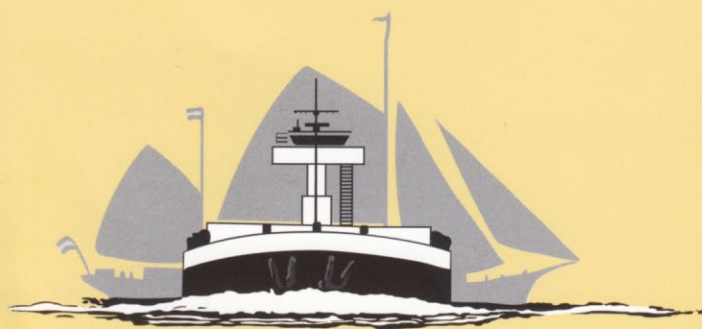




2013 - I



maart

VERENIGING 'DE BINNENVAART'



RKSB 'ST. NICOLAAS'
(1919-2012)



NEDERLANDSE ROOMS KATHOLIEKE BOND VAN REEDERS EN SCHIPPERS 'ST. NICOLAAS' (1919-2012)

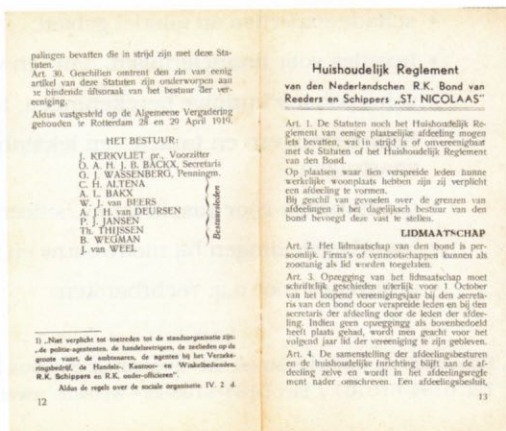
door Jan Suijkerbuijk (ex plaatsvervangend voorzitter RKSB)

Op 15 september 2012 hield de Rooms Katholieke Bond van Reeders en Schippers 'St. Nicolaas' (RKSB) op te bestaan. Dit besluit heeft het bestuur genomen omdat het denkt dat de ingeslagen weg de juiste is om te komen tot belangrijke veranderingen, waardoor de bond momenteel in de Binnenvaart Branche Unie is opgegaan. En omdat er in de binnenvaart momenteel nog meer ontwikkelingen gaande zijn die, naar het bestuur verwacht, zullen leiden naar een krachtige brancheorganisatie: Het Transitie Proces naar Binnenvaart Logistiek Nederland (BLN). Om de 93 jaar historie van deze bond voor het nageslacht vast te leggen heeft vereniging 'De Binnenvaart' besloten hier een special aan te wijden.

De Nederlandse binnenscheepvaart had veel te lijden onder de eerste wereldoorlog. De vervoersmarkt was zeer klein en er heerste dan ook grote armoede onder de schippersgezinnen. Ook was er nauwelijks onderwijs aan schipperskinderen. Er was behoefte aan samenwerking op elk vlak en in iedere bedrijfstak en de verzuiling deed zijn intrede. Eind 1918 schreef de heer A.L. Bakx van het schip ANTEMA een brief aan de bisschop van Den Bosch Mgr. Diepen. Hij pleitte hierin sterk voor het onderwijs aan (katholieke) schipperskinderen. De bisschop sprong hier gelijk op in en adviseerde aan de schippers zich (natuurlijk katholiek) te organiseren, zo werden er twee vliegen in een klap geslagen. In februari 1919 kreeg kapelaan J. G. Kerkvliet de opdracht een RK schippers-vakorganisatie gestalte te geven. Dit ging toen een stuk sneller dan tegenwoordig, want op 28 april 1919 was de Rooms Katholieke Bond van Reeders en Schippers (RKSB) een feit.

Doelstelling

De doelstelling van de bond was de zedelijke en stoffelijke belangen van de reeders en schippers in het algemeen en van de leden in het bijzonder te behartigen overeenkomstig de beginselen van de Rooms Katholieke Godsdienst. Gewone leden waren RK reeders en schippers, geen bevrachters of transportondernemers. Maar als ze je nodig hadden in het bestuur werd je wel tot lid verklaard en er meteen weer uitgezet als je niet meer in het bestuur zat. Dan kon je nog hospitant-lid worden, dat was weggelegd



voor niet Katholieken, maar dan mocht je geen bestuurder zijn. Ook mocht je dan allen maar stemmen over economische onderwerpen. Het lidmaatschap eindigde door de dood, na eigen opzegging of als je geroyeerd werd. Maar dat ging dan pas in als de jaarvergadering daarover beslist had. Ook als je een gemengde verkering aanging werd je buitengezet, want o wee als er vreemden binnen kwamen. Wat natuurlijk ondervangen kon worden door hospitant-lid te worden. Zo slim waren ze dan ook wel weer, want anders zou je wel eens naar een andere club kunnen gaan en dat wilden ze ook weer niet.

Wat wilde men bereiken

- Steunen van acties;
- Bevorderen van de zondagsrust;
- Morele en rechtskundige bijstand;
- Bestrijden van willekeur bij bevrachtingen;
- Verzamelen en publiceren van informatie;
- Bevorderen van onderwijs, want er was toen nog geen leerplicht voor schipperskinderen;
- Uitgeven van een vakblad;
- Stichten van een arbeidsbeurs;
- Bevorderen van onderlinge en collectieve verzekeringen;
- Vergemakkelijken van kredietverstrekking;
- Samenwerken met andere organisaties met behoud van zelfstandigheid;
- Aanwenden van alle wettige en geoorloofde middelen om de doelen te bereiken.

STATUTEN

van den Nederlandschen R.K. Bond van
Readers en Schippers „ST. NICOLAAS“
KONINKLIJK GOEDGEKEURD 25 OCTOBER 1919.

Art. 1. De Vereeniging draagt den naam van „Nederlandsche R.K. Bond van Readers en Schippers St. Nicolaas“ en is gevestigd te Rotterdam.

Art. 2. De bond is ingedeeld in plaatselijke en geestelijke afdelingen.

DOEL

Art. 3. De bond stelt zich ten doel de zielelijke en stoffelijke belangen van de Readers en Schippers in het algemeen en van de leden in het bijzonder te behartigen overeenkomstig de beginselen van den R.K. Godelid.

MIDDELEN

Art. 4. De bond tracht dit doel te bereiken door:

1. het steunen van elke rechtvaardige actie, welke de belangen der readers en schippers in het algemeen en de leden in het bijzonder kan bevorderen;
2. het streven naar bevordering van Zondagsrust;
3. het verlenen van moreelen en rechtskundigen bijstand aan zijne leden;
4. het betrugelen van willekeur bij bevrachtingen;
5. het inwinnen van berichten en het geven van inlichtingen aan zijne leden;
6. zoo krachtig mogelijk bevoornden het onderwijs voor schipperskinderen.

3

De geestelijk adviseur had in alles het laatste woord, maar was niet verantwoordelijk. Zo was eigenlijk alles volgens de Roomse wetten geregeld maar dat was in die tijd volkomen normaal. Als we willen weten hoe de bond met de crisis in 1930 omging zullen we nog eens naar het gemeentearchief in Rotterdam moeten, ik heb daar eigenlijk niets over gevonden.

Wel werd de EV in het leven geroepen als crisismaatregel, en ook de NPRC stamt uit die tijd.

De bond had vooral in de NPRC een dikke vinger in de pap, dat was ergens wel verklaarbaar omdat een groot deel van de Rijnvaarders van katholieke huize was. Ook was de binnenvaart in die tijd nog vaak een regionaal gebeuren wat later door de opkomst van de vrachtauto minder werd.

Tijdens de tweede wereldoorlog werd er aanvankelijk nog gewoon gevaren maar al snel kreeg de bezetter het voor het zeggen en werden schepen gevorderd voor het Englandspiel en verplicht vervoer. Toen de oorlog voorbij was moest alles weer hersteld en opgebouwd worden. De binnenvaart kwam maar langzaam op gang omdat de vaarwegen en de schepen veel schade hadden opgelopen. Maar toen het eenmaal weer liep ging het eigenlijk best goed, er werd geïnvesteerd in nieuwe schepen en kleine rederijen deden het ook redelijk. Ook grote rederijen draaiden goed, maar zaten ook met oudere schepen.

De jaren zestig en zeventig

Maar halverwege de jaren zestig veranderde er veel. De samenleving veranderde in hoog tempo, televisie deed zijn intrede, er kwam andere muziek vooral voor jongeren. Radio Veronica moest vanaf zee gaan uitzenden omdat de gevestigde orde er zwaar op tegen was dat The Beatles en The Rolling Stones over Nederland werden uitgestort. In de wat traditionele binnenvaart ging deze ontwikkeling toch wat langzamer omdat je wereld zich afspeelde tussen schip en voor ons dan katholiek internaat waar de oude waarden streng in ere werden gehouden. Nu kun je zeggen dat dat waarschijnlijk niet de juiste weg was, want het leven aan de wal speelde zich wel anders af als aan boord. Het wederzijds

. BOOT & ZONEN - DELFT

Scheepswerf „Vrijenban“

288 49

Telegr.-adres: BOOT-DELFT



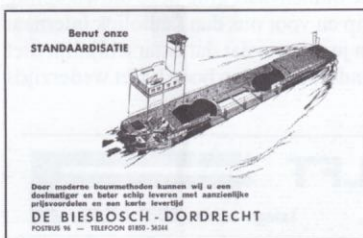
In juni 1963 werd bij de scheepswerf De Biesbosch in Dordrecht de eerste particuliere duw-eenheid CREDO-PULSA (1581 ton) van W.M. van den Noort in Dordrecht opgeleverd. Het betrof hier de omgebouwde, en nog steeds in de vaart zijnde, duw/sleepboot CREDO. Op de foto met de in 1969 gebouwde 4273 ton grote duwbak PULSA.

begrip werd er ook niet beter op, want we hadden het altijd zo gedaan en waren er wel bij gevaren. Maar het was niet tegen te houden. De duwvaart deed zijn intrede en na een ontwikkelingsperiode van een paar jaar is het nu niet meer weg te denken. Radar en continu vaart deden in de zelfde periode hun intrede. Rederijen stootten massaal hun schepen af met een bevrachtingscontract erbij. Een toestand die eigenlijk tot op heden niet veranderd is. Dit had grote gevolgen die niet zo snel zichtbaar waren. Zij die bij een rederij voeren werden goed aan de praat gehouden en verdienden precies genoeg om tevreden te blijven. De rest voer in de NPRC of zogenaamd zwart, dat wil zeggen voor de meest biedende, of de minst slechte.

In deze tijd werden er ook in de boeken van de bond een paar zwarte bladzijden geschreven die door het bestuur hautain onder het tapijt werden geveegd. Na enkele bestuurswisselingen loste zich dat wel ten dele op, maar het kwaad was geschied. Het gezag van het hoofdbestuur was tanende, mede omdat zij het contact met de varende schippers voor een groot gedeelte kwijt waren. Toen dus staatssecretaris Van Hulten kwam met de boodschap dat de schippers wel op een goede manier met oog voor de belangen van de klant moesten gaan opereren werd dit door het hoofdbestuur zo aan de schippers doorgegeven. Als die dat niet wilden zou de EV afgeschaft worden. Dat wilden de schippers daarin bijgestaan door de regiobestuurders niet. Wie er gelijk had weet ik niet maar omdat er geen communicatie was tussen hoofdbestuur en schippers werd het niets. De gevolgen zijn bekend. Er ontstond een actiecomité behoud EV wat uitgroeide naar de ONS. Voor de RKSB is dit

een regelrechte aderlating geworden. Hoever het bestuur in die tijd van de leden afstond blijkt het beste uit een brief die zij stuurden aan het ONS bestuur waarin werd gevraagd om de oud-leden van de RKSB te sommeren hun contributie die zij nog verschuldigd waren te voldoen. Dit omdat zij niet volgens de regels opgezegd zouden hebben. Het pleit voor de ONS dat zij een keurige brief terug schreven waarbij zij bemiddeling aanboden.

De ONS had een geheel andere structuur als de andere bonden. Er waren daar alleen varende bestuursleden, die



voor drie jaar gekozen werden. Na een tweede periode konden zij niet meer herkozen worden. Het kwam regelmatig voor dat mensen na een jaar sabbatical weer voor zes jaar gekozen werden. Ook de landorganisatie met Jan de Vries, Gerard Kester en Margit van de Berg was goed op orde. Het vervolg is bekend. De beurs bleef bestaan en ook het noord zuid vervoer werd geregeld. Verladers drongen echter aan en het systeem werd steeds verder uitgehoud tot het eigenlijk vanzelf omviel. Ook de organisaties kregen het moeilijk. De leden bleven wel maar aanwas van beginnende ondernemers was en is er nauwelijks. Als er dan mensen stoppen met varen lopen de bonden vanzelf leeg. Er zat eigenlijk niets anders op dan in federatief verband te gaan samenwerken. De invloed van de kerk was (nog) te sterk om verder te gaan omdat dan een stuk identiteit ingeleverd moet worden. Daar was men niet aan toe. De ONS deed sowieso niet mee, enerzijds hadden zij nog zoiets van een overwinningroes en anderzijds werden zij door de anderen als een soort dissidenten gezien en die hoefden ze er ook niet zo nodig bij. Toen ook het CBOB eruit stapte was het met de Federatie van Schippersbonden eigenlijk over.

Kantoor Binnenvaart (KB)

Er gingen binnen de RKSB stemmen op om mede door het teruglopende ledental de afdelingen voor zover ze nog functioneerden onder te brengen in één bestuur en dit omdat dit als praktisch werd gezien verhuisde men naar Nijmegen. Er werd naarstig naar een nieuwe voorzitter gezocht, toen kwam Janus de Meijer op het idee om het parlementslid Maria van der Hoeven te benaderen. Een delegatie van de bond ging naar Den Haag en werd daar zeer vriendelijk ontvangen. Het is voor een gewone burger een hele ervaring om mensen die je alleen maar van de televisie kent in het wild te zien. Mevrouw Van der Hoeven werd bereid gevonden en pakte de klus voortvarend aan. Binnen de kortste keren stond de ONS in persoon van Jan de Vries op de stoep om de mogelijkheid tot samenwerken te peilen. Ook Rijn en IJssel in persoon van Johan Groenewold en het CBOB zaten al vlug aan tafel.

Op 12 oktober 1998 was Kantoor Binnenvaart (KB) een feit. Maria van der Hoeven kreeg een stoomcursus binnenvaart. Een bezoek aan de verkeerspost in Nijmegen en een vaartochtje met Rijks-waterstaat met een paar scheepsbezoeken. Samen met Hannie Veens en Ria Robben vormde zij een



Maria van der Hoeven (midden) werd voorzitter van St. Nicolaas en van Kantoor Binnenvaart.



Deze foto is tijdens de oprichting van Kantoor Binnenvaart (KB) gemaakt en geeft een goed beeld wie daar allemaal bij waren. Op 12 oktober 1998 was KB een feit.

slagvaardig team dat goede vorderingen maakte. Kantoor Binnenvaart werd al snel een begrip, in de branche en ook als aanspreekpartner naar de overheid. Dit was en is zeer te danken aan de mensen die op het Vasteland (zo'n woordspeling verzin je toch niet) keihard werkten; Margit van de Berg, Elly van Deutekom, Adry en Carlyne Groenewold, Gerard Kester, Cees Pols, Jan Kruisinga, Henk van de Velde, Jan Veldman en in goede herinnering Arthur Langstraat. Helaas ging er ook wel eens



Erik van Toor, Maria van der Hoeven en Margit van de Berg Kassels tijdens het aanbieden van binnenvaart-foto's op het ministerie van V&W.

iets fout. Rijn en IJssel stapte op en zocht aansluiting bij het Centraal Bureau Rijn en Binnenvaart, jammer maar helaas.

Mevrouw Van der Hoeven stelde zich in 2000 meer niet beschikbaar voor een volgende termijn. Maar als je gevraagd wordt om minister te worden is dat natuurlijk volkomen normaal. Theo Peters volgde haar op als voorzitter van onze bond op tot eind 2004 en werd bijna automatisch voorzitter van Kantoor Binnenvaart. Hij was toen gedeputeerde van de provincie Gelderland. Jan Suijkerbuijk werd tot penningmeester van KB gebombardeerd. Opvallend was dat die benoeming op weinig weerstand stuitte. Het was in die tijd zo dat van de zes bestuursleden er twee uit de RKSB kwamen die ook nog voorzitter en penningmeester waren.

Dhr. Hubert Bruls kwam op een gezamenlijke jaarvergadering van ONS en RKSB binnen en gaf van een zodanig enthousiasme blijk dat het wel op een open sollicitatie leek. Het bestuur, benaderde hem, en het bleek dat we het goed hadden ingeschat, Hij nam de uitdaging aan.

Hij bekleedde het gecombineerde voorzitterschap doeltreffend van 1 januari 2005 tot 31 december 2007. Maar het was jammer dat hij burgemeester van Venlo werd, want die twee functies waren bijna niet te combineren.

Je kunt dus duidelijk zie dat de RKSB als bond altijd een dikke vinger in de pap had, ook al waren ze op het laatst de kleinste. Het bestuur zag natuurlijk wel in dat er langzamerhand wel een scheefgroei ontstond. Dhr. Bruls werd opgevolgd door Hans Megens, maar daar moesten wel eerst de statuten voor aangepast worden, om de mogelijkheid van een externe voorzitter mogelijk te maken. Hij was gepensioneerd bij de RABO bank. Op 1 januari 2011 werd Roland Kortenhorst voorzitter van KB. Hij was al voorzitter van Bureau Voorlichting Binnenvaart en was in de moeilijke tijd vanaf eind 2008 al diverse keren dagvoorzitter geweest van diverse bijeenkomsten.

KB groeide als kool, je kon ook contractant worden, dan kon je van de diensten gebruik maken. Je koos er dan voor om geen inspraak te hebben in het beleid, een soort hospitant-lid dus. Op 1 februari 2004 meldt de honderdste contractant zich aan, op 9 februari 2005 de tweehonderdste en op 7 februari 2006 de driehonderdste. Intussen werd Erik van Toor tot directeur van Kantoor Binnenvaart benoemd. De toename ging steeds door, en er kwamen bijna meer contractanten als leden. Omdat contractanten geen officieel lid waren hadden zij geen inspraak en konden niet meegeteld worden bij bijvoorbeeld het CAO quotum. Het laatste bestuur van KB bedacht daar een even eenvoudige als geniale oplossing voor. Zij vormden Kantoor Binnenvaart om tot de Binnenvaart Branche Unie.

Binnenvaart Branche Unie (BBU)

Deze ging begin 2012 van start. Hierin heeft ieder lid één stem en kan dan als volwaardig lid geteld worden. Dit geeft ook de organisatiegraad beter weer. Ook kan nu iedereen meebesturen wat eerst voorbehouden was aan de onderliggende bonden. Ook met het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart en Koninklijke Schuttevaer zijn de verhoudingen zodanig dat een verdergaande samenwerking in het verschiet ligt.

Bij het opgaan in de BBU is het belangrijk dat je dit doet met de blik op de toekomst maar wel met de lessen, maar niet met de lasten uit het verleden. Je moet ook als kleine bond je stempel niet willen drukken op de rest van de organisatie, want dat werkt altijd averechts.

Tegen deze achtergrond was het het beste om, hoe jammer ook de RKSB op te heffen en te integreren in de BBU. Op 15 september 2012 werd de RKSB officieel opgeheven. Wij zullen de mensen die daar de belangen van de binnenvaartondernemers, hun gezinnen en medewerkers behartigen van harte met raad en daad bijstaan.

Wij gaan samen onderweg naar de toekomst.

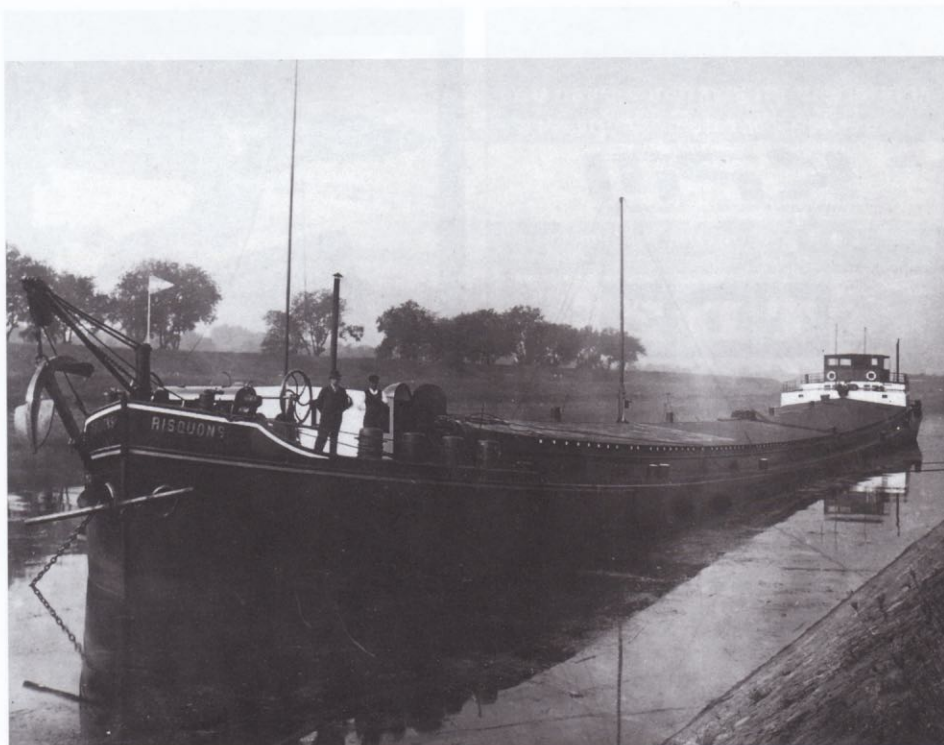




De EENDRACHT (02303956) is het voormalige sleepschip ANTEMA van A.L. Bakx uit Waspik - lxbxd: 66,95x8,20x2,50 – 957 ton. Bouwjaar 1929 werf Smit, Foxhol.



ANNEMARIE (2303047) J.C. van Dongen in Waspik. - lxbxd: 60,40x8,25x2,38-768 ton / 360 pk Detroit. Bouwjaar 1891 werf Van der Giessen, Krimpen a/d IJssel. Gebouwd als sls HENDRIK van Rijnschip Hendrik NV in Dordrecht. 1965 omgebouwd tot mvs.



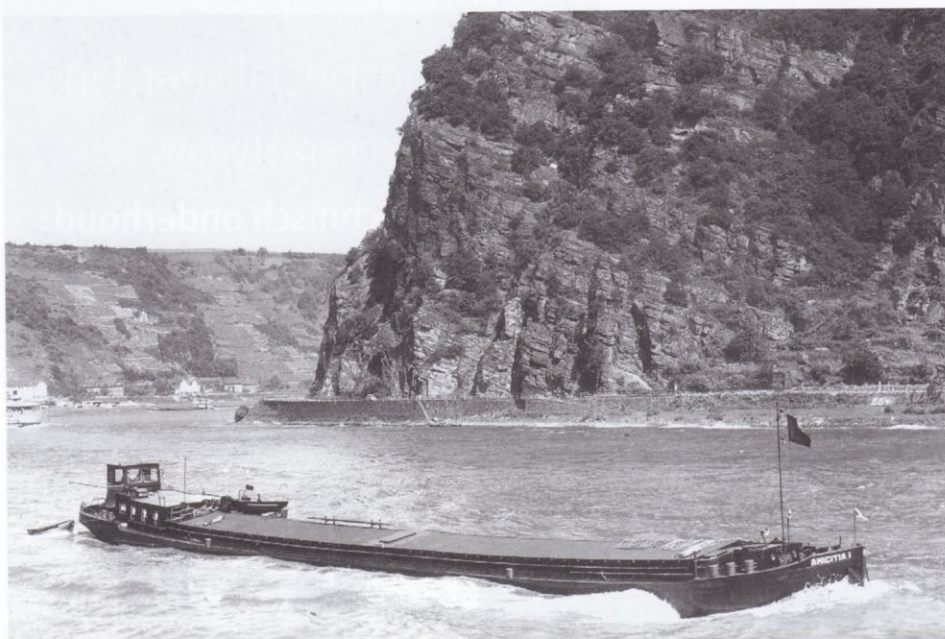
RISQUONS (2303007) G.M. Verschure in Waspik – lxbxd: 88,00x10,90x2,67 – 1753 ton. Bouwjaar 1928
werf Ruijtenberg, Waspik.



SAN ANTONIO (2102545) H.J. Snijders in Rotterdam – lxbxd: 87,40x10,50x2,69 – 1734 ton. Bouwjaar 1908
werf Meijer, Zaltbommel.



ST. ANTONIUS.



AMICITIA I (2100583) Gebr. J. & Th. Daamen in Nijmegen – lxbxd: 49,95x6,58x2,24 – 474 ton / 220 pk
Stork. Bouwjaar 1925 werf in Hardinxveld.



PADUA (3170024) A.C. Pols in Rotterdam – lxbxd: 56,83x8,10x2,16 – 653 ton. Bouwjaar 1902 werf Ruijtenberg, Waspik.



HARRY (2306009) J.C.M. Oosterwaal in Rotterdam – lxbxd: 84,30x10,60x2,30 – 1797 ton. Bouwjaar 1903 werf A. Vuijk & Zn, Capelle a/d IJssel.



Ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan van de RKS B werd deze opname gemaakt van het Dagelijks Bestuur, Hoofdbestuur en genodigden. Zittend, geheel rechts, is de heer Janus Bakx, die de aanzet gaf om de bond op te richten.

Ned. R.K. Bond van Reders en Schippers „St. Nicolaas”

(Goedgekeurd bij Kon. Besluit v. 25 Oct. 1919 en April 1948)
Afdelingen te Rotterdam, Amsterdam, Terneuzen,
Maastricht, Limburg en Nijmegen

Secretariaten:

- Afd. Rotterdam,
Beursgebouw, Kamer 323, Meent 110, Rotterdam,
Tel. 28353, Postgiro 79032
- Afd. „Amstelland” te Amsterdam,
Pr. Hendrikkade 136, Amsterdam, Tel. 44328
- Afd. Terneuzen,
Kortkerkstraat 7, Terneuzen, Tel. 2054
- Afd. „Het Zuiden” te Maastricht,
Stationstraat A 342, te Maastricht, Tel. 51
- Afd. Nijmegen,
Oude Heeselaan 259, Nijmegen, Tel. 24556
- Afd. Limburg,
Buchtenweg 1 te Born, Tel. 392
- Dordrecht,
R.K. Vereniging van sleepboot-eigenaren „St. Petrus”,
Kantoor: Vest 57, Dordrecht, Tel. 3186, Giro 39989

De Bond wordt in België vertegenwoordigd door de
Vrije Schippersbond te Antwerpen,

waarvan de kantoren gevestigd zijn te Antwerpen:
Van Schoonbekeplein 12, Tel. 394.49.
Gent: Dok 18; Brugge: Konvest 40.

Het orgaan onze vereniging „ONS KOMPAS”
is voor de leden gratis te verkrijgen in de Scheep-
vaartcentra van Nederland, België en Duitsland.

„Laat dus alle mannen, die van goede wil zijn, zich verenigen: allen, die
de goede en vredelievende strijd van Christus willen strijden, laten allen zich
moedig geven, ieder naar eigen krachten, sets bij te dragen tot het herstel der
menselijke samenleving in Christus, (Encyclyc „QUADRAGESIMO ANNO”).



R. K. Schoolvereniging ST. NICOLAAS

**LEONARDUS INTERNAAT
BRIELLE
(JONGENS)**

R. K. Schoolvereniging ST. NICOLAAS

**ST. PETRUS INTERNAAT
ROTTERDAM
HAVENSTRAAT 158—164 (DELFSHAVEN)
(JONGENS en MEISJES)**

De RKS B had destijds diverse afdelingen.

Advertenties in 'Ons Kompas'.



1950. Vergadering van de RKSb afdeling 'Het Zuiden' bij Toon van Alphen in café de Drie Linden te Made. Op de foto zijn vlnr te zien: Jan van Meel, Janus Avontuur, Wim van Meel, Wim de Ridder, Piet Avontuur, Julius de Wijs, Piet Broeders en Wout van Gils.



Schippersbond "St. Nicolaas" afd. Het Zuiden ca 1949

Staatsfoto van 58 leden van de RKSb afdeling 'Het Zuiden' in 1949 voor café Het Centrum in Made.

LEOPOLD VAN LAACK

ROESPOORSTRAAT 6, R'DAM - TEL. 2348

**Staaldraad, Manillatouw en
Scheepsbenodigdheden**

Concurrerende prijzen Levering aan boord
zonder prijsverhoging.



In 1969 bestond de RKSB 50 jaar. In het jubileumnummer van het eigen verenigingsblad 'Ons Kompas' werd een overzicht van belangrijke gebeurtenissen weergegeven.

28-12-1918 Binnenschipper A.L. Bakx, bezorgd over het onderwijs aan de schipperskinderen richt zich in een schrijven tot de bisschop van Den Bosch, Mgr. Diepen, die tevens directeur van het RK onderwijs in Nederland was.

02-01-1919 Mgr. Diepen antwoordt hem, dat er meer belangen zijn dan het onderwijs alleen en is van mening dat het beter is, alle RK schippers in één vakorganisatie onder te brengen.

28-04-1919 Oprichtingsvergadering van de RK schippersbond 'St. Nicolaas' in café Kortman aan de Gelderse kade in Rotterdam.

16-10-1919 Het allereerste nummer van 'Ons Kompas' verschijnt.

20-10-1920 In de afdeling Dordrecht wordt een afzonderlijke vakgroep gesticht door de RK sleepbooteigenaren.

03-10-1931 De Algemene Rijnschippersbond (ARSB), de Internationale Schippersvereniging en de RKSB steken de koppen bij elkaar en besluiten tot de oprichting van een Centraal Bevrachtingskantoor, dat later zal blijken de voorloper te zijn geweest van de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling (EV).

05-11-1931 Oprichting van het Centraal Bevrachtingskantoor (CBK), dat zich ten doel stelt bemiddelend op te treden tussen schippers en bevrachters en een rechtvaardige verdeling van de zo schaarse vrachten te bewerkstelligen.

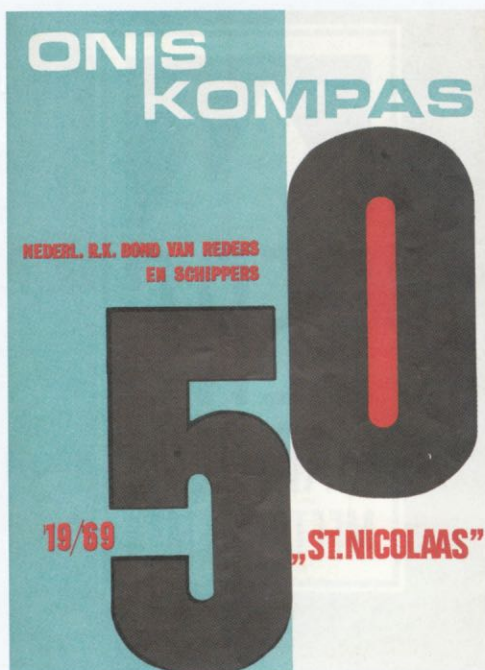
05-05-1933 Op deze dag komt, onder Minister Mr. Dr. Verschuur, de Wet op de Evenredige Vrachtverdeling (EV) tot stand.

18-03-1935 Oprichting van de Nederlandse Particuliere Rijnvaartcentrale (NPRC).

04-10-1966 De samenwerking tussen de Stichting Katholieke Dagnijverheidsschool voor de Scheepvaart en het Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart, resulteerde in de oprichting van de eerste Katholieke Dagnijverheidsschool voor de Rijn- en Binnenvaart en Kustvaart, met inbegrip van een internaat. De school startte met 50 leerlingen aan de Joubertstraat 13 te Rotterdam.

06-12-1966 Officiële opening van het Katholiek Schipperscentrum aan de Mauritsweg 50 te Rotterdam.

17-10-1968 Het was die dag precies 100 jaar geleden, dat de gevolmachtigden van de Rijnsoeverstaten in Mannheim bijeenkwamen om een Rijnvaartakte te ondertekenen. Deze akte werd op 1 juli 1869 van kracht en stelde de scheepvaart op de Rijn en de zijrivieren daarvan, van Basel tot aan de open zee, open voor vaartuigen van alle landen t.b.v. het goederen- en personenvervoer. Tegelijk werden de laatste nog bestaande tollens opgeheven. Er werd een Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) ingesteld, die haar zetel had in Mannheim. Na de eerste wereldoorlog werd de zetel naar Straatsburg verplaatst.



**WENSCHT U een soliden, bedrijfs-
zekeren en zuinigwerkenden MOTOR
schaf dan aan een ORIGINEELEN....**

905-46



BRONS
der Bronsmotorenfabriek
APPINGEDAM

R.K. Vereeniging van Sleepbooteigenaren „St. Petrus”



FOTO: WILK/ARCHIEF G. DEXHEIMER

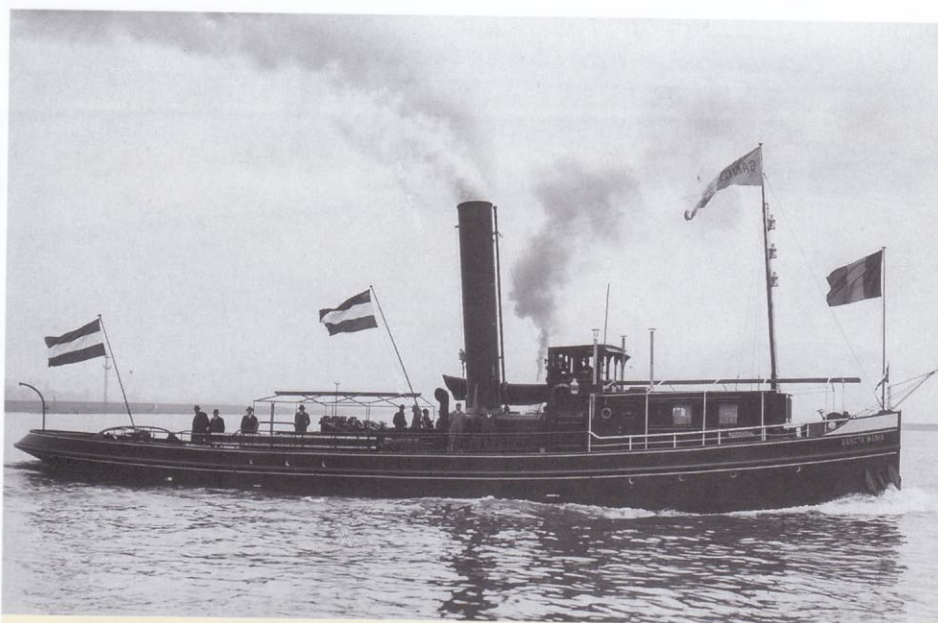
CONSTANTINA (2100313) Mij. Constantina (J.M. Jegen) in Dordrecht – lxbxd: 31,30x5,95x1,92 / 400 pk stoommachine. Bouwjaar 1925 werf Huiskens & van Dijk, Dordrecht.

De RK vereniging van Sleepbooteigenaren 'St. Petrus' te Dordrecht werd op 20 oktober 1920 opgericht als plaatselijke afdeling van de RK Reeders en en Schippersvereniging 'St. Nicolaas'. In 1965 hield zij op te bestaan als plaatselijke afdeling.

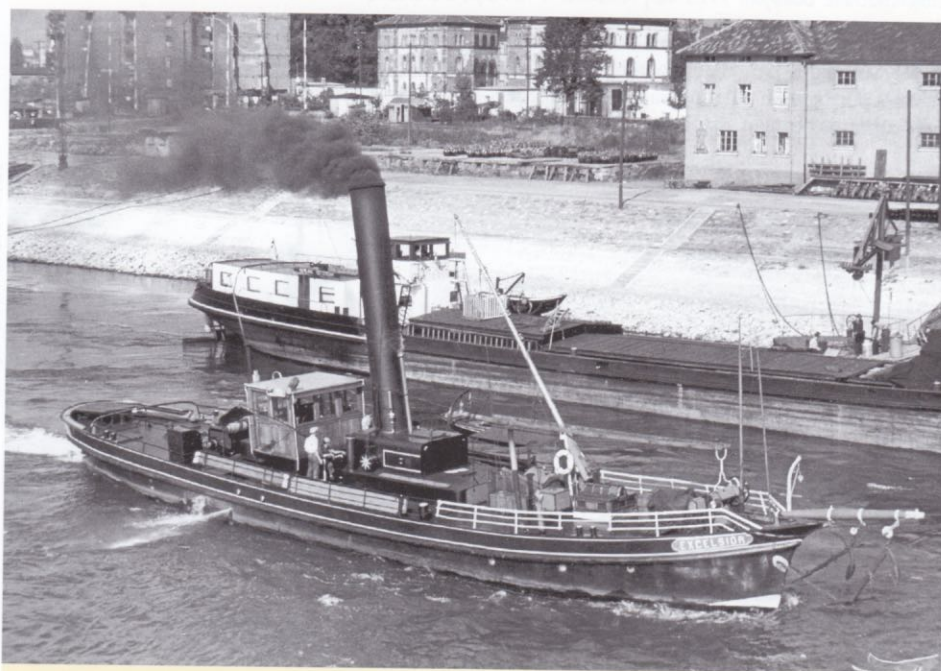


FOTO: ARCHIEF FRANS HEIJLAERTS

FRANS (2101992) F.J. Heijlaerts in Dordrecht – lxbxd: 17,50x4,50x1,71 / 420 pk Caterpillar. Bouwjaar 1926 werf De Hoop, Hardinxveld.



SANCTA MARIA (3170357) A.P. Suijkerbuijk in Roosendaal – lxbxd: 32,58x6,16x2,01 / 550 pk stoommachine. Bouwjaar 1930 werf Holland, Hardinxveld.



EXCELSIOR (2100074) G. van IJzendoorn in Born – lxbxd: 29,46x5,67x1,95 / 350 pk stoommachine. Bouwjaar 1899 werf in Slikkerveer.



NAJADE (2314422) A.D.G. van Dongen in Dongen – lxbxd: 79,98x8,20x2,51 – 1121 ton / 500 pk Deutz.
Bouwjaar 1955 werf Schulte & Bruns, Emden. Gebouwd als CORNELIE WESSELS van P.W. Wessels in Emden.

Binnen de RKSB waren er vaak hele families lid. De zus van Jan Suijkerbuijk voer op de NAJADE en zijn neven op de DESIO en de SANCTA MARIA.



DESIO (2316609) W.G.A. Suijkerbuijk in Dongen – lxbxd: 109,88x11,40x3,57 – 2999 ton / 2 x 1298 Caterpillar. Bouwjaar 1958 werf H.H. Bodewes, Millingen. Gebouwd als mts MERGUS van Tankschiff AG in Basel.

DE RK HANZEBOND VAN REEDERS EN SCHIPPERS IN NEDERLAND 'ST. NICOLAAS' VAN 1919 TOT CA. 1997

door: Lau de Bot (oud voorzitter St. Nicolaas)

Jan Suijkerbuijk heeft in grote lijnen de historie van de Bond weergegeven. Maar enkele details kunnen het geheel waarschijnlijk aanvullen.

Mijn vader Johan de Bot stond mede aan de wieg van deze bond en door hem is er voor mij een stukje archief bewaard gebleven. Pa bewaarde alles en bij zijn overlijden in 1982 vonden we bijna de complete uitgaves van 'Ons Kompas'. Gelukkig had hij in de oorlog zijn archief ondergebracht bij zijn broer in Beugen, maar ook daar is in de frontlinie een en ander verloren gegaan. Dit archief is ondergebracht in Dordrecht in een museum.

Ik zou hetgeen onze vaders, opa's en oma's hebben gepresteerd niet direct onderschatten. We hebben het over de tijd voor het ontstaan van de bonden. Ook toen hadden we goede en slechte tijden. Ook toen was er in de slechte tijd vraag naar eenheid en in de goede tijd was men dat weer vergeten. Zo was er reeds in 1910 een Coöperatieve Schippersvereniging op commerciële basis, maar die was geen lang leven beschoren. Voor de eerste wereldoorlog was er vraag naar schepen en rond 1912 zijn er heel wat van stapel gelopen. Na WO 2 was het minder en kwam de vraag naar eenheid weer boven.

In de 1919 begon de verzuiling. Voorbeelden genoeg bv de KRO en elk dorp had of kreeg zijn Katholieke Vrouwenver. Boerenbond enz. Men voetbalde zelfs katholiek, dat doen ze overigens nog steeds in Waalwijk bij RKC. Onze bond en de Pr. Chr. Bond stammen dan ook uit deze periode. De directe aanleiding tot de oprichting van onze bond, was niet de vracht of de verdeling hiervan, maar de zorg voor Katholiek onderwijs voor de schipperskinderen.

De heer. A.L. Bakx van het schip ANTEMA, voor mijn generatie later ome Janus Bakx, schreef eind 1918 een brief aan de toenmalige Bisschop van Den Bosch Mgr. Diepen. Mgr. Diepen was namelijk tevens directeur van het Katholiek onderwijs in Nederland. In dit schrijven werd uitvoerig ingegaan op de problematiek van het volgen van onderwijs van de schipperskinderen in het algemeen en in die van de



Men wende zich ingeval van moeilijkheden in Nederland, tot:

KATH. SCHIPPERSBOND

Zw. Handstraat 11a - Tel. 55649 - Giro 79032 - Rotterdam
Uren: van 4-6 uur nam; Zaterdag van 10-12 uur voorm.
Buiten kantooruren opbellen: 68087 of 34207

Bij spoedgevallen in Duitsland:

Dr. DAHLBENDER

Amterichstrasse 24 - Fernspr. 42472 - Dabg-Ruhrort

Bij spoedgevallen in België:

NAT. SCHIPPERSBOND

St. Paulusstraat 29 - Telef. 336.14 - Antwerpen

„ONS KOMPAS“ is Uw vakblad!
Lees! om te weten!

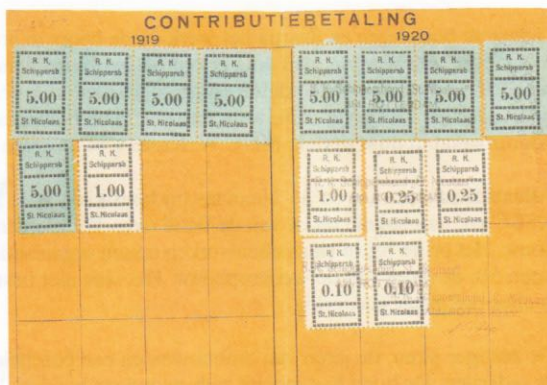
„Leet dat alle mensen, die van goede wil zijn, zich verenigen — allen, die den goeden en vredelievenden strijd van Christus willen wagen — laten allen zich moeten gevoelen, weder naar eigen Afschaken, dat hij te dragen tot het behoud der menscheit en verrijking in Christus (Z.H. Plus XI Encycleiek „Quadragesimo Anno“ 15.5-31)“

Katholieke jeugd in het bijzonder. Er was nog geen leerplicht en dus zeker geen schoolplicht. Mgr. Diepen onderkent dit probleem en adviseert tevens om alle RK. schippers in één vakorganisatie onder te brengen, omdat ook andere belangen op het spel staan. In februari 1919 krijgt kapelaan J.G. Kerkvliet opdracht van het Nederlands Episcopaat om via Mgr. A. Callier een RK vakorganisatie op te richten. En zo geschiedde op 28 april 1919 in café Kortman aan de Gelderse kade in Rotterdam. Dat was onderin het Witte Huis; toen en nog tot de jaren zestig het hoogste gebouw van Rotterdam. De contributiekart van 1919 is hier afgebeeld. Zes zegeltjes samen waard f 26 voor onze JOHANNA van 750 ton. Mijn vader was toen 22 jaar en al vrij snel hoofdbestuurslid van deze nieuwe organisatie. Voor die tijd waren we al lid van Algemene Rijn Schippers Bond en van de Nationale schippersbond in Antwerpen aan de Paulusstraat. Deze laatste organisatie werkte 'volgens de grondslagen van de Christelijke zedenleer voor de beroepsbelangen van de schipperij'. Onze vaders, opa's waren dus best internationaal georiënteerd. De eerste voorzitter van de S. Nicolaas was kapelaan, later rector, Kerkvliet en daarna rector Olsthoorn. Katholiek kan het haast niet. Het verenigingsblad 'Ons Kompas' verscheen datzelfde jaar in oktober voor het eerst. Er komt ca. 1925 een schoolvereniging en een commissie van bijstand. Er kwamen subsidies voor schoolgaande kinderen, indien nodig. In 1926 bouwen we in Delftshaven een eigen kerk, de St. Petrus.

1931 – In november wordt het Centraal Bevrachtings Kantoor mede door onze bond opgericht. In 1933 komt de Binnenvaart crisiswet door de kamer. Er is twee jaar gelobbyd, maar de EV is geboren.

In 1935 werd de NPRC opgericht; de St. Nicolaas was een van de oprichters samen met de ARSB en de ISV de latere ASV.

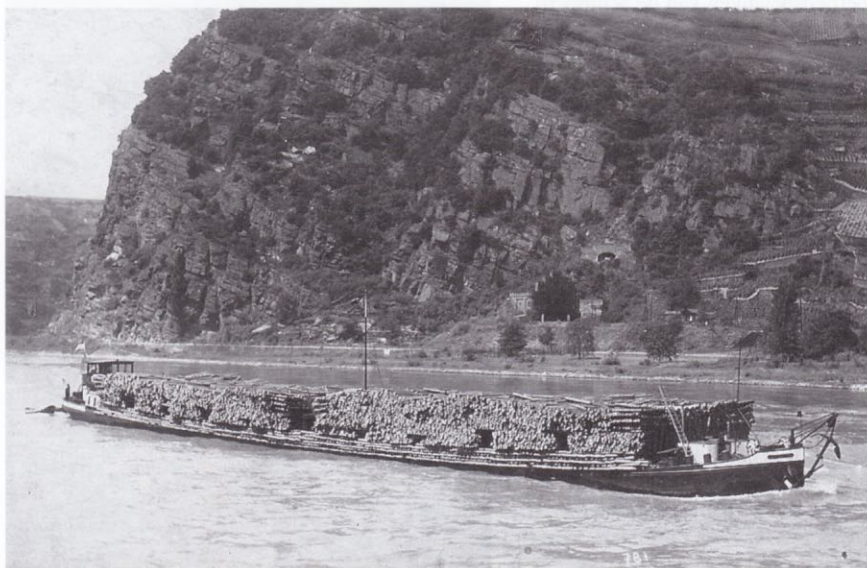
In 1939 volgde de Stichting Nederlandse Particuliere Binnenvaart. De oorlog was voor de bonden een kwestie van overleven en op je tellen passen. Ook 'Ons Kompas' kwam in juli 1945 weer tot leven. In 1949 wordt mede door tussenkomst van onze leden de eerste steen gelegd voor de nieuwe kerk aan de haven in Grevenbicht. Ondertussen werd samen met andere bonden in 1948 het Nederlandse broertje van de NPRC opgericht: de Stichting Water Transport (SWT). Het idee was om grote verladers zoals de DSM in



Gelezen te benaderen en daarna het werk op de beurs te brengen. En stel dat de crisismaatregel EV opgeheven zou worden, dan was er ook in het binnenlands vervoer een organisatie, die net zoals de NPRC vrachten kon verdelen en grote klanten kon benaderen. Deze laatste gedachten werden nooit al te hard uitgesproken, want dat was in de binnenlandse vaart vloeken in de kerk. Maar wel vooruitziend in mijn optiek. Mr. C.W. Kroes was de grote man achter de SWT.

Allemaal zaken waar de St. Nicolaas bij betrokken was. Met kapelaan Nieuwenhuizen kwam het KSCC en nam enkele taken van de bond over. We hielden kantoor naast de ARSB in het beursgebouw. Het prille begin van samenwerken tussen organisaties. Jan Ivo was onze man op kantoor. De jaren 50: de jaren van de wederopbouw. Het was niet best, maar we waren weinig gewend en dan is alles ook beter als oorlog.

De zestiger jaren, de jaren van ombouwen en een bescheiden begin van nieuwbouw, met name bij de rederijen. De bond had moeite zich staande te houden. Iedereen kon alles zelf en problemen met ligdagen kon je ook oplossen via de rechtsbijstand. De leerplicht was er al, maar niet de schoolplicht. Dus had de Bond nog steeds het doel van haar eerste aanzet niet bereikt. Tot 1971 toen was het zover. We moesten naar school en de staat betaalde mee om dit mogelijk te maken door huisvesting te subsidiëren. Hier is de rol van de bonden vaak onderbelicht. Via het bureau van mijn vader aan boord van de LAURENTIUS is voor menig lid de aanvraag verzorgd.



De LAURENTIUS was in juli 1930 met 1183 ton papierhout onderweg van Rotterdam naar Mannheim-Waldhof. De vracht was destijds 30 cent per ton met vrij slepen. De LAURENTIUS was toen 1363 ton groot. Ze voeren in 1931 ook wel naar Kostheim voor 31 cent. Verder waren er ook reizen met 45 cent per ton. Een matroos verdiende toen ca. 15 gulden per week. De verdienste over heel 1930 bedroeg f 14,20 per dag netto huurprijs. Dan zijn havengelden, sleeplonen en loodsen verrekend. Afvarig stenen van Bendorf naar Harlingen 80 cent per ton, maar alle sleeplonen voor eigen rekening. Die oude gegevens worden steeds interessanter. Goed dat pa alles opschreef. Overigens deed mijn opa dat ook.

Staatssecretaris van Hulten wilde in 1975 eindelijk van die tijdelijke crisismaatregel de EV af. De schippers kwamen massaal in opstand. Onze toenmalige bestuurders moesten kiezen tussen de EV en de vrije markt en daar is te lang gearzeld. Er was geen duidelijkheid en veel leden kozen voor Behoud EV en de daarna opgerichte ONS. Zij hadden slechts één doel, behoudt de EV. Je was voor of

tegen. Veel Rijnvaarders keken toe en SWT en NPRC zag men niet als alternatief. Het was heel heftig. Ook België deed mee voor het Noord-Zuid vervoer.

De Federatie werd opgericht en hield kantoor op het Vasteland. Het jaartal weet ik helaas niet. De ONS deed niet mee, want wij zaten met name door de keuze van de locatie 'bij de Reders op schoot'. Later trok de CBOB zich terug en dat betekende het begin van de afbraak van de Federatie. Ons idee, dat je juist aan het gezamenlijk koffiezetapparaat in de gang veel kon bespreken, vond geen weerklank. De CBOB bleef in de stad. U ziet nu zit alles al jaren aan het Vasteland.

Nu komen de jaren 90. De tijd dat ik zelf voorzitter was van de St. Nicolaas. Onze bond onderzocht in 1993 de mogelijkheid om een overkoepelend orgaan op te richten. Het Centraal Overleg Particuliere Binnenvaart werd opgericht door onze organisatie. De Federatie, ONS, CBOB en ITV doen mee. De ASV haakt af en de Duwbakkenvereniging vraagt bedenktijd. Het Vervoerdersoverleg Particuliere Binnenvaart was uiteen gevallen en dat bracht ons initiatief in een stroomversnelling. Maar ook deze poging tot overkoepelen leek op de bekende kruiwagen met kikkers. Houdt ze maar eens binnenboord.

De tijd werd beter in de scheepvaart en de gemoederen kwamen weer tot rust. We richten met de gezamenlijke bonden de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart op. Ook het Bureau Voorlichting Binnenvaart kwam van de grond om de gehele Binnenvaart te promoten. De Federatie, CBOB, ONS, ASV, KSV, KOF en NPRC bemanden samen een stand op de Europoort in de Rai en ook in Rotterdam Ahoy. Het ging hier over zaken waar we het allemaal over eens waren. Er moet lading in het schip en een leeg schip heeft geen waarde. Ondertussen bestaat de RKSB in 1994 ook nog 75 jaar en dat wordt gevierd.

Midden jaren negentig. De scheepvaart heeft commercieel gezien het getij mee. Er wordt gehandeld en nieuw gebouwd. Het oude verhaal komt weer terug. Het gaat relatief goed, dus waar hebben we die bond voor nodig. De geschiedenis herhaalt zich en als je oud genoeg wordt, kan je achterom kijkend dit thema om de zoveel jaren zien terug komen.

In 1996 wordt gesproken over herstructurering van de Federatie of om de Federatie om te vormen tot één Bond. Ik plan ondertussen na het afsluiten van mijn tweede termijn mijn aftreden als voorzitter. Mijn werkzaamheden als commissaris van de NPRC en SWT en tevens het voorzitterschap van Schuttevaer Gelderland laten steeds minder tijd over voor alle functies binnen de Bond zoals Binnenvaart Nederland, het SAB, ONZB en OTVB.



1997 Vicevoorzitter Janus de Meijer neemt voorlopig de honneurs waar. Hierna komt het volgende tijdperk te beginnen met mevr. Van der Hoeven. Ik vond het alsnog een opwaardering van mijn functie, dat mevr. Van der Hoeven bereid werd gevonden mij op te volgen.

Nu houdt de St. Nicolaas Bond na 93 jaar op te bestaan en als de drie organisaties de BBU, CBRB en KSV het nu eens worden, is het niet voor niets geweest. Goed dat we het nooit hebben opgegeven. Als je jaren volhoudt is er toch een resultaat te bereiken. Ik heb er alle vertrouwen in. De koning is dood, leve de koning. Of iets duidelijkjer de Bond houdt op te bestaan leve de BLN.



...SCHIPPER'S WIJSHEID WORDT WAARHEID MET *Deluxin* MOTOROLIE

N.V. DELUXOL OLIEMAATSCHAPPIJ Galileistraat 41-46 Rotterdam Tel. 010-235626

2 KM BENEDEN DE BRUG



TUKKERS ROEIBOTEN

sinds 1955

O. KINDERDIJK 50, ALBLASSERDAM, TEL. 01859-2504



**GOEDKOPER
A.J.H. VAN DEURSEN**

Rotterdam, Feijenoordkade 3-4.
tel. 27 12 50 - 18 90 96 en 27 29 73

**ZEILMAKERIJ
GASOLIE - SMEEROLIËN**

gashaarden op flessengas - nylontouw - staaldraad
met zeer hoge breekkracht

P. & W. VAN DEURSEN N.V.

A'dam, winkelschip, tel. 020 - 60739, 01850 - 28284

LUTJENHUIS

LOBITH, RIJNSTRAAT 18, TEL. 08365-227

Entrepôtgoederen

LEVENSMIDDELEN - OLIEHANDEL
SCHEEPSBENODIGDHEDEN
BUTAGAS

R.K. SCHIPPERSINTERNATEN

Sint-Jozefinternaat

voor schippersjongens met een afdeling voor meisjes

OUD GASTEL (N.B.), TELEFOON 01651 - 217

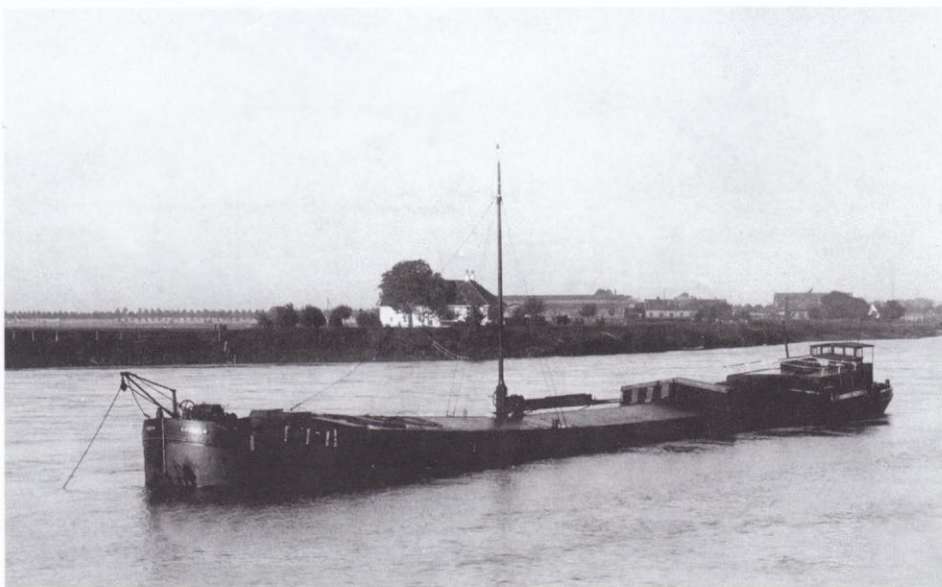
Lager onderwijs, zwem- en verkeerslessen en verdere
opleiding - opleiding begint in augustus

Minimum leeftijd: 6 jaar.



**Een sleepboot
voor ieder karwei!**

P. SMIT JUNIOR ROTTERDAM TELEFOON 010/111800



CORBULO (02300411) E.P. Tetteroo in Delft – lxbxd: 50,00x6,60x2,28 – 548 ton. Bouwjaar 1923 werf De Haan & Oerlemans. In 1955 omgebouwd tot mvs.



AMODO (02104333) J.M. Robben in Beuningen – lxbxd: 67,02x8,31x2,40 – 871 ton / 2 x 450 pk Volvo Penta. Bouwjaar 1947 werf Chantiers de la Basse-Seine, Sotteville-lès-Rouen. Gebouwd als GABIAN van Société Française de Navigation Rhénane in Strasbourg.



RONCALLI (2310971) P.J.A. Vissers in Dordrecht – lxbxd: 67,06x8,20x2,62 – 918 ton / 610 pk Industrie. Bouwjaar 1961 werf Gebr. Sander, Delfzijl.



TECARLI (2301071) Fa. Tecarli (Vissers) in Dordrecht – lxbxd: 82,52x10,10x2,81 – 1552 ton / 2 x 548 pk Caterpillar. Bouwjaar 1915 werf A. Vuijk & Zn, Capelle a/d IJssel. Gebouwd als sleepschip.



ENIGMA (2305633) van Toor & de Geer in Capelle a/d IJssel – lxbxd: 79,84x9,47x2,59 – 1257 ton / 2 x 450 pk Caterpillar. Bouwjaar 1935 werf A. Vuijk & Zn., Capelle a/d IJssel. Gebouwd als sls MARIE IV van Gebr. J.W. Rademakers in Roosendaal. In 1973 omgebouwd tot mvs.



CLAMARANT (02311517) P.A.J. Poppelier in Nijmegen – lxbxd: 54,96x6,70x2,52 – 610 ton / 520 pk Deutz. Bouwjaar 1963 werf V.O.S., Oostende. Gebouwd als MARY van K.R. Hofstra in Dordrecht.



PADUA (3310043) A.A.G. Janssen in Nijmegen – lxbxd: 50,00x6,59x2,28 – 532 ton / 400 pk Volvo. Bouwjaar 1927 werf Hendriks, Dodewaard. Gebouwd als sls THEAN van T.J. Reijmer in Heumen. In 1959 omgebouwd tot mvs.



JOLLES (02315924) L.C.A. Janssen in Beuningen – lxbxd: 80,00x8,20x2,65 – 1165 ton / 600 pk MAN. Bouwjaar 1959 werf Weserwerft, Minden. Gebouwd als RHENUS 100 van Fendel Schifffahrt AG in Mannheim.



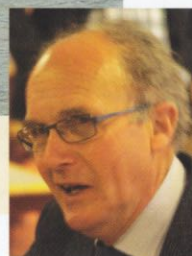
JASMIJN (2009348) H.C.J. van de Wijngaart in Nijmegen – lxbxd: 85,92x11,05x2,80 – 1692 ton / 2 x 820 pk GM. Bouwjaar 1958 werf J. Boel & Zn, Temse. Gebouwd als RIO GRANDE van Schweizerische Reederei AG in Basel.



NICOR (2100373) J.B.N Snellens in Rotterdam – lxbxd: 95,16x11,34x3,20- 2381 ton / 2 x 800 pk Deutz. Bouwjaar 1926 werf Van der Schuijt, Papendrecht. Gebouwd als sls ST. JOSEPH van C. Poppelier in Waspik. In 1964 omgebouwd tot mvs.



AURORA (02312496) Jan Buil (bestuurslid RKSb) – lxbxd: 64,99x7,03x2,32 – 699 ton / 548 pk Caterpillar. Bouwjaar 1955 Ruhrorter Schiffswerft, Duisburg. Gebouwd als OSNABRÜCK van Gebr. Hardach in Bad Essen.



ISELMAR (02313923) Popke Hoornstra (bestuurslid RKSb) - lxbxd: 73,00x8,22x2,60 – 1047 ton / 653 pk Mitsubishi. Bouwjaar 1967 werf St. Pieter, Hemiksem. Gebouwd als SCALDIA van Scaldia Rhena NV in Edegem.



ONDINE (02006411) Jan Suijkerbuijk (plaatsvervangend voorzitter RKSb) - lxbxd: 66,94x8,20x2,61 – 996 ton / 640 pk Caterpillar. Bouwjaar 1962 Arminiuswerf, Bodenwerder. Gebouwd als HERBRUM van Westfälische Transport AG in Dortmund



WATNA (02318879) Harry van Laak (penningmeester RKSb) – lxbxd: 86,00x11,00x2,62 – 1650 ton / 800 pk Deutz. Bouwjaar 1964 werf Gustavsborg, Mainz-Gustavsborg. Gebouwd als HANNA KRIEGER van Gebr. Krieger in Neckarsteinach.





FOTO: DIETER HENKEN (13-04-2004)



METANOIA (02315217) John Janssen (voorzitter RKSb) – lxbxd: 79,98x8,20x 2,70/ 900 pk ABC. Bouwjaar 1958 werf Gustavsborg, Mainz-Gustavsborg. Gebouwd als RHENUS 106 van Fendel Schifffahrt AG in Mannheim.



FOTO: LEO SCHUTTEMAKER (22-12-2012)

Kerkschip DON/BOSCO – B.E.M. van Welzenes (geestelijk adviseur) – lxb: 58,12x13,50. Bouwjaar 1925 werf Dresdener Maschinenfabrik & Schiffswerft Ubigau AG in Dresden. Gebouwd als stoompassagiersschip HUGO BASEDOV van Lauenburger Dampfschiffe Theodor & Hugo Basedov in Lauenburg.





Op 22-12-2012 organiseerde het bestuur van de RKSb 'St. Nicolaas' in het schipperscentrum te Nijmegen een afsluitingsdag. Hiervoor waren leden en oud-leden uitgenodigd om om op deze belangrijke dag ter afsluiting mooie herinneringen op halen uit de tijd dat men aan deze bond verbonden was. Zoals te doen gebruikelijk op vergaderingen van de RKSb begon deze dag met een Heilige Mis met als Celebrant: Landelijk Aalmoezenier B.E.M. van Welzenes sdb. Aansluitend was er een lunch en daarna een gezellig samenzijn met een presentatie over 93 jaar RKSb.





De heer en mevrouw Janssen ontvingen als dank voor bewezen diensten van Jan Suijkerbuijk een bijzonder fraaie foto waarop hun ship, de METANOIA, ter hoogte van Nijmegen een zonnige toekomst tegemoet vaart.