

## ZUID-AMERIKALIJN te AMSTERDAM

Als gevolg van de opening van het Panamakanaal en de toenemende economische groei van de grote Zuid-Amerikaanse landen Argentinië en Brazilië, ontstond meer en meer de behoefte aan een geregelde scheepvaartverbinding onder Nederlandse vlag met Zuid-Amerika.

In 1899 wordt daarom door een aantal vooraanstaande Nederlanders uit scheepvaart-, handels- en bankkringen de Zuid-Amerikalijn (Z.A.L.) opgericht. Het geplaatste aandelenkapitaal van de onderneming bedraagt f 2 miljoen.

Begin 1901 wordt de vrachtdienst op Argentinië officieel gestart met afvaarten uit Amsterdam en Duinkerken.

De financiële resultaten van de Z.A.L. zijn van het begin af aan tegenvallend geweest. Tengevolge van een overschot aan vrachtruimte waren de vrachtprijzen laag en daarbovenop kwam nog dat door het uitbreken van mond- en klauwzeer in Argentinië de meeste Europese havens gesloten werden voor Argentijns vlees, een belangrijk export artikel. Het gevolg was dat jaarlijks een verlies werd geleden. Het gecumuleerde verlies van de maatschappij over de eerste vijf jaar (1901-1905) bedroeg f 654.700.

Tot de oprichting van de Z.A.L. was de vrachtvaart op Zuid-Amerika voor een belangrijk deel in handen van een syndicaat onder leiding van de Hamburg-Amerika Lijn. Vanaf het begin heeft het syndicaat getracht de Z.A.L. ertoe te bewegen zich bij haar aan te sluiten. De Z.A.L. heeft dit echter steeds geweigerd omdat zij zelfstandig wilde blijven en er niets voor voelde om onder de invloed van de Hamburg-Amerika Lijn te komen.

Nadat alle door het syndicaat geïnitieerde onderhandelingen op niets zijn uitgelopen, heeft de Hamburg-Amerika Lijn, via de Amsterdamsche Bank (een oorspronkelijk grotendeels met Duits kapitaal gefinancierde onderneming) getracht de Z.A.L. over te nemen door middel van een bod van 60 % op 51 % van de aandelen. Voornamelijk dankzij de Nederlandsche Handel Maatschappij werd deze overval afgewend.



Pas in 1904, als uit de resultaten blijkt dat zelfstandig voortbestaan onzeker wordt, neemt de Z.A.L. van haar kant het initiatief om zich alsnog bij het syndicaat aan te sluiten, dan wordt dit echter geweigerd.

Inmiddels was een "Comité tot reorganisatie der Zuid-Amerikalijn", bestaande uit de heren C.J.K. van Aalst, R. van Hasselt, E. Heldring, Jhr. L.P.D. Op ten Noort, C.A. den Tex, B. Nierstrasz en J. Wilmink, opgericht. Dit comité was in onderhandeling gegaan met de regering over overheidssteun waartegenover het zich verbond tot een geregelde dienst tussen Amsterdam of Rotterdam naar

Argentinië en Brazilië. Op 28 november 1907 wordt door de Eerste Kamer het wetsontwerp goedgekeurd waarin ten behoeve van een stoomvaartverbinding tussen Nederland en Brazilië en Argentinië een subsidie van totaal f 3 miljoen wordt toegekend (f 0,3 miljoen per jaar gedurende de eerste 5 jaar, f 0,2 miljoen per jaar gedurende de tweede 5 jaar en f 0,1 miljoen p.j. gedurende de derde 5 jaar).

De rechten en verplichtingen voortvloeiend uit de overeenkomst tussen het Comité en de Staat worden geheel en zonder enig voorbehoud overgedragen aan een nieuw daarvoor opgerichte onderneming, de N.V. Koninklijke Hollandsche Lloyd. De activa van de Z.A.L. worden door de Lloyd overgenomen voor f 1,2 miljoen in aandelen.

Krap 8 jaar na haar oprichting is de Z.A.L. daarmee aan het einde van haar bestaan gekomen.

Schepen die onder de Z.A.L.-vlag hebben gevaren zijn: Amstelland (5400 ton), Zaanland (5400 ton), Rijnland (5400 ton), Delfland (4300 ton), Eemland (3770 ton) en Maasland (4300 ton).

Bronnen:

AMSTERDAM 1876-1914. Economisch herstel, ruimtelijke expansie en de veranderende ordening van het stedelijk grondgebruik. M.F. Wagenaar, 1990. Amsterdamse Historische Reeks No. 16.

GEMEENTE ARCHIEF AMSTERDAM, Collectie Hartkamp.

J.E. Wustenhoff

Uit: V.V.O.F. Mededelingenblad Zestiende jaargang Nr. 1 van maart 1994, blz. 5-6.