

CHRISTELIJKE BOND VAN ONDERNEMERS IN DE BINNENVAART

Vasteland 12C
3011 BL Rotterdam
tel. 0031(0) 10 206 06 02
e binnenvaart@cbob.nl
www.cbob.nl
KvK 40341735



CBOB Jubileumboek -1994 - 75jaar

© CBOB

75 jaar terug

In 1918 komt er een eind aan de Eerste Wereldoorlog. De rust is daarmee niet weergekeerd. Revoluties in Oost-en Midden-Europa maken diepe indruk. In ons land spreekt Mw. P.J. Toelstra (SDAP) op 12 november in de 2^e Kamer agressief over de "de overneming van de macht in den Staat". Het resulteert enerzijds in isolatie van de SDAP en anderzijds in een golf van liefde voor het huis van Oranje. Maandag 18 november wordt in Den Haag de grote huldebetoging gehouden, waarbij het volk zelfs de plaats van de paarden voor de koninklijke koets inneemt. Voor Kuyper's huis in Den Haag (nu CDA bureau) zingen Friezen hun volkslied, het Wilhelmus en Psalm 89... 1918 is ook het jaar, waarin de Christelijke Boeren- en Tuindersbond, de Christelijke Middenstandsbond en het Christelijk Werkgeversverbond ontstaan. Een verband van protestantse schippers ("pettesnuivers" voor anderen) loopt echter nog niet van stapel. Is men al georganiseerd, dan is het in de neutrale Algemeene Schippers Bond (kortweg ASB). Meestal is dan echter niet eens het geval: men is van huis gewend in z'n eentje te vechten. De noodzaak tot organisatie wordt echter juist in deze tijd steeds beter gezien. Het Christelijk Nationaal Vakverbond groeit tussen 1918 en 1920 van nog geen 30.000 tot meer dan 70.000 leden. Van 10 tot 13 maart 1919 in in Amsterdam het 2^e Christelijk Sociaal Congres. Het CNV bestaat in 1919 net 10 jaar en J.A. Schaafsma lijkt in een sonnet terug op de tijd van voor het "sterk verbond".

Verdeeld en krachteloos in 's levens zwaren kamp,
Bij tobbend zwoegen om het daag'lijks brood
en daarbij neergedrukt door bangen zielenood
dreigde ons in eenzaamheid slechts nederlaag en ramp.

Jacob Drijfhout:
Klokkenist der christenschippers.

Begin april 1919 schrijft het bestuur van de Amsterdamse afdeling van de ASB een vergadering uit in het gebouw "Handwerk vriendenkring". Tegelijkertijd is de transportarbeidersbond bijeen in de Kleine Diamantbeurs. Over en weer brengt men verslag uit. Afdelingsvoorzitter De Groot van de ASB stelt op advies van koeriers een federatieve samenwerking met de NVV-verbond voor. Er is van die kant wel een voorwaarde aan verbonden. Wordt er in de haven gestaakt, dan mogen de schippers niet met "onderkruipers" laden of lossen. Onder dat beding zijn "onze kameraden de haven- en transportarbeiders" genegen de schippersacties te steunen. Er volgt een applaus, maar niet elke zeilschipper is weg van dit laveren. De Amsterdammer Jacob Drijfhout van de "Eben-Haëzer" wijst erop, dat het doel van de vergadering – aansluiting bij het NVV – in strijd is met de neutrale gedachte. Hij wenst zich "niet op de weg van revolutie te bewegen". Tijdens deze woorden wordt hij echter afgehamerd onder de opmerking, dat er niet over politiek mag worden gesproken. Dan roept Drijfhout volgens eigen weergave uit:

"Vrienden, broeders, die hier aanwezig zijt met een
gedoopt voorhoofd en een christelijke belijdenis in
het hart, weet thans wat u te doen staat en bepaalt nu uw houding"

Het geeft een hele consternatie en Drijfhout moet de zaal uit. Overigens staat het hoofdbestuur van de ASB Allerm minst achter de samenwerkingspogingen. Drijfhout wendt die dagen de stevens naar het kantoor van de pas opgerichte Katholieke Schippersbond "Sint Nicolaas" voor overleg met de heer Lindeman daarvan. Deze zegt steun toe aan christelijke acties en adviseert contact op te nemen met "De Standaard". Daar geven de heren L. Attema van de Christelijke Middenstandsbond en J.K. van Loon van "De Standaard" direct al het advies tot oprichting van een eigen protestantse schippersorganisatie. De verontruste varenslui zien echter voorlopig nog meer heil in een "Chr. Comité van achtie tegen de linksche elementen van de ASB". Dat werkt echter niet veel uit, Attema en Van Loon hadden dat reeds voorspeld.

Woelige golven.

Met ingang van 7 juli 1919 vervalt de beurtregeling voor de binnenvaart. De eerste Wereldoorlog is al weer even voorbij en de regering wil van die noodmaatregel af. Terug naar de oude "vrijheid". Schippers hoeven niet meer op hun beurt te wachten, maar mogen ingaan op elk aannemelijk bod van de bevrachter. Wel moet het tarief minstens 60% van het bestaande bedragen. De schippers zelf willen de beurtregeling handhaven en het vrachttarief onderling bepalen. Gevolg is, dat de binnenschipperij op 7 juli volledig wordt stopgezet, Vrijdag de 18^e worden dan in Amsterdam schepen in beslag genomen namens de minister door een rijksinspecteur. Hierbij zwaait deze met zijn revolver en maakt minachtende gebaren tegen de schippers. "De Standaard" van 22 juli wijdt de hele sociale kroniek aan deze zaak. Er is geen onduidelijkheid in de positiekeuze. "Het is op het ogenblik noodzakelijk den schippers te steunen in hun verzet tegen de terugkeer van een toestand, waarin zij vroeger moesten leven, en die den zedelijken ondergang van den bevrachters. Op 23 juli doet de overheid weer een poging tot inbeslagname van schepen in de hoofdstad. Een stoomboot van de Rijkstorpedodienst met pontonniers en marechaussees vaart naar De Ruyterkade, waar een 50 schepen liggen. De marechaussees gaan na aankomst van de adjunct-inspecteur voor de scheepvaart aan boord van de buitenste schepen en drijven "met de blanke sabel en de revolver in de hand, de opeengepakte schippers naar de meer achterwaarts onder den wal liggende schepen. "Uit hun rijen stijgt – aldus "De Standaard" – een woedend gehuil op.

N.P.C.S.B. van de helling.

De 26^e juli 1919 meldt het AR-blad: Naar wij vernemen wordt sinds enige dagen onder medewerking van den directeur van het Chr. Middenstandsbureau den heer L. Attema, pogingen in het werk gesteld om te komen tot oprichting van een bond van Prot.Chr. schippers". 29 juli wordt de tros los gesmeten en is er een bijeenkomst in het gebouw "Chr. Werkmansbond, Kerkstraat 248 te Amsterdam. "De Standaard" eindigt die dag de sociale kroniek als volgt: "Er moet een andere geest komen. De overheid gehoorzamen. Plicht gaat voor recht. En na de daad, onder protest toegestemd, voor het recht bepleit. Dat kan geschieden door de christelijke organisatie. Er is onder onze schippers nog christelijk besef genoeg om het verkeerde te zien; de aanbevolen gedragslijn te toetsen. Er moet komen een Chr. Schippersorganisatie onderdeel van den Chr. Middenstand, waartoe schippers behooren. En waartoe naar wij hopen thans de staat gegeven is. "Liggen er in Amsterdam wel 569 schepen stil, die avond zijn ongeveer 60 man aanwezig. De leiding heeft de Arnhemmer Ds. J.L. Schouten. Spreker is het Tweede Kamerling C. Smeenk, oud CNV-man en ook Arnhemmer. Volgens een later schrijven van Joh. Fernhout (Hoogeveen) zou ook het initiatief tot deze oprichtingsbijeenkomst in Arnhem zijn ontplooid.

Oprichtingsverslag in "De Standaard" van 30 juli 1919.

In het gebouw van den Chr. Werkmansbond werd gisteravond een vergadering gehouden van belangstellenden in de schipperij, onder leiding van Ds. J.L. Schouten van Arnhem. Na opening op de gebruikelijke wijze wees Ds. Schouten op den strijd dien de schippers heden hebben te voeren. De strijd is moeilijk en zwaar en zij, die de christelijke belijdenis toegedaan zijn, zijn niet gerust over de leiding in de ASB en zoo dringt de vraag naar voren of het nodig is een Chr. Schippersbond op te richten. Spr. Is van meening, dat er inderdaad in ons maatschappelijk leven plaats is voor zulk een Bond n hij kon wijzen op tal van bewijzen van instemming. Wij zijn niet bijeen om de zaken van den dag te bespreken, doch om de vraag onder de oogen te zien of mannen van Chr. Belijdenis lid kunnen blijven of zijn van een neutrale organisatie. Spr. Meent dat dit onmogelijk is, waarna hij het woord geeft aan den heer Smeenk, lid der Tweede Kamer, om de leiding voor dezen avond te houden. De heer Smeenk wees allereerst op den drang naar organisatie, die alom zich openbaart. Naast de gedachte van de groote waarde van den enkelen mensch heeft het Christendom ook de gedachte van de solidariteit verbreid, welke solidariteit in de middeleeuwen uitkomt in de gilden, waarna Spr. Het driedelig godsdienstig, zedelijk en juridisch doch ook het monopolistisch karakter van het gildewezen uiteenzette. Doch ligt het gildewezen ver achter ons, daarop is de tijd gekomen van onbepaalde bedrijfsvrijheid. Nu zijn er menschen die meenen, dat dit christelijk is, doch dit is onjuist gezien. Het is de gedachte van de ontkenning van de macht der zonde. Indien men meent, dat vrijheid zonder meer, zonder gebondenheid het eenige ware is. De 19^e eeuw, die begon met de vrijheidsgedachte, is geëindigd met de gedachte aan organisatie en ingrijpen van de Staat. Nu heeft de oorlog die drang naar organisatie verscherpt, als wij nu het oog maar open houden voor de gevaren, die aan deze ontwikkeling inhaerent zijn! Wij hebben gezien dat er was samenwerking van menschen van allerlei geest, waarin ook de Christenen het hunne zochten. Was dit in de Middeleeuwen mogelijk, thans is de toestand anders. De pogingen om in een algemeene vereeniging hun kracht te zoeken moest, zoo ten aanzien van de werkliedenvereenigingen, in het algemeen als bij de vakorganisatie worden opgeheven. Er moet komen een eigen afzonderlijke christelijke organisatie, omdat het christelijk beginsel in het gedrang kwam. Het christelijk beginsel is niet los te maken van het materiele leven, blijkt, in de schipperswereld. Ge hebt volkomen het recht om niet terug te verlangen naar den tijd van voor de oorlog, toen ge in kroegen uw tijd moest doorbrengen om de vracht te verwerven; telkens komen er oogenblikken, waarin het beginsel meespeelt, zoo ten aanzien van de staking, het optreden van de Overheid. En nu kan alleen een organisatie op beslist christelijke grondslag u waarborg bieden, dat met dat beginsel rekening wordt gehouden. Als christelijke schippers kunt ge invloed uitoefenen als ge in eigen bond vereenigd zijt. Wilt ge dan voor een bepaald doel samenwerken, dan kunt ge conditie stellen en zoo invloed ten goede uitoefenen. Zoo moeten ook de Christ. Schippers aldaar hebben een adres gericht tot een onzer Kamerleden, hem meedeelende, dat de "Standaard" van Dinsdag 22 juli den

toestand juist uiteen zette; aangedrongen werd om hulp, opdat aan een toestand van geweld een einde komt. Waarom hebben de Christelijken de zaak niet eerder aangepakt? In het oprichten van een Bond op dit oogenblik zien wij een gevaar. Geen Christen twijfels eraan, dat de strijd voor het recht thans gevoerd wordt. Laat ons nu voorzichtig wezen door pal te staan en krachtig in den A.S. Bond ons beginsel uit te dragen. Spr. Deelt tenslotte een motie mee, door Christelijk Schippers te Harlingen aangenomen, waarin uitgesproken wordt dat het thans niet het gewenste oogenblik is om een Chr. Bond op te richten. De heer Porte van Groningen acht ook de tijd niet rijp om tot oprichting van een Bond te komen en meent dat de "Standaard" van 22 juli het juiste standpunt innam, al was hij met het slot van dat artikel, een eigen organisatie, het niet eens. Ieder kan lid van de A.S.B. worden, behalve S.D.A.P.-ers en Communisten; alles wat op dit oogenblik gedaan wordt, kan een Christen onderschrijven. Aan het hoofdbestuur van de A.S.B. kan het belang veilig worden toevertrouwd. Er wordt een strijd gestreden in de A.S.B., die tengevolge moet hebben, dat de S.D.A.P.-ers er uit gaan; gaat dit niet, dan moet de tijd worden aangewacht. Spr. Wijst op de houding der Binnenscheepvaart-Unie, die niet mee wil doen aan de vaststelling der vrachten, hoewel de Minister haar er toe in de gelegenheid had gesteld. Hij betreurt de niet erkenning van de organisatie door den Minister en bepleit beurtbevrachting, nummering op beurt van aankomst, die de schipperij als het eenig middel tot verbetering erkent. De heer Fernhout, van Arnhem, meent, dat inderdaad de plaats voor een Chr. Bond gevonden moet worden; het is nu een eisch van ons beginsel, gezien het optreden van elementen die aansturen op aansluiting bij de Soc. Dem. Vakbeweging. De heer Smit ziet er ook tegen op een nieuwe bond op te richten, maar moet getuigen, dat het voor een christen in de bond niet gemakkelijk is. De heer Roos deelt mede, hoe hij in zijn bezoeken aan boord tot de erkenning moest komen, dat de schipper zucht onder de leiding van de A.S.B. Wij moeten nu het ijzer smeden en hedenavond oprichten een Bond van Prot. Chr. Schippers. De heer Porte meent, dat splitsing ten nadeele van den Bond is en wijdt het aan de slapheid van de Christenen in den Bond dat de S.D.A.P.-ers zoveel kunnen doen. Een Chr. Bond zal z.i. niet financieel kracht genoeg zijn om gesalarieerde bestuurders aan te stellen, gelijk de A.S.B. er heeft, n.l. 7 die elk f.2.000 hebben en nog ander. Spr. Herinnert er aan, dat hij altoos voor het beginsel optreedt en dringt er nogmaals op aan om in den A.S.B. den strijd uit te strijden. De heer Fernhout, Arnhem, wijst er op hoe moeilijk het is om het beginsel in den A.S.B. uit te brengen, wanneer men zegt, dat het beginsel dit of dat niet wil, dan wordt er ogenblikkelijk gezegd, dat is politiek die hier niet te pas komt. Spr. Meent dat dit het tweeslachtige is van den A.S.B. De heer Smit ziet heil in een Chr. Bond tot onderlingen steun. De heer Buisman wijst er op hoe de schipper ziet op zijn kompas en dit wijst in een richting. Nu is dit kompas in den A.S.B. niet geldig, er moet dus komen een eigen Bond. De heer Thijs zegt, dat de afdeling Harlingen niet wil meewerken aan de oprichting van een Bond, die thans de staking zou willen breken. De heer Van der Veen wijst er op hoe onze consciëntie in het gedrang komt. Wanneer er thans een Chr. Organisatie komt, dan wordt dat voor ons een verluchting. De heer Vos herinnert aan de agitatie tegen de oprichting van een Chr. Bond door de verspreiding van het leugenbericht dat de vergadering heden niet door zou gaan. De heer Smeenk, de sprekers beantwoordend, ontkent, dat achter deze actie de Minister zit. Het is niet de bedoeling de thans hangende actie te breken; enkel het belang der Chr. Schippers is de drijfveer. Wat wij nu gehoord hebben over het optreden van de neutrale schippersorganisatie laat zien, dat er is een ontwikkeling in linksche richting. De bedoeling is te komen tot oprichting van een bond, die de soc. - economische belangen behartigt naar eisch van de Chr. Beginselen. Wij hebben noodig een organisatie, met een voorlopig comite die later uitgebreid kan worden met vrijgestelden. Dan komt ge sterker te staan. Misschien kunt ge iets doen in het huidige conflict. Ik zeg niet, dat ge de volle 100 procent zult kunnen verwezenlijken, maar het zou best kunnen zijn, dat gij voor werkelijk billijke verzoeken menschen kunt vinden, die u steunen. Ik hoop, dat ge zult komen tot een kloek besluit en een Chr. Schippersbond tot stand zal komen. Ds. Schouten meent te mogen concluderen, dat de noodzakelijkheid tot oprichting duidelijk gebleken is. Wanneer er een Chr. Schippersbond is, waarin we als eenig man samenwerken, dan kan er kracht van uitgaan. Een der aanwezigen onderstreept dit en dringt aan om nu niet te talmen, doch waar het Rijk de beurzen heeft, er niet het minste bezwaar is ons een organisatie te stichten, die wortelt in de beginselen neergelegd in het Woord des Heeren. De heer Drijfhout wijst erop dat wij niet uit de A.S.B. gaan, doch dat er een fundament voor de toekomst gelegd moet worden. De voorzitter verzocht daarop allen, die de totstandkoming wenschen, van hun belangstelling te doen blijken en hun namen op te geven. Daarop traden 30 leden tot den Bond toe, die thans uit 60 leden bestaat. Aan een voorlopig Comité werd opgedragen statuten te ontwerpen en zoo spoedig mogelijk een propagandavergadering uit te schrijven. Het voorlopig Comité bestaat uit de heeren Ds. J.L. Schouten te Arnhem, C. Smeenk, lid der Tweede Kamer, id. L. Attema, directeur van het Chr. Middenstandsbureau, Amsterdam, J. van der Veen, Bolsward, J. Drijfhout, Amsterdam, A.G. v.d. Pot, 's-Gravenmoer, ? Fernhout, Arnhem, A. Buisman, Amsterdam, P. Hulshof, Wildervank, R. Krikke, Avereest, R. Thijs, Hoogeveen, W. van der Molen, Wildervank en J.K. van Loon, Amsterdam. Het voorlopig adres is bij laatstgenoemde of het Bureau van den Middenstand N.Z., Voorburgwal 58-60, Amsterdam.

Van Wal gestoken

Heeft "De Standaard" het de volgende dag dus al over 60 leden, volgens Jacob Drijfhout wil het van wal steken duidelijk minder goed lukken. Hij somt maar 12 leden op. Hun namen: J. Drijfhout, P. Hulshof, C. Veninga...ten Kate, J. Joosten (senior en junior), J. Smit, en J. Smit Senior, J. Sybranda, M. Lukkien, D. Jongsma en A.G. van Pot. Begin augustus heeft de band al een aparte afdeling: allicht Amsterdam onder leiding van Drijfhout. Half augustus houdt de NPCSB een algemene Ledenvergadering. Statuten worden besproken en goedgekeurd en een bestuur gekozen. Voorzitter wordt met ingang van 1 november J. Porte uit Groningen, secretaris de Amsterdammer J. Ruisaard en penningmeester G. Scholten te Hoogeveen. De verdere bestuursleden zijn J Drijfhout,(Amsterdam), P. Hulshof(Wildervank), L. Hof(Ulst) en J. van der Veen(Bolsward).

Op 20 augustus is er onder leiding van voorlopig voorzitter Drijfhout een propagandabijeenkomst in "Odeon". Spreker is weer kamerlid Smeenk. Het debat verloopt rumoerig en een aantal van 25 "revolutionaire elementen" bedreigt na vertrek van de leden het bestuur. Dit wordt ontzet door een wachtmeester en zes agenten. Deze dagen loopt Drijfhout nog een verwonding op bij zijn rechteroog door een driftige ASB-er. Op het politiebureau aan de Warmoesstraat scheldt Drijfhout hem kwijt en belooft de dader de dokterkosten te vergoeden (Wat nimmer zal gebeuren). De oprichter wordt verbonden in het Binnengasthuis. Al op 27 augustus – de bond is dan nog geen maand oud – gaan Drijfhout en Attema op audiëntie bij minister H.A. van Ijsselsteyn. In september zijn er al afdelingen te Amsterdam, Arnhem, Musselkanaal, Hoogeveen en Rotterdam. Het gaat snel. Per 1 november treedt bezoldigd voorzitter Porte in functie. Hij gaat ook een scheepvaartrubriek redigeren in "De Christelijke Middenstander". Per 1 januari 1920 wordt in aandeelen van f.100 een lening van f 2500 gesloten bij leden van het eerste uur. In februari rolt het Protestantsch Christelijk Schippersblad van het eerst van de persen in de Standaard-bolwerk in de Hoofdstad.

Schoolfonds

In de jaarvergadering van 1922 dragen de leden het bestuur op "pogingen in het werk te stellen om een schoolfonds te stichten tot bevordering van christelijk onderwijs aan schipperskinderen". Wie de Nederlandsche Staatscourant van 17/18 november 1922 dan ook naleest, treft de erkenning en de statuten aan van de Nationaal Christelijk Onderwijs Vereniging van den Nederlandschen Protestantsch Christelijke Schippersbond. En hele mond vol. Ze wordt dan ook "bij verkorting" N.C.O.V. genoemd. Al met al is deze dochter nog eerder erkend dan de N.P.C.S.B. zelf! Het werk is hard nodig. Juist dit volksdeel bevat de grootste groep analfabeten.....

Tegenwind

Begin 1922 wordt de heer Harm Booy secretaris, een stipte varensman. Hij start een notulenschrift en zodoende blijft er meer bewaard over het reilen en zeilen van de bond, die in deze tijd nog geen honderd leden telt. De geldelijke problemen blijken niet gering te zijn. Men zit zo vast als een schip, dat voor twee ankers ligt. Alleen al het schippersblad heeft een schuld van f. 2306 bij "De Standaard". Men besluit de advertentieprijs te verlagen om zodoende meer aanbod te krijgen. Dit speciaal met het ook op advertenties "houdende koop en verkoop van schepen". Verder heeft de Boazbank zeker f. 7000 te vorderen. Schippers financieren ook tal van zaken tegen meestal renteloze leningen of "aandelen". Voorts neemt men nog meer op sleeptouw en machtigt het dagelijks bestuur tot het oprichten van een onderlinge assurantiemaatschappij voor kleine schepen van de "provinciale vaart". Bij het blad wordt een brochure gesloten van het bekende AR-kamerlid Duymaer van Twist. Het is de eerste keer, dat de bond van zijn diensten gebruik maakt.

Het roer om

Als men in 1923 de balans op maakt, is de situatie weer verslechterd. De kas is zo mager als een ankerstok, ja erger nog. In 1921 hief men meer contributie naar verdienste, dat leverde f. 3900 op. In 1922 deed men het naar tonnage en dat gaf maar f. 2960,40. In doorsnee betaalde een lid zodoende de helft minder. De wijziging moest meer leden opleveren en deed dat ook wel, maar niet in voldoende mate.... Er worden drastische besluiten genomen. Men kan er geen vrijgestelde voorzitter meer op na houden. Had ook niet tijdens de oprichtingsvergadering de Groninger Porte zijn A.S.B. verdedigd en daarbij voorspeld, dat een christelijke bond "niet financieel krachtig genoeg" zou zijn om gesalarieerde bestuurders aan te trekken als de A.S.B., de bond waarin hij "altoos oor het beginsel optrad? Het schippersblad zal nog 3 maanden verschijnen, echter maar eens per 14 dagen in plaats van elke week. De situatie verergert echter met de dag. In januari 1924 ontslaat men de voorzitter en concludeert: "Wij zijn het hele jaar al zonder voorzitter geweest". De financiën zijn moeilijk te doorzien. Tenslotte blijkt de schuld van de bond rond de f. 12.500 te bedragen. Harde Hollandse guldens.

De generaal wordt voorzitter

De nieuwe voorzitter wordt luitenant-generaal Lodewijk F. Duymaer van Twist (1865-1961). Een merkwaardige figuur, die zich bepaald niet van bakboord naar stuurboord laat zenden en evenmin een barkas voor een brik laat verkopen. Hij werd in 1901 AR-kamerlid en blijft in totaal 45 jaar in het parlement zitten. Bij zijn 85^e verjaardag zal later Mr. J.A. de Wilde een schets van zijn persoon geven in het AR-blad "Ned. Gedachten". "Toen ik, enige tientallen jaren geleden, voor het eerst kennis met hem maakte, dacht ik: wat een wonderlijk man. Ik hoorde een paar korte uitroepen. Daarna een vrij onverstaaenbaar gebrom, gevolg door door enige kritische opmerkingen. Het duurder enige tijd eer ik aan z'n enigszins zonderlinge wijze van optreden gewoon was. Maar toen mij het voorrecht te beurt viel, deze man door een langjarige omgang goed te leren kennen, ben ik steeds meer van hem gaan houden. Ik kwam allengs tot de overtuiging, dat men op hem bouwen kon, dat men nooit bedrogen met hem zou uitkomen, aldus De Wilde. En verder: "Hij was onvermoeid als strijder voor de belangen der schippers en vissers." Deze man nu leidt op 3 juni 1924 de eerste bestuursvergadering. Besloten wordt snel koninklijke goedkeuring aan te vragen. Eerst schrapte men echter uit de statuten elke band met de Chr. Middenstandsbond. Dit "daar toch praktisch een schipper en bijv. een sigarenwinkelier niet dezelfde belangen hebben." De naneven zullen daar weer anders over gaan denken.... Voor de beleidsvoering wordt heel gericht een werkprogramma

opgesteld. Er zijn 4 urgente zaken. Op voorstel van de nieuwe voorzitter wordt "het geestelijke voor het stoffelijke" geplaatst en de volgorde aldus:

- a) bevordering Zondagsrust
- b) bevordering onderwijs schipperskinderen
- c) regeling rechtspositie van de binnenschipper
- d) beperking heffingen haven-, sluis-, kanaal-, bruggelden enz.

De kleinere zaken worden evenmin vergeten. Men stemt in met actie voor verbetering van de haven van Harderwijk en onderneemt stappen tot verlaging van het sluisgeld te Meppel. Tussen deze en de volgende bestuursvergadering stelt Duymaer nog even schriftelijk vragen aan diverse ministers. Het gaat over het gesloten houden van de spoorbruggen en het belasten van "onze schippers" in België. Ook legt hij het werkprogram van de bond voor aan de hoofdbesturen van ARP en CHU. Koninklijk erkend wordt de bond bij besluit van 27 november 1925. In de onderwijsvereniging van de bond (de N.C.O.V.) wordt de oude voorzitter vervangen door ds. J.L. Schouten. In 1927 verleent men steun aan 27 kinderen. In 1928 krijgt men voor het eerst rijkssubsidie en in 1939 zal het totaal aantal kinderen gegroeid zijn tot wel 945.

Suiker of zout?

Op de jaarvergadering van 1925 komt de verantwoordelijkheid aan de orde voor ladingen onder "Rijksverzegeling". Men komt er niet uit. Enerzijds mag een schipper natuurlijk niet de dupe kunnen worden van ambtarenfouten. Anderzijds moet ook fraude door schippers worden voorkomen. De notulen van nota bene deze schippersbond geven hiervan een fraai staaltje. Hoe het versierd was, wordt niet precies verteld, wel "dat zonder schending er Rijksverzegeling de geheele lading van het schip, welke bestond uit suiker, vervangen werd door zout". In oktober 1925 wil "Volksonderwijs" de regering door een betoging wijzen op de broodnodige regeling van onderwijs voor schipperskinderen. "Een dergelijke wijze van optreden kan de onze niet zijn", aldus het bestuur het roer recht houdend.

In oktober 1926 constateert het hoofdbestuur, dat het ontworpen kanaal Antwerpen-Moerdijk niet in het belang is der Nederlandse schippers meet "enkel een Belgisch belang", dat nog ten nadelen van Rotterdam is ook! De zevende jaarsvergadering is op 19 januari 1927 en men gaat zoals gebruikelijk voor anker in Krasnapolsky. Duymaer memoreert het plan om de Zuiderzee in sneller tempo droog te leggen. Het lijkt hem van groot belang voor de scheepvaart, "...In plaats van over 30 jaar denkt men nu de Afsluitdijk binnen 7 jaar klaar te hebben.

Dit werk geeft tijdens de uitvoering vervoer van materialen voor de scheepvaart, terwijl wanneer de drooglegging een feit is in die polders, gebouwen zullen verrijzen, terwijl men daarna heeft afvoer der producten van die gronden enz." aldus de notulen over de rede van de voorzitter. Wat het Schippersblad betreft is het steeds: dwars voor de brug, de vaarboom stuk en de pet overboord!. In 1927 en 1928 verschijnt het dan ook herhaaldelijk niet vanwege de kosten. In november 1928 acht het hoofdbestuur het gewenst om het weer uit te geven teneinde de leden er op te wijzen bij volmacht te gaan stemmen. Het gaat om de Kamerverkiezingen in 1929. De voorzitter geeft uit eigen zak een bedrag om uitgave voorlopig weer mogelijk te maken. Dat wordt een nummer met ook heel wat politieke advertenties, uitsluitend van ARP-verbanden.

Om het verzoek aan B & W om bij volmacht te mogen stemmen wat gemakkelijker te maken zitten bij het blad vast de benodigde formulieren. Het invullen wordt uitgebreid uit de doeken gedaan: "Achter de gedrukte: De ondergetekende: vult Piet Zeilgraag b.v. in "Zeilgraag, Piet". In 1929 besluit minister Colijn van financiën, dat aan boord wonende schippers geen gemeentebelastingen meer hoeven te betalen. Dit op aandringen van kamerlid Duymaer van Twist.

Magere jaren

Op de ledenvergadering van januari 1931 in "Kras" wordt de malaise in het vak geweten aan drie zaken: het teveel aan scheepsruimte, het tekort aan vracht en de te hoge lasten. "Is het oirbaar, dat de spoorweg zich werpt op vervoer, waarin goed voorzien wordt? Zo vraagt de voorzitter. Op de bijeenkomst van het volgend jaar is het geen vraag meer voor hem. De concurrentie van de spoorwegen is dan "moreel niet te verantwoorden". Voor de bond bepaald geen reden om de riemen binnenboord te leggen. Duymaer stelt de vergadering een motie voor, die met algemene stemmen wordt aangenomen. Men vraagt voorzieningen en maatregelen in verband met "den grooten nood, waarin de binnenschippers verkeren en de bittere armoede welke door de schippers wordt geleden". De ministerraad en de pers krijgen een exemplaar toegezonden. In november 1932 worden 4 Amsterdammers als lid geschorst. Ze hadden de bakens wat verzet en zitting genomen in een comité met het doel "door een grote demonstratie van schippers te Den Haag de Regeering te dwingen wat voor de schippers te doen". De NPCSB noemt het comité "revolutionair". In dezelfde tijd richt de afdeling Amsterdam een naaikrans op voor schippersdochtertjes. De vervaardigde kleding wordt uitgedeeld onder noodlijdende leden en – "zoo nodig" – onder geestverwante schippers. Die zijn dus lang niet altijd lid. Het hoofdbestuur plaatst een oproep in de "Chr. Bladen" om geld, teneinde tegen Kerst iets te doen ter leniging van de nood in meerdere schippersgezinnen. Steeds meer kinderen gaan meedoen aan de jeugdrubriek in het Schippersblad. Men koopt dan ook wat meer prijzen "voor de goede oplossingen der daarin gegeven opgave".

Naar evenrediger vrachtverdeling

"Het is alles duisternis en donkerheid in de schipperswereld", zo stelt Duymaer van Twist op de Algemene vergadering van 1933. En ook: "Onze trouwe en eerlijke schippers, gewoon hard te werken voor een karig stuk brood, zijn nu voor een deel aangewezen op steun of werkverschaffing. En dit wordt zelfs als een voorrecht beschouwd, dat niet eens aan alle behoeftige schippers ten deel valt". Gemeentebesturen zien namelijk schippers niet altijd als inwoners. In geldelijk opzicht is voor velen het laatste anker gebroken. Secretaris Booy heeft zitting in de door de regering ingestelde "Commissie tot onderzoek van den economischen toestand der binnenschipperij" (ook wel: Commissie Warner). Dit verband zal de bouwstoffen leveren voor een belangrijk wetsontwerp. De volledige aanduiding daarvan is "Het ontwerp van Wet houdende tijdelijke maatregelen ter bevordering van een zoveel mogelijke evenredige vrachtverdeling in de Binnenscheepvaart". Net als vorig jaar neemt de Algemene Vergadering weer unaniem een motie aan. Deze vraagt de kamerleden "met grootere aandrang" die wet aan te nemen. Een van de kleinere zaken op deze bijeenkomst is het verzoek om paal en perk te stellen aan het beruchte "over den ijk laden". Het lid Cornet vraagt of het lossen van zand en grind "met het bakje" niet verboden kan worden, omdat het werk wegneemt. (De zelflossende bak was uitgevonden door Arie Kreuk m/s "De Tijdgeest" uit Nieuwerkerk aan den IJssel.) Het Hoofdbestuur acht de grondgedachte van de vraag sympathiek: men kan beter later werken, dan steun verlenen. Verbod is echter onmogelijk gezien de concurrentie met auto's, die zijn "ingericht als stortbak". Die brengen het materiaal nota bene nog precies ter plaatse ook! Op 3 februari 1933 organiseert het Bureau voor Rijn- en Binnenvaart een congres in Den Haag. Onderwerp van bespreking is de voor hen onaanvaardbare evenredige vrachtverdeling. Bij de uitgangen krijgt een ieder uit handen van een actievoerder een brochure. Het drukwerkje wordt ook aan de kamerleden gezonden. De titel luidt: "Is voortbestaan van de particuliere binnenschipperij een algemeen belang?". Broederlijk geschreven voor voorzitter Kerkvliet van de Katholieke schippersbond en secretaris Booy van de NPCSB. Eronder staat nog een derde organisatie: de Algemeene Rijnschippersbond. Op 10 maart 1933 wordt de wet in de 2^e Kamer aangenomen met 62 tegen 7 stemmen. De rede van de voorzitter daarbij komt volledig in het Schippersblad. De 1^e Kamer gaat eveneens accoord en de wet gaat op 7 september in. Een bijproduct ervan is goed statistisch materiaal over de binnenvaart. 11.717 schippers vragen een bevrachtingsboekje. Het totaal draagvermogen van hun schepen is 2.342.355 ton. De wet geeft wat verbetering, maar maakt b.v. de concurrentie van spoor en auto niet ongedaan. Evenmin de algemene economische depressie, die allicht op de binnenvaart teruglaat.

Kruiend ijs.....

In de afdelingen groeit de mening dat de secretaris niet voldoende kan opkomen tegen foute relaties in de binnenschipperij, omdat hij zelf al 10 jaar een toegestane relatie heeft met een firma. Op de jaarvergadering in januari 1935 is hij aftredend en herkiesbaar. Ds. Schouten wil tweedracht voorkomen en daartoe de stemming uitstellen en een commissie de zaak laten onderzoeken. Hijervaart dan dat het slechts licht is in kalmte een schip te sturen. De vergadering vertikt het in zijn kielzog te varen. In de plaats van Booy wordt de heer T.A. Cornet als secretaris gekozen. Als hij het vervolgens aanneemt, bedanken voorzitter Duymaer van Twist en de bestuursleden Joustra en Bouma, terwijl Drijfhout zich niet meer herkiesbaar stelde. Verder had penningmeester De Ridder net als bestuurslid De Vries al eerder bedankt. Van het hoofdbestuur blijven zodoende slechts over de heren Kleine uit Amsterdam en Zielstra uit Wildervank. Het gebeuren grijpt diep in. Het schippersblad verschijnt al sinds de zomer van 1934 niet meer wegens geldgebrek. Kennelijk onder het motto: beter een anker kwijt dan het hele schip. Al met al heeft men de berichtgeving over de gang van zaken ook heel niet in de hand... De gevolgen zijn zelfs zichtbaar in de Ned. Staatscourant van 16 augustus 1935. De Nationale Christelijke Onderwijs Vereeniging van den Nederlandschen Protestantsch Christelijken Schippersbond is thans genaamd: Nationaal Christelijke Onderwijs Vereeniging! Ook in de statuten wordt elke band met de NPCSB geschrapt. Daar zal de heer Booy nog tientallen jaren aan verbonden blijven. Jacob Drijfhout pent een schoolschrift vol over het ontstaan en de voortzetting van de bond "van april 1919 tot aan de jaarvergadering 1935". Nieuwe voorzitters staan bepaald niet te dringen om aan te monstren. Bij benaderde "vooraanstaande personen" beluistert men steeds weer "de geest van de oud voorzitter". En uit die kring moet de gezagsvoerder kennelijk wel komen. Immers: grote schepen kunnen wat wagen, maar kleine schepen moeten aan den oever blijven.... Toch wordt op een buitengewone ledenvergadering in april het 2^e Kamerlid J.M. Krijger tot voorzitter gekozen. De start van deze Vriezenveense burgemeester is ook anders dan die van Duymaer met zijn werkprogram in 1924. "Spreker zal geen program schrijven, dat doet de wereld wel, de omstandigheden zullen het ons wel aan de hand doen", aldus de notulen over Krijger's eerste rede. Op 1 januari 1936 houdt Colijn voor de NCRV-microfoon een nieuwjaarsrede. Hij zegt dan: Onze grote scheepsvaart kan zonder de steun de oceanen niet meer blijven bevaren. Voor de binnenscheepvaart is niet meer dan een derde gedeelte van het vroegere vervoer overgebleven".

"Petrusnatuur"....

In januari 1937 is er op de Algemene Ledenvergadering weer een kwestie over een bestuurslid. Ds. Versteegt zegt dan, dat schippers een "petrusnatuur" hebben. Zij kunnen zeer opstuiven en denken dan gewoonlijk niet na over wat zij zeggen. Dit als Petrus op de berg Nebo. "Een schippers, die niet driftig is, is een slechts schipper", zo zegt men zelfs volgens deze geestelijke adviseur. Even een sprong vooruit. In 1967 neemt de Groninger Gerrit Zielstra afscheid na 30 jaren

hoofdbestuur lid te zijn geweest. Ds. Van der Mast zal dan in het Schippersblad schrijven dat hij "voor mij ook Petrus Zielstra zou mogen heten". Ds. Van der Mast: "Als er in de kring van dicipelen wat werd gevraagd, dan kwam Petrus nooit het laatst aan het woord". Hij denkt bij Zielstra echter niet alleen aan Petrus' temperament, maar ook aan zijn rotsvaste geloofsgrond. Op dezelfde ledenvergadering van 1937 besluit men tot aansluiting bij de Stichting Ned. Particuliere Rijnvaartcentrale. Deze was al opgericht in 1935 door de Algemeene Rijnschippersbond, de R.K. Schippersvereniging "Sint Nicolaas", de Internationale Schippersvereniging en de Ned. Vereeniging van Reeders in de Binnenvaart.

Zoon Krijger vervangt pa.....

Op de jaarvergadering van 1938 is de voorzitter ziek en wordt hij tijdelijk vervangen door zijn zoon. Deze Mr. M. Krijger is burgemeester van Lemsterland en lid van de Provinciale Staten. De bond telt nu 555 papieren leden. Op de Algemene Ledenvergadering van 1939 wordt Krijger senior ere-voorzitter en volgt de zoon hem definitief op. Men neemt dit jaar deel in de nieuwe Stichting Ned. Particuliere Binnenvaart, ontstaan uit een actiegroep voor naleving van de Wet Evenredige Vrachtverdeling. Op de Algemene Vergadering in 1940 is de voorzitter verhinderd. Hij mag door de "internationale toestand" zijn gemeente niet verlaten. Geestelijk adviseur Ds. Kalkman is er evenmin wegens mobilisatie als veldprediker. Bestuur lid H. van Veen stelt zich niet meer beschikbaar wegens hoge ouderdom en wordt erelid. Aangenomen wordt een voorstel om ontruiming te vragen van de opgelegde zeeschepen in de haven van Stavoren, zodat de schepen van binnen komende in de buitenhaven kunnen meren. Zij liggen dan klaar voor vertrek over het IJsselmeer. Staande de vergadering brengt men het bedrag van f. 91,25 aangiften bijeen voor een broodnodige nieuwe schrijfmachine voor de secretaris.....

Bezet, niet overwonnen

In juli stelt de voorzitter op een vergadering: "We zijn wel een bezet land, maar geen overwonnen". Zodoende kan volgens hem de Duitse overheid wel verdere concentratie van bedrijfsorganisaties wensen, maar niet afdwingen. Uiteraard is er de angst voor het overboord werpen van het eigen beginsel. Ds. Versteegt zegt echter: "Materieel zijn wij een. Want al staan wij een Christelijk beginsel voor, we leven toch wereldlijk. Meer dan wij soms zelf willen". Het advies zodoende: onderzoeken wat door samenwerken is te bereiken. In Amsterdam blijkt een schip te zijn gehuurd voor onderdak en het huisraad van hen, van wie het schip in beslag genomen wordt. Op de vergadering van januari 1941 stelt voorzitter Krijger: "Wij hebben onze vrijheid moeten prijsgeven met een bezetting van de overheerscher". Hij ziet in dit alles Gods slaande hand. Bij de ingekomen stukken zit een schrijven van de Wasserpolizei te Wesel. Schippers, die ooit hun radiotoestel in Duitsland moesten afgeven, kunnen het terugkrijgen. Zelfs met een volmacht via een collega. Dit wordt tweemaal in het Schippersblad bekend gemaakt. Wanbetalers vormen een voortdurend probleem voor de penningmeester. Volgens hem houden maar 170 leden de bond in stand. Hij wil de overige 400 dan ook maar schrappen. (In 1940 ontvangt men aan contributie maar f. 1318,01, terwijl het ca. f. 4000 moet zijn.) Gesproken wordt over de afgeschermd boeien in verband met de verduistering voor de Luchtbescherming. Ds. Kalkman in zijn slotwoord daarna; "Gij als christen-schipper mag dat niet zijn. Toon, dat gij het licht der wereld zijt in uw daden en werken". De bezetter stelt het lidmaatschap van een bedrijfsorganisatie verplicht. Op de jaarvergadering van 1942 attendeert de voorzitter erop, dat dit een versteviging van de bond betekent. Ieder moet lid worden van een erkende bond, aangesloten bij de Binnenvaartcentrale. Verwacht mag worden, dat nog vele ongeorganiseerden krachtens hun beginsel zich bij onze bond zullen aansluiten", zo stelt hij. Tijdens dezelfde ledenvergadering klaagt men, dat bestuursleden nota bene adviserende charters te tekenen met de plicht tot laden en lossen op zondag. Uit de doeken wordt gedaan, dat er twee soorten bevrachtingen zijn: vrije en die voor de Weermacht, Bij de eerste hoeft men niet op zondag te varen," maar voor de Weermacht moeten de zeven dagen besteed worden, het is immers oorlog. Indien de schipper of ambtenaar hieraan niet voldoet is hij strafbaar". Zo zit dat. In oktober 1942 verschijnt het blad niet meer vanwege papierschaarste. Het Kerstfeest viert men dat jaar niet vanwege de dreigende onzekerheid over het voortbestaan van de bond. Deze angst keert terug in de notulen van het Hoofdbestuur. De schippersorganisaties bleven echter de gehele bezetting bestaan. Onder hen, die in deze bange jaren omkomen, is een van de geestelijke adviseurs, Ds. Versteegt. Hij overlijdt in 1943 in het Kamp Amersfoort. Door oorlogsgeweld verliezen 30 leden hun schepen.

In een nieuw Nederland

30 juli 1945 komt het hoofdbestuur voor het eerst bijeen in een vrij Nederland. "Men juichte en huilde tegelijk toen op zondag 29 april voedsel door de vliegtuigen werden afgeworpen en thans is onze taak om de nog in nood verkerende en geslagen schippers te helpen", aldus schrijft secretaris Cornet. De volgende dag is er een buitengewone ledenvergadering over de nieuwe toekomst "nu we weer vrij zijn". Men wil een kantoor stichten met een administratieve kracht. Zodoende moet de contributie in 1946 worden verhoogd tot 5 gulden per schip plus 3 cent per ton. Besloten wordt om – eventueel samen met andere bonden – op audiëntie te gaan bij de minister. Gevraagd zal worden om een regeling voor gedupeerde schippers 'waarbij dan moet worden aangedrongen om de schepen van de NSB-ers aan de gedupeerden ter beschikking te stellen'. In december 1945 telt de bond ruim 500 leden met in totaal 100.000 ton scheepsruimte. Een gemiddelde van 200 ton dus. 4 februari 1946 wordt het 25-jarig bestaan (van 1944) feestelijk herdacht in het gebouw "Werkende Stand" in de hoofdstad door de leden met hun gezinnen. Ook was er 's-middags een drukke receptie. Tevens wordt er een ongeïllustreerd

jubileumboekje uitgegeven. Na het "Woord ter inleiding" van voorzitter Krijger volgt een propogandistisch stukje "Het nut van verenigingen" van secretaris Cornet. De teneur? Als enkeling bereik je niets, samen iets. Concreet over de schipperij is de bondsbestuurder even bescheiden: "Vele regelingen komen tot stand, waartegen verenigingen kun bezwaren inbrengen, met als gevolg, dat de scherpe hoeken nog een beetje worden bijgevlind". Verder treft men een "Kort overzicht 1919-1944" aan. De helft van het werkje wordt echter in beslag genomen door een lijst van aangeslotenen met naam en tonnage van hun schepen. Variërend van de 32-tons "En Avant" van M.v.d. Woude tot de 1400-tons "Maris" van H.J. van Veen. Is de vrouw niet vernoemd, dan getuigen de scheepsnamen vaak van de strijd om het dagelijks brood: Vrachtzoeker, Nieuwe Zorg, Volharding en Risico. Ook leggen ze het accent op het beweeglijk bestaan: Nomadisch, Quo Vadis, Zwerver en zelfs Cosmopoliet! De bewuste relatie tussen werk en geloof is echter wel het meest opvallend. Winnaar onder de namen is dan ook Eben-Haëzer (15x), direct gevolgt door Hoop op Zegen.

Van Plakzegels en een vaandel

In juni 1946 wordt een voorstel van de heer Kleine aangenomen om "met plakzegels op de uitgaande brieven reclame te maken voor de bond en tevens voor vervoer te water". Het laatste lijkt kennelijk de beste weg! In deze periode zijn er contacten met de Duymaer van Twistbond – 27 leden en 4 donateurs – over aansluiting. Het probleem is nog steeds de bestuurswisseling in de 30-er jaren. In 1946 ziet voorzitter Krijger het tij verlopen, verzet de bakens en wordt lid van de PvdA. Voor de andere is dat niet te verenigen met zijn functie in de bond. (Waarom wel bedrijfsorganisatie op christelijk beginsel en geen politiek?) Krijger bedankt dan ook. Op de ledenvergadering zegt vice-voorzitter Kleine dat de hoofdvoorzitter om politieke redenen is afgetreden en bedankt hem voor al wat hij deed. Kleine uit kritiek op de regering Schermerham/ Drees "die in staatsocialistische richting stuwt". De bond verzet zich hier principieel tegen. Alle grond is immers geen ankergrond! Burgemeester Z. Bruins Slot van Nijkerk wordt tot voorzitter gekozen. Hij is er blij mee "omreden hij tussen de stevens is opgegroeid en nog wel met familiebanden aan de schipperij verbonden is. Geboren in een Hoogeveens schippersgezin volgde hij slechts lager onderwijs en bewaamde zichzelf verder in het leven. In 1939 werd hij eerste burger van Nijkerk. De contributie wordt met 100% verhoogd, plus voor 1947 een cent per ton ter dekking van het tekort over 1946! Op 8 november 1948 gaat de Stichting Watertransport van start, opgericht door 4 schippersorganisaties, waaronder de NPCSB. Tot de bondsbezigdheden behoren in deze periode het incasseren van vrachtgeld, het vragen van vrijstellingen voor militaire dienst en kledingdistributie. In 1949 is de algemene vergadering op 19 januari, de verjaardag van prinses Margriet. Het voorstel haar een telegram te sturen wordt met "daverend applaus" goedgekeurd. Ook wordt het eerste vers van het Wilhelmus gezonden. Het is echter niet enkel vreugde: herdacht wordt het recente overlijden van oprichter Jacob Drijfhout. In september 1949 neemt men afscheid van geestelijk adviseur Ds. Kalkman, die geen tijd meer heeft. Opvolger wordt Ds. Van der Mast te Rotterdam. Het gaat in deze tijd financieel wat beter. De oude "aandelen" uit de beginjaren worden nu als "ereschuld" gezien en verzilverd. Op 15 januari 1951 viert men voorafgaande aan de 30^e jaarvergadering feest. Een "Vaandelcomité" biedt een fraai vaandel aan met een zeilschip boven het geopende Woord. Het bestuur hoopt dit vaandel hoog te houden en dankt het comité. Op de jaarvergadering zelf betreurt de voorzitter Bruins Slot de lage opkomst "terwijl gisteravond op de feestavond zoveel aanwezig waren". Velen hadden kennelijk het vaantje gestreken! Met gejuich wordt een voorstel tot fusie met de Ned. Prot. Schippersbond "Duymaer van Twist" aanvaard. "Velen spreken er hun vreugde over uit, dat onze afgedwaalde leden terug zullen keren in onze gelederen", aldus de notulen wat eenzijdig. Dit alles 16 jaar na 1935. Bij Rijkswaterstaat klaagt de NPCSB over het te langzaam draaien van de brug te Galemerdamme. Met het loodswezen wordt gepraat over de fuiken, waarmee vissers in het Buiten-IJ anderen in hun vaarwater komen. Om maar wat kwesties te noemen.

Van der Wetering aan het roer

Bruins Slot, sinds 1953 eerste burger van Alphen a/d Rijn, moet om gezondheidsredenen het voorzitterschap neerleggen. Opvolger wordt het CHU-kamerlid F.H. van der Wetering met ingang van 17 mei 1954. Het Schippersblad heeft in deze tijd een oplage van 3000, als altijd heel wat groter dan het ledental van de bond. Op de jaarbijeenkomst in januari 1955 in "De Veilige Haven" in Rotterdam rekent de voorzitter uit, dat van de 14.500 binnenschippers maar 5,5 % lid van de bond is. Het schippersgebeuren is voor hem trouwens wel wennen, aangezien hij zich na een Indische loopbaan in de Kamer met financiën bezighoudt. Bruins Slot wordt deze bijeenkomst benoemd tot ere-voorzitter. Dit jaar stijgt het ledental met 120 tot 822. Daarbij een extra bijdrage van 5 cent per ton en in Rotterdam kan aan de Hertekade een bijkantoor worden geopend. In 1957 verhuist dit naar de Hoogstraat 109. In 1958 volgt de 2^e secretaris J. Huisman secretaris T.A. Cornet op. Na 23 jaar een ander! Zielstra heeft sinds 1955 een "drijvend kantoor" op zijn schip in Groningen. In de hoofdbestuursvergadering van september 1958 uit hij zijn tevredenheid over de op zijn schip geplaatste stuurhut, die als kantoor dienst doet. Een oplossing voor zijn vrouw, voor hem en voor de bondsleden. In het Schippersblad staan lessen voor het examen "Schipper bij de binnenvaart". Ze zijn verzorgd door P. Bosscha, oud-hoofd van de schippersschool in Sneek. Deze worden wat later gebundeld in twee fraaie boekjes in stofomslag en door de bond uitgegeven. Wie de stof onder de knie heeft, kan zich met een gerust hart aan het examen onderwerpen. Dat beweert tenminste de schrijver in zijn voorwoord. De praktijk bewijst het later ook.

Jubileum in 1959

In januari 1959 komt er een bijzonder nummer uit van het Schippersblad. Het telt 8 forse pagina's en is geheel gewijd aan het bondsjubileum. Voorzitter Van der Wetering start natuurlijk met een "Na veertig jaren", Schrijvers van de beide andere stukjes op de voorpagina zijn nota bene twee (ARP)-ministers. Mr. J. van Aartsen (Verkeer en Waterstaat) schrijft onder de kop "Dank aan initiatiefnemers" en Prof. Dr. J. Zijlstra (Economische Zaken) heeft als titel "Christelijke beginselen als enig betrouwbaar kompas". Onder de schrijvers treft men verder aan Amsterdams burgemeester Mr. G. van Hall, Mr. J. Elshout van de Ned. Particuliere Rijnvaartcentrale en Mr. C.W. Kroes van de Stichting Ned. Particuliere Binnenvaart. Ds. Van der Mast gaat uitgebreid in op de naam NPCSB. Hij stelt: "40 jaar Nederlander zijn is moeilijk. 40 jaar Nederlandsche schipper zijn is moeilijk. 40 jaar Nederlands protestants-christelijke schipper zijn is het allermoeilijkst". Verder schrijft hij nog: "In het bondsleven wordt ook over bonzen gesproken. Wanneer de bond een bond is, blijft men voor de bonzen bewaard". Ds. G.J. van Kamp, Gereformeerd schipperspredikant te Amsterdam en al sinds de 40-er jaren adviseur, schrijft over "Het allereerste begin". Hij denkt in dankbare herinnering aan de geloofsmoed van mannen als Drijfhout en stelt: "Zij moesten de vuurproef ter wille van hun Christelijk beginsel doorstaan. In Gods kracht hebben ze volgehouden". Op het jubileum wordt het oudste bestuurslid W. Kleine, Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Minister Van Aartsen speldt hem de bijbehorende versierselen op. Hij is dan 30 jaar bestuurslid en verzorgt vanaf 1950 het blad, In het jubileumnummer staat in de kop van zijn pagina: "Want ook dit werk is door Gods alvermogen, door 's Heren hand alleen geschied". Dit alles vindt plaats in het Amsterdamse "Mercanti" op 21 januari 1959. Op de receptie feliciteren ca. 250 personen het hoofdbestuur. Bij de cadeaus is een bureaукlok in d vorm van een stuurrad van een scheepsbouwer uit Leeuwarden. Bij de gasten zijn onder meer de "vertegenwoordigers van de Kamerfracties der rechtse politieke partijen". Op de feestavond zijn wel 750 mensen present, deze wordt muzikaal verzorgd door het kleinkunstensemble "De Muzant's".

E.V. weer op glad ijs

Jaar 1960. Volgens het Centraal Bureau voor de Statistiek wonen 38.000 mensen op een Rijn- of binnenschip. In 1920 waren dat er nog een 60.000. Van de 9300 particuliere schippers in 1960 is 55,2 % Hervormd of Gereformeerd. Slechts een Gideonsbende daaruit is present als voorzitter Van der Wetering van de NPCSB zijn jaarrede afsteekt. Hij betitelt het als "onaanvaardbaar", dat de overheid de beurtbevrachting voor schepen boven de 250 ton wil beëindigen. Het departementale oogmerk – met scherpere vrachtconcurrentie de buitenlandse vervoersmarkt veroveren – acht hij veel te onzeker. "Het staat te bezien of door opheffing van de E.V. 1 ton goed meer wordt verkregen, "aldus Van der Wetering. Een van de gasten, die dit aanhoort is Mr. W. Aantjes. Hij wijst de vergadering erop "dat wij beoordeeld worden over hetgeen in de praktijk wordt gezien, de onderlinge omgang zal de organisatie meer tot zegen zijn dan de directe financiële resultaten". De E.V. blijft behouden, zeker ook dankzij het optreden van de voorzitter in de Tweede Kamer!

Duwboot en radiopraatjes

In de jaarrede 1962 stelt de voorzitter de vraag, of het geen tijd wordt dat particuliere schippers in coöperatief verband aan de duwvaart gaan deelnemen. Reeds in 1957 verscheen de eerste duwboot op de Rijn! Bij de bespreking van het rapport inzake de opvolging in de particuliere binnenvaart meent het forum, dat de exploitatie van de duwbakken de minst geschikte vorm is voor particuliere schippers. Het ziet als een vereenvoudigde versie ervan de vaart van een particulier schip, dat een ander opduwt. De conclusie van het bondsrapport? Een beroep op de overheid om garanties te verlenen voor hypothecaire leningen voor nieuwbouw en modernisering bijvoorbeeld. Details worden ook in deze belangrijke vergadering allerminst vergeten. De penningmeester zegt voor 695 gulden aan vlaggen en speldjes in voorraad te hebben. Via "Schuttevaer" zal worden aangedrongen op het maken van een trapje aan de ducdalf bij de kleine sluis te Hansweert. Om maar wat te noemen. Voorzitter Frederik H. van der Wetering, geboren 1896, overlijdt op 12 september 1962. In zijn laatste radiogesprek had hij nog "als een vader gewaarschuwd om toch vooral de Dag des Heren te eren", aldus het Schippersblad. Erevoorzitter Bruins Slot wordt gevraagd voor een interim-periode. Pogingen om een ander te vinden lijden schipbreuk en zodoende blijft Bruins Slot aan het roer staan. Hij houdt 20 november 1963 een radiopraatje in de serie "Op het schip en aan de Wal" in de NCRV-rubriek "Het Spectrum". Net als wijlen voorzitter Van der Wetering herhaaldelijk deed. "Een gesprek in de roef", zo noemt schipperszoon Bruins Slot zijn causerie. Bij het 25-jarig bestaan van de Stichting Ned. Particuliere Binnenvaart – waarin de NPCSB 1 van de 4 deelnemers is – verschijnt in 1964 "De Schipperstolk". Het is een vaktechnisch woordenboek in het Nederlands, Duits en Frans.

"Onze kracht versterken"

De 43^e jaarvergadering in het Rotterdamse Groothandelsgebouw houdt Bruins Slot, burgermeester van Alphen a/d Rijn en bondsvoorzitter, een rede onder de titel "Onze kracht versterken". Aanleiding is de tekst van Spreuken 24 vers 10: "Gedraagt ge u slap, als het u goed gaat, dan schieten in moeilijke tijden uw krachten tekort". Hij noemt twee "ernstige zorgpunten". In de eerste plaats het verloop van water- naar wegvervoer. Ten tweede het verloop van beursbevrachting naar eigen en bijzonder vervoer. (Ze zijn bepaald niet alleen in deze periode...)

Sprekers zijn onder andere verder de CHU-kamerleden Kikkert en Van der Peyl. In 1964 treedt Bruins Slot voor de tweede maal om gezondheidsredenen af als voorzitter van de NPCSB. Opvolger wordt het CHU-kamerlid drs. D.F. van der Mei eerder verbonden aan het CNV. Adjunct secretaris Sijko Veninga notuleert in juni 1964 voor het eerst een hoofdbestuursvergadering. In 1966 verhuist het bondssecretariaat van de hoofdstad naar de Rotterdamse Hoogstraat. Deze periode suggereert het Schippersblad weer een algemene zondagsrust, mede tot beheersing van de overcapaciteit. In januari 1967 worden de hoofdbestuursleden H. Peggeman en G. Zielstra erelid in het Rotterdamse Groothandelsgebouw. Voorzitter Van der Mei betitelt hen als "steunpilaren van onze organisatie". In maart vindt minister De Quay van Verkeer en Waterstaat dat het stelsel van evenredige vrachtverdeling niet gehandhaafd kan blijven. Wel 70% van het nationaal vervoer per binnenschip speelt zich af buiten de beurzen om. Eerste eis daarvoor is echter wel verhoging van de concurrentiekracht door betere bedrijfsvoering.

"Schippers naast God"

Het beeld van een bond wordt niet alleen geschapen door het bestuur. Bepaald niet en gelukkig niet. In het Schippersblad van 6 januari 1967 staat een ingezonden stuk van een schipper uit Puttershoek. Deze varensman betreurt het, dat hij niet veel connossementen meer te tekenen krijgt met de zin: "Ik, schipper naast God op mijn schip genaamd.....". Bij het doorlezen van zo'n vrachtbrief-oude-stijl voelt hij "de hoge eer van het schipperschap, de diepe onafhankelijkheid van God en de zware verantwoordelijkheid voor schip en lading". Hij betreurt de overgang naar de eigentijdse zakelijkheid en vraagt: "Zijn we dan geen schipper naast God meer?". Ook als hij de manoeuvres van sommigen tijdens de vaart ziet, bekruipert hem sterk de twijfel.. "Komt dat misschien ook doordat wij lang niet allemaal God naast ons Zijn plaats aan het stuurrad gunnen", zo vraagt hij.

Zijn conclusie is, dat een schipper een bevoorrecht, zelfstandig mens is. Voorts, dat het de hoogste tijd is zich die roeping meer bewust te worden en zich te organiseren om juist die zelfstandigheid te bewaren. Dat organiseren moet dan op grond van de christelijke overtuiging. Wat later in het jaar komt staatssecretaris Grosheide met een ontwerp voor een nieuwe leerplichtwet. Bondssecretaris Veninga wordt uitgebreid geïnterviewd in "De Rotterdammer".

Hij stelt: "Nu is ook voor het schipperskind het volgen van onderwijs verplicht. Het ontbreken van een vaste verblijfplaats is geen grond meer voor vrijstelling. We hebben in het algemeen bereikt, wat we wilden bereiken". De NPCSB immers liet in 1964 een "Nota inzake het onderwijs aan schipperskinderen" het licht zien. Ja, streefde in feite al vanaf de oprichting naar verbetering hiervan.

Contact met de koningin

Het hoogtepunt van 1967 is het gesprek, dat enkele hoofdbestuursleden en een schippersechtbaar met de koningin mogen hebben. Dit bij de ingebruikneming van een nieuwe school en internaat voor schipperskinderen in Wemeldinge. Verschillende deputaties kunnen een allicht gepland gesprekje voeren. De NPCSB was gevraagd Hare Majesteit te informeren over het schippersgezin. Het werd de taak van 2^e voorzitter Rietveld. Koningin Juliana maakt de zaak persoonlijk en vraagt hem of hij al eens met vakantie is geweest. "Verleden jaar voor het eerst. Ik ben nl. een paar jaar van het water af en werk nu aan de wal", aldus Rietveld volgens het Schippersblad. Per 1 februari wordt het Amsterdamse kantoor opgeheven en vertrekt ook de penningmeester naar de Maasstad. Per 1 juni 1968 verhuist de bond van de Hoogstraat naar het protestantse schipperscentrum "De veilige Haven" aan de Heemraadssingel. Dat betekent een kamer meer. Veranderingen alom. In het Schippersblad is het vervolgverhaal "De visser van Nispenrode" van W. Schippers ook al vervangen door "Janmaats en sinjeuren" van K. Norel. Januari 1968 overhandigt Drs. Van der Mei de scheidende penningmeester J. Huisman een gouden legpenning nadat hij voor de 8^e en laatste maal verslag uitbracht. Afgebeeld is een deel van het vaandel, te weten het zeilscheepje op de geopende Bijbel. Op 14 juli 1968 overlijdt de journalist HeinWaalwijk van "De Rotterdammer", sinds 1963 redacteur van het Schippersblad. De NPCSB-voorzitter memoreert het grote verlies voor de bond.

Goud en een andere naam

Op 15 januari 1969 wordt het 50-jarig bestaan van de bond gevierd in het Rotterdamse Hiltonhotel. Spreker Mr. Wim Aantjes zegt getroffen te zijn door de afbeeldingen van de respectieve voorzitters in het feestnummer van het Schippersblad. De organisatie kreeg volgens hem steeds die voorzitter, die op dat moment nodig was: Generaal Duymaer van Twist – de vechter, Bruins Slot – het schipperskind, Van der Wetering – de organisator en nu drs. Van der Mei in een tijd, dat niemand het meer zonder economische inbreng kan stellen. CHU-kamerlid Teun Halman trekt parallellen tussen boeren en schippers. Met name wat de EEG betreft. Mevrouw J. Drijfhout – dochter van Jacob – wenst de bond toe, dat het steeds opnieuw Eben-Haëzer mag zijn. (Zo immers heette het schip van haar vader, de oprichter.) Bruins Slot haakt in op de woorden van Aantjes en zegt desnoods nog wel voor een derde keer het voorzitterschap te willen aanvaarden. 's Middags spreekt staatssecretaris M.J. Keyzer van Verkeer en Waterstaat. Voorzitter Rietveld van het comité Jubileumfonds draagt het bestuur wel f. 8102,80 over. Op het feestgedeelte levert J. Filius een persoonlijke conference. Het geplande schipperscabaret "Eenmaal, andermaal" kan door ziekte niet doorgaan. Muziek en zang verzorgen "The Shepherds". Met het jubileum besluit men ook de naam van de bond naar de eisen des tijds te wijzigen in Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart. Essentieel

is het benadrukken van het ondernemerschap. Zoals ook eerder de Christelijke Middenstandsbond de naam wijzigde in Nederlands Christelijk Ondernemers Verbond. Enkele leden zeggen op de vergadering "toch wel zeer te hechten aan de oude naam onder welke vlag zij zo lang hebben gevaren". Ze vinden het niet zo nodig de gesignaleerde economische verschuivingen ook in de naam uit te drukken. De voorzitter denkt, dat de naamswijziging zelf bijdraagt tot verandering van de visie op dit punt. Na een geanimeerde discussie wordt toch onder applaus besloten tot de CBOB. De naamswijziging en aanpassing van de statuten wordt goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 27 mei 1969.

Uitgekookte vlag.....

Het Schippersblad van 3 oktober 1969 geeft voorop een kleurenplaat van de nieuwe vlag, nodig door de nieuwe naam. Het verzoek aan leden om suggesties was niet tevergeefs, in de "Veilige Haven" aan de Rotterdamse Heemraadssingel is een halve wand bedekt met kleurrijk schetswerk. Na raadpleging van een deskundige komt het volgende uit de bus. De letters CBOB staan zo getekend, dat het geheel net een schip is. Aan de vlaggemast wil dit schip in de wind opboksen. Het witte vlak accentueert dit nog. De blauw-witte lijnen onderaan suggereren water. H. Bouma (ms. "Ora et Labora") gaf de vlakverdeling aan, terwijl R. de Jonge (ms. "Rival") de waterlijn en de oranje kleur in het ontwerp bracht. Deze 2 schippers krijgen de nieuwe vlag dan ook gratis. Op de tentoonstelling "Nedex 69" in de Rotterdamse Ahoyhal heeft de vlaggenfabriek Shipmate een stand. Op die stand wordt de nieuwe CBOB-vlag niet slechts normaal getoond. Ook in een glazen bol, gevuld met kokend water. En dat de hele tentoonstelling lang zonder te verkleuren. Een uitgekookte vlag, die van de CBOB. En kleurvast... Op 12 januari 1971 wordt in de Maasstad de Stichting A.B.R.I. opgericht. Het is een bureau voor Administratie, Beheer, Rechtsbijstand en Incasso voor ondernemers in de binnenvaart. Het initiatief nam de CBOB, die ook het bestuur benoemt. Aansluiting van andere instellingen is mogelijk. De ABRI voorziet in een behoefte en zal in '79 al 4 werknemers in dienst hebben.

...dat ik daar lag, in 't gras, mijn thee gedronken, mijn hoofd
vol van het landschap wijd en zijd
Laat mij daar midden uit de oneindigheid
Een stem vernemen dat mijn oren klonken
Het was een vrouw. Het schip dat zij bevoer
Kwam langzaam stroomaf door de brug gevaren
Zij was alleen aan dek, zij stond bij 't roer
En wat zij zong hoorde ik dat het Psalmen waren
O, dacht ik, o, dat daar mijn moeder voer
Prijs God, zong zij, Zijn hand zal u bewaren

Vrouw als ondernemer in de binnenvaart

Op de jaarvergadering van 1975 worden de statuten zo gewijzigd, dat ook vrouwen in het bestuur kunnen komen. Het was al zo, dat gewone leden onder meer ondernemer in de binnenvaart moesten zijn. Als een vrouw dat is – bij voorbeeld door overlijden van de man – dan kan ze dus al lid van de bond zijn. Verreweg de meeste lidmaatschappen staan echter op naam van de man en stevast bestaat ook het bestuur uit mannen. Met de statutenwijziging krijgt een echtgenoot van een gewoon lid dezelfde rechten als dat lid. Maar een van de twee mag stemmen. Op deze jaarvergadering is verder een bestuursvoorstel om de leden een "gratis Geus" te verstrekken en discussieert men over "Klanten van de Binnenvaart". Voorzitter van het panel is SGP-kamerlid Ir. H. van Rossum. In februari 1975 wordt Drs. Van der Mei gekozen tot president-commissaris van de Ned. Particuliere Rijnvaart Centrale. Het eerstvolgende Schippersblad meldt dan ook, dat voor de CBOB het "decennium v.d. Mei" wordt afgesloten. In juni 1975 biedt staatssecretaris Van Hulst de Tweede Kamer zijn "Beleidsnota goederenvervoer" aan. Staatssecretaris Schaefer komt met een subsidieregeling voor woningverbetering. Parlementsleden willen, dat binnenschepen, waarop gewoond wordt, er ook onder vallen. Het Schippersblad geeft dan een steekspel weer tussen deze man en de CHU-kamerleden Tilanus, Van der Mei en Kruisinga. De staatssecretaris is niet van mening, dat schippers eigenaar-bewoners van een woning zijn. Hij verwijst naar de bewindsman van Verkeer en Waterstaat. Het Schippersblad stelt dan over hem: "dat deze staatssecretaris hondsbrutaal is en zich tot zijn genoegen heeft ontdaan van de lastige binnenvaartvragenstellers". Het is een symptoom. Het wordt echter een hetere zomer. Voor 28 augustus staat behandeling van een wetsontwerp tot afschaffing van de evenredige vrachtverdeling op de agenda van de Tweede Kamer. (Het ontwerp werd ingediend in 1969..) Met 6 andere particuliere binnenvaartorganisaties dringt de CBOB er bij de volksvertegenwoordiging op aan tegen te stemmen en "ja" te zeggen tegen voorstellen tot verbetering van de wet op de evenredige vrachtverdeling. Dan komen de bekende harde blokkades. Er spreekt een stuk onbegrip uit voor de problemen van bedrijf en gezin van de schipper. De binnenvaart heeft geen vertrouwen in de plannen van de regering en zet het parlement onder druk door spraakmakende acties. Er ontstaat grote verwarring en een kortsluiting tussen leden en bestuurders van de schippersorganisaties. Ook binnen de CBOB. Bij het bestuur leeft de gedachte, dat het parlement het wetsontwerp wel weg zal stemmen. Dit vindt geen weerklank bij de leden, Schippers begrijpen hun bondsbestuur niet. Velen kunnen zich niet verenigen met het afzijdig e standpunt van hun organisatie. Er komt – als bij alle schippersacties – een

nieuwe bond: de O.N.S. Dertig leden zeggen hun CBOB-lidmaatschap subiet op. Vijf koersen in tegenovergestelde richting en worden juist lid. De plannen van Van Hulten lijden inderdaad schipbreuk in de Kamer. De evenredige vrachtverdeling blijft behouden. Als de rust is weergekeerd, stelt het Schippersblad van 17 september: "De binnenvaart is in gevaarlijk vaarwater. De haviken en de duiven zullen elkaar moeten vinden in de binnenvaart".

Federatie van Schippersbonden

Het is woensdag 17 december 1975. In Rotterdam besluiten de besturen van 7 organisaties "heden over te gaan tot de formele oprichting van de FEDERATIE VAN SCHIPPERSBONDEN" De overweging in het officiële stuk is "dat zij het belang van hun leden noodzakelijk achten te geraken tot een zo nauw mogelijke vorm van samenwerking tussen hun organisaties". Dat had het gebeuren in die zomer wel geleerd...

Nieuwe man aan het roer.

Op de 55^e jaarvergadering in januari 1976 wordt het CHU-kamerlid Drs. G. van Leijenhorst de nieuwe voorzitter van de CBOB na al een bewogen half jaartje te hebben meegelopen. Tot zijn voorganger Van der Mei zegt hij: onder uw leiding heeft de bond duidelijk allure gekregen. "De jaarvergaderingen die onder uw regime zijn gehouden, hebben voor een groot deel het gezicht van de Nederlandse particuliere binnenvaart bepaald", aldus de opvolger. Drs. Van der Mei wordt erelid. Van Leijenhorst geeft hem bovendien een "schippertje". Deze wandklok sierde de kamer van Van der Mei, die staatssecretaris werd van Buitenlandse Zaken, belast met Europese aangelegenheden. Typerend voor de ondernemers in de binnenvaart? Mevrouw Van der Mei krijgt van tweede voorzitter J. Fernhout een zilveren trekschuitje. Eenzelfde presentje is er voor de bestuursleden Leeuwenstein en Ds. Van der Mast, die afscheid nemen en erelid worden.

Tranen om blad.....

Op 28 april 1976 verschijnt het laatste nummer van het Schippersblad. "Uit oogpunt van eenvormige informatie, het streven naar bundeling en uit oogpunt van arbeids- en kostenbesparing is een gemeenschappelijk blad thans onontkoombaar en nuttig. Een stukje eigenheid wordt opgeofferd aan doelmatigheid en andere idealen", aldus het laatste nummer. Op 5 mei 1976 verschijnt dan het eerste nummer van het "Schippersweekblad". De voortzetting van "Het Getij", "Ons Kompas" en "Het Schippersblad".

Staatssecretaris Van Hulten schrijft een stukje "Goede Koers". Een en ander ging echter toch niet vanzelf: "Er is bij gezweet en er zijn traantjes gevallen. Als mannen lopen we niet graag met dat soort dingen te koop", aldus het eerste nummer....

Een vaste koers

"Wij zijn van mening, dat de CBOB haar gezicht – of zo men wil haar identiteit – binnen de federatie dient te behouden. Wij willen ons denken en handelen blijven stellen onder de kritiek van het Woord van God. Omdat wij beseffen – hoe moeilijk dat in de praktijk van alle dag ook vaak blijkt te gaan – dat dit Woord ons in alle waarheid kan leiden. Dat zegt bondsvoorzitter Van Leijenhorst op de jaarvergadering in 1977. De volgende dag spreekt minister Van Kemenade in het Hiltonhotel over zijn plannen met het basisonderwijs en de daaruit voortvloeiende verlaging van de leerplichtige leeftijd. Blijft de kleuter wel of niet aan boord? Dit gedeelte van de vergadering is openbaar. De laatste stoel van Hilton moet dan ook worden aangesleept.... Het Schippersweekblad:" ...een grootse vergadering met de sfeer van een intiem scheepsroefje". De 5-jarige blijft aan boord!

In 1978 krijgt de jaarrede van de voorzitter als titel "Om het behoud van de vrijheid". Verder is er een discussie over "Winst-Werk-Welzijn". Een panel achter de tafel van enkele schippersechtparen. Als extra gast is aanwezig mw. Smit-Kroes, de nieuwe staatssecretaris. Het CDA-kamerlid P.H. van Zeil houdt een pakkende rede: "Geen samenleving zonder zelfstandigen". Een verslag in het Schippersblad krijgt als titel "CBOB op weg naar diamant". Immers in 1979 bestaat de bond 60 jaar! Ook wordt er deze jaarvergadering een beleidsplan gepresenteerd. Opgesteld met inspraak van de leden en zodoende bepaald geen zaak van slechts een bedisseld bestuur. Niemand hoeft in het onzekere te verkeren over wat de CBOB is of wil. Het beleidsplan telt 23 punten en bestrijkt tal van terreinen. Het eerste punt?

"Wij van de CBOB willen ons in georganiseerd verband laten leiden door de Christelijke beginselen. Dat betekent dat wij onze besprekingen, onze besluiten en ons handelen dienen te toetsen aan wat de Heilige Schrift ons aanreikt aan normen en waarden. In dat kader past wederzijds hulpbetoon, solidariteit en het betrachten van rechtvaardigheid".

Een vaste koers.

Binnenvaart in de jaren '80

In de jaarrede van 1980 zegt de voorzitter, de heer Van Leijenhorst, dat de binnenvaart zich in het begin van 1980 wel in een heel ongunstige situatie bevindt. De hoge olieprijs, de teruglopende wereldhandel en de oorlogen in het Midden Oosten bieden geen rooskleurige toekomst. Op het openbare gedeelte van de jaarvergadering een dag later, spreekt staatssecretaris A.J. Hermes over de problemen rond het onderwijs en de huisvesting van schipperskinderen. Hij zegt dat er mobiele kleuterleidsters komen.

In het voorjaar wordt er in de Tweede Kamer uitgebreid besproken over het zand- en grindvervoer. De woordvoerder van het CDA, Dhr. H. Eversdijk beklemtoont een aantal voordelen van het Organisatie Grind en Zand Vervoer-plan (O.G.Z.V.), boven het plan van de staatssecretaris Smit-Kroes. Omdat het O.G.Z.V. een internationaal karakter heeft en ook kan rekenen op brede ondersteuning vanuit het bedrijfsleven. De heer Eversdijk stelt voor om een proefjaar in te voeren voor O.G.Z.V., om te zien of die regeling feitelijk werkt. Tot zo lang kan het plan van de staatssecretaris achter de hand worden gehouden.

Op 29 april 1980 wordt de tweede voorzitter van de CBOB, de heer J. Fernhout, benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Deze eer ontvangt hij vanwege zijn inzet om de belangen van de particuliere binnenvaart te behartigen. Op 28 juli overlijdt dominee A. van der Mast, schipperspredikant en erelid van de CBOB. Jarenlang heeft hij deel uitgemaakt van het bestuur van de voormalige Nederlands Protestants Christelijke Schippersbond, de huidige CBOB. Aanvankelijk gebeurde dat op de statutaire titel van geestelijk adviseur. Bij herziening bleef hij buitengewoon lid van het bestuur. Op onnavolgbare wijze had hij een inbreng in de redactie van het Schippersblad. De binnenvaart en de CBOB heeft in hem een markante persoonlijkheid verloren.

Problemen rond het zand- en grind vervoer

De heer Van Leijenhorst zegt bij de opening van de jaarvergadering op 22 januari 1981 dat de CBOB een levenskrachtige organisatie is. In het achterliggende jaar is het ledenbestand gegroeid en de bond heeft 600 leden. Op de jaarvergadering van 1981 wordt er uitgebreid gepraat over de problematiek rond het zand- en grindvervoer. Het bestuur wordt geconfronteerd met de vraag of zij een overheidsregeling wil die uitsluitend nationaal werkt. Of dat zij een regeling wil met steun van de overheid en het bedrijfsleven die ook voor het grindvervoer voor de Benedenrijn en België geldt.

De CBOB is in eerste instantie voor het O.G.Z.V.-plan. Daarbij is het bestuur van oordeel dat voornamelijk in slechte tijden men niet om een systeem van verdeling voor periodecontracten heen kan. De bond maakt zich geen enkele illusie dat het een sluitende regeling is. Maar aan een nationale regeling kleven ook nadelen, omdat er dan meer via eigen schepen vervoerd zal worden.

Op 4 februari 1981 wordt een voorlichtingsvergadering over het O.G.Z.V.-plan van de Federatie vroegtijdig afgebroken. Actievoerende schippers brengen door luid gezang en het tonen van een spandoek een verstoring van de vergadering teweeg. Zij waren kennelijk naar de vergadering gekomen om de informatieverzorging te hinderen. Voortaan besluit de Federatie terughoudend te zijn in het organiseren van openbare schippersvergaderingen. In de nacht van 19 op 20 februari zijn elf binnenvaartschepen die ingeschreven waren bij Vereniging Zand en Grind beschoten. In het Schippersweekblad schrijft de commentator "Het klimaat in de binnenvaart is verziekt. Op verschillende plaatsen en in verschillende situaties verkramp het contact en het overleg in geheel zoek".

Op de jaarvergadering doet de heer Dragt van het ms. "Pia Vota" verslag van de gesprekken die er met de verladers en de Vereniging Toerbeurt Noord-Zuid zijn gevoerd. Men hoopt tot een oplossing te komen zodat praktisch al het Nood-Zuid vervoer in de toekomst via de toerbeurt zal gaan.

Regeling kolentransporten zorgt opnieuw voor onrust

Kolentransporten op de beurs worden voortaan begeleid door de NPRC. Schippers kunnen zich aanmelden bij de NPRC om in de toekomst via de toerbeurt een contractuele binding aan te gaan voor het huidige kolentransport naar Weurt en Geertruidenberg. Op deze manier hoopt de NPRC vervoerszekerheid te kunnen bieden. Het idee dat er voor de toekomstige transporten een aparte kolentoerbeurt moet komen – overigens geheel binnen het kader van de evenredige vrachtverdeling – wordt door sommige gezien als een aantasting van het stelsel. De Federatie ondersteunt de nieuwe regeling. Dit zorgt voor verdere onrust in de binnenvaart.

In mei wordt bekend dat de secretaris van de CBOB, de heer S. Veninga voorzitter wordt van het NCOV. Per 1 oktober zal hij de bond verlaten. Hij wordt geprezen als een bekwaam figuur.

Op 8 augustus wordt er gestemd voor staking. De actievoerende schippers die al weken lang de O.G.Z.V.-regeling intimideren hebben nu hun schepen bij elkaar gelegd en blokkeren zo de vaarwegen. Ze eisen dat al het zand- en grindvervoer over de beurs gaat. De Federatie distantieert zich van de acties. Een paar dagen later worden de blokkades door de ME ongedaan gemaakt.

Op 11 september wordt de voorzitter van de CBOB, drs. G. van Leyenhorst benoemd tot staatssecretaris van Binnenlandse Zaken. In zijn afscheidsrede zegt hij: "De particuliere binnenvaart moet zelf zoveel mogelijk regelen, en niet alles aan de staat overlaten". Verder wenst hij de bond het allerbeste, dat is Gods zegen toe.

Op 25 september wordt er een afscheidsreceptie georganiseerd voor de twee prominenten; de vertrekkende voorzitter en secretaris. Beiden worden benoemd tot erelid van de CBOB.

Drs. H. Eversdijk wordt voorzitter

De nieuwe secretaris van de CBOB, de heer J. van de Graaf, begint in het begin van het jaar 1982. Hij is 35 jaar en was secretaris/penningmeester bij de coöperatieve zandschippersbond in Rotterdam. Hij is schipperszoon en erkend scheepsbevrachter en dus beschikt hij zowel over theoretische als praktische kennis.

Op de jaarvergadering op 4 februari wordt de nieuwe voorzitter benoemd. De heer drs. H. Eversdijk, lid van de Tweede Kamer der Staten Generaal voor het CDA. Hij houdt zich vooral bezig met de vergaderstukken over ruimtelijke ordening en verkeer en waterstaat. Uit handen van de tweede voorzitter, de heer H. Harder, ontvangt Eversdijk de voorzittershamer. Daarna richt de kersverse voorzitter zich tot de leden. Hij zegt het buitengewoon op prijs te stellen dat de vergadering hem met volledige instemming heeft willen benoemen en hem op die manier het vertrouwen te geven. Hij hoopt in de toekomst met een binnenschip mee te kunnen varen, om zo een goed contact met de binnenschippers te krijgen. Op dezelfde vergadering wordt afscheid genomen van de heer Timmer als penningmeester. De heer Timmer is al sinds 1952 lid van de CBOB en werd in 1971 gekozen tot hoofdbestuurslid. In 1974 werd hij penningmeester van de bond. Verder heeft hij veel gedaan voor ledenwerving. Als waardering voor al zijn werkzaamheden krijgt de heer Timmer een zilveren trekschuitje. Redactrice van het Schippersweekblad, Willy Diepenveen, wordt op 3 februari de eerste vrouw in het bestuur van de CBOB. Zij is ook het jongste bestuurslid.

Op de jaarvergadering in 1982 wordt dominee H. Wubs buitengewoon lid en als predikant toegevoegd aan het bestuur. De heer J. Fernhout uit Enter, de vroegere 2^e voorzitter van de CBOB, wordt benoemd als vertegenwoordiger van de CBOB in de regio Oost. De heer A. Vlietstra uit Krimpen a/d IJssel in dezelfde functie in Rotterdam.

Op de jaarvergadering wordt de heer P. Nobel van het ms. "Insulinde" gekozen tot nieuwe penningmeester. Hij volgt daarmee de heer Dragt op. Nieuw in het bestuur werden gekozen de heer Den Braber van het ms "Avanti" en de heer E. Mannak van het ms "Nenuphar".

Het jaar 1985 is voor de CBOB een moeilijk jaar geweest. Door een ernstig verkeersongeluk op 15 mei komt secretaris J. van de Graaf in het ziekenhuis. In de zomer hebben verschillende bestuursleden het kantoor bemand. Pas in november kan de secretaris voor het eerst regelmatig op het kantoor komen, maar helemaal genezen is hij nog niet. In dit jaar zijn oud voorzitter de heer Z. Bruins Slot en oud penningmeester H. Stavast overleden.

De CBOB houdt op 27 en 28 februari de 65^{ste} jaarvergadering. De opkomst voor deze vergadering is groot, misschien doordat de verschillende leden toch al stil lagen door de vorst. Maar ook uit de onderwerpen die behandeld worden blijkt dat er een grote belangstelling is. De heer J. van Dijk wordt benoemd tot erelid. Hij is vertegenwoordiger voor de CBOB in Amsterdam. Voor al het werk dat hij vrijwillig heeft gedaan, krijgt hij een zilveren trekschuitje.

In zijn jaarrede geeft voorzitter Eversdijk aan dat hij teleurgesteld is over het regeringsbeleid. Volgens Eversdijk heeft de overheid onvoldoende aandacht besteed aan het belang van goede vaarwegen, waardoor het er naar uit ziet dat de vrachtwagen het binnenschip gaat verdringen. De heer Meyer van het ms "Nomados" nam op 28 februari afscheid als hoofdbestuurslid van de CBOB. Tot het laatste moment had de bond hem aan het werk gehouden. Op 27 februari woonde de heer Meyer nog een conferentie bij over bemanning en vaar- en rusttijden in Straatsburg.

Voor het eerst had het bestuur besloten om ook vrouwen kandidaat te stellen voor een bestuursfunctie. Het komt steeds meer voor dat het bestuur zaken moet behandelen die rechtstreeks betrekking hebben op vrouwen in de binnenvaart. Helaas heeft geen vrouw voldoende stemmen gekregen om in het bestuur plaats te mogen nemen. Als nieuw bestuurslid is gekozen de heer Schutte van het ms "Disponibel".

In het openbare gedeelte van de jaarvergadering een dag later, houdt de heer Ir. P.A.M. Cornelissen een rede over het Europese vervoersbeleid. Daarna vindt er een discussie plaats met verschillende europarlementariërs en de mensen uit de zaal.

De heer van de Graaf, secretaris van de bond die nog steeds niet helemaal hersteld is van het verkeersongeluk komt in de WAO. Op 1 oktober vertrekt ook Willy Diepenveen, de adjunct-secretaris. Zij is negen jaar werkzaam geweest bij de CBOB. Zij gaat werken bij het dagblad "Scheepvaart". Weer komen bestuursleden op het kantoor om mw. Idzenga zoveel mogelijk te helpen. Ook de heer Poppelaars, secretaris van de Federatie, springt af en toe bij om de leden van dienst te zijn.

Op het huishoudelijke gedeelte van de 66^{ste} jaarvergadering op 19 februari 1987 stemmen de leden in met de in diensttreding van de heer H. Dragt, de nieuwe secretaris. Mevrouw Idzenga, secretaresse van de bond wordt ook in de schijnwerpers gezet omdat zij in de afgelopen periode zoveel voor de bond heeft gedaan. Omdat de vice-voorzitter de heer Harder niet meer herkiesbaar is, wordt er een nieuwe tweede voorzitter benoemd, namelijk de heer L. Sijbranda van het ms "Vertrouwen". Die avond wordt ook de eerste varende vrouw in het bestuur gekozen, mevrouw R. Hoogeveen-Visser van het ms "Miramar". Andere bestuursleden zijn de heer H. Blokzijl en de heer P. Ooms. Omdat de contributieopbrengsten van 1986 zeer goed zijn en door het ongekend lage aantal wanbetalers stelt de penningmeester voor om de contributie niet te verhogen. Een voorstel dat in goede aarde valt.

Eigen vervoer

Op deze avond wordt ook gepraat over brandende binnenvaartkwesties, zoals de problemen rond het eigen vervoer. De vice-voorzitter de heer Sijbranda stelt dat het eigen vervoer beslist geen nieuw fenomeen is en ook – ondanks de berichten die men links en rechts hoort – een legale manier van transport is. De laatste tijd krijgt het eigen vervoer een ander gezicht omdat er vooral gekozen wordt voor bakken, zodat de kosten voor de eigen vervoerpleger minimaal zijn. Dit zorgt voor oneerlijke concurrentie. Op de vergadering wordt uitgebreid gepraat over het standpunt wat de bond in moet nemen tegen deze ontwikkeling en de dreigende acties. Een van de leden vraagt of de Federatie en de CBOB duidelijk haar standpunt uit willen dragen omdat de CBOB'ers soms worden gezien als mensen die hun collega's in de steek laten. Er wordt een suggestie gedaan om uit solidariteit aan boord te blijven en geen werk aan te nemen. Een van de leden reageert hierop met: "Ik kan nooit meestaken als ik daarmee mijn eigen inkomsten blokkeer". De laatste spreker wordt beloond met luid applaus. Tijdens de afronding van dit punt kan worden gezegd dat de CBOB niet mee zal doen aan acties, maar een oplossing zal proberen te zoeken in de commerciële sfeer.

Op het openbare gedeelte van de jaarvergadering zijn de ingenieur R.P. Sybesma en de heer J. de Geus uitgenodigd, die twee toespraken houden over de natte infrastructuur van ons land. Uiteraard hebben de gebruikers van die waterwegen daar de nodige vragen over. Er volgt een discussie in goede sfeer. Weer kan de CBOB spreken over een geslaagde vergadering, die ook veel nieuwsmedia trekt.

In mei 1987 komt Marjan van der Ree op het kantoor als secretaresse. Zij volgt daarmee Reina Idzenga op.

In de zomer verschijnt er een speciale versie van het Schippersweekblad.: "De Federatie Variant". Duidelijk neemt de Federatie een standpunt in tegen het eigen vervoer. In het voorwoord staat:

"De Federatie van Schippersbonden springt op de bres voor de evenredige vrachtverdeling. Als antwoord op de problemen rond het eigen vervoer. De schrik en de gevoelens van boosheid over een nieuwe vorm van eigen vervoer met ingehuurd duwkracht, moeten plaats maken voor een gezamenlijke strijdlust om de kwaliteit van het beursvervoer zo aantrekkelijk te maken, dat eigen vervoer een slechte keuze wordt".

Vertrouwen in voorzitter

Tijdens de jaarvergadering van 25 februari 1988 spreekt schipper Dragt namens verschillende leden voorzitter Eversdijk toe. Op deze manier betonen de leden het vertrouwen in hun voorzitter die van allerlei kanten bekritiseerd wordt vanwege het Granariaconflict. Het slot van de rede valt samen met een ovatie voor de voorzitter, die duidelijk geëmotioneerd niet zo direct een antwoord klaar heeft.

Op het openbare gedeelte van de jaarvergadering de volgende dag, komt een record aantal mensen. Er wordt gesproken over de financiële aspecten van het ondernemen in de binnenvaart. In april begint de heer Bert Luijendijk zijn werk als secretaris bij de CBOB. Hij volgt daarmee Hans Dragt op, die een functie in het bankwezen heeft aanvaard.

In de jaarrede van 1989 blikt de voorzitter nog even achterom: "Door de Granaria-zaak is de binnenvaart zeer vaak in het nieuws gekomen. Helaas wel op een negatieve manier. Terwijl er ook zoveel positieve dingen zijn te vertellen over de binnenvaart". Eversdijk benadrukte in zijn jaarrede dan ook dat de binnenvaart een milieuvriendelijke vorm van transport is. Positief noemt dhr. Eversdijk ook dat de economische situatie voor de binnenvaart weer verbeterd.

CBOB uit de Federatie

In een bijzondere ledenvergadering op 20 mei 1989 wordt nagenoeg unaniem besloten dat de CBOB met ingang van 1 januari 1990 uit de Federatie van Schippersbonden zal stappen. Voorzitter Eversdijk geeft hiervoor als hoofdreden aan, dat de bond zich niet meer herkent in de standpunten die de Federatie uitdraagt. "Om het maar cru te zeggen: we krijgen maar weinig voor ons geld, want we leveren als grootste bond wel de grootste bijdrage", zegt de heer Eversdijk.

Bureau Voorlichting Binnenvaart

In November 1989 richten verschillende organisaties rond de binnenvaart Bureau Voorlichting Binnenvaart op. Het Bureau wil de belangen van de binnenvaart bevorderen, in stand houden en verbeteren en zal alles doen om de schippers en hun werk in de schijnwerpers te zetten. Voor de promotie is natuurlijk wel veel geld nodig. Schippers kunnen zich aanmelden als sponsor voor een kwartje per ton bij de secretaris van de CBOB, die penningmeester van het BVB wordt.

Op eigen benen

In het jaar 1990 staat de CBOB weer op eigen benen. Op 12 januari verschijnt het eerste exemplaar van het eigen ledenorgaan: "Voortvarend". Het blad zal voortaan iedere veertien dagen uitkomen.

In maart wordt oud-secretaris van de CBOB, de heer Veninga onderscheiden als Officier in de Orde van Oranje Nassau. Dit ter gelegenheid van zijn vertrek bij het NCOV. De heer Veninga is nu burgemeester van Urk.

Ondernemersprijs

Op de jaarvergadering van 1991 wordt uitvoerig gediscussieerd bij welke Europese schippersorganisatie de CBOB zich zal aansluiten. Na stemming blijkt dat de meeste leden zijn voor aansluiting bij de ESO.

Op het openbare gedeelte van de jaarvergadering reikt de voorzitter voor de eerste keer de CBOB-ondernemerswisseltrofee uit. De bond zal in de toekomst jaarlijks deze prijs uitreiken aan die particuliere ondernemer die een – soms risicovol – initiatief heeft genomen waarmee het image van de binnenvaart verbeterd wordt. De eerste keer viel de prijs in handen van schipper L. Bruinsma van het ms "Ad-Arma". Hij heeft zijn schip speciaal laten bouwen voor het vervoer van natte mest.

Op de huishoudelijke jaarvergadering van 1992 wordt schipper J. Veldman van het ms "Vecht" in het bestuur gekozen. Hij neemt de plaats in van de vertrekkende penningmeester de heer P. Nobel. De nieuwe penningmeester wordt G. Verkamman van het ms "Indus".

Minister-President Lubbers bij de CBOB

Voor het openbare gedeelte van de 71-ste jaarvergadering heeft de CBOB de Royal Residence afgehuurd van het congrescentrum Engels, want als speciale gast spreker komt minister-president drs. R.F.M. Lubbers. Hij zal voor de ca. 400 aanwezigen een rede houden over "Het Europa van het transport". Allereerst maakt de voorzitter, de heer Eversdijk, gebruik van de aanwezigheid van de minister-president. "De regering heeft besloten de extra aardgasbaten te benutten voor de verbetering van de infrastructuur. Dat is een goede zaak. Maar moet er nu drie tot vijf miljard of misschien zelfs meer worden uitgegeven aan geldverslindende projecten als de Hoge Snelheids- en de Betuwelijn?", vroeg de voorzitter in zijn jaarrede. Daarna komt de heer Lubbers met binnenvaartbloed van moederskant aan het woord. Hij vindt het een goede zaak dat de CBOB haar jaarlijkse vergadering nu eens op een zaterdag houdt, zodat hij ook kon komen. In zijn betoog zegt hij verder ondermeer "Zoals de akte van Mannheim instrument was voor de opbouw van onze welvaart, kan een gezamenlijke vrije infrastructuur voor Europees transport een middel zijn om andere volken te helpen. (De EG heeft de binnenvaart herontdekt). Niet alleen door verlegging van de transportmiddelen, maar ook vanuit het milieu. "Verder wordt tijdens de jaarvergadering gevierd dat de heer Eversdijk al tien jaar voorzitter is van de CBOB. Een feit dat – luisterrijk wordt bijgezet door het fanfarekorps "Euterpe" uit Heinkenszand. Zij spelen speciaal voor deze gelegenheid de "Meester Eversdijkmars". De CBOB-ondernemerswisseltrofee 1992 gaat naar de heer drs. F. Verstoep. Verstoep is directeur van containerterminal Waalhaven en oprichter van Barge Terminal Born BV. Hij probeert zijn ideaal van een landelijk netwerk van binnenvaartcontainerterminals te verwezenlijken. Voorzitter Eversdijk noemt het initiatief in Born van de heer Verstoep gedurfd. "Die man gaat tegen bergen en klippen op en ondanks de tegenwerking heeft hij het tot nu toe tot een succes weten te brengen", aldus de voorzitter bij de overhandiging van de trofee.

Bureau Milieutransporten Binnenvaart

Samen met het CBRB, de ONS, De Federatie, Rijn & IJssel en de DV, heeft de CBOB initiatief genomen tot oprichting van het Bureau Milieutransporten Binnenvaart (BMB), in maart 1992. Marjan van der Ree, adjunct-secretaris van de CBOB, zit namens de bond in het bestuur van het nieuwe bureau. Aanleiding voor het initiatief is de commercialisering in de binnenvaart, maar het accent ligt op het verkennen van nieuwe markten.

Op 27 maart verhuist de CBOB samen met de stichting ABRI naar een groot herenhuis aan de Heemraadssingel 196. Op een regionale RPF-avond in Giessenburg betoogt de secretaris Bert Luijendijk tegen de komst van de Betuwelijn. "De kosten wegen niet op tegen het nut van zo'n lijn; binnenvaartterminals zijn een betere investering", meent Luijendijk. Hij gaat die avond in discussie met de heer Bakhuis, directeur van NS-Goederenvervoer.

CBOB-ers op de Donau

Nog voordat de opening van het Rijn-Main-Donaukanaal op 25 september 1992 een feit is, zijn er twee Nederlandse schepen de "Fleva" en de "Lydia" van Bamberg naar Budapest gevaren om daar erwten te laden voor Rotterdam. De beide schippers zijn aangesloten bij de CBOB en niet zonder trots verschijnt hun logboek in "Voortvarend" van oktober.

Koffeman volgt Eversdijk op

De voorzitter van de CBOB de heer Eversdijk heeft – na elf jaar voorzitterschap – te kennen gegeven de voorzittershamer aan een opvolger te willen overdragen.

Op de 72^{ste} vergadering die gehouden wordt op 19 februari 1993 stemmen de leden unaniem voor de nieuwe voorzitter, de heer Geert Koffeman. Koffeman was voor die tijd beleidsmedewerker van het CNV en voorzitter van de Algemene Christelijke Politievakbond. Hij is lid van de Tweede Kamer voor het CDA. De heer Eversdijk wordt benoemd tot erevoorzitter. De CBOB-ondernemersprijs wordt uitgereikt aan de heer E. Vissers van het Ro-Roschip "Tearli". Dit schip vaart al geruime tijd met verstevigde luiken zodat hij op twee dekken kan laden. Zo kan de schipper naast gewoon bulkgoed 600 ton army-voertuigen of tractors vervoeren. Voor de openbare vergadering is de Staatssecretaris van Economische Zaken mr.

Y. van Rooy uitgenodigd als spreekster. Wat ze op de vergadering niet vertelt, maar wel in maart afkondigt, is het Besluit Horizontale Prijsbinding. De nieuwe maatregel zal op 1 juli ingaan. Door deze afkondiging komt de vrijwillige toerbeurt Noord-Zuid op de tocht te staan.

Een hete zomer

Op zaterdag 26 juni wordt in Ahoy een grote openbare schippersvergadering gehouden. Van de 1129 uitgebrachte stemmen, stemt 86,8% van de schippers voor een werkweigeringsactie. Er wordt afgesproken om geen pond werk meer te vervoeren totdat er een wettelijke regeling komt voor Noord-Zuid.

De CBOB zit niet achter de tafel, maar verspreidt wel een pamflet in de zaal waarop staat: "De CBOB ondersteunt in algemene zin de acties, zolang de acties zorgvuldig worden gevoerd en niet in strijd zijn met de wet. Wij gaan er van uit dat, voor de wijze van actievoeren betreft, hierin ieder zijn eigen verantwoording heeft. We rekenen op een breed draagvlak, immers het gaat ons allen aan!!".

De houding van het bestuur en het verloop van de verdere acties zorgen voor veel onrust bij de achterban van de CBOB. Er wordt een voorlichtingsvergadering in Amsterdam gehouden, omdat statutair in zo'n korte tijd geen algemene ledenvergadering kan worden georganiseerd. De vergadering wordt goed bezocht. Er volgens uitgebreide discussies. Vele leden hebben het vanuit hun principiële houding buitengewoon moeilijk met de gekozen strategie. Dat blijkt ook uit de vele telefonische contacten. Vele willen stoppen met de werkweigeringsactie en dreigen hun lidmaatschap op te zeggen. Het bestuur vraagt begrip van de leden omdat deelname aan het tweede gesprek met bemiddelaar Biesheuvel van groot belang is.

Op 7 augustus wordt er een tweede openbare schippersvergadering gehouden. Dan wordt er gestemd over het al dan niet doorgaan met de acties. Van de 965 stemmen is 70 procent voor het stoppen van de acties. De maandag daaropvolgend gaan de beurzen weer open. De CBOB heeft dan al een algemene vergadering op 9 augustus gepland. Op die vergadering zijn zo'n 170 leden aanwezig. De voorzitter, de heer Koffeman zegt: "Voor het eerst heeft de CBOB meegedaan, onder bepaalde voorwaarden meegedaan. De CBOB is de acties niet begonnen en moest zich in de gegeven omstandigheden die zich toen voordeden inspelten. "Tijdens de vergadering waar vele leden het woord voeren, zijn er een aantal duidelijke boodschappen aan het bestuur gericht. De inhoud van het beleidsplan van waaruit de CBOB haar doelstellingen probeert te verwezenlijken, geeft aanleiding tot discussie over het feit hoe er op doelmatige wijze invulling moet worden gegeven aan het punt: "Een vrachtverdelingstelsel is onder de huidige omstandigheden nog steeds een goede zaak". Ook had een groot aantal leden moeite met het dwangmatige karakter van de acties en de intimidaties die in de zomer voorkwamen. Op de vergadering wordt met luid applaus de waardering uitgesproken over hoe de vice-voorzitter de heer Sijbranda de afgelopen actieweken in onderhandeling is geweest met verschillende mensen en de pers te woord heeft gestaan.

Bemiddeling in conflict

Diverse bemiddelaars, Mr. B.W. Biesheuvel en de heer P. Lodder, proberen een oplossing te vinden in het binnenvaartconflict en als laatste is prof. Dr. W. Albeda bezig om een oplossing te zoeken. Alle organisaties moeten een uitgebreide vragenlijst invullen waaruit hij de conclusie trekt dat het buitengewoon moeilijk is om uit het conflict te komen. Er wordt door hem voorgesteld om tijdens een aantal maanden in een drietal projectgroepen te werken aan een oplossing. Voor de CBOB zijn hierin vertegenwoordigd Marjan van der Ree en Bert Luijendijk. Hierna geeft hij de minister advies. Hij stelt de minister voor om te komen tot een tijdelijke wettelijke regeling voor het Noord-Zuid vervoer. In de toekomst zal de bedrijfstak meer moeten samenwerken in commerciële verbanden. Dit gegeven betekent voor de CBOB dat het bestuur met de leden zich moet voorbereiden op een nieuwe koers voor het binnenvaarttransport in een Europese vervoersmarkt.

Het beleidsplan van de CBOB wordt aangepast

Door de ontwikkelingen van afgelopen zomer en uit de voorlichtingsvergadering van het najaar 1993 blijkt dat de CBOB haar beleidsplan moet aanpassen. Er wordt een commissie gevormd, die voorbereidende werkzaamheden treft voor de herziening van het beleidsplan. Een van de leden uit Rotterdam komt met een voorstel inzake de milieuinvesteringen. Het voorstel wordt in het beleidsplan opgenomen. Verder wordt er veel gesproken over punt 3.6, waar staat omschreven hoe er moet worden gehandeld in geval van actie. Vanuit Zwolle komt het voorstel om het artikel aan te passen en wel in die zin dat, voordat er in de toekomst tot actie wordt overgegaan waardoor het uitoefenen van het beroep als ondernemer in de binnenvaart wordt bemoeilijkt, de leden hierover geraadpleegd dienen te worden.

75 jaar

In het jaar 1994 bestaat de CBOB 75 jaar. Daarom wordt er in februari alleen een huishoudelijke jaarvergadering gehouden. De openbare jaarvergadering wordt later in het jaar gehouden rond de datum van oprichting en wel op 9 september 1994. Prof. Dr. W. Albeda zal op deze jubileumvergadering een toespraak houden. Voorzitter Koffeman houdt een toespraak tot de leden. Allereerst merkt hij op dat de vorige voorzitter zijn vertrek uitstekend getimed heeft. Het was bepaald niet eenvoudig

om als nieuw voorzitter in het afgelopen jaar te moeten opereren in de binnenvaart. Een moeilijke periode ook voor de heer Sijbranda die geen goede vooruitzichten meekreeg van de behandelende artsen uit het ziekenhuis. Hij was daarom ook niet aanwezig op zijn laatste jaarvergadering als vice-voorzitter. De heer Veldman van het ms "Vecht", wordt de nieuwe vice-voorzitter.

Verder wordt er druk gediscussieerd over het beleidsplan van de CBOB. Ook wordt het huishoudelijk reglement aangepast zodat er twee nieuwe varende vertegenwoordigers kunnen worden aangesteld. Namelijk de heer G. Bruins Slot voor Amsterdam en de heer C. den Braber in Terneuzen. De vertegenwoordigers voor Rotterdam, de heer A. Vlietstra, en Zwolle, de heer R. de Jonge blijven, vanwege hun onmisbare kennis en ervaring in de binnenvaart.

Verkiezingen

Op 7 april 1994 wordt in de raadszaal afscheid genomen van Bert Luijendijk als gemeenteraadslid van Rotterdam voor het CDA. Het CDA heeft fors verloren bij de op 2 maart gehouden gemeenteraadsverkiezingen, waardoor hij zijn zetel verloor. Dat de heer Luijendijk een warm hart toedraagt aan de schippers was ook burgemeester Peper niet ontgaan. Op die middag zei hij: "U bent in het dagelijks leven secretaris van de Christelijke Bond van Ondernemers in de Binnenvaart, en dat, mijnheer Luijendijk, hebben wij de afgelopen periode wel geweten. Nu is ook het achterliggende jaar geen rimpelloze periode voor de binnenvaart te noemen! Een voor Rotterdam uiterst belangrijke sector, in een eveneens uiterst moeilijke markt. Maar of het nu ging om de tarieven van de drinkwatervoorziening, of om de verhoging van de zeehavengelden, altijd wist u een verbinding te leggen tussen zo'n agendapunt en de binnenvaart...".

Dubbel vertrek

De tweede secretaris van de CBOB, Marjan van der Ree, verlaat de CBOB per 1 juli 1994, in verband met de baan die haar is aangeboden op de afdeling binnenvaart van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

De secretaris van de CBOB, Bert Luijendijk, geeft te kennen per 1 oktober 1994 een binnenvaartfunctie bij het Gemeentelijk Havenbedrijf te aanvaarden. Zo kampt het CBOB-secretariaat opeens met een gevoelig tekort. Maar het hoofdbestuur zit niet bij de pakken neer: naar het zich laat aanzien zijn de vacatures aan het begin van het nieuwe vergaderseizoen weer vervuld.

De CBOB heeft nu 75 jaar achter zich. Een periode van hoogte- en dieptepunten, met steeds wisselende mensen in het bestuur en een steeds veranderend ledenbestand.

In het verleden opgericht om onderling samen te werken aan het behoud van het gezinsbedrijf, willen wij ook in de toekomst, door wederzijds hulpbetoon en het betrachten van rechtvaardigheid, voor onze leden in de bedrijfstak binnenvaart mogelijkheden scheppen en behouden om het beroep te blijven uit oefenen.

Wordt vervolgd.....