

Bloeitijd van de kustvaart

Nederland kwam zwaar beschadigd uit de Tweede Wereldoorlog: het land was leeggeroofd door de bezetters en de bevolking was uitgehongerd, vooral in het westen des lands. Het centrum van Rotterdam was grotendeels verwoest en ook andere havens, zoals Delfzijl, hadden schade opgelopen. Ook de handelsvaart had onder de oorlogssituatie geleden. Maar nadat de bevolking vijf jaar lang weinig tegen de neergang had kunnen doen, wilde iedereen de handen uit de mouwen steken om het land weer op te bouwen.

De Groningse kustvaart: wederopbouw en bloei

Voor de wederopbouw was de scheepvaart hard nodig: er moest materiaal komen om alles wat stuk was te herstellen en wat geroofd was te vervangen. Aanvankelijk, toen nog onzeker was hoeveel vrachtcapaciteit er beschikbaar zou zijn en hoeveel er nodig was, vorderde de Nederlandse regering daarvoor de vrachtvloot. Dat duurde tot midden 1946, toen de laatste nog gevorderde schepen vrij werden gegeven.

De wereld lag weer open voor de Groningse vrachtvvaarders. Door de omvangrijke vraag naar vrachtruimte stegen de prijzen. De scheepsbouw kwam hierdoor tot ongekende bloei. Rond 1948 waren de meeste werven de oorlogsschade te boven en konden ze volop aan de slag met de bouw van het scheepstype waarmee zij beroemd werden: de Groningse coaster. Deze schepen hadden geen grote diepgang. Daardoor konden ze ook binnengaats varen en ladingen vrijwel overal heen vervoeren zonder te verladen. Bovendien konden zij door hun grote luikhoofden snel worden geladen en gelost, wat het aantal ligdagen beperkte. Dit alles maakte dit scheepstype uiterst rendabel.

De populariteit van de Groningse coaster nam in de naoorlogse jaren hand over hand toe. Niet alleen de Groningse kapitein-eigenaren bestelden de coasters, maar ook de grote rederijen in het westen des lands. Een sterke troef van de Groningse scheepsbouwers was hun samenwerking die al uit de jaren dertig stamde. Er werd onder meer sectiebouw gepleegd, soms zelfs op verschillende werven, waarbij de losse secties uiteindelijk op een bouwplaats werden geassembleerd.

Na een kleine inzinking in 1952-1953 werd de opgaande lijn weer snel opgepakt. Er werden elk jaar meer schepen gebouwd. Bovendien nam het tonnage per schip toe. In 1958 volgde opnieuw een terugslag van enkele jaren, vooral veroorzaakt door verzadiging van de binnenlandse markt. Nadat de Groningse werven nog nauwer waren gaan samenwerken en

hun pijlen sterker op de buitenlandse markten richtten, volgde een herstel van de scheepsbouw in de jaren zestig.

De bloei van de kustvaart is met enkele feiten duidelijk te illustreren. Waren er in 1948 in Groningen 231 coasters geregistreerd met een gemiddelde van 290 ton laadvermogen, in 1960 waren dat er 500 met een gemiddeld laadvermogen van 547 ton. Meer dan de helft van de coastervloot was in deze jaren in Noord-Nederland geregistreerd, en 90% daarvan kwam uit Groningen. Nog steeds waren de traditionele vrachten als hout, graan, landbouwproducten, steenkool en kunstmest belangrijk, terwijl het belang van oud-ijzer en oud-papier toenam. Was voor de oorlog veel oud-ijzer van Engeland naar Duitsland vervoerd, in de jaren vijftig ging ditzelfde product vooral van Duitsland naar Engeland.

De NNPC herstelt zich

Na de Tweede Wereldoorlog moest de NNPC de vooroorlogse draad van opbouw en uitbouw weer zien op te pakken. Helaas overleed juist in deze periode de voorzitter en medeoprichter Willem Schuitema. Hij werd opgevolgd door een bekende naam in de Groningse rederswereld: Jaap Sanders, directeur van rederij Wijnne en Barends. Zijn benoeming ging niet zonder slag of stoot omdat sommige leden bang waren dat hij niet onpartijdig zou zijn. Uiteindelijk werd hij tijdens een buitengewone ledenvergadering van 2 april 1946 tot voorzitter verkozen. Deze functie bekleedde hij tot 1973, het jaar waarin hij overleed. In 1946 moest de NNPC besluiten nemen over een hele waslijst van praktische zaken die te maken hadden met de nasleep van de oorlog. Daarvoor waren vier extra ledenvergaderingen nodig. Een van de belangrijkste zaken waarover de vereniging zich moest buigen was de kwestie van de aansprakelijkheid. De NNPC vergoedde aan het eind van de oorlog alleen nog arbitrage- en proceskosten. De discussie hieromtrent spitste zich toe op het al of niet herinvoeren van artikel 16 uit het reglement, een artikel dat tijdens de oorlog buiten werking was gesteld. In dit artikel werd vastgelegd welke aansprakelijkheden de NNPC verzekerde. Dit punt was zo lastig omdat het niet duidelijk was welke kosten er nog uit de oorlogsperiode te verwachten waren. Het bestuur was van mening dat de verzekering wel weer snel hersteld moest worden, omdat de vereniging anders het risico liep dat (potentiële) leden hun toevlucht zouden zoeken bij de grootste concurrent, de West of England.

De herinvoering van de vooroorlogse voorwaarden van de NNPC werd dringender toen alle schepen die nog door de Nederlandse regering gevorderd waren medio 1946 weer in beheer van de eigenaren kwamen. Alle schepen waren vanaf dat moment weer bij hun oude

maatschappijen verzekerd. De eigenaren van deze schepen veronderstelden dat ze voor normale bedragen verzekerd zouden zijn.

Enkele onderwerpen die te maken hadden met de ontwrichting die de oorlog had veroorzaakt, vroegen speciale aandacht in het eerste jaar na de bevrijding. Bijvoorbeeld de kwestie van de immigratie. Toen deze kwestie tijdens een ledenvergadering ter sprake kwam, vroeg een van de leden wat precies onder immigratie moest worden verstaan. De voorzitter antwoordde dat immigratie destijds min of meer synoniem was aan mensensmokkel. Mensensmokkelaars brachten de immigranten dikwijls als verstekeling aan boord van een schip. Maar niet alleen deze mensensmokkel bleek een lucratieve bezigheid. In het berooide Europa, waar aan alles gebrek was, werd volop gesmokkeld in allerlei goederen. In het eerder genoemde artikel 16 was de clausule opgenomen dat boetes van schepelingen voor rekening van de NNPC kwamen. Daardoor vreesden sommige leden dat in feite de smokkel in mensen en goederen door de NNPC werd gestimuleerd. Er waren leden die dreigden hun lidmaatschap op te zeggen als dit artikel zou worden gehandhaafd. Maar ondanks deze bezwaren werd het artikel niet gewijzigd. In de daarop volgende jaren werd in de annalen zo nu en dan melding gemaakt van kwesties over verstekelingen en smokkelzaken, maar dit waren geen extreem grote zaken.

Het herstel van het ledental ging in die jaren razendsnel. Uit het jaarverslag van 1946 bleek dat de vereniging aan het eind van dat jaar meer dan 120 leden telde. Daarmee steeg het ledental alweer uit boven het aantal waarmee de vereniging de oorlog was ingegaan. De zeer lage premie van een kwart van het bedrag dat reglementair was toegestaan, zal hierbij een rol hebben gespeeld. In 1947 vierde de NNPC trouwens op gepaste wijze zijn tienjarig bestaan met een diner dansant voor de leden.

Het groeiende ledental deed ook het aantal ingebrachte zaken snel toenemen. De NNPC probeerde de ingebrachte zaken meestal praktisch op te lossen. Bijvoorbeeld, op het schip van de secretaris van het bestuur was door dronkenschap van de winchman van de stuwadoor schade aan de winch ontstaan. De secretaris wilde de (Deense) stuwadoorsfirma verantwoordelijk stellen voor de schade. Maar het probleem was dat de kapitein van het schip de hele kwestie niet adequaat had vastgelegd in een rapport. Het bestuur van de NNPC besloot deze zaak daarom als volgt aan te pakken: men zou een verklaring van de reparateur vragen, waarin deze bevestigde dat de winch was kapotgegaan door onoordeelkundig gebruik. Daarnaast werd de Deense firma schriftelijk medegedeeld dat bij weigering van betaling de zaak in een ledenvergadering van de NNPC besproken zou worden, wat de goede naam van de stuwadoorsfirma in de kustvaartwereld zou schaden. Steeds opnieuw bleek het belang van

het schriftelijk vastleggen van geschilpunten. In verschillende jaarverslagen werd hierop regelmatig de aandacht gevestigd.

Soms probeerde de vereniging bepaalde zaken waarmee ze regelmatig geconfronteerd werd beter geregeld te krijgen door het voeren van een proefproces. Een voorbeeld daarvan speelde in 1948. Deze zaak handelde over een vertraging die was ontstaan door de afwezigheid van havenarbeiders in Engeland. De reder moest daardoor extra liggeldkosten betalen. Zelfs het feit dat deze reder op het moment waarop de kwestie speelde nog geen lid van de NNPC was, wilde de vereniging op de koop toe nemen als deze zaak bij een gunstig resultaat als precedent dienst kon doen.

Een ander probleem waarmee de NNPC veel te stellen had, was dat van de mancozaken. Hierbij draaide het vaak om een geschil over de tally. Ook in dit geval probeerde de vereniging de kwestie op te lossen door het creëren van een precedent. De tallykwestie, die vooral bij houtvrachten speelde, bleef telkens op de agenda van de NNPC terugkeren. Daarom werden de kapiteins ertoe aangespoord om het steeds verder olopende probleem van de mancoschades en de tally's te beperken. Bovendien verhoogde de NNPC de franchise bij mancozaken.

Naast de toenemende stroom nieuwe zaken die binnenkwam, kon de NNPC nu eindelijk een aantal zaken uit de oorlogs- en bezettingstijd afhandelen. Dat ging onder meer over schepen die met hun lading ergens waren gestrand toen de oorlog uitbrak en schepen waar ten gevolge van de omstandigheden het contact tussen de kapitein en de reder was verbroken.

Verandering en uitbouw

In 1949 ontstond er voor het eerst onvrede over de periodiek weerkerende herbenoeming van de voorzitter en de administrateur. Toch werden de administrateur en de voorzitter ook dit jaar weer tijdens de ledenvergadering herkozen en zou het nog wel even duren voordat er op dit gebied ook werkelijk iets veranderde.

Met de stijging van het ledental nam ook het administratieve werk toe. Dit had bijvoorbeeld tot gevolg dat de ledenvergadering van 1951 pas in april en die van 1952 in juni gehouden werden, terwijl dit volgens de reglementen in januari moest gebeuren. Ter ontlasting van de administrateur besloot het bestuur in maart 1951 een vaste boekhouder aan te stellen.

Hiervoor werd de boekhouder van kantoor Kramer voorgedragen.

Een jaar later nam de zaak een andere wending toen vader en zoon Kramer te kennen gaven dat zij niet langer beschikbaar waren voor de NNPC. Dit betekende dat de vereniging niet

alleen op zoek moest naar een nieuwe administrateur, de post die tot dan toe door Kramer junior werd bekleed, maar ook naar een nieuwe kantooruimte.

Er volgden een advertentie voor een administrateur en een zoektocht naar een vervanging voor het pand aan de Oranjestraat in Groningen, waar de NNPC gedurende de eerste veertien jaar van zijn bestaan gehuisvest was. Slechts één persoon reageerde op de advertentie. Deze sollicitant, de heer J. Kleingeld, ambtenaar bij de Directoraat Generaal voor de Scheepvaart in Den Haag, werd uitgenodigd voor een gesprek. Op de eerstvolgende ledenvergadering werd hij voorgedragen als opvolger van A. Kramer. Omdat het voor de heer en mevrouw Kleingeld lastig was om in Groningen een geschikte woonruimte te vinden, werd de constructie van een woonhuis annex kantoor, zoals Kramer dat ook had gehad, voortgezet. Uiteindelijk werd een geschikte ruimte gevonden in de nieuwe Viaductflat naast het Groningse Herenviaduct. Op 2 december 1952 werd het nieuwe kantoor feestelijk geopend en kon de nieuwe administrateur aan de buitenwereld worden voorgesteld.

In de jaren vijftig zette de groei van het ledental van de NNPC verder door. Eind 1952 waren 221 kustvaartreders bij de vereniging aangesloten, bijna een vertienvoudiging sinds de oprichting in 1937. Het aantal nieuwe zaken bedroeg dat jaar 136, eveneens een vertienvoudiging in vijftien jaar. In 1956 had de vereniging al 420 leden die dat jaar samen 341 nieuwe zaken inbrachten. En in 1958 was het aantal leden zelfs uitgegroeid tot 500 en het aantal schadeclaims tot 573.

In de scheepvaart wist men vaak niet van tevoren met welke debiteuren men te maken kreeg. Dit maakte het voor de reders lastig om zich tegen het risico van dubieuze debiteuren te verzekeren. Om dit probleem op te vangen startte de NNPC in 1952 een onderafdeling solvabiliteitsverzekering. Deze verzekering, waaraan alleen NNPC-leden konden deelnemen, telde al snel vijftig leden. De jaarvergaderingen van deze onderafdeling werden meestal gehouden in aansluiting op die van de NNPC.

De NNPC voelde zich niet alleen verantwoordelijk voor het afhandelen van de aansprakelijkheidszaken van zijn leden. Als onderlinge waarborgmaatschappij hield de P&I Club zich ook bezig met preventieve activiteiten. Op die manier probeerde de vereniging de kosten voor haar leden zo laag mogelijk te houden, want hoe minder het tot schadeclaims kwam, hoe lager de premies van de leden konden blijven. Om de leden beter te informeren werden er tijdens de ledenvergaderingen over verschillende onderwerpen lezingen gehouden door een jurist, mr. Baanders. Hij ging bijvoorbeeld in op de juridische verantwoordelijkheid bij verkeerde stuwage.

In 1954 werden de reglementen aangepast aan de veranderende tijden en de oplopende schadekosten. Dit gebeurde tijdens een buitengewone ledenvergadering. Cascoschades, waarover tot dan toe met behulp van de NNPC kon worden geprocedeerd, werden nu uitgesloten. Bovendien kreeg het bestuur het recht om leden die voortdurende onkosten voor de vereniging veroorzaakten als lid te mogen uitschrijven. Verder bleef de vergoeding van proceskosten bij claims van hulp- en bergloon wel gehandhaafd, maar omdat deze claims eigenlijk niet onder de normale exploitatiekosten van een kustvaarder vielen, werd er een franchise van 5% van de geïncasseerde som ingesteld. Een jaar later werd deze franchise verhoogd en kwam er een extra dekking voor de gevolgen van het aanlopen van een noodhaven wegens het uitbreken van een besmettelijke ziekte of een ernstige ongeval, voor zover dit risico niet door een ziekte- of ongevallenverzekering was gedekt.

Wetten en regels

Een belangrijke set regels die op cognossementen van toepassing zijn, zijn de Hague Rules. In de zomer van 1956 werden deze Hague Rules, die al sinds 1924 bestonden, ook in Nederland van kracht. Deze regels definieerden internationaal de rechten en plichten van vervoerders. Tot die tijd had Nederland hiervoor een eigen regelgeving gehanteerd die verwant was aan de Hague Rules.

In grote lijnen bepalen de Hague Rules de twee belangrijkste plichten van de vervoerder: de plicht om voor een zeewaardig schip te zorgen en de plicht om de lading zorgvuldig te behandelen tijdens het laden, het stuwen, het vervoer, het bewaren en het lossen van de lading. Enkele zaken vallen niet onder deze regels. Zo valt deklading buiten de werking van de Hague Rules. En verder zijn er enkele standaarduitzonderingen waarbij de vervoerder niet aansprakelijk wordt gehouden voor schade aan de lading. Hij is bijvoorbeeld niet aansprakelijk voor verlies of schade door een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van de kapitein, de bemanning of een loods. Evenmin is hij aansprakelijk voor brand die niet is veroorzaakt door persoonlijke schuld van de vervoerder en hetzelfde geldt voor onvermijdbaar natuurgeweld.

Huidenladingen al of niet uitsluiten

Met enige regelmaat moest de NNPC zich afvragen of bepaalde risico's nog wel verzekerd konden blijven. Zo deden zich in 1959 regelmatig behoorlijk grote schades bij huidentransporten voor. Het bestuur vond dit dusdanig zorgelijk dat het de ledenvergadering voorstelde om hudenladingen uit te sluiten, of dan toch op zijn minst de franchise te

verhogen. Dit voorstel raakte voor sommige leden de kern van het onderlinge principe van de NNPC.

‘De heer P. Beck voelt er niets voor om de huidenladingen uit te sluiten. In dit verband wijst hij erop, dat er vele ladingen zijn, die wat claims betreft een twijfelachtige reputatie genieten. Toch worden deze ladingen vervoerd. Dit is nu eenmaal de functie van het scheepvaartbedrijf. Men begeeft zich op een hellend vlak, indien een Club aan de te vervoeren lading gaat zitten knabbelen. Besloten wordt, dat het bestuur deze zaak nog eens duchtig onder het oog zal zien en eventueel in de volgende zomervergadering met een voorstel tot reglementswijziging zal komen.’

Zoals het een ware onderlinge betaamt, had ook in dit geval de ledenvergadering dus het laatste woord.

Bron: Verslag jaarvergadering NNPC 23 juni 1960