfde geldt ook voor de bevrijding.

De ondergang van de Vereniging kon men van verre zien aankomen. Hoofdoorzaken waren de steeds grotere risico's en het teruglopen van het ledental. Het risico van de vereniging werd met name duidelijk door het zinken van de *Hilligje* van schipper/lid M. Lingen. Hij voer op 14 november 1966 met een vracht suikerbieten op het Amsterdam-Rijnkanaal richting Utrecht, toen hij werd opgelopen door de sleepboot *Tromp* met daarachter het sleepschip *Richard VIII*. Het sleepschip moest uitwijken voor een tegenligger die ook aan het oplopen was en daardoor midden in het kanaal voer. Het gevolg was dat de *Hilligje* onder de kont van de *Richard VIII* werd gezogen en onder water gedrukt. Het gezonken scheepje werd gemarkeerd met een

wrakcenton, maar desondanks werd de ramp nog groter, toen de andere dag het wrak nog eens werd overvaren door de *Zandspoor 2*. Er volgde een serie rechtszaken waarin schipper Lingen werd beticht van het gebruikmaken van de zuiging van de *Richard VIII*, deze veel gebruikte truc leverde immers meer snelheid en brandstofbesparing op. Door gebrek aan bewijs werd de zaak geseponneerd. De Vereniging bleef achter met een enorme schadepost.

### Afhandeling

In de vergadering van 13 januari 1972 in Schoonzicht werd unaniem besloten de Vereniging per 1 februari 1973 op te heffen. Er zijn geen notulen van die vergadering, maar zeker is dat het bestuur de volledige vrijheid kreeg de zaak naar eer en geweten af te handelen. Er was geen gesteggel over de verdeling van het batig saldo: de erfgenamen, bestaande uit twaalf varende en acht oud-leden, kregen elk 1500 gulden en niemand maakte enig bezwaar. Het bewijs dat een kleine Vereniging groot kan zijn in het afhandelen van zaken. De laatste voorzitter van de OSV, Jan van Vlijmen heeft daarover gezegd: 'Je kende mekaar, wist wat je aan mekaar had. Wat het werk betreft was er wel eens een kwestie, maar op de vergadering waren die dingen vergeten. Als lid van de Onderlinge was je eigenlijk een soort kameraden, je rekende op mekaar en kon dat ook. Maar toen er twee belangrijke bestuursleden overleden en het ledental steeds kleiner werd en de risico's groter, ging het niet meer'. 🍷

### EEN LEVEN LANG VOORZITTER

Jan van Vlijmen was maar liefst 45 jaar lang voorzitter van de OSV; in 1928 werd hij gekozen en hij bleef het tot de liquidatie van de vereniging. In het dagelijks leven combineerde Van Vlijmen het werk van schipper en rietsnijder. Dat laatste in de Biesbosch, zodat Jan zijn hele leven heeft geleefd met het getij. Hij liet er zijn aak droogvallen en na het snijden van het riet werd het scheepje geladen en dan op huis aan. Jan stond dan hoog op de lading met de helmstok (pikkaak) in de hand en een verse pruim achter de kiezen. Dan met het ebbetje naar het eind van de Noord en als het meezat met het begin van de vloed de Lek op, dan hoefde de oude Lister van 20 pk niet volaan te draaien.

Het leven van Jan is exemplarisch. Hij werd geboren op 2 januari 1905 op een boerderij in Schuwacht, een buurtschap ten westen van het dorp Lekkerkerk en groeide grotendeels op bij zijn oma. Na zes jaar moest Jan de



school verlaten. Zijn oom die bij "Nimmer rust" een aak had laten bouwen zocht een knechtje. Zo kwam Jan aan boord en dit was wat hij echt wilde. Jan bleef bij 'Ome Leen' aan boord tot 1923. Na zijn militaire dienst deed hij nog wat werk in een fabriek, maar zijn hart lag toch echt op het water.

Op een dag zag hij een mooi scheepje liggen en hij kon het kopen dankzij 750 gulden spaargeld; de overige 250 gulden kon hij lenen van een



kennis. Voor de contante betaling kreeg hij zowaar nog een tientje korting. Zo voer Jan al als drieëntwintigjarige als schipper-eigenaar en hij nam in principe alle voorkomende vrachten aan, maar vervoerde meestal puin, zand, riet of pulp. Uiteindelijk is Van Vlijmen, ondanks het harde werken bij nacht en ontij en, naar verluid, op een dieet van alleen maar bruinbrood met spek en rivierwater, 94 jaar oud geworden.