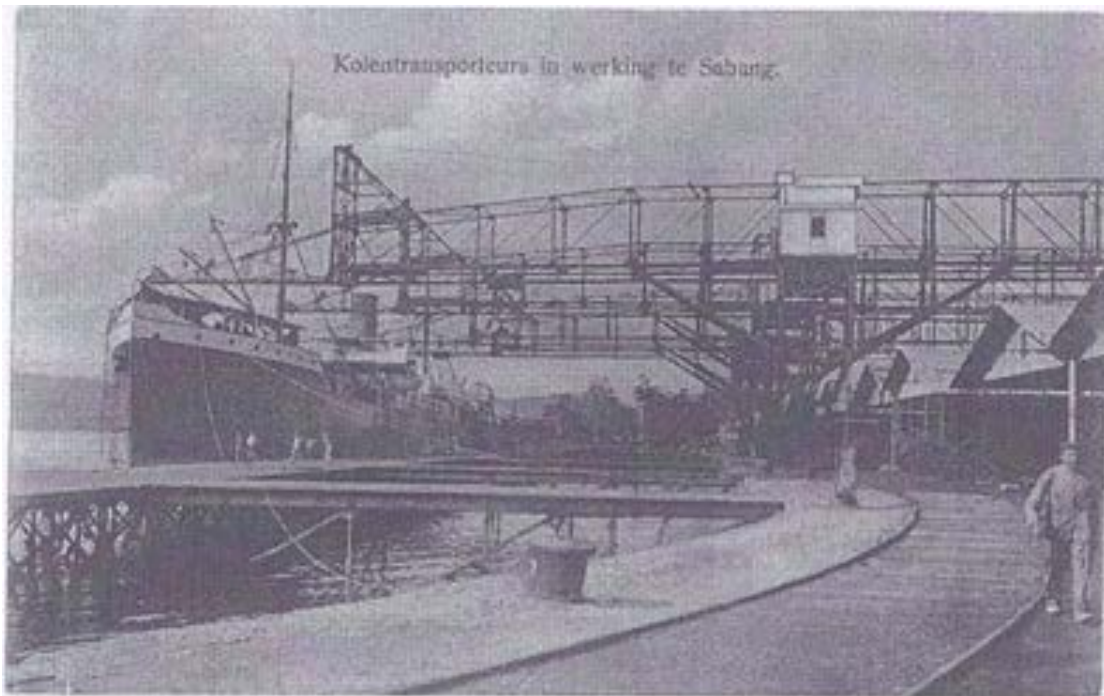


## ZEEHAVEN EN KOLENSTATION SABANG

De geschiedenis van deze onderneming begint eigenlijk op 15 februari 1890 als de firma De Lange en Compagnie een terrein van ongeveer 65.000 m<sup>2</sup> ter exploitatie krijgt toegewezen op het eiland Poeloe Weh. Dit eiland ligt voor de kust van Sumatra en heeft een natuurlijke haven in een goed beschutte baai (Sabangbaai). De gekozen locatie was in eerste instantie alleen vanuit militair opzicht belangrijk. Zo lag het dicht bij het opstandige Atjeh en de zeestraat van Malakka. Voor de marine was dit een uitstekende locatie om de omgeving te beheersen. De aanvoerrote naar voormalig Ned.-Indië was sinds de opening van het Suezkanaal (1869) veel noordelijker komen te liggen. De opkomst van de Deli district (vnl. tabak) op Sumatra speelde ook mee. Samen met de Nederlandsche Handels Maatschappij (NHM, nu ABN AMRO) wordt de haven ontwikkeld en een kolenoverslagstation gebouwd. De eerste kolen van de Ombilinmijnen op midden-Sumatra arriveren en de officiële opening van de haven vindt plaats op 11 april 1896. De haven ontwikkelt zich als vrijhaven (vrij van invoerrechten) in eerste instantie zeer langzaam, maar met de komst van een 3.000 ton droogdok vanuit Soerabaja (1898) en een gunstig rapport over de mogelijkheden van de haven door Ernst Helderling (later vormgever van de Koninklijke Hollandsche Lloyd) wordt daar langzaam verandering in gebracht. Helderling's vader, Baltazar lid van de raad van bestuur van de NHM, zag ook wel toekomst in de haven. De firma de Lange & Compagnie had door de jaren heel wat geld van de NHM geleend en het uitkopen van de firma in 1899 was een mooie manier om deze schulden af te lossen.



Dit ging als volgt; eerst werd op 25 november 1898 voor de exploitatie van de haven en het overslagstation de N.V. Zeehaven en Kolenstation Sabang opgericht. Het kapitaal bedroeg f 500.000,— verdeeld in 100 aandelen van f 5.000,— (de firma de Lange en Compagnie 99 aandelen en de NHM 1 aandeel). Deze worden op 16 januari 1899 uitgegeven op naam, maar al na 5 dagen overgezet op naam van de NHM. Als directeur wil men in eerste instantie E. Helderling aantrekken maar deze had net een nieuwe baan als directeur van Kon. Nederlandsche Stoomboot Maatschappij aanvaard. Wel wordt hij gestrikt voor een commissariaat en beveelt hij als directeur een oud zeeofficier aan; Jhr. G.C. Quarles van Ufford. Deze heeft net 5 jaar gewerkt bij de Hollandsche Stoomvaart Maatschappij en zal uiteindelijk 22 jaar als directeur aanblijven.

De NHM verhoogt het kapitaal al snel naar f 3.000.000,— waarvan f 2 miljoen geplaatst (2.000 aandelen van f 1.000,—, de oude aandelen werden vervangen). Met het geld worden de haven installaties (o.a. kolentransporteurs) verder verbeterd en neemt men een belang in een nieuw opgerichte maatschappij, de N.V. Atjeh Transport Mij. Deze maatschappij verzorgde met een stoomboot het vervoer van Sabang naar Sumatra en had tevens de beschikking over een aantal prauwen. Er werden 450 aandelen van f 1.000,— als volgt geplaatst: NHM 116, Atjeh Associatie (dochter NHM en weer de Lange en Comp.) 200, Zeehaven en Kolenstation Sabang 120, Quarles van Ufford 5, Helderling 3, Soeters 3 en Venenga 3.

In de volgende jaren wordt een eerste contract aangegaan voor een 14 daagse maildienst met Nederland (1903 Stoomvaartmaatschappij Nederland) en krijgt de haven internationaal een goede naam vanwege haar afhandelingsnelheid. De NHM wil dit succes verzilveren en ter voorbereiding besluit men de oude N.V. te liquideren en een nieuwe N.V. onder dezelfde naam op te zetten.

Op 9 augustus 1905 wordt de nieuwe N.V. opgericht met een kapitaal van f 3.000.000 (waarvan f 2 milj. geplaatst, verdeelt in 500 aandelen A en 1500 aandelen B). De aandelen A en B worden in 1908 al omgezet in gewone aandelen, tevens ontvingen de aandeelhouders A 1 winstbewijs zonder nominale waarde (500). Deze winstbewijzen zijn de enige uitgegeven effecten die wij als verzamelaars kennen (zie hieronder).



Vanwege het militaire belang van de haven besluit de N.V. op 16 november 1909 de gehele inventaris van de haven voor f 1.343.787,95 te verkopen aan de Nederlandse Staat. Die deze op haar beurt weer in erfpacht teruggeeft aan de N.V. tot 1958. In 1910 worden nog 500 extra aandelen uitgegeven.

In het tijdvak 1905-1913 doen steeds meer buitenlandse schepen de haven aan en kan gemiddeld een dividend van 9 % uitgekeerd worden. In 1914 besluit de NHM haar belang gedeeltelijk van de hand te doen door de N.V. naar de beurs te brengen. Om de onderneming verder te beschermen tegen invloed van derden werden eerst 2.000 van de 2.500 uitstaande aandelen gecertificeerd. Tegen elk aandeel werd door de Centrale Trust Compagnie een certificaat A van f 1.000,— (of 10 certificaten van f 100,—) en 1 certificaat B zonder nominale waarde afgegeven. De certificaten B blijven geheel in handen van de NHM en "enkelen hare vrienden". Van de 2.000 certificaten A worden er 1.250 naar de beurs gebracht tegen 150 de overige 750 certificaten A blijven in handen van de NHM en derden. De eerste wereldoorlog zorgt voor een aantal zeer magere jaren. Het aantal schepen dat de haven in 1918 aandoet is met 560 beduidend lager dan de 1.175 in 1914. De kolenoverslag liep in diezelfde periode zelfs terug van 208 naar 30 ton! Toch werd er aan die weinige schepen goed geld verdient. De kostprijs voor kolen bleef laag terwijl de marktprijs enorm gestegen was door de oorlog.

De ontwikkelingen na de oorlog zijn gunstig. Er komt een 5.000 ton droogdok bij en de Dordtsche Petroleum Mij. neemt 3 olietanks met een totale capaciteit van 4.000 ton over, terwijl de oliesteiger in

erfpacht wordt gegeven. Ook wordt samen met de, nog huidig bestaande, firma N.V. Houthandel v/h P.M. en J. Jongeneel, een kistenfabriek opgezet onder de naam N.V. Rubber- en Thee-kistenfabriek "R.E.T. Sabang". Er werden kisten gemaakt van multiplex en triplex van hout afkomstig van Sumatra's Westkust. Jongeneel had de machines en kennis terwijl Sabang grond en kapitaal ter beschikking stelde.

Vrijwel elk scheepvaart maatschappij die een lijndienst op Ned.-Indië onderhoud doet Sabang aan. Tot 1930 lopen de zaken goed en wordt er gemiddeld een keurig dividend uitgekeerd van 15 %. De beurscrisis van 1929 en de geleidelijke overschakeling van kolen op stookolie door de scheepvaart brachten daarna moeilijke jaren. De kistenfabriek, welke in 1924 geheel in handen van de maatschappij was gekomen, moest in 1933 gesloten worden vanwege onvoldoende vraag en Japanse concurrentie. De prijs per kilo rubber tussen 1929 en 1932 zakte van 54 cent naar 8,5 cent! Jaren met verliezen volgen tot in 1937 weer een bescheiden dividend van 5 % kan worden uitgekeerd. Inmiddels gokte de maatschappij ook op nieuwe ontwikkelingen en liet ze in 1934 een vliegveld bouwen. Tevens werd een belang van nominaal f 100.000,— genomen in de N.V. Koninklijke Nederlandsch Indische Luchtvaart Maatschappij. Door Japanse bezetting van het eiland (1942, haven onbeschadigd) wordt het onmogelijk om de activiteiten voort te zetten.

Op 25 juli 1944 worden de haveninstallaties op 9 mijl uit de kust door een Engelse vloot beschoten. De Hr. MS Tromp, dat deel uitmaakte van de vloot, word ironisch genoeg gecompimenteerd door de Engelse bevelhebber met het "uitstekende" resultaat. De schade is enorm: van de 5 kolentransporteurs zijn er nog maar 3 over terwijl 6 van de 32 kolenloodsen nog bruikbaar zijn. Het eerste jaarverslag na de Tweede Wereldoorlog verschijnt pas in 1949 en is zeer somber gestemd. De maatschappij stelt voor om de onderneming te liquideren aangezien de Regering haar niet toestaat de activiteiten voort te zetten. Jarenlang wordt onderhandeld over de prijs voor de overname van de gehele inventaris. Op de aandelen wordt uiteindelijk in 4 liquidatie uitkeringen 102 % van de nominale waarde uitbetaald (laatste in 1959). Niet slecht voor een liquidatie, alleen moesten de aandeelhouders wel 20 jaar geduld hebben! De winstaandelen hadden geen nominale waarde en op deze stukken heeft nooit een uitbetaling plaatsgevonden. Alle winstaandelen zijn altijd in handen geweest van de NHM en haar rechtsopvolgers. Er is er sinds uitgifte wel f 2.167,50 aan dividenden op uitbetaald. De nieuwe Republiek Indonesia heeft nooit geld gestoken in de wederopbouw van Sabang en de haven wordt dan ook, net als het vliegveld niet meer gebruikt.

Effecten van deze maatschappij gezien:

Aandeel	NLG 5.000	jan	1899	(Gemeente archief)
aandeel	NLG 1.000	dec	1908	kap. 3.000.000 (Gemeente archief)
Winsttaandeel	NLG --	dec	1908	kap. 3.000.000
Certificaat	NLG 100	apr.	1921	SPECIMEN A
Certificaat	NLG 1.000	apr.	1921	SPECIMEN B

Kent u meer effecten van deze maatschappij ? Meldt het ons!  
Bronnen : Dromen over Sabang - Mia Koning-van der Veen,  
van Oss effectengidsen,  
Gemeente Archief te Amsterdam,  
Gedenkboek 25 jarig bestaan 1 jan. 1924  
dr. M.G. de Boer, ABN AMRO website.

Jaap-Jan Ursem

Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Zeven en Twintigste jaargang Nr. 5 van december 2006, p. 3-6.