

**Aan Zijne Excellentie
de Minister van Binnenlandse Zaken,
te
's-GR A V E N H A G E.**

1277.048

**1.
Staken voor volledige
prijscompensatie.**

25 mei 1976

**Hierbij heb ik de eer Uwe Excellentie een rapport aan te bieden
betreffende bovengenoemd onderwerp.**

HET HOOFD VAN DE DIENST



H.C. Neervoort

Dit exemplaar bestaat uit 3 blz.

STAKEN VOOR VOLLEDIGE PRIJSCOMPENSATIE

1. Aan de stakingsactie in de Rotterdamse havens hebben ongeveer 1200 personen deelgenomen. Daarvan waren er omstreeks 400 aanwezig bij de demonstratieve bijeenkomst op het Zuidplein in Rotterdam.

De stakingsactie vond op woensdag 19 mei plaats, nadat het bestuur van het Rotterdamse CPN-district op dinsdag 18 mei daartoe de uitdrukkelijke opdracht van de partijleiding had gekregen. De actie werd georganiseerd door een "Comité Rotterdamse Havenarbeiders", dat op 13 mei j.l. op CPN-initiatief is geformeerd tijdens een bijeenkomst van "vakbondsleden en andere werkers" van een dertiental havenbedrijven. Dit comité heeft de plaats ingenomen van de vroegere "Havencommissie", die in 1970 door CPN-bestuurder F. MEIS werd gevormd als tegenhanger van het comité "Arbeidersmacht".

Door de strijdbare taal, die vooraanstaande leden van de partijleiding naar aanleiding van de prijscompensatie hebben gebruikt, was het organiseren van actie voor hen min of meer een prestigezaak geworden.

2. In een aan de werkgeversorganisatie "SVZ" gericht ultimatum eiste het comité vóór woensdag 26 mei a.s. positieve mededelingen over uitbetaling van prijscompensaties, zoals die in de haven-CAO is vastgelegd. Bij uitblijven daarvan zal het comité "nieuwe stappen ondernemen en scherpere actievormen hanteren voor het binnenhalen van de prijscompensatie".

Waarschijnlijk zal daarbij eenzelfde stakingstactiek worden gevolgd als in 1969 in de Oost-Groningse cartonnage-industrie, toen onder leiding van de heer F. MEIS gedurende vijf weken op elke maandag stakingsacties plaatsvonden, eerst bij één, daarna bij negen en tenslotte bij twaalf bedrijven.

3. De stakingsacties zullen waarschijnlijk niet beperkt blijven tot Rotterdam en de havens. In de Amsterdamse haven heeft de partij reeds op donderdag 20 mei een korte stakingsactie bij de KNSM georganiseerd, terwijl gelijktijdig gestaakt werd bij het Amsterdamse metaalbedrijf TEVEMA. Activiteiten op een zevental bouwobjecten van het Amsterdamse

Behoort bij brief no. 1277.048

bouwbedrijf SCHREURER zouden geleid hebben tot een netto loonsverhoging van f 15,-- per week, zulks met terugwerkende kracht vanaf Pasen.

4. Blijkens "De Waarheid" van 21 mei 1976 vindt de CPN de door haar georganiseerde actie van Rotterdamse havenarbeiders een belangrijke daad die tot inzet had "het ongedaan maken van de contractbreuk, welke door de ondernemers, in vereniging met de regering was gepleegd". De eensgezindheid van de stakende arbeiders had een hart onder de riem gestoken van "allen, die zich in deze dagen opmaken voor gemeenschappelijk optreden voor volledige prijscompensatie".

De woordvoerder van het "Comité Rotterdamse Havenarbeiders", het CPN-partijbestuurslid C. VAN DER ZANDEN, zag in de actie ook een duidelijke demonstratie van het feit dat de havenarbeiders de vakbeweging bij de loononderhandelingen niet buitenspel laten zetten.

5. In sommige persberichten wordt gesuggereerd, dat de pro-Chinese groepering KEN ml (Kommunistische Eenheidsbeweging Nederland - marxistisch-leninistisch) aan de stakingsactie heeft meegewerkt. Dat is evenwel niet het geval.

Gezien de huidige opstelling van de KEN ml valt eerder te verwachten, dat zij zich tegen die actie zal keren.

De gedachte, dat de KEN ml bij de actie betrokken zou zijn vloeit waarschijnlijk voort uit het feit, dat één van de drie naar buiten optredende leden van het "Comité Rotterdamse Havenarbeiders", de heer J. STAVINGA, destijds deel uitmaakte van het, door de KEN ml geleide comité "Arbeidersmacht", dat in 1970 de stakingsactie in de Rotterdamse havens leidde. Voorzover bekend is de heer STAVINGA niet meer bij de KEN ml aangesloten.

Het KEN ml comité "Arbeidersmacht" bestaat niet meer. Wel bestaat er een organisatie "Arbeidersmacht", als mantelorganisatie van de, eveneens maoïstisch georiënteerde, Socialistische Partij.

Aan Zijne Excellentie
de Minister van Binnenlandse Zaken
te
's-GR A V E N H A G E

1290.788

1.

3 september 1976

Stakingen in havens.

Hierbij heb ik de eer Uwe Excellentie een rapport aan te bieden
betreffende bovengenoemd onderwerp.

HET HOOFD VAN DE DIENST



drs A. Kuipers.

Behoort bij brief no. 1290.788

Dit exemplaar bestaat uit 2 blz.

STAKINGEN IN HAVENS

1. Het ministerieel besluit om inzake de betaling van prijscompensaties geen uitzondering te maken voor havenarbeiders, is door de CPN aangegrepen om haar activiteiten in de havens op te voeren. Anders dan bij enkele recente acties van soortgelijke aard, liet de partij nu in eerste instantie haar oog vallen op de Amsterdamse havens. Vermoedelijk gebeurde dit, omdat er in het Rotterdamse CPN-district nog geen volledige instemming bestond met de te voeren actie-taktiek.
2. Werd in vorige gevallen (o.a. op 19 mei j.l.) getracht tot een algehele havenstaking te komen, nu was door de partijleiding bepaald, dat de actie aanvankelijk gericht moest worden op slechts enkele bedrijven. De partijleiding was van mening, dat een staking bij enige afzonderlijke bedrijven met meer succes zou kunnen worden gevoerd. Volledig slagen van zulke gerichte stakingsacties zou een stimulerend effect kunnen hebben op andere bedrijven.
3. In Amsterdam werd als actiebedrijf Müller & Co. aangewezen, waar de staking op 1 september te 9.30 uur begon.

De actie breidde zich snel uit tot nagenoeg alle andere havenbedrijven in Amsterdam en duurt tot op 2 september voort.

In de Rotterdamse haven bleek DEKA-HANNO het voornaamste actiebedrijf. Daar werd op 2 september door vrijwel alle werknemers gestaakt zonder dat dit echter aanvankelijk oversloeg naar andere bedrijven.

Bij Quick Dispatch en Seaport Terminals werd slechts geageerd tegen het uitblijven van prijscompensatie. In de namiddag van 2 september werd evenwel ook bij SMIT-Internationale Havensleepdiensten het werk neergelegd.
4. Door havenarbeiders in Amsterdam zijn twee eisen geformuleerd:
 - 1^o. een eis tot het uitbetalen van een prijscompensatie van f 53,--;
 - 2^o. een eis tot het beleggen van ledenvergaderingen door de VB.NVV.

Doel van deze eis is de betreffende bond aan te zetten tot het deelnemen aan c.q. organiseren van acties.

De eis tot uitbetaling van prijscompensatie werd op 2-9-1976 na een demonstratieve tocht voorgelegd aan vertegenwoordigers van de Scheepvaart Vereniging Noord.

5. Hoewel het initiatief voor de stakingsacties duidelijk afkomstig is uit CPN-kring, wordt ook door enkele niet aan de CPN gelieerde vakbondskaderleden deelname aan stakingsacties gestimuleerd. De situatie in de havens lijkt bepaald gespannen.

3 september 1976

Rubricering: 1)

ACD

1269.508

datum: 16 MAART 1976

CO

b. /

d. _____

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: **BEP**

Bijlage(n): **8**

Afschr.:

BO: **147.396**

Datum ontmoeting

Datum rapport

Volgno. Inf. rapp.

Evaluatie

23/25-10, 3-11

19-2-76

3

Betreft: **Bijeenkomst Actiecomité Behoud E.V.**

Op 21-10-75 vond te Rotterdam, op het adres Leuwenstraat 17, een vergadering plaats van het Actiecomité Behoud E.V.

In totaal waren omstreeks 40 personen op de vergadering aanwezig.

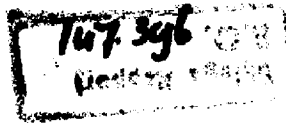
Voornaamste onderwerp van gesprek was een door het actiecomité opgesteld pamflet, waarin wordt ingegaan op de situatie in de Nederlandse, Belgische en Franse binnenschipperij en voorgesteld wordt een boycot van de bevrachtingsbeurzen vanaf 23-10-75 te organiseren. (zie bijlage) Een aantal van de aanwezige schippers was het met een boycotactie, zoals voorgesteld niet eens. Zij pleitten voor bezettingacties tegen de schippersbeurzen, of voor blokkade-acties van de beurzen, zondig met behulp van knokploegen.

Andere schippers bleken in het geheel geen voorstander van een boycot of blokkade van de schippersbeurzen, omdat daarmee buitenstaanders (personeelsleden van de Rijksverkeersinspectie, verladers) gedupeerd zouden worden. Zij prefereerden nieuwe blokkade-actie, bij voorkeur bij spoorbruggen en andere bruggen.

Besloten werd deze zaken op twee schippersbijeenkomsten op 22-10-75 (één in Amsterdam, één in Rotterdam) te bespreken. Op die bijeenkomsten moest ook het pamflet verspreid worden. Afhankelijk van het resultaat van de discussies op die twee vergaderingen zal het actiecomité een definitief besluit over de te voeren acties nemen. De acties zullen ~~xxxxxxx~~ verder ook door het actiecomité' gecoördineerd worden.

Rubricering: 1)

1269.508¹ Nijp 3 bijl F



Collega's,

De toestand aan de grenzen ^{tussen} Nederland, België en Frankrijk is kritiek. Na 8½ week van liggen en hopen van de schippers op resultaten. Resultaten die broodnodig zijn voor handhaving van de particuliere Nederlandse en Belgische binnenschippers. Resultaten die ook noodzakelijk zijn om met succes via de Commissie Binnenvaart aan verbeteringen van de EV te beginnen. De resultaten zijn nihil, ondanks de telegrammen aan de bewindslieden, de inspanningen van de Initiatief groep Noord-Zuid en vergaderingen met alle betrokkenen. Een groot deel van de binnenlandse bevrachtingen wordt misbruikt om de strijd voor de wettelijke internationale boefemtarieven te ondermijnen. Onze bedrijfstak verkeert in groot gevaar. Wij als aktiecomité die alleen willen strijden voor de belangen van de particuliere schippers moeten daarom een beroep op U doen. Een beroep op U doen uit naam van iedere weldenkende schipper en uit naam van alle Nederlandse en Belgische schippers in de blokkades aan de grenzen. Een beroep op U doen, omdat het niet anders meer kan. Een beroep op U omdat U ons Uw vertrouwen heeft gegeven in de achter ons liggende tijd. Wij roepen U op tot een totale passiviteit vanaf donderdag 23 oktober a.s. om niet aan te nemen en U van alle activiteiten van het totale vervoer te onthouden. Voor ons aller belang. Wij vragen U niet naar de plaatsen van bevrachting te gaan, maar aan boord te blijven, beter nog om deel te nemen aan discussies buiten de bevrachtingsplaatsen. Dit stencil wordt door het gehele land verspreid, zodat wij vanaf donderdag 23 oktober a.s. ook weten welke schippers weldenkend zijn. Wij hopen dat U vertrouwen stelt in Uw aktiecomité "Behoud EV".

Het Aktiecomité "Behoud EV"

Rubricering : 1)

ACD 273.446
datum 13 APR. 1976
CO
b. 4 d. /

1) Zo nodig andere rubricering aangeven.

Distr.: BCP-BOA			Bijlage(n): Diversen
Afschr.:			BO: 148.132
Datum ontmoeting	Datum rapport	Volgno. Inf. rapp.	Evaluatie
19-3-76	8-4-76	5	

Betreff Bijeenkomst van schippers
dd. 19-3-76 in café DU COMMERCE te Amsterdam.

voerde het woord namens de ontevreden schippers.
Hij deed een opgave van de eisen van de schippers, zoals:

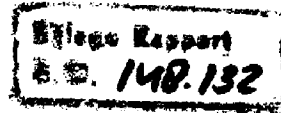
- wettelijke "tour de rol", dus noord-zuid-vaart officieel via de beurs;
- uitbanning relatievaart;
- beperking nachtvaart;
- verbetering E.V.;
- geen stil-lig-regeling (bij weinig werk zou dat in het voordeel zijn van de verladere, die dan de tarieven kunnen drukken).

Verder werd nog wat gesproken over de federatie van schippersbonden. Uit het gesprek bleek, dat de schippers zich door de regering belazerd voelen. De aanwezigen verzochten aan of hij een flink verslag van de bijeenkomst wilde schrijven en of ze allemaal een exemplaar van die krant konden krijgen. Aldus werd toegezegd. Ook werd nog gesproken over de eind april te houden demonstratie te Den Haag. De opmerking viel, dat er slechts één kik nodig is om bijv. de Rijnvaart plat te leggen al doet men het eigenlijk liever niet. (zie verder het bijgevoegde artikel van de Whd. dd. 25-3-1976).

Tijdens de bijeenkomst werd nog vernomen dat gezegd had achter de CPN te staan, maar het tegenover het ONS en de schippers niet verantwoord te vinden, dit openlijk bekend te maken. , die het volste vertrouwen van de schippers geniet, meent n.l. dit vertrouwen kwijt te zullen raken en minder gewaar te worden wat er onder de schippers leeft, als hij lid van de partij zou worden.

Vernomen werd, dat deze bijeenkomst was belegd op verzoek van "De Waarheid" -journalist om een artikel in De Waarheid te kunnen schrijven over de schippers.

Rubricering : 1)



Collega's,

Op nieuw doet de Gemeente Rotterdam een aanslag op onze portemonnee.
Na de ingrijpende verhoging van het havengeld in 1975, wil men ons
weer een nieuwe verhoging opleggen. Bij de gestegen kosten die op onze
bedrijfsvoering drukt, is elke nieuwe verhoging onaanvaardbaar !!!!
Daarnaast eisen wij herinvoering van het "3-weken briefje" en wijzen
iedere aantasting van onze ligplaatsen (fa. Eerland) van de hand.
Desnoods zullen wij deze met alle middelen verdedigen !!!!!!!!!!!!!!!

NAAM

SCHEEPSNAAM

140.132

ONS

NIEUWS

Collega's,

Zoals U in de publikaties hebt kunnen lezen, staat ons weer een nieuwe havengeld verhoging in het Rotterdamse havengebied te wachten. Het is begrijpelijk dat wij particuliere schippers dit niet zondermeer kunnen accepteren, immers wij worden dagelijks geconfronteerd met nieuwe prijsverhogingen. De prijs van gasolie en onderhoud van ons schip drukken als een zware last op onze bedrijfsresultaten, om nog maar niet te spreken van het huishoudboekje van onze vrouwen en de lange wachttijden aan de beurs door de relatievaart en het voortwoekeren van de crisisverschijnselen.

Als de Gemeente Rotterdam moeite heeft haar begroting sluitend te maken, moet zij maar naar andere wegen zoeken.

In ieder geval niet bij de al zo zwaar getroffen groep van kleine zelfstandigen, de particuliere schipper.

Naast het méér betalen van havengeld wordt er steeds maar weer aan onze ligplaatsen geknibbeld.

Fa. Eerland zou een ligplaats in de Leuvenhaven toegewezen hebben gekregen omdat het geluid van de sleepboot motoren hinderlijk zou zijn voor de flat-bewoners op s'Landswerf.

Over de hinder die de fa. Eerland aan de binnenvaart daar ter plaatse veroorzaakte is nooit op gereageerd, of het zou de belofte van de toenmalige Wethouder van havenzaken Dhr. Viersen 1971, in antwoord op een petitie zijn "dat het niet de bedoeling was van de Gemeente Rotterdam om blijvend ligplaatsen aan de binnenvaart te onttrekken"

"en er zou voor de fa. Eerland naar een gepaste ligplaats worden uitgekeken"

Nu, anno 1976 worden wij geconfronteerd met een steeds verdere opvoering van havengelden en het ontnemen van goede ligplaatsen.

Wij zijn van oordeel dat dit zo niet langer door kan gaan, de nota 1974 waarbij de havengeldverhoging van 130% aan de Gemeenteraad werd voorgelegd "sprak van sociaal contract met de wal" als de brengplicht werd ingevoerd. Welnu, wij zeggen het uitbannen van de binnenvaart naar buitenhavens is een aantasting van de mogelijkheden tot integratie (sociaal) contract met de walbewoner en de mogelijkheid tot deelneming aan een gezamenlijk cultureel leven.

Wij willen er ten overvloede op wijzen dat wij als binnenvaarders mogelijkheden hebben om iedere aanval op ons bestaan af te wijzen.

Daarvoor is nodig eenheid van optreden, versterking van de Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond!!!

Ondersteunde petitie zal U een dezer dagen ter ondertekening aangeboden worden. Het is de bedoeling deze met een delegatie aan het Gemeente Bestuur van Rotterdam aangeboden worden.

TEKEN DE PETITIE !!!!! WERK ER AAN MEE !!!!!

Opnieuw doet de Gemeente Rotterdam een aanslag op Uw portemonnee. Na de ingrijpende verhoging van het havengeld in 1975, wil men ons weer een nieuwe verhoging opleggen. Bij de gestegen kosten die op onze be-

bedonderd en er is praktisch geen enkele schipper die bereid is dat nog langer te pikken, zo stelt een van hen. Collega's schuiven onmiddellijk bij aan het tafeltje om zijn woorden te onderstrepen. "Zeven maanden praat de commissie-Viersen nu al en wat is er bereikt: niets."

Geduld van Schippers raakt op

(Van een onzer verslaggevers)

Binnenveertshippers dwongen vorig jaar zoner met een eensgezinde blokkadeactie PPK-staatssecretaris Van Hulzen zijn gewaakte plan tot afschaffing van de eventuele vrachtwedding (EV) in te slikken. Een commissie — genoemd naar de voorzitter Viersen, ex-havenvoerster van Rotterdam — zou nader voorstellen voor verbetering van de situatie in de binnen-scheepvaart opstellen. Een commissie waarin ook de federatie van 74 onafhankelijke Nederlandse Schippers-verbonden (ONS) zijn vertegenwoordigd.

Helaas hebben de schippers moeten constateren dat ondanks alle fraaie woorden de vertegenwoordigers van de ONS — die een belangrijke en actieve rol speelde bij de succesvolle blokkadeacties van vorig jaar — praktisch alleen slaan wanneer het aankomt op de invulling van de misen die tijdens de acties werden gesteld.

Belofte

De commissie-Viersen wordt ingesteld met de bedoeling dat op korte termijn verbeteringen zouden worden doorgevoerd in de binnenveert. Zeven maanden pralen ze nu al zonder dat er iets uitkomt. Men dient er echter rekening mee te houden dat de spanning onder de schippers in de zeventien maanden ook aanzienlijk is toegenomen.

Wij hebben ons bereid verklaard de ons geld in te zetten, maar men eelt ons te versen, hebben en van teit Kruas Kollman, schipper van een 800 tons sleepschip.

De sloopregeling naar 101 duiver over is gepast, velen we hebben niet, dat kom voor ons pas op de laatste plaats. En een stilligregeling is ook nooit onze

eis geweest. Dat zijn lapmiddelen waartoe men probeert onder een verbetering van de EV uit te komen. Want daar gaat het om: een wettelijke loenbeurtrregeling voor het Noord-Zuidveert (vervoer van Nederland naar België en Frankrijk - red.), ook het zand en grind via de beurts, internationale bodemprijzen en een goede regeling van vaar- en rusttijden.

Gerard Eick, ook elfenaar van een 800 tonschip: "Van Hulzen belooft na de blokkades dat zowel een zondagvaarverbod als een nachtvaarverbod zonder problemen geregeld zou kunnen worden.

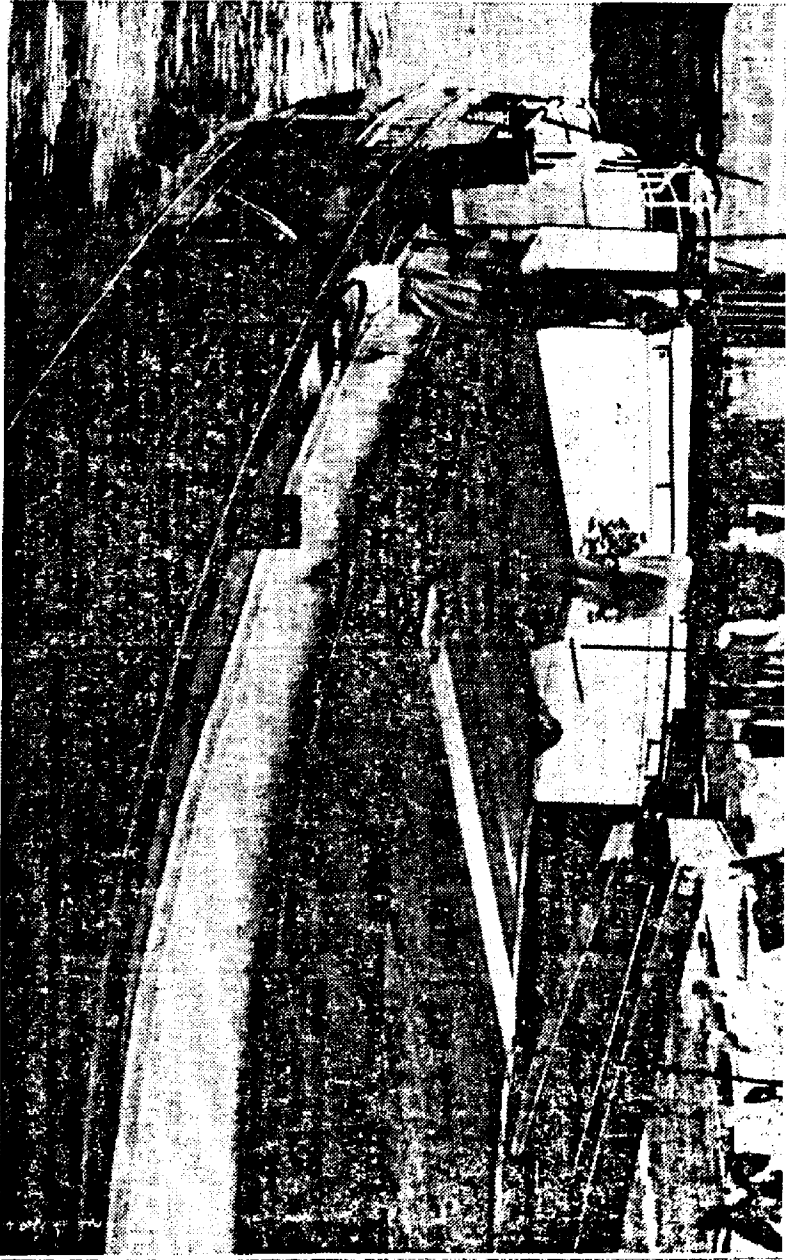
Een dergelijk verbot betekent dat de onloopengeheid vracht te verworren. Zo moet schepen nodig zijn om dezelfde hoeveelheid vracht te vervoeren. Zo komen meer mensen aan bod zonder dat iemand zich over de kop hoeft te jagen, terwijl bij een stilligregeling een bepaalde categorie juist heel snel zal gaan varen. Maar zelfs een dergelijke regeling blijkt nog niet eens te kunnen worden gerealiseerd.

Uitgeput

Niet alleen het geduld, maar ook de reserves van steeds meer schippers raken uitgeput. De laatste situatie van de misen van ons is rondtubeseen 1800 tons sleepschip.

Viersen varen met een zware hypotheel op hun schip en houden nu de dijken op hun rug met geen over om te kunnen den. Dat betekent dat ze op andere dingen meer bezuinigen zoals het noodzakelijke onderhoud. Dat betekent ook dat de overeen steeds minder werkt ook en op van bereid in moedwilligheden komen.

Schipper Kollman: "Het is nog steeds wettelijk verplicht een matroos aan boord te hebben. Tallozen varen echter alleen of met hun vrouw. De overheid weet dat maar doet niet om dat ze weet dat vlin zijnaand meer personeel kan betalen. Welke schipper komt



er leenveert nog boven het minimumloon uit en dan kijken we nog niet eens naar het aantal uren dat er hiervoor moet maken.

Jan de Vries, vertegenwoordiger van de ONS noemt de onjuist bereijpelijk geschatte waarde van de schippers zien dat er met praten blijft maar niets te bereiken valt en daarom nieuwe actie nodig is.

De sloopregeling die nu op tafel ligt was nu niet direct het resultaat dat we van de commissie-binnenveertshippers (de oude naam voor de commissie Viersen - red.) verwachtten. We hebben direct bij de inbrede in de commissie een lijst met prioriteiten overleed. Daarop prijkt niet de sloopregeling bovendien, maar uitbreiding van de eventuele vrachtwedding tot het Noord-Zuidveert en ook het zand en grind vooortaan via de beurts.

Feedaal

Vooral bij het zand- en grindveert heersen gewoon nog feodaal toestanden, zo vertelt Jan de Vries. Als je een vaste relatie hebt met een zand- en grindhandelaar zeg je: als je nu het werk heeft doe ik het goedkoop. In negen van de tien gevallen krijg je dan onderdaand het werk. Doe je het niet dan doet een ander het wel en ben je in concurrentiepositie kwijt.

Je bent daarom wel gedwongen te geven iedere prijs te varen en je zelf zo aantrekkelijk mogelijk te maken. Je kan je echter afvragen waar het einde ligt als sommige schippers of al toe overgaan om legelijk met hun schip ook de auto van de directeur te wassen. En hoe slechter het met je

economie gaat, hoe afhankelijk de schipper wordt. In feite is dit gewoon een vorm van economische intimidatie.

Jan de Vries wijst erop dat de loenbeurtrregeling een wapen is ter bescherming van de zelfstandigheid van de schipper die daar buiten volkeds is overgeleverd aan de willekeur van de verladere.

Er wordt geprobeerd de eisen van de schippers al te remmen door een stilligregeling voor te stellen. De nadelen van de vrije markt blijven dan echter evengoed bestaan en het zijn de grote verladere die koste wat het kost het vrachtmartrechtname willen handhaven om op deze manier de prijzen zo laag mogelijk te houden.

Hij benadrukt dat er bij het treffen

van maatregelen voor de binnen-scheepvaart rekening moet worden gehouden met de sociale aspecten. Het is een bedrijf waar iemand met zijn he- le hebben en houden aan vast zit. Het schip is niet alleen zijn werk, maar ook zijn woonplaats. Het is een stuk van zijn leven. Maar een schipper heeft al- len een kans op een sociaal leven als hij verzekerd is van een verladere zo gek de kwieg behoefte om een verladere te krijgen hem een lading te geven.

Onder de binnenveertshippers rijst steeds meer de vraag of deze eisen via de commissie-Viersen te bereiken zijn. Jan de Vries: "Tot nu toe is er nauwelijks iets gebeurd en als er niet snel voorstellen worden gemaakt zullen de schippers opnieuw de kat de bel aan- binden."

Om duidelijk te maken dat de eisen die tijdens de blokkades zijn gesteld, nog onverminderd van kracht zijn, zal eind april in Den Haag een landelijke manifestatie, gevolgd door een demonstratie van Nederlandse binnenveertshippers worden georganiseerd.

T. Twigt, van het actiecomité behoud EV en adviseur van de ONS vertelt dat de voorbereidingen al in volle gang zijn. Deze manifestatie kan de aanloop zijn voor nieuwe druk op de regering om op politieke partijen. Het ultimatum dat ontlaas in de vorm van een open brief aan Van Hulzen is verstuurd bevatte weliswaar geen datum, maar niets staat ons in de weg dat dan alsnog te door. Het geduld van de schippers raakt op.



Mijne Heren,

Omdat het overleg in de Commissie Binnenscheepvaart stagneert, wil ik mij duidelijk uitspreken voor:

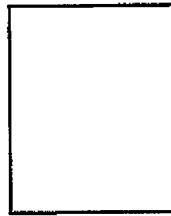
1. Gezond maken van deze E.V. (art. 65), o.a. door het afschaffen van relatievaart en het bevrachten van zand en grind via de beurs.

2. Een wettelijk toerbeurtsysteem met redelijke bodemtarieven in het Noord Zuid scheepvaart verkeer.

Dit om te bewerken dat de huidige catastrofale concurrentiestrijd onder de schippers uitgebannen wordt.

Tevens om de particuliere schipper de wettelijke bescherming te verschaffen die hij nodig heeft om zijn bedrijf op een aanvaardbare manier voort te zetten.

Bijlage Rapport
B.O. 140.132



Commissie Binnenscheepvaart

t.a.v. Dhr. van Rheenen (secretaris)

Plesmanweg 1-6

's-Gravenhage

Afzender:

.....
.....
.....
.....

Collega,

Bent U het eens met de tekst op deze kaart?

Stuur hem dan op, met vermeldi van naam en adres!

U helpt dan mee om deze papier aktie tot een succes te maken.

Het zal ongetwijfeld het overleg beïnvloeden.

De overheid wordt dan duidelijk gemaakt dat de particuliere schip een marktordening wenst door middel van Evenredig Vrachtvelden om redelijke vrachtprijzen te handhaven.

Wilt U mee beslissen?

Stuur dan deze kaart snel op.

Actie Com

Aan Zijne Excellentie
de Minister van Binnenlandse Zaken,
te
's-GR A V E N H A G E.

1224.205

22 april 1976.

1.
Binnenschippers opnieuw
in actie.

Hierbij heb ik de eer Uwe Excellentie een rapport aan te bieden
betreffende bovengenoemd onderwerp.

HET HOOFD VAN DE DIENST



drs. A. Kuipers

Dit exemplaar bestaat uit 2 blz.

BINNENSCHIPPERS OPNIEUW IN ACTIE

1. Op 27 april a.s. zal in de Houtrust-hallen te Den Haag een manifestatie van binnenschippers plaatsvinden. Na afloop wordt een demonstratieve tocht ondernomen naar het Binnenhof, waar een petitie en een fotoboek van de blokkade-actie in 1975 aan Regering en Tweede Kamer zal worden aangeboden. Eén en ander wordt georganiseerd door de nauw met elkaar samenwerkende schippersbonden ONS (Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond) en AZGV (Algemeen Zand- en Grindschippersverband) alsmede het actiecomité "Behoud Evenredige Vrachtverdeling", waarin naast leden van de ONS en het AZGV ook leden van de door de CPN beheerste "schippersbeurscomité's" zitting hebben. De organisatoren verwachten een opkomst van ongeveer 2000 personen.
2. Manifestatie en demonstratie zijn een uiting van de bij de schippers bestaande onvrede over het uitblijven van positieve resultaten van het werk van de "Commissie binnenscheepvaart", die mede onder druk van de in augustus 1975 georganiseerde blokkade-acties geformeerd is. Verwacht mag worden dat nieuwe blokkade-acties voorbereid en uitgevoerd zullen worden als de commissie niet op korte termijn met voor de binnenschippers aanvaardbare resultaten komt.
Vele van de bij de ONS en het AZGV aangesloten binnenschippers hebben zich uitgesproken tegen voornoemde plannen voor 27 april a.s. Zij hebben zich tijdens recente bijeenkomsten van de ONS, het AZGV en het actiecomité "Behoud E.V." voorstander getoond van onmiddellijke blokkade-acties, die niet zouden mogen worden beëindigd voordat de eisen zijn ingewilligd. Voor zover bekend beschikt nog geen der organisaties over een concreet plan voor het uitvoeren van blokkades, maar het uitbreken van spontane acties - zoals in oktober 1975 in enkele Noord-Zuid-vaarwegen - is niet uitgesloten.

3. De eisen van de binnenschippers concentreren zich op:
- verbetering en uitbreiding van de Wet E.V.;
 - invoering van bodentarieven en een toerbeurtsysteem voor het Noord-Zuid-verkeer;
 - invoering van een functioneler vergunningenbeleid;
 - invoering van verplichte nacht- en zondagsrust.
4. De personele samenstelling van het actiecomité "Behoud E.V." is sinds de blokkade-actie in augustus 1975 nogal gewijzigd. De algemene indruk is, dat de invloed van CPN-leden daarin enigszins groter is geworden. Binnen de CPN is van een systematische, op centraal niveau geleide aanpak van het partijwerk onder de binnenschippers echter nog geen sprake.
- De woordvoerder van het actiecomité tijdens en vlak na de blokkade-acties in augustus 1975, de heer _____, lijkt geheel van het toneel verdwenen. Hij heeft geen zitting meer in het actiecomité en maakt evenmin nog deel uit van het bestuur van de ONS. Wel heeft hij beide organisaties aangeboden als adviseur op te treden.
- Als woordvoerder van het actiecomité is de laatste tijd vooral de heer _____ opgetreden. De heer _____ is gesalarieerd bestuurder van de ONS. Hij zou sympathiek staan ten opzichte van de CPN en van die zijde benaderd zijn met het verzoek zich als lid aan te sluiten.
5. CPN-ers in het actiecomité hebben voorgesteld de schippersactie te verbreden door andere in hun bestaan bedreigde groeperingen voor deelname aan de manifestatie uit te nodigen. Daarbij is o.a. gedacht aan boeren en tuinders, vissers en middenstandsgroeperingen. Vissers uit IJmuiden hebben inmiddels al laten weten wegens werkzaamheden niet te kunnen meedoen. Boeren en tuinders zullen waarschijnlijk benaderd worden via het "landelijke actiecomité boeren en tuinders", waarin de heer _____, lid van het CPN-bestuur zitting heeft. In dit verband is het opmerkelijk dat de organisatoren van de manifestatie in hun oproep niet alleen de ondersteuning vragen van "iedere schipper, die zich particulier noemt", maar ook van iedereen, die de particuliere binnenschippers "een warm hart toe draagt".

ACD *h. j. j. 842*
datum 17 MEI 1976
CO
b. *7* d. *—*

Verbinding: No. 12.

10 mei 1976.

Agenda: No. 6061-2.

Onderwerp: Aandachtvestiging problemen binnenschippers.

Bijlagen:

Op dinsdag 27 april 1976 hebben de samenwerkende schippersbonden A.Z.G.V., O.N.S. en U.N.B.F. een manifestatie gehouden in de Houtrusthallen te 's-Gravenhage.

De manifestatie ving te + 12.05 uur aan. In de zaal waren toen + 800 aanwezigen. Na de pauze bedroeg dit aantal + 1000. Bijna alle aanwezigen waren met autobussen afkomstig uit o.a. Rotterdam, Limmen, Hem, Sliedrecht, Zaltbommel, Amsterdam en Meppel naar Den Haag gekomen.

Op de in de hal opgehangen spandoeken kwamen de volgende teksten voor:

"Veel gepraat, weinig resultaat"

"Wij vragen niet veel, ieder zijn deel"

"N.Z. toerbeurt"

"Wachten kan niet meer"

"Wij zijn in Den Haag, want de commissie werkt te traag"

"Op 27 april toont de schipper zijn wil"

"Niet al dat vergader, een wettelijk kader"

"Schuiven op de lange baan, einde ons bestaan"

"Doorbreek het monopolie van de verlader, geef de schippers een wettelijk kader"

"What a shame can we be all the same with the e.v."

"Toerbeurt ja, artikel 45 nee"

"Het is bitter te weten, men is ons vergeten"

"Milieubewust is goedkoop, toch moeten we naar de sloot waarom"

Vlaggen met opschrift: Kartel O.R. - A.Z.G.V. - O.N.S. U.N.B.F.

Reddingsboei met opschrift: S.O.S. - C.B.

Als eerste spreker voerde het woord de heer *[naam]*, voorzitter O.N.S., onder het motto: "Wachten kan niet meer".

Vervolgens sprak een onbekend gebleven spreker die de geschiedenis Noord/Zuid en de positie van

de zelfstandige schipper belichtte.

Derde spreker was de heer _____, voorzitter van de Europese Scheepvaart Organisatie (E.S.O.), die de problemen van de schippers in Europees verband toelichtte.

De visie van een schippersvrouw werd hierna vertolkt door Mevr. _____.

De heer _____, een Belg voorzitter van de vereniging Ons Recht, sprak over Europese vergunningen beleid. Hij nam stelling tegen de schepen van de "Oostblok"landen.

Zesde spreker was de heer _____ lid van de Algemene Zand en Grind Vereniging. Hij pleitte voor een wettelijke Evenredige Vrachtverdeling.

Als laatste spreker trad op de heer _____ van de Onafhankelijke Nederlandse Schippersvakbond. _____ deed vlak voor aanvang van de manifestatie reeds van zich spreken toen hij 2 mannen en 2 vrouwen die op de openbare straat voor de Hout rusthallen met het dagblad "De Waarheid" colporteerden, verzocht zich te verwijderen. Hij dreigde dit zelfs met geweld te doen als men niet aan zijn verzoek voldeed. Hij beklemtoonde dat de schippers niets te maken wilden hebben met de C.P.N., hoewel dit in het verleden door geldelijke steun voor acties wel eens gesuggereerd was. _____ kondigde aan dat er na afloop van de manifestatie een demonstratie zou worden gehouden. Hij vroeg de aanwezigen te gaan staan, als zij het eens waren met het beleid van de schippersvereniging. En bloc stonden alle aanwezigen op.

Na de pauze te + 13.50 uur werd het woord gegeven aan leden van de 2e Kamer der Staten-Generaal.

Als eerste spreker voerde Ds. J. KNOT (P.v.d.) het woord.

De heer F. DRAGSTRA (C.P.N.) sprak hierna. Uit zijn betoog kwam naar voren dat hij van de C.P.N. was, dit was niet aangekondigd.

Mevrouw drs. N. SMIT-KROES verdedigde hierna het V.V.D.-standpunt.

Hierna werd Dr. M.H.M. VAN HULTEN, Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat de gelegenheid gegeven zijn beleid te verdedigen, hetgeen hij uitgebreid deed. Hierna werd hem een petitie aangeboden (zie bijlage).

Omstreeks 15.15 uur werd de manifestatie beëindigd en gingen de deelnemers met de bussen naar het Malieveld, alwaar men zich in formatie opstelde en via de Koningskade, Korte Voorhout en Korte Vijverberg in demonstratieve optocht naar het Binnenhof begaf. Op het Binnenhof werd wederom een petitie aangeboden, ditmaal aan de Tweede Kamervoorzitter Dr. Ir. A. Vondeling. Na nog eenmaal de voornaamste eisen te hebben bekendgemaakt gingen men via Buitenhof, Lange Vijverberg, Korte Voorhout en Koningskade terug naar het Malieveld alwaar de demonstratie om + 17.00 uur werd ontbonden.

Van de zijde van het publiek toonde men weinig belangstelling. Het geheel verliep ordelijk. Deelnemers aan de manifestatie en demonstratie waren de schippers hun vrouwen, kinderen en sympathisanten.

dinsdag
27 april
wéér,
naar Den Haag!!!



waar blijft het resultaat binnenvaart?

Onder deze titel wordt een bijeenkomst gehouden waar elke schipper, die zich particulier noemt, en iedereen, die deze mensen een warm hart toedraagt, naartoe zou moeten gaan.

naar Den Haag, waarom?

Omdat de schippers net als alle andere mensen in dit land rechten verlangen. Rechten om hun bedrijf nu en in de toekomst op menswaardige manier te kunnen uitoefenen.

wachten kan niet meer!

Vanaf de blokkade tot nu hebben wij gesproken, zijn wij in overleg getreden, maar wij lopen tegen een muur van onwil en misleiding op. Alleen door eensgezind en machtig optreden van de particuliere schipper kunnen wij een eind maken aan de uitbuiting, die andere groepen willen laten voortbestaan om eigen commerciële belangen veilig te stellen.

nu willen we zekerheid!

Tolereert de schipper nog langer, dat men met zijn vrachtprijs en over zijn rug handel drijft en oncontroleerbare winsten maakt.

Tolereert de schipper nog langer, dat hij als derde rangs burger wordt behandeld; dat men voor hem geen wettelijke regelingen wil treffen, die elke andere groep wel heeft?

zijn we niet meer nodig?

Dat vroegen wij staatssekretaris van Hulst. Hij antwoordde, dat de particuliere schipper nog steeds noodzakelijk is voor

onze economie.

Dan eisen wij ook rechten! De rechten om ons bedrijf op menswaardige wijze voort te zetten.

Dan willen wij niet langer tegen elkaar worden uitgespeeld.

we eisen ons recht op!

De afbraak heeft allang genoeg geduurd. De afbraak die kon plaats vinden, doordat de wensen van de particuliere schipper in Den Haag niet werden gehoord. Nu moet er worden gewerkt aan de opbouw!

iedereen kan mee!

Iedereen is welkom!!!

Met elk spandoek, met elke vlag en met iedere leuze, als u het hier maar mee eens kunt zijn.

1. Het verbeteren van het systeem van Evenredige Vrachtverdelen in het Nationale Scheepvaartverkeer, waarbij het onderbrengen van zand- en grindvervoer en het afschaffen van het eigen vervoer met huurschepen (relatievaart) prioriteit verdient.
2. Het wettelijk maken van bodemtarieven en een toerbeurtsysteem met affichering in het noord-zuid scheepvaartverkeer vice-versa tussen België, Nederland en Frankrijk.
3. Een functioneler beleid aangaande het verlenen en verlengen van vervoervergunningen in de binnenscheepvaart.
4. Het verplicht stellen van nacht- en zondagsrust in de binnenvaart.

We zullen in de Houtrusthallen uitvoerig op deze punten ingaan en hebben vele anderen uitgenodigd hierover ook het woord te voeren, waaronder de politieke partijen en buitenlandse organisaties.

wachten kan niet me

at van de commissie

Daarna zal de particuliere schipper definitief zijn koers bepalen.
Gezamenlijk in het openbaar en in Den Haag.

naar het Binnenhof,

om onze koers door middel van een petitie aan de overheid bekend te maken en het Blokkade Fotoboek '75 aan te bieden om nog eens te laten zien hoe het was in 1975.

Alle redenen dus voor u om er bij te zijn; om mee te beslissen, liefst met vrouw en kinderen, want het gaat ook om hun toekomst!!!

vervoer

Er zullen bussen rijden vanuit vele plaatsen in Nederland en enkele vanuit België.

Maak een dag vrij om te tonen wie de particuliere schipper is en om te vertellen wat hij wil.

meer inlichtingen

Telefoon:

- * 010 - 149408
- * 010 - 147534
- * 010 - 147584
- * 010 - 140982

organisatie:

De organisatie wordt verzorgd en de middelen hiervoor worden beschikbaar gesteld door de:

ONAFHANKELIJKE NEDERLANDSE
SCHPPERVAKBOND,

ALGEMEEN ZAND- EN GRINDSCHIPPERS
VERBAND,

HET AKTIE COMITE.

waarom?

OMDAT DEZE ORGANISATIES VINDEN,
DAT DE SCHIPPER DE GELEGENHEID
MOET KRIJGEN OM ZICH DUIDELIJK
UIT TE SPREKEN IN DEN HAAG.

Tot Ziens.

er!

particulier schippers mani- festatie

dinsdag 27 april, 11 uur Hout-
rusthallen in Den Haag

vertrekplaatsen bussen:

Rotterdam, Amsterdam, IJmuiden, Hengelo, Zutphen, Devneter, Doesburg, Groningen, Leeuwarden, Zwolle, Maastricht, Maasbracht, Roermond, Venlo, Tilburg, Terneuzen, Dordrecht.

Meer gegevens over preciese plaatsen en tijden van vertrek van de bussen worden in de komende weken bekend gemaakt.

HET GROTE FOTOBOEK VAN DE BLOKKADE '75 ZAL BINNENKORT
VERSCHEIJNEN EN NATUURLIJK TIJDENS DE MANIFESTATIE IN DE HOUT-
RUSTHALLEN VERKRIJGBAAR ZIJN.

Aanvang 11.00 uur **SCHIPPERSMAN**
PARTIKULIERE



IFESTATIE

MARKT

**Houtrushallen
Houtrustweg 108
Den Haag**

