

De oprichting der N.A.S.M. (H.A.L.)

Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Nr. 1 van maart 1982, blz. 3 – 7.

Na de val van Napoleon was van ons land als zeevarende - en handelsnatie weinig meer over. De grote compagnieën waren ter zielen en de handel stond stil. De opbouw van het land onder Koning Willem I, samen met de Nederlandsche Handel Maatschappij, kwam langzaam maar zeker tot stand, maar de scheepvaart kreeg niet de aandacht die zij nodig had. Onze toenmalige regering zag alleen maar geldelijke verdiensten in de Oost.

In het westen achter de kim begon een groot land tot zeer snelle economische ontwikkeling te komen: Amerika, waar men schreeuwde om arbeidskrachten.

In Europa - met name in Ierland, Duitsland en Skandinavië - heerste een enorme werkloosheid. Veel van deze ongelukkigen, die vernamen dat er in het verre westen alles was om in leven te kunnen blijven, trachtten spoedig de oversteek te maken.



In Duitsland en Engeland haakten de reders direkt op deze nieuwe markt in en richtten rond 1835 transatlantische lijndiensten op.

In Nederland echter gebeurde nog weinig. Willem Ruys startte in 1838 met een maildienst op Oost-Indië.

De eerste poging in ons land kwam in 1839 uit de koker van de heer Röntgen, doch mislukte. De tweede poging (1850) werd door traagheid en gebrek aan ondernemingsgeest in 1852 opgegeven. Bij dit plan was men uitgegaan van een aanvangskapitaal van f 1.000.000,— doch bij de inschrijvers bestond voor slechts f 890.000,— plaatsingsmogelijkheid. Ook het Rijk zag geen reden om de laatste f 110.000,— aan te vullen.

Het zou tot 1869 duren voordat er weer een poging van enige omvang zou worden ondernomen.

Een tweetal artikelen werd in verschillende bladen gepubliceerd, handelende over een verbinding met Amerika.

Verantwoordelijk hiervoor waren de heren Plate en Jansen.

De gepensioneerde marine-officier Jansen publiceerde in dat jaar nog een artikel, genaamd "Stoomvaart op Amerika, goedkoper brood en meer werk".

Hij deed in dit artikel tevens een uitnodiging voor een vergadering. Deze vergadering werd gehouden in oktober 1869 in Utrecht. Ruim 100 belangstellenden uit het hele land bezochten deze bijeenkomst. Zonder problemen verliep deze vergadering overigens niet. De groep was al gauw verdeeld in drie partijen: de heer Jansen met zijn aanhang, de Koninklijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappij uit Amsterdam en een groep Rotterdammers.

De eerste twee groepen gingen uit van een afvaart vanuit Vlissingen, de Rotterdammers daarentegen dachten aan de belangen van hun eigen haven. Dit was niet ten onrechte, want de Rotterdammers hadden al een vergadering gehouden na het artikel van de heer Plate.

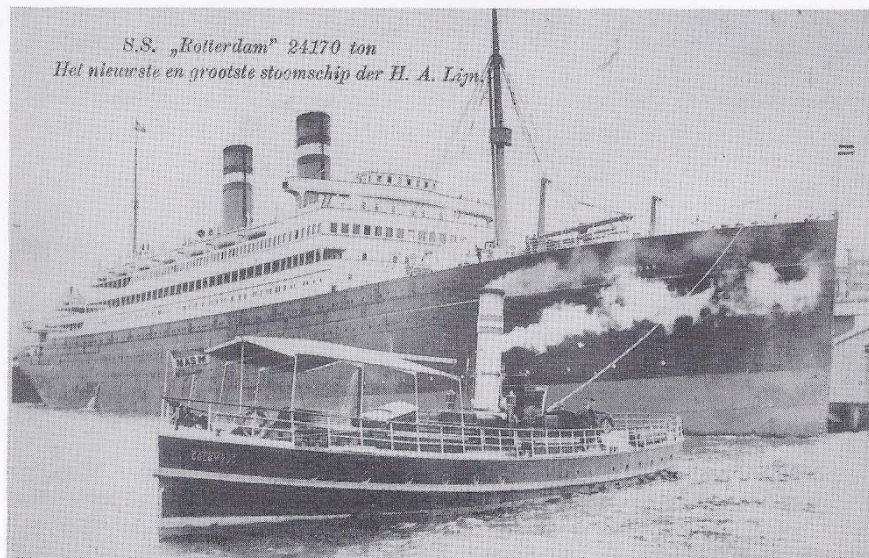
Hieruit was een 21 man sterke commissie benoemd met als voorzitter de heer W.S. Burger Wzn. Er was ook al een oprichtingsvergadering gehouden op 13 september 1869, waaruit de Commanditaire Vennootschap Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij ontstond. Het maatschappelijk kapitaal zou f 2.000.000,— bedragen, waarvan men vier stoomschepen à f 450.000,— wilde laten bouwen.

Commissarissen werden de heren W. S. Burger Wzn, H. W. de Gutter, W. van der Hoeven, Joh. Hudig en D. van Weel. Direkteuren werden de heren August A. Wambersie en A. Plate FJzn.

Toen de oprichting een feit was, ging de KNSM in de aanval. Zij claimde de afvaart op Amerika, maar was er tevens zeker van, dat er geen markt zou zijn voor twee ondernemingen.

De KNSM ging, ter financiering van hun Amerikaanse droom, over tot de uitgifte van een 5 % lening groot f 5.000.000,—. Deze lening mislukte totaal door de enorme oppositie die werd gevoerd.

Na veel vallen en opstaan lag de situatie in 1870 er zo voor, dat er een aantal geldschieters werd gevonden, die over een periode van vijf jaar f 450.000,— wilden afstaan. Men kon nu starten met een aandelenkapitaal van f 450.000,— en een lening die even groot was.



Een bedrag van f 700.000,— werd uitgetrokken voor de aanschaf van twee nieuwbouw schepen en f 200.000,— werd beschouwd als werkkapitaal.

De maatschappij zou starten als een Commanditaire Vennootschap met als voorzitter Mr M. Mees en als vice-voorzitter de heer L. Pincoffs.

De C.V. werd op 8 februari 1871 opgericht onder de naam C. V. Plate, Reuchlin & Co. In Schotland werden bij de scheepsbouwers Harland & Wolff twee schepen besteld, die de namen "Maasdam" en "Rotterdam" zouden dragen.



Het eerste afgebouwde schip — de "Rotterdam" — arriveerde op 29 september 1872 te Brouwershaven en begon aan z'n eerste reis op 15 oktober van ditzelfde jaar.

Op 18 april 1873 werd deze C.V. ten overstaan van notaris W. S. Burger Wzn omgezet in de N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij. Beschermer werd Prins Hendrik der Nederlanden.

Intussen was het besef gegroeid, dat het kapitaal snel vergroot moest worden.

Dit werd bewerkstelligd door de Rotterdamsche Handels-Vereeniging en de Rotterdamsche Bank.

De grootste particuliere geldschieter werd de Groninger industrieel W.A. Scholten (de grondlegger van het latere KSH-concern en de W.A. Scholten Kartonfabriek) met f 600.000,—. Hij bedong wel dat er een schip zou komen dat zijn naam zou dragen.

De opening van de Nieuwe Waterweg, 9 maart 1872, maakte het mogelijk grotere schepen op Rotterdam te laten varen.

Door de crisis van 1874/75 kwam het bedrijf in z'n eerste moeilijke fase. Door de veel te late oprichting was men nooit in staat geweest in de voorliggende gunstiger jaren reserves te kweken.

Bij de derde Algemene Vergadering werd besloten het maatschappelijk kapitaal tot de helft af te stempelen.

Door deze crisis heeft de KNSM in 1875 definitief ervan afgezien een stoomvaartlijn op Amerika te openen.

In het jaar 1880 trad er een dusdanige verzanding van de Nieuwe Waterweg op, dat de NASM voor een aantal jaren gedwongen werd de afvaarten van de drie grootste schepen vanuit Amsterdam te regelen — dit tot grote woede van de Rotterdammers, die zich verraden voelden.

De keuze van Amsterdam was niet direkt gunstig, daar de sluizen van IJmuiden slechts bij goede weersomstandigheden het SS "Rotterdam" konden schutten.

In de tachtiger jaren van de vorige eeuw heeft de Mij. veel tragische ongevallen gekend. In deze tien jaar vergingen zes schepen, te weten: de "Edam" in 1882, de "Rotterdam" in 1883, de "Amsterdam" en de "Maasdam" in 1884, de "W.A. Scholten" in 1887 en in 1889 de "Veendam".

Het verloop van het aandelenkapitaal

Bij de oprichting van 1873 werd f 2.000.000,— geplaatst in vier series van f 500.000,—.

De nominale waarde van de stukken was f 1.000,—. Het geplaatste kapitaal werd verscheidene malen verhoogd resp. in de jaren 1889 tot f 4.000.000,— — 1899 tot f 6.000.000,— — 1901 tot f 8.000.000,— — 1902 tot f 12.000.000,— — 1917 tot f 15.000.000,— — 1919 tot f 20.000.000,— — 1920 tot f 25.000.000,—.

Het aandelenkapitaal dat onder het publiek geplaatst was, bedroeg f 7.435.000,—.

Door de wereldcrisis van 1929 werd de NASM zwaar getroffen en ging het kapitaal voor een belangrijk deel verloren. In 1932 werd de nominale waarde groot f 500,— afgestempeld tot f 50,—. De narigheid bleef, zodat men in het jaar hierop de aandelen moest afstempelen tot f 1,— nominaal.

Zoals men weet bestaat de NASM nog altijd en vaart zij nog immer onder deze naam of de meer bekende naam van Holland-Amerika Lijn (HAL).

De stukken welke stempels dragen (de series 1 t/m 4 drie - de latere series twee stuks) zijn nog altijd incourant genoteerd.

Bij die stukken waar stempels ontbreken, kunnen we met recht over verzamelwaardige oude effecten spreken.

