



SINDS 1978

**MEEDEDELINGENBLAD**

**VERENIGING**

**VAN**

**VERZAMELAARS**

**VAN**

**OUDE FONDSEN**

Drieënveertigse jaargang nr. 1

februari 2021

INHOUD	blz.
• VVOF bijeenkomst 13 februari 2021 / Contributie	3
• IHC-Holland	3-5
• De Nederlandse oorsprong van André Citroen	6-7
• Scheepvaart Maatschappij Schiermonnikoog	8
• Scheepvaart in de Indische Archipel	8-16
• De Schermer, Handelsraad van den Land- en Tuinbouwbond,	653
• Diamanthatel v/h Schijveschuurder & Van Straten	654
• Secreserve	655
• Mij tot Exploitatie van Sigaretten en Oostersche Tabak	656
• Zoekertje / Handleiding	16
• Mail-Bid I-2021	16-20
• Opbrengst Mail-Bid IV - 2020	21
• Agenda	22
• <i>Advertentie Hugo van der Moolen</i>	23
• <i>Advertentie MPO</i>	24

## **VERENIGING VAN VERZAMELAARS VAN OUDE FONDSEN (VVOF)**

Redactie en secretariaat;

Adres: J.J. Ursem, Heemstede 59, 1187 MG AMSTELVEEN

Bankrekening ING / IBAN code: NL09 INGB 0005 0077 74 t.n.v. VVOF

BIC/SWIFT code: INGBNL2A

KvK nr: 40531330

Telefoon 020 695 35 59 (uitsluitend na 20.30 uur)

website: [www.vvof.nl](http://www.vvof.nl) mail: [contact@vvof.nl](mailto:contact@vvof.nl)

Contributie voor Europa: €20,00 voor 2021.

Dit blad verschijnt 5x per jaar.

©Copyright V.V.O.F. 2021

Beste verzamelaars,

Het heeft even gevoren, en dus is verandering op komst!

Misschien nog geen Elfstedentocht, maar later dit jaar wel een einde aan de lange strijd tegen dat akelige virus. We zouden op 13 februari al bij elkaar komen, maar daar is het nu echt nog te vroeg voor. Hopelijk kan de Speciale Veiling in April wèl doorgaan. We laten dat zo gauw mogelijk weten!

Goed verzameljaar!  
Joost Veldman  
Voorzitter V.V.O.F.

## **CONTRIBUTIE 2021**

Beste Verzamelaars: op de eerste plaats al het beste en heel veel gezondheid in 2021. Om onze vereniging draaiende te houden verzoek aan een ieder de contributie 2021 van € 20,00 over te maken naar IBAN NL09 INGB 0005 0077 74 op naam van V.V.O.F. Alvast bedankt voor de medewerking. Door een paar leden is de contributie van 2020 nog niet overgemaakt. Gaarne het bedrag van €20,00 over maken naar bovengenoemde IBAN.

Vooralsnog, blijf gezond.  
Ton Verkerk, penningmeester.

## **HOEZEER HET KLOPTE BIJ DE KLOP (IHC-Holland)**

Dit artikel werd geplaatst op 20 januari 1971. Het geeft aan hoe ca 50 jaar geleden jaarvergaderingen soms werden gehouden. Alles komt uit het boek "Dit doet me denken aan..." door W.C. Postumus Meijes en werd samengesteld door het voormalig Beursblad FEM een uitgave van Elsevier.

Onlangs las ik dat de IHC een order heeft geboekt voor een grote grint-sleepzuiger. De IHC-Holland werd als een vennootschap onder firma in 1943 opgericht door een vijftal werven die zich speciaal toededen op de bouw van baggermateriaal. In 1965 besloten de Scheepsbouwwerf en Machinefabriek De Klop, J.& K. Smit's Scheepswerven, L. Smit & Zoon's Scheeps- en Werktuigbouw, Verschure & Co's Scheepswerf en Machinefabriek en Werf Gusto v/h Firma A.F. Smulders de samenwerking te intensiveren door een fusie aan te gaan waartoe de IHC-Holland in een N.V. werd omgezet die dan houdstermaatschappij zou worden van de aandelen der aangesloten vennootschappen.

De fusie werd een succes, ongetwijfeld mede dank zij 't feit dat men elkaar als bestuurders reeds zeer lang kende en regelmatig in "Café de la Paix" in Den Haag niet alleen vergaderde maar er ook een borrel dronk en een hapje bleef eten. Ik heb weleens horen vertellen dat bij De Klop een tweede directeur werd benoemd omdat die beter dan zijn collega een stevige borrel wist te appreciëren! Maar dat zal wel borrelpraat zijn geweest.

DAT DOET ME DENKEN AAN de reeks van aandeelhouders vergaderingen die ik bij De Klop mocht meemaken. Hoewel het bedrijf in Sliedrecht gevestigd was, werden de aandeelhouders-vergaderingen stevast in het Parkhotel te Rotterdam gehouden.

Op 9 mei 1956 kwam ik voor het eerst in een dergelijke vergadering terecht. Aanwezig waren 29 aandeelhouders, vrijwel uitsluitend bestaande uit scheepsbouwers, -slopers, baggeraars, handelaren in tenen en hoepels etc. Hoewel de vergadering om 11 uur diende te beginnen stelde de voorzitter voor eerst de nodige koffie en cake te nuttigen.

Om half 12 opende hij de vergadering met een woord van welkom waarbij hij zich speciaal tot mij richtte. Ik was een vreemde eend in de bijt, maar hij hoopte dat ik in de sfeer zou passen. Prompt daarop werd de vergadering geschorst om nieuwe koffie met cake plus enige kistjes Balmoral-sigaren binnen te laten brengen. Inmiddels werd het jaarverslag uitgereikt dat aandeelhouders dus nog niet eerder onder ogen hadden gehad.

Na de schorsing kreeg ik het woord om enige vragen over de cijfers te stellen. O.m. vroeg ik of onder de post Crediteuren stille reserves schuil gingen. De beantwoording bleek een probleem. De voorzitter vertelde heel eerlijk dat hij in die dingen niet zo thuis was; tenslotte werden de jaarstukken opgesteld aan de hand van het accountantsrapport. Maar na wat zoek in de papieren kon men – met enige schuchterheid – vertellen dat er geen stille reserves onder de Crediteuren waren opgenomen. Toen ik daar mijn waardering over uitsprak keek het Bestuur wat beduusd. Ten aanzien van de winstverdeling had ik enige bezwaren. Mijn voorstel tot wijziging werd prompt door het Bestuur overgenomen waarbij als



excuus werd aangevoerd dat de accountant de cijfers zo had opgesteld. En dan – ik zou het wel begrijpen – er werd in de vergadering van De Klop nooit over cijfers gesproken. Vervolgens kreeg de heer Jan de Jong, hoepelhandelaar het woord. Hij verklaarde met belangstelling naar die vreemde eend te hebben geluisterd. Die kon het wel aardig vertellen. Vroeger was men met z'n allen maar een stelletje - Ja knickers geweest – dat maar domweg deed wat het Bestuur voorstelde. Dit nieuwe broekje had het hele stel nu eens in de kraag gegrepen en wakker geschud. Kortom hij was het met deze nieuweling eens; het Bestuur moest aandeelhouders beter informeren. Enige aandeelhouders vielen hem bij. De secretaris van de Raad van Commissarissen, Jan van Hemert, meende dat er al heel wat gepraat was, de kelen droog waren en er dus drank moest komen. De voorzitter was tegen; wilde eerst vergaderen. Klaas van Zessen, directeur van scheepssloperij Frank Rijdsdijk “pikte” dit niet en kwam met een motie die inhield dat er terstond drank op tafel zou komen. De motie werd bij acclamatie aangenomen. De vergadering ging verder maar werd wel wat rumoeriger, zodat de voorzitter zich genoodzaakt zag enige malen “orde” te roepen. Nadat de jaarstukken met algemene stemmen waren vastgesteld en een commissie was benoemd, werd de vergadering opnieuw geschorst. Er werd verhuisd naar een andere zaal waar grote bellen jenever en sherry klaarstonden. Om half twee heropende de voorzitter de vergadering aan een dinertafel. Voor alles werden de glazen met champagne geheven voor een toast op Hare

majesteit de Koningin. Het diner waar porties werden geserveerd die groter waren dan ik ooit had gezien en dat uit zes gangen bestond, werd telkens onderbroken omdat òf de voorzitter òf een aandeelhouder een der aanwezigen opdracht gaf een speech af te steken. Het zat er in dat ik vele malen het mikpunt was. Omstreeks zeven uur werden de koffie en likeuren geserveerd waarop tegen acht uur de vergadering opnieuw werd geschorst teneinde naar een andere “vergaderruimte” te gaan. Hier stond het bier met de nodige hapjes klaar. De schorsing duurde tot ongeveer half tien waarop de vergadering werd “heropend” in wederom een andere zaal waar een eenvoudige maaltijd, bestaande uit soep, biefstuk, groente en aardappelen werd opgediend. Tegen elf uur was het finis. Maar voor we uit elkaar gingen merkte de voorzitter tegen mij op: “En nou één ding, je brengt de volgende keer geen vriendjes mee! We zijn een stel gezellige jongens onder elkaar; we accepteren je, maar dat doen we niet bij iedereen.” Het was geen loze kreet want ik heb het in latere jaren ervaren hoe zowel Bestuur als aandeelhouders het bestonden op heel handige wijze een aandeelhouder – die niet in de sfeer paste – na het zakelijke deel van de vergadering de deur uit te werken. De laatste vergadering van dit genre was op 4 mei 1965. De fusie stond voor de deur. Er was iets weemoedigs. Het Bestuur beseftte dat ook en gaf elke aandeelhouder een doos met een kilo bonbons mee naar huis, kennelijk redenerend: dan wordt hij thuis tenminste met open armen ontvangen.

Sindsdien is er veel veranderd. Ten goede ongetwijfeld. De IHC-Holland behoort tot de best geleide bedrijven in ons land. Maar dat niet alleen; ook de informatie aan aandeelhouders is sterk verbeterd. Doch bij het groter worden van het geheel verslapt wel de band met de aandeelhouders. Van de “oude getrouwen” van De Klop zie je maar een enkeling bij de IHC-Holland. Jammer dat bij groter worden ook behoort dat oude tradities niet voortgezet kunnen worden. Bij De Klop klopte het wel zo met elkaar!

Nu in 2020 hebben we kunnen lezen in de pers dat IHC-Holland staatssteun heeft gekregen daar de Staat het (gelukkig) niet wenselijk acht dat deze Mij, met een enorme know how in bezit, niet door een z.g. van een vreemde staat afhankelijk bedrijf zou worden overgenomen. Een ervaring van mijzelf: in het begin van de jaren '70 heb ik eens de Rai bezocht voor een presentatie over allerlei vormen van Waternet en ook showde IHC-Holland haar producten aan de mensheid: ik heb gebiologeerd rondgeneusd en was niet weg te slaan bij de stand van IHC-Holland.

Peter Baas

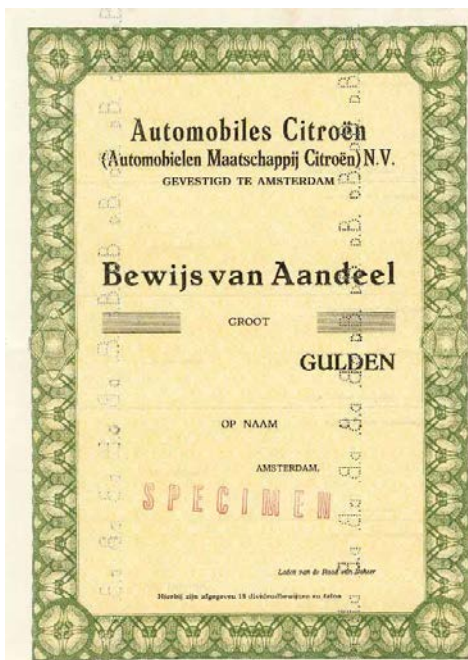
## **DE NEDERLANDSE OORSPRONG VAN ANDRÉ CITROËN**

Ingenieur en genie André Gustave Citroen, in 1878 geboren in Parijs uit een Nederlandse vader en Poolse moeder, reist op jeugdige leeftijd naar Polen en doet daar de vondst die zijn leven zou veranderen: tandwielen met visgraatvertanding die op deze wijze grotere krachten kunnen overbrengen en minder slijtage veroorzaken. Hij koopt de uitvinding, vraagt octrooi aan in Parijs en combineert deze samen met andere toepassingen van ijzer en staal. Deze tandwielen met visgraatvertanding zullen later de oorsprong worden van het Citroën-logo, ook wel ‘sergeantstreden’ of ‘doubles chevrons’ worden genoemd. De oorsprong van de naam Citroen ligt overigens in Amsterdam, waar een van de voorouders van André in fruit handelde en als bijnaam Limoenman had. Bij het vastleggen van de achternamen in de tijd van Napoleon werd de naam Citroen gekozen.



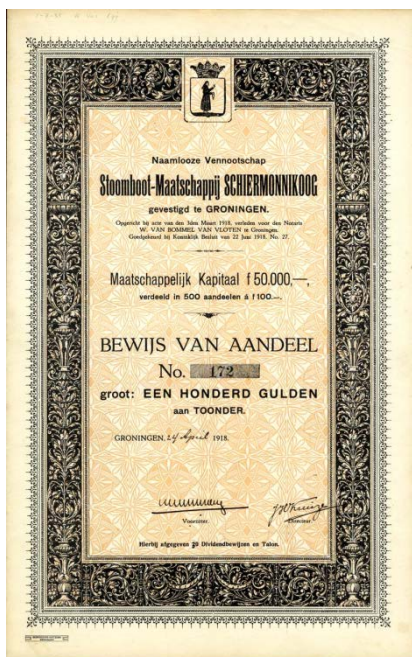


Als er een manager bij de noodlijdende Mors-autofabriek wordt gezocht, wordt André Citroën (intussen met trema op de e, naar verluidt toegevoegd door de schoolmeester van André die moeite had de naam uit te spreken) voorgedragen en hij zal met zijn bijzondere visie op marketing en publiciteit het tij weten te keren. Het merk wordt zelfs als geheel later door hem overgenomen en zal bestaan tot rond 1925. Na zijn functie bij Mors wordt André Citroën opgeroepen voor militaire dienst. En hier valt hem al snel op dat er een chronisch tekort aan granaten aan de Franse kant is. Citroën schrijft wat we nu zouden noemen een bedrijfsplan en gaat binnen zijn eigen kringen op zoek naar geld. Met dat alles weet hij de legertop te overtuigen en in 1915 wordt aan de rand van Parijs in de wijk Javel een complex met groentetuinen omgeploegd, waar niet veel later de granatenfabriek van Citroën zal verrijzen. Voor de productie wordt beroep gedaan op vrouwen - de mannen zijn immers aan het front. Om de arbeidsomstandigheden voor vrouwen prettiger te maken, worden speciale zaken als crèches en winkels in de fabriek geïntegreerd. André Citroën denkt (en hoopt) dat de oorlog met al zijn ellende niet lang zal duren - en hij wil zijn opgedane ervaringen met massaproductie van de granaten dan vooriets andersin gaan zetten. En die ervaring doet hem kiezen voor de autoindustrie. Niet voor de chique, dure modellen, maar voor een volksauto. Met medewerking van auto-ontwerper Jules Salomon wordt de eerste Citroën ontworpen: de 10HP Type A. Een week na het tekenen van de vrede wordt het prototype van de auto, die dan nog als merk André Citroën draagt, 'goedgekeurd'. Het zal dan echter nog een half jaar duren voor het eerste exemplaar aan de ongeduldige kopers kan worden overhandigd. Er ontstaat een grote vraag, aangewakkerd door de bijzondere reclames die het merk vanaf begin 1919 in dag- en weekbladen laat verschijnen. De eerste Citroëns type A waren, in tegenstelling tot wat later graag verteld wordt, slechts in een beperkt aantal kleuren beschikbaar. Zo was de vierzits open torpédo er alleen in het artillerie-grijs, naar verluidt vond een opgekochte partij legerverf op deze manier nog een mooie bestemming.



Nederland is een van de eerste landen waar Citroëns werden verkocht; hier werd de eerste importeur eind 1919 aangesteld: N.V. v/h John Moos Automobielhandel-Maatschappij uit Haarlem. De eerste Nederlandse Citroën-koper was Jos Mannaerts uit Tilburg, die toen hij de Parijse autosalon van oktober 1919 bezocht een exemplaar bestelde voor zijn nichtje, dat op punt stond om te trouwen. Nadat begin jaren twintig Martin van der Wal de belangen van Citroën als importeur heeft behartigd, wordt in 1924 een fabrieksfiliaal aan de Amsterdamse Weteringschans geopend. Een bedrijf dat, zij het op een ander adres, onder de vleugels van Groupe PSA Nederland nog steeds in Amsterdam gevestigd is.

Anne Lobbes / <https://citroencontact.nl/wp-content/uploads/Persbericht-De-Nederlandse-oorsprong-van-Andre---Citroen--n-24-januari-2019.pdf>



### Stoomboot-Maatschappij Schiermonnikoog

Tot mijn verrassing kon ik onlangs een aandeel kopen waar ik al jaren naar op zoek was: van de Stoomboot-Maatschappij Schiermonnikoog, gevestigd te Groningen in 1918, voorzien van het wapen van dit prachtige Friese eiland.

Fries, ja, maar de Groningers beschouwen het eigenlijk meer als het hunne en komen graag tezamen in het beroemde hotel van der Werff. <https://hotelvanderwerff.nl/>

Reserveringen plachten daar met weinig woorden tot stand te komen: Ooit ging dat ongeveer zo:

“Hotel van der Werff”... "Goede morgen U spreekt met van der Molen uit Haren. Ik wil graag een kamer voor 2 reserveren van ... tot ..." ..... "Is goed"..... "Moet ik iets aanbetalen?"....."Nee" ..... "Verder nog iets?"....."Nee"..... "Nou, tot dan"....."Goed".



Zoals onze Groninger dichter Jan Pieter Rawi al eens schreef; "Vroeger was alles beter.....behalve de tandarts". [https://nl.wikipedia.org/wiki/Jean\\_Pierre\\_Rawie](https://nl.wikipedia.org/wiki/Jean_Pierre_Rawie)

Hugo van der Molen

## **HET SCHEEPVAARTVERKEER IN DEN INDISCHEN ARCHIPEL**

Door Dr. M. G. DE BOER

Uit: De Koloniale Roeping van Nederland. N.V. Nederlandsch-Engelsche Uitgeversmaatschappij, Den Haag 1930.

In een gebied als de Indische Archipel, bestaande uit honderden eilanden en eilandjes, is een goede organisatie van het scheepvaartverkeer natuurlijk een zeer belangrijke, maar tevens een zeer moeilijke zaak, welker opzet aanvankelijk niet geheel aan het particulier initiatief kan worden overgelaten. In dat geval toch zouden wel is waar de belangrijke centra van verkeer, de voorname overscheephavens der producten, voldoende van verkeersmiddelen worden voorzien, maar tal van andere punten, waar de verwachte voordeelen niet geacht konden worden de kosten te dekken, zouden niet voldoende of in het geheel niet worden bezocht en dat, terwijl juist zulke plaatsen voor haar ontwikkeling geheel van goede afscheepgelegenheid afhankelijk zijn. Het Gouvernement, dat wel voor het beheeren van een dergelijken Archipel in de eerste plaats behoefte heeft aan gemakkelijke verbindingen, zou steeds een niet onaanzienlijke flotille gereed moeten hebben laten liggen om in alle plotseling opkomende behoeften aan transport van ambtenaren en militairen op voldoende wijze te kunnen voorzien. Onder dergelijke omstandigheden is het wel verwonderlijk dat het aan goed inzicht in deze behoeften in bestuurskringen zoolang ontbroken heeft.

Nadat men zich eerst lange jaren met enkele lijnen, onvoldoende bevaren, had tevredengesteld, werd eindelijk in 1863, besloten een meer uitgebreid net te doen bevaren, waarvoor een belangrijk regeeringssubsidie uitgekeerd zou worden. Jaarlijks zouden 42156 zeemijlen moeten worden afgelegd; gegadigden moesten mededeelen, hoeveel subsidie per zeemijl zij wenschten te ontvangen. Bij de opening der biljetten bleek dat de Nederlandsche inschrijver, de Firma Paul van Vlissingen en Dudok van Heel te Amsterdam, één cent per zeemijl meer had gevraagd dan zijn Engelsche concurrent, wat voor de Regeering een opoffering van *f* 421.56 beteekende. De vertegenwoordiger der Firma bood onmiddellijk aan dit verschil te laten vervallen, wijzende op het feit dat in andere landen, ook in Engeland, bij het toewijzen van dergelijke inschrijvingen wel degelijk met nationale belangen rekening werd gehouden. De Engelsche inschrijver, de Heer Robinson, vond echter warme verdedigers in Indië; de Raad van Indië bracht het advies uit dat de goede trouw eischte de laagste inschrijving aan te nemen, ook in het belang der Nederlandsche industrie zelve; de staat van afhankelijkheid, waarin de Regeering door het afwijzen van vreemdelingen zich ten opzichte der vaderlandsche industrie zou geplaatst zien, zou nadeelig werken op de ontwikkeling der Nederlandsche industrie, handel en scheepvaart. Tevergeefs wees de vertegenwoordiger der Amsterdamsche Firma er op wat in een dergelijk geval in Engeland zou geschieden en drong hij er op aan de beslissing aan de Nederlandsche Regeering over te laten; het was niet de vraag wat Engelsche ministers in zulk een geval zouden doen, maar „wat oud-Nederlandsche trouw, recht en billijkheid in verband met 's Lands belang en het algemeen belang voorschrijven". Op 4 Augustus 1863 werd daarop de bediening der pakketvaart aan den vreemdeling gegund; de aandrang door de Amsterdamsche fabrikanten bij de Regeering in het moederland leidde evenmin tot een resultaat.



De gevolgen van deze toepassing van oud-Hollandsche deugden zijn niet zeer verheugend geweest. Wel bracht de nieuw georganiseerde dienst, uitgeoefend door de met Engelsch kapitaal werkende Nederlandsch-Indische Stoomvaart-Maatschappij aanmerkelijke verbetering, zoodat aanvankelijk de tevredenheid groot was, maar de belangen der Engelsche aandeelhouders bleken toch op den duur zwaarder te wegen dan de economische behoeften van den Archipel.

Ondanks de hooge dividenden, in 1876 onder den invloed van den Atjeh-oorlog zelfs 18%, werd van de Paketvaart niet gemaakt wat er van te maken viel. Geen nieuwe onverplichte lijnen, waaraan eenige risico verbonden was, werden geopend; de economische ontwikkeling dezer eilandenwereld liet de maatschappij blijkbaar koud; de vaart buiten het contract werd verwaarloosd, zooals uit de vorenstaande grafiek kan blijken.

Als wij deze voor de N.I.S.M. nauwkeurig bezien - de gegevens voor de Paketvaart Maatschappij komen nader in bespreking, dan blijkt ons dat, afgezien van de jaren na 1883, de vaart buiten het contract altijd van ondergeschikte beteekenis blijft; de Maatschappij maakt vooral werk van de lijnen voor welke de Regeering subsidie verleent, en verwaarloost de andere vaart. Omstreeks 1884 komt hierin verandering; de Maatschappij voelt zich bedreigd door tegen haar bedrijf ingebrachte bezwaren; zij vermindert haar uitkeeringen, breidt haar vloot en ook haar niet-contractueele lijnen uit. Als in 1818 het pleit beslist en tot oprichting der Koninklijke Paketvaart-Maatschappij besloten is, wordt deze vaart weer ingekrompen, gedeeltelijk ook, doordien de grootste schepen in de vaart naar Nederland worden gelegd; een lijn van Indië op China werd daarvoor opgegeven.

Nog een ander bezwaar bracht de gestie der N.I.S.M. mee; systematisch werd het verkeer op Singapore gericht; toen de Nederlandsche lijnen zich naar Indië richtten, vonden zij in Batavia slechts beperkte hoeveelheden lading; in 1886 bleek het onmogelijk een deel der Deli-tabak te verkrijgen, door het ontbreken van directe scheepsgelegenheid tusschen Deli en Batavia. De vloot was bovendien, zooals bij een proces juridisch uitgemaakt werd, ondanks Nederlandsche vlag en Nederlandsche Gezagvoerders, een Engelsche vloot; in tijd van oorlog viel er niet op te rekenen, terwijl bouw en reparatie op Britsche werven geschiedde.

Zoo werd langzamerhand het besef levendig, dat de Paketvaart een nationale onderneming moest worden en hieraan dankt de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij, geschapen door samenwerking der Stoomvaart-Maatschappij „Nederland" en Rotterdamsche Lloyd, in 1888 haar ontstaan; zij aanvaardde haar taak op 1 Januari 1891. Aan den leider in Indië, Jhr. op ten Noort, werd opgedragen om „de overeenkomst met de Regeering uit te voeren op zoodanige wijze, dat al haar rechtmatige wenschen worden bevredigd en dat de Paketvaart een krachtig en vaardig bestuursmiddel blijve". Tevens moest hij door „een zoo levendig mogelijk goederen- en personenverkeer de belangen van de Maatschappij ten nauwste verbinden aan die van den handel en van de productie in Nederlandsch-Indië en aan de beteekenis van de Nederlandsch-Indische havens ook voor het transitoverkeer met Nederland en andere landen".

Deze blik op de geschiedenis van het ontstaan der K.P.M. was noodig voor het goed verstaan van hetgeen volgt. Want de geschiedenis van het scheepvaartverkeer in den archipel is de laatste tientallen van jaren in hoofdzaak die van de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij. Niet, dat er geen concurrentie bestaat. Langzamerhand zijn de Europeesche lijnen begonnen afscheephavens te bezoeken tot ver in den Archipel; daarnaast bestaan verschillende ondernemingen, die evenals de Paketvaart-Maatschappij de kustvaart beoefenen; vooral zijn dit Chineesche reederijen, die vanuit Singapore varen. De geschiedenis der K.P.M. heb ik elders uitvoerig beschreven; op deze bladzijden zal ik mij beperken tot het beantwoorden der vraag, wat de Maatschappij voor Indië en wat zij voor het moederland is geweest. Daarbij dienen wij ons allereerst bezig te houden met het middel, waardoor zij haar doel moet

nastreven, de vloot. Deze was aanvankelijk van zeer bescheiden omvang; zij bestond uit 28 schepen, waarvan dertien hier te lande gebouwd waren, terwijl de overige van de N.I.S.M. waren overgenomen. Het waren kleine schepen, van 306 tot hoogstens 1389 bruto register tonnen; weldra kwamen hier echter nog een viertal grootere van  $\pm$  2000 ton bij, met welke, zooals wij zagen, de N.I.S.M., een lijn op Nederland had geopend; zij werden successievelijk door de K.P.M., overgenomen en hebben voor verschillende speciale doeleinden goede diensten bewezen, b.v. voor het zoutvervoer van Madoera, dat weldra door de Regeering aan de Maatschappij werd opgedragen.



De eerste belangrijke uitbreiding der vloot had plaats, toen door een overeenkomst met de Regeering in 1899 het contract, dat voor 25 jaar gesloten was, lang vóór den afloop, met tien jaar verlengd werd. De Maatschappij getrooste zich daarvoor belangrijke opofferingen, daar de subsidie over de nog loopende contractjaren met een totaalbedrag van f 1.750.000. — werd verminderd; daar stond tegenover, dat zij nu de uitbreiding van haar materiaal met kracht kon ter hand nemen. Dit was meer dan noodig. De uitbreiding van het vervoer had de stoutste verwachtingen overtroffen; ondanks een sterke vracht verlaging, die door de overeenkomst met de Regeering voorgeschreven was, werden reeds drie jaar na de oprichting de inkomsten der N.I.S.M. uit het goederenvervoer met 50% overtroffen, terwijl de vervoerde lading op het vijfvoud gestegen was. „Larger ships are desperately wanted”, seinde een der Agenten; „met de schepen der beschikbare vloot moet ik als het ware goochelen”, berichtte de opvolger van Jhr. op tenNoort, de Heer Taylor, aan den Raad van Bestuur. Met groote zorg werd het type der te bouwen schepen, vooral op het goederenvervoer ingericht, uitgekozen; „wij moeten voldoen aan de steeds toenemende eischen van het handelsverkeer in dit eilandenrijk; noodig hebben wij goedkoope en betrekkelijk groote laadbooten, om ook artikelen als rotan met voordeel te kunnen vervoeren. Nu moeten wij die in groote deelen van Celebes en verder oostwaarts nog grootendeels laten liggen, waardoor wij niet alleen den uitvoer, maar ook de koopkracht der producenten tegenhouden”.

Had men zich aanvankelijk tot den bouw van kleinere schepen, van hoogstens 1400 ton bepaald, nu werden schepen van 2000 tot 3000 ton gebouwd, zoodat de totale inhoud der vloot in 1906, bij het aftreden van den Heer Taylor, op 61.566 bruto register tonnen was gebracht. Onder zijn opvolger, den Heer Lambach, die reeds bij de oprichting der Maatschappij met Jhr. op tenNoort de verkenningsreis door den Archipel had gemaakt, kreeg



OPGERICHT: 27-1-1923

GEVESTIGD: Alkmaar

DIRECTEUR: ?

COMMISSARISSEN:

DOEL: Het in- en verkoopen van alle artikelen, bonoodigd in het land- en tuinbouwbedrijf,  
In het bijzonder van meststoffen en voederartikelen.

MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL: f 17.000,-, verdeeld in aand. f 1000,-.

cat.nr.	nominaal	kleur	geplaatst	soort
NL H 0653	f 1000	lila/wit	17	aand.

Op 17-12-1942 was de vereffening geëindigd.

Druk:

Afmetingen: 21,6 cm x 15,0 cm aand.





OPGERICHT: S.C. 4-6-1920

GEVESTIGD: Amsterdam

DIRECTEUR: Abr. Schijveschuurder, I van Straten en Asser Schijveschuurder

COMMISSARISSSEN:

DOEL: Het bewerken, Koopen en verkoopen van diamant en andere edelgesteenten in den ruimsten zin des woords.

MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL: f 300.000,-, verdeeld in aand. f 1000,-.

cat.nr.	nominaal	kleur	geplaatst	soort
NL H 0654	f 1000	bruin/wit	150	aand.

In het jaar 1932 is het bedrijf stilgelegd.

Druk: Stoomdrukkerij B. van Mantgem, Amsterdam

Afmetingen: 29,4 cm x 19,2 cm aand.



OPGERICHT: 3-9-1937

GEVESTIGD: Hillegom

DIRECTEUR: Jhr. W. van Loon.

COMMISSARISSEN: Dr. J.B. van Heutsz, A. de Stoppelaar, Dr. H. Molhuysen,  
P.Furnée en Jhr. J.W. Loudon.DOEL: Het oprichten van een inrichting voor het conserveeren van land- en tuinbouw  
Producten, gedreeven door electromotoren in het pand aan de 's-Gravendeelschedijk.

MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL: f 250.000,-, Verdeeld in aand. f 1000,-.

In 1942 afgestempeld tot f 750,- + nieuwe stukken. Tevens geplaatst x tal opr.-bew.

cat.nr.	nominaal	kleur	geplaatst	soort
NL H 0655a	f 750	blauw/oker		aand.
NL H 0655b		groen/wit		opr.-bew.

Op de A.V.A. van 1951 werd de Mij omgezet in Holland-Machines (Holl-Mac) te A'dam,  
en de oude machines bij opbod verkocht. Het faillissement werd 9-7-1959 uitgesproken.

Druk: Joh. Enschede &amp; Zonen - Haarlem

Afmetingen: 31,0 cm x 22,4 cm aand. 1942



SIGARETTEN EN OOSTERSCHE TABAK  
MAATSCHAPPIJ TOT EXPLOITATIE VAN



OPGERICHT: 4-3-1926

GEVESTIGD: 's-Hertogenbosch

DIRECTEUR: N.J.E. Masraff

COMMISSARISSEN: M.H.J.W. Masraff

DOEL: Vervaardiging van en de handel in sigarettten en tabak.

MAATSCHAPPELIJK KAPITAAL: f 200.000,- verdeeld in aandelen groot f 10.000,-.

Tevens geplaatst 20 oprichtersbewijzen.

cat.nr.	nominaal	kleur	geplaatst	soort
NL H 0656a	f 10.000	lichtbruin/zwart	15	aand.
NL H 0656b		groen/oker	20	opr.bew

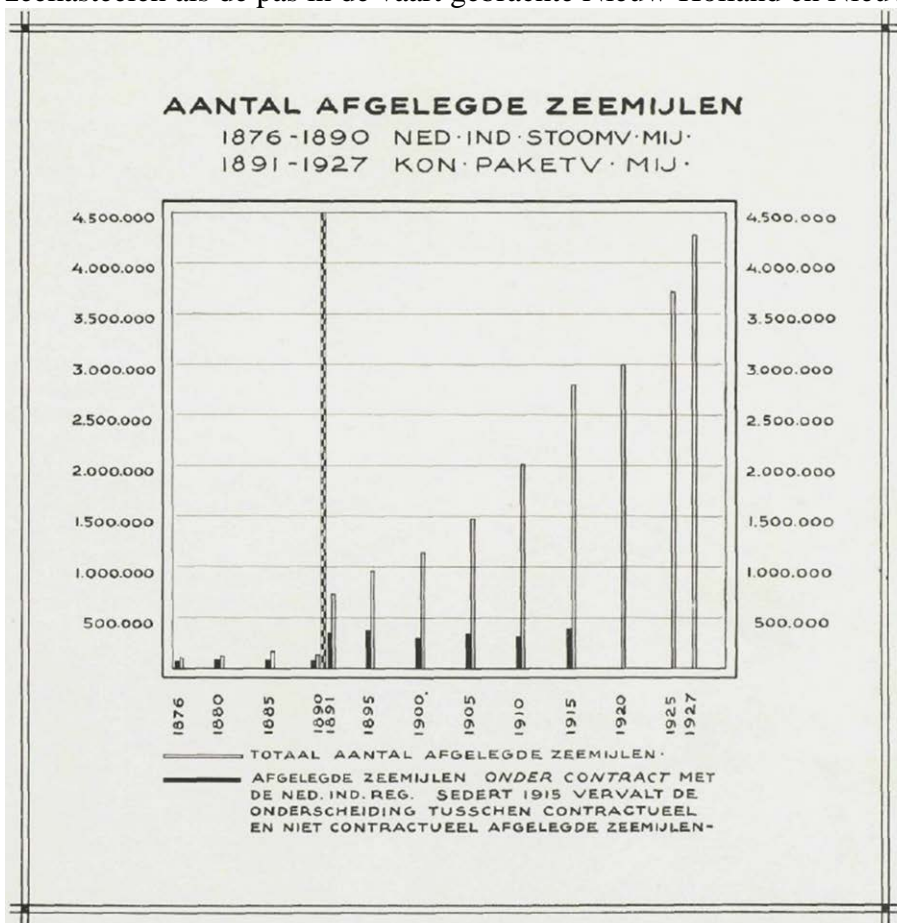
Faillissement d.d. 17-3-1933

Druk:

Afmetingen: 35,0 cm x 34,5 cm aand. en opr.bew.



de uitbreiding een versneld tempo, in innig verband staande met de toename van den uitvoer, welke dit tijdperk zoo eigenaardig kenmerkt. Van 1906 tot 1914 is de tonneninhoud der vloot meer dan verdubbeld; zij steeg van nog geen 62.000 op meer dan 147.000 tonnen. Onder de nieuw gebouwde schepen waren vier schepen van 4700 ton, verder een snelstoomer, de Melchior Treub twee schepen voor de vaart op Australië bestemd, van ruim 5000 ton, voorzien van koelinrichtingen, een kolenschip van 5600 ton, een tankboot en zeven motorschepen. Voor de moeilijke tijden, die de wereldoorlog zou brengen, is deze uitbreiding van het allergrootste belang geweest; dat in die jaren het verkeer in den Archipel op bevredigende wijze kon worden verzorgd, is aan den vooruitzienden blik der toenmalige Directie toe te schrijven. Tijdens den wereldoorlog is uit den aard der zaak van geen uitbreiding der vloot sprake geweest; in het laatste jaar werd zelfs een belangrijk deel der tonnage door de Engelsche Regeering in beslag genomen en aldus aan het verkeer in den Archipel onttrokken; één schip, de Tasman, is door oorlogsmolest vernietigd, maar door de Engelsche Regeering door een nieuw vaartuig vervangen. Aan het einde van den wereldoorlog verkeerde de vloot, waarvan in den oorlogstijd het uiterste gevegd was, in een toestand, die een grondige voorziening noodig maakte. Bovendien bleek nieuwe uitbreiding noodzakelijk, temeer daar, zooals we dadelijk zullen aantoonen, speciale lijnen hare behoeften stelden. Vooral in de eerste jaren was het voorzien hierin moeilijk, daar de bouw- en reparatiekosten der schepen enorm waren gestegen; zeer gelukkig was het, dat een vooruitziend beleid belangrijke reserves had geschapen, waardoor de nieuwe bouw niet al te bezwarend is geworden. Van 1918 tot 1929 is de totale tonneninhoud der vloot, de aanbouw inbegrepen, gestegen van nog geen 160.000 op 276.000 bruto register tonnen, waaronder zeekasteelen als de pas in de vaart gebrachte Nieuw-Holland en Nieuw-Zeeland.



Na den omvang het gebruik, dat van deze vloot gemaakt is. Eén punt is hierbij, dat bijzonder de aandacht verdient. Wij zagen dat bij het contract onderscheid gemaakt werd tusschen afstanden onder contract en buiten contract bevaren; alleen voor de eerste werd subsidie betaald. Had de N.I.S.M. vooral aan de eerste aandacht besteed, de Paketvaart-Maatschappij heeft zich van den aanvang af op een ander standpunt geplaatst, zooals de grafiek duidelijk laat zien.

Volgende keer deel II

### **VOOR VVOF-LEDEN KLEINE "ZOEKERTJES"- GRATIS**

De advertentierubriek kleine Zoekertjes is eenmaal per jaar gratis te gebruiken door leden die oude effecten of daarmee verband houdende zaken te koop aanbieden, te koop vragen of willen ruilen. Voor advertenties met een commercieel doel gelden speciale tarieven, opvraagbaar bij het Bestuur. De redactie heeft het recht advertenties te weigeren zonder opgaaf van redenen.

### **HANDLEIDING OP DE WEBSITE**

Voor beginnende en gevorderde verzamelaars. Lees de handleiding voor het verzamelen van oude effecten!!! Op website van de VVOF onder de knop Introductie > Lees de handleiding.

### **KAVELS MAIL-BID I 2021 (Sluitingsdatum woensdag 17 februari 2021 voor schriftelijke biedingen, postbezorging etc).**

Op onderstaande kavels kan alleen door de leden schriftelijk worden geboden.

Bieders wordt verzocht de biedingen per email ; [contact@vvo.nl](mailto:contact@vvo.nl) aan de VVOF te zenden of via de post naar adres J.J. Ursem, Heemstede 59, 1187 MG te AMSTELVEEN.

### **KAVELS VAN DE MAILBID KUNNEN VOORALSNOG NIET MEER BEKEKEN WORDEN OP DE VVOF BIJEENKOMSTEN. WENST U MEER INFORMATIE OVER EEN KAVEL NEEM DAN CONTACT OP MET PETER BAAS (020-6953559) OF MAAK EEN AFSpraak OM DE KAVELS VOOR 16 FEBRUARI TE BEKIJKEN BIJ HEM THUIS.**

Een kavel wordt toegewezen aan de hoogste bidder volgens het veilingstelsel, en wel als volgt: van €1 t/m €10 met €0,50, daarboven met €1,-.

Biedingen worden uitgebracht met wel of niet €0,50 achter de komma, andere bedragen worden naar beneden afgerond. De hoogste bidder ontvangt zo spoedig mogelijk bericht, vergezeld van een kostenopgave. Na ontvangst door de vereniging van het verschuldigde bedrag, worden de fondsen aan de kopers toegezonden en vindt de verrekening met de verkopers plaats.

Kopers betalen naast de koopsom uitsluitend verzendkosten (aangetekend). Verkopers wordt per kavel €0,10 plus 15% van de opbrengst in rekening gebracht (leden €0,10 plus 10%). Aan leden die stukken willen aanbieden voor verhandeling via de Mail-Bid wordt verzocht de fondsen per post aan de VVOF te zenden. In het volgende periodiek worden de opbrengsten gepubliceerd.

In de kavelomschrijving wordt de kwaliteit van de stukken aangegeven volgens het onderstaande schema:

Unc = als nieuw

EF = als nieuw, met een enkele vouw of te verwaarlozen vlakje

VF = meer dan eenmaal gevouwen, iets gevlekt, kleine beschadigingen

F	=	zwaar gevouwen, scheuren wel of niet geplakt, andere mankementen
W	=	waardeloos of beplakt met tape
N	=	stukken op naam
+	=	decoratief
++	=	zeer decoratief

Zouden de bekijkers der kavels op de ruilbeurzen wat respectvoller met de spullen willen omgaan?

### KAVELS-MAIL BID I – januari/februari 2021

1	1 41/2% obl. RM 1000,- Rusland Staat 1905	VF
	1 5% obl. Rs 937,50, Rusland Staat 1906	VF
	10 41/2% obl. Rs 187,50, Rusland Staat 1909	10x VF
2	7 41/2% obl. Rs 187,50, Rusland Staat 1909	7 x VF
	7 41/2% obl. Rs 937,50, Rusland Staat 1909	7 x VF
3	3 4% obl. M 1000,-, Moskau-Kiew-Woronesch 1895II SU E 1066c	3 x VF
	1 4% obl. M 2000,- idem SU E 1966d	VF
4	1 4% obl. M 2000,-, Moskau-Kiew-Woronesch 1895II SU E 1066c	VF
	1 41/2% obl. M 500,-, idem 1909II SU E 1073a	VF
	1 41/2% obl. M 1000,-, idem 1909II SU E 1073b	VF
	1 41/2% obl. M 1000,- idem 1910 SU E 1975b	VF
5	1 4% obl. Rs 625,- Groot Russische Spoorwegen 1890 SU E 1023	VF
	1 4% obl. M 500,- Moskau-Kiew-Woronesch 1895 SU E 1066b	VF
	1 41/2% obl. M 500,- idem SU E 1975a	VF
	1 4% obl. Rs 125,-, Rjäsan Uralsk 1894 SU E 1108a	VF
6	4 4% obl. Rs 125,-, Tambow-Saratow 1882 SU E 1144a	4 x VF
7	1 4% obl. Rs 625,-, Geconsolideerde Eisenbahnen 1889 1 <sup>e</sup> serie SU E 1008b	VF
	1 4% obl. Rs 625,- idem 1889 3 <sup>e</sup> serie SU E 1010b	VF
	3 4% obl. Rs 125,-, Orel-Witebsk 1894 SU E 1099a	3 x VF
8	7 4% obl. £ 100,-, Moskau-Windau-Rybinsk 1899 SU E 1083b	7 x VF
9	14 4% obl. Rs 625,-, Groot Russische Spoorwegen 1888 SU E 1022	14 x VF
10	3 4% obl. Rs 125,-, Geconsolideerde Russische Spoorwegen 1880 6 <sup>e</sup> emis. SU E 1007a	3 x VF
	1 4% obl. Rs 625,-, idem SU E 1007b	VF
	1 41/2% obl. RM 2000,-, Moskau-Kasan 1911 SU E 1060c	VF
	1 4% obl. RM 1000,-, Moskau-Windau-Rybinsk 1898 SU E 1082b	VF
11	5 4% obl. Rs 125,-, Süüd-West Spoor 1885 SU E 1143a	5 x VF
	2 4% obl. Rs 625,-, idem SU E 1143b	2 x VF
12	2 4% obl. RM 500,-, Orel-Griasi 1889 ser.B. SU E 1098b	2 x VF
	1 4% obl. RM 1000,-, Süd-Ost Eisenbahn 1898 SU E 1134b	1 x VF
	1 4% obl. RM 2000,-, idem SU E 1134c	1 x VF
13	1 warrant B Westland-Utrecht Hypotheekbank, Amsterdam 1977	VF
	2 bewijzen van 5 warrants Philips, Eindhoven 1983	2 x VF
	1 aand. A Nederlandsche Fabriek voor betimmeringen v/h Gebr. Reens Amsterdam 1917	VF en F
14	1 aand. f 500,-, Zaanlandsche Scheepsbouw Mij., Zaandam 1958	VF
	4 aand. A f 100,-, Ned. Mij. voor Scheepvaart, Handel en Nijverheid, R'dam 1925	4 x VF
15	2 aand. f 1000,-, Mijncompagnie Nederland, Amsterdam 1873	2 x VF
16	2 aand. f 1000,-, idem Amsterdam 1873	2 x VF
17	1 aand. f 1000,-, idem Amsterdam 1873	VF
18	2 pref. aand. f 100,-, A. Hillen's Sigaren- en Tabaksfabriek, Delft 1930	F en VF
	1 aand. f 25,-, Kon. Scholten-Honig, Koog a/d Zaan 1974	VF
	1 premeiobl. F 15,-, Hollandsche Grondcredietbank, Amsterdam 1904	VF
19	1 aand. f 500,-, Assam-Thee-Onderneming-Malabar, Batavia 1920	F
	1 4% obl. f 1000,-, Samarang-Joana Stoomtram-Mij., 's-Hage 1896	F-
20	1 aand. f 100,-, Oost-Java Stoomtram-Mij., 's-Hage 1949	VF
	1 warrant Suikerfabrieken Tjeweng-Lestari, Amsterdam 1951	VF
	1 aand. f 50,-, Amsterdam Java Rubber Companie, 's-Hage 1941	VF
	1 aand. f 100,- ser III, Mijnbouw Mij. Redjang-Lebong, Batavia 1899	VF



	1 onder-aand. f 100,-, Sumatra's Goudmijn, 's-Hage 1931	VF
	1 winstbew. Ser. B, Cult. Mij. Boekit Lawang, Batavia 1936	VF
21	5 aand. f 500,-, Machinefabrieken Kalimas-Amsterdam, Amsterdam 1914	5 x VF
22	4 aand. f 500,-, idem Amsterdam 1914	4 x VF
23	69 aand. B fr 1000,- ser. A Soc. Commerciale de Belgique, Ougreé 1928	69 x VF
24	3 moderne US stock periode 1935 - 1940	3 x VF
	2 stuks moderne cert Amsterdam	2 x VF
	1 Bearer Option Warrant Rio Tinto 1969	VF
25	1 opr.-aand. Java Petroleum Mi., A'dam 1896	VF
	1 aand. f 600,-, Ned.-Indische Houtankap Mij., Rotterdam 1915	VF
	1 restantbew. F 200,-, Vergde Javasche Houthandel Mijen, A'dam 1948	VF
	1 aand. f 100,- 2 <sup>e</sup> ser., Mijnbouw Mij. Simau, Batavia 1907	VF
26	4 aand. f 1000,-, Sumatra Koffie- en Rubber Cult. Mij., A'dam 1925	4 x VF
	1 aand. f 100,- ser C., Mijnbouw Mij Zuid-Bantam, Batavia 1936	VF
27	3 41/2% obl. f 1000,-, Bataviasche Verkeers Mij., Batavia 1931	2 x VF + F
	1 ond.aand. f 200,-, Alg. Industr. Mijnbouw & Exploit. Mij, Batavia 1930	VF
28	5 aand. f 1000,-, Madoera Stoomtram Mij., Amsterdam 1897	5 x VF
	2 pref.aand. f 1000,-, idem Amsterdam 1904	2 x VF
29	2 pref. ond.aand. f 50,-, Batjan-Exploitatie-Mij., Rotterdam 1892	2 x VF
30	3 opr.bew. Nationaal Administratiekantoor, 's-Hage 1907	3 x VF
31	2 opr.bew. idem 's-Hage 1907	2 x VF
32	3 6% obl. f 1000,-, Internationaal Verkeersbureau, A'dam 1922	3 x VF
33	2 6% obl. f 1000,-, idem A'dam 1922	2 x VF
	1 aand. f 500,-, Handels-, Informatie- en Incasso-Bureau v/h Fa. M. v.d. Sluys, Amsterdam 1924	VF
34	49 stuks aand. van f 50,-, Exploit. Mij Scheveningen, 's-Hage 1966	49 x VF
35	1 org USA sh AMF, 1971, 2 org.Canada sh Canada Genaral Fund 1954, 3 stuks cert A'dam Associated Gas and Electric 1937	VF 2 x VF 3 x VF
36	5 aand. Lei 500,- Foraj Lemoine, Ploesti 1926, 1 aand. znw Kilo Moto Brussel 1944, 1 aand. B fr. 100,-, Financière des Mines, Brussel 1925, 1 action priv B fr 500 Soc. Des Chemins de Fer Vicinaux du Congo 1932	5 x VF, F VF
37	2 aand. f 100,-, Swabimex, A'dam 1961, 2 optiebew. Unilever, R'dam 1937, 1 action de div. Tramways de Buenes-Ayres, Brussel 1907, 1 cert. £ 5,-, Service Petroleum Comp. A'dam 1928, Gestion Financière Mobilière et Immobilière b fr 500,-, 1929	2 x VF, 2 x VF, F, VF, VF, VF
	1 winstbew. Rotterdam-Tapanoeli Cult. Mij. R'dam 1908	VF
	1 aand. f 1000,-, Tieleman & Dros, Leiden 1944	VF
	3 aand. f 1000,-, Trust-en Admin. Kantoor Vijgendam, A'dam 1928	3 x VF
38	5 receipt United States of Mexico (samen \$ 1700) Amsterdam 1923	5 x VF
	2 cert van £ 100,- New Schibajeff Petroleum Comp, A'dam 1913	2 x VF
	3 aaand. F 500,-, Thomas Regout, Maastricht 1974	3 x VF
39	3 aand B f 100,-, E.P.U. Europese Pluimvee Unie, Hamersveld 1965	2 x VF
	2 aand. ser III f 1000,-, Mij. voor Hyp. Crediet Holland-Mexico, A'dam 1909	2 x VF
40	1 aand. ser G f 500,-, Handels- en Landbouwbank, Gorinchem 1913	VF
	3 aand. f 25,-, Stoomzuivelfabriek en Melkinrichting Concordia Utrecht 1929	3 x VF
	3 aand. f 500,-, Thomas Regout, Maastricht 1974	3 x VF
	1 aand. ser 44 f 1000,-, Kon. Hollandsche Lloyd, A'dam 1920	VF
	2 aand. f 1000,-, Trust-en Admin.kantoor Vijgendam, A'dam 1928	2 x VF
41	1 aand. (N) f 100,-, Eduard Brinkman-Mederland, 's-Hage 1958	VF
	1 aand. f 10.000,-, IJzerhandel Hollandia, A'dam 1952	VF
	1 aand. f 100,-, Van Herwaarden's Kalkzandsteenfabrieken Hillegom 1972	VF
	1 aand. f 100,-, Austro-Nederlandsche Import-Mij, A'dam 1892	W
42	1 winstaand. Amsterdam-Tapanoeli Rubber Cult. Mij., A'dam 1910	VF
	1 aand. f 500,-, Cult. Mij. Tjiranggon, A'dam 1910	VF
	1 aand. f 600,- Nederlandsch-Indische Houtaankap Mij., R'dam 1911	F
	1 aand. f 250,-, Mijnbouw-Mij. Highland, 's-Hage 1910	F
43	1 oprichters-bew. Tjiboeni-Tjiponkok (m/z Tjiponpok) Caoutchouc Mij., A'dam 1910	F
	1 winstbewijs Deli-Moeda Plantagen Mij., 's-Hage 1910	F
	1 aand. f 1000,-, Banjoewangi Thee en Rubber Cult Mij., A'dam 1911	F
	1 aand. f 1000,-, Semarang-Cheribon Stoomtram Mij., 's-Hage 1910	VF
	Van deze inzender zijn twee stuks vernietigd! P.E.B.	

44	1 aand. 4e ser. (N) f 500,-, Hollandsche Voorschotbank, Haarlem 1909	VF
	1 aand. F 250,-, Nederlandch Rumeensche Petroleum-Mij., A'dam 1909	VF
	1 aand. F 1000,-, Mij. Tot Exploitatie van Van Stockels Patenten, A'dam 1911	VF
	1 aand. F 500,-, Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Mij., A'dam 1909	VF
45	1 cert. 6% Hyp.obl. Kronen 1000,-, Golubovecer Glanzkohlenberbau, A'dam 1901	VF
	1 bew. van 25 aand. Kr. 1000,-, Budapesti Aruhitelbank Budapest 1923	VF
	2 aand. f 1000,-, Ned.-Indische Spoorweg Mij., 's-Hage 1920 en 1921	2 x F
	1 8% obl. f 25,-, Sichting Stoomtrein Mij. Tilburg-Turnhout, Tilburg 1974	VF
46	1 5% obl. Cr. 800,-, Brasil Prefeitura do Districto Federal, 1903	VF
	2 6% obl. \$ 100,-, Brazil Railway Comp 1 rood, 1 groen 1910 en 1912	2 x VF
	1 aand. RM 500,-, Norddeutsche Wollkammerei & Kammgaren Spinnerei, Bremen 11928	F
47	1 spec. USA cert 100 sh Kaiser Aluminium & Chemical, 1970?	VF
	2 spec. notes to bearer Teledyne International, 1972	2 x VF
	1 blanco cert. voor 5600 shares FRIDEN Holland, Nijmegen 1967	VF
48	1 aand.Bfr. 1000,-, Belbetri, Brussel 1948	VF
	1 aand. Bfr 500,-, Grand Magasins Leonhard Tietz, Antwerpen 1908	VF
49	1 blanco 53/4% obl. F 1000,-, Nationale Bank voor Middellang Krediet, A'dam 1965	VF
	1 participatiebewijs in het Beleggingsfonds van Incourante Waarden, A'dam 1965	VF
	1 spec. 8% obl. F 100,-, Lease Plan Nederland, A'dam 1971	VF
50	1 blanco note to bearer 10% f 10.000,-, Nationale Investeringsbank 1980	VF
	1 blanco 8,5% obl f 1000,-, Nederlandsche Waterschapsbank, 's-Hage 1970	VF
	1 blanco aand. Financiering- en Belegging Mij. De Merel, A'dam 1953	VF
	1 aand. F 1000,-, Trust- en Beleggings Mij. Tebema, A'dam 1934	VF
51	1 aand. (N) f 100,-, Eduard Brinkman-Nederland, 's-Hage 1958	VF
	1 aand. f 10.000,-,IJzerhandel Hollandia, A'dam 1952	VF
	1 ondere-aand. f 100,-, Van Herwaarden's Kalkzandsteenfabrieken, Hillegom 1972	VF
	1 aand. f 1000,-, Austro-Nederlandsche Import-Mij., A'dam 1892	W
52	1 aand. f 10,-, Vergd. Bezit van winstbew, Holtrans, A'dam 1924	F
	1 aand. f 250,-, Utrechtsche Bankvereeniging, Utrecht 1918	VF
	1 aand. f 250,-, Nieuwe Nederlandsch Amerikaansche Hypotheekbank, Groningen 1929	VF
	1 aand. f 1000,-, Uniebank voor Nederland en Koloniën, Amsterdam 1914	VF
53	1 aand. f 1000,-, Zuid-Hollandsche Bank, 's-Hage 1901	VF
	1 aand. f 1000,-, Uniebank voor Nederland en Koloniën, Amsterdam 1914	VF
	1 4% 1 <sup>e</sup> Hyp. Obl. f 1000,-, Vereeniging voor den Effectenhandel, A'dam 1910	VF
54	1 participatiebewijs Beleggingsfonds van Incourante Waarden, A'dam 1964	VF
	1 aand. A f 100,-, Schadeverzekering Mij. Boerhave, 's-Hage 1967	VF
	1 blanco aand. f 1000,-, Hollandsche Societeit van Levensverzekeringen, A'dam 1959	VF
55	2 blanco aand. f 500,-, Tilburgsche Katoenspinnerij, Tilburg na 1950	2 x VF
	1 blanco receptis voor 4,25% obl. f 1000,-, Gemeente Tilburg, A'dam 1952	VF
	1 blanco 7,25% obl f 1000,-, Macintosh Confectie, Stein 1973	VF
	1 blanco 9% obl. f 1000,-, Verg. Nederl Hervormde Stichtingen voor Zenuw- en Geesteszieken, Amersfoort 1971	VF
	1 blanco 5% obl. f 1000,-, Nonius (later Enraf Nonius) Ned. Instrumentenfabr, Delft 1962	VF
56	1 bew. Voor 4 pref. aand. B F 100,-, Kon. Holl. Lloyd, A'dam 1925	VF
	1 winstbew. Idem A'dam 1925	VF
	1 aand. D f 12,50, idem A'dam 1932	VF
	1 aand. F 1000,-, Havenveem, Rotterdam 1921	VF
	1 4,5% obl. f 1000,-, A'damsche Scheepsexploit-Mij., Argo, A'dam 1951	VF
57	1 aand. f 1000,-, Algemeene Nederlandsche Scheepvaart Mij. R'dam 1918	VF
	1 aand. f 1000,-, Vrachtvaart Mij Nereus, R'dam 1918	F
	1 aand. f 50,-, W.J. Kalis Wzn & o's Baggermij., 's-Hage 1924	VF
	1 aand. f 1000,-, idem 's-Hage 1920	F
58	1 aand. A f 150,-, Internationale Handel- en Crediet Mij., A'dam 1920	VF
	4 stuks inschrijvingen ABN Beleggingspool 1967, 1968, 1970	4 x VF
	1 aand. f 1000,-, A. vd Sande Assurantiën, Tilburg 1968	VF
59	1 aand. f 1000,-, Mijnbouw Mij. Brasso, A'dam 1912	VF
	1 aand. f 125,-, Algemeene Petroleum Compagnie, A'dam 1913	VF
	1 7% cpa f 50,-, Tampico Panuco Petroleum Mij., 's-Hage 1918	VF
60	1 aand. f 50,-, E. Klijberg-Pernot's Stoomschoenfabriek Hollandia, Waalwijk 1929	VF
	1 6% cpa f 1000,-, Kon. Stoomschoenfabriek A.H. van Schijndel, Waalwijk 1917	VF

	1 aand B f 500,-, J. Duiker en Co's Fabriek Apparaten en Werktuigen, 's-Hage 1961	VF
	1 bew. van aand. in de Overwinst, Houthandel Altius, A'dam 1925	VF
61	1 oprichtersbewijs, Nederlandsche Smelterij voor Tin en andere Metalen	VF
	1 aand. f 1000,-, Staal en Walswerk Holland, Dordrecht 1918	VF
	Hollandsche Ertswinning Mij., 's-Hage 1927	VF
	1 aand. f 1000,-, Klinker Isoliet, 's-Hage 1948	VF
62	1 aand. f 1000,-, Mij. tot Exploit van Onroerende Goederen De Tien, Haarlem 1914	VF
	1 aand. f 100,-, Stichts Grondbezit, Utrecht 1915	VF
	1 opr.-bewijs Algemeene Bouwgrond-Mij., 's-Hage 1896	VF
	1 aand. f 500,-, Exploit. Onr.Goederen Vooruitgang VII, A'dam 1928	VF
63	1 10% c.v. obl f 100,-, Beurs-Express, Amsterdam 1973	VF
	2 winstbewijs f 12,50 en f 125,-, Drukkerij Trio, 's-Hage 1984	2 x VF
	1 aand. F 100,-, Vereenigd Industrieel Bezit no. 73, Arnhem 1929 stuknr 1	VF
64	1 winstbewijs Holland Dakota Landbouw Compagnie, A'dam 1910	VF
	1 aand. f 1000,-, Hollandsche Cultuur Mij., Bennebroek 1923	VF
	1 aand. f 100,-, Mijnbouw Mij. Suriname, 's-Hage 1904	VF
65	1 receptis Nederlandsche Instrumentenfabriek Waldorp (o.a.radio's) R.dam. 1947	VF
	1 voorkeursbewijs Mij. voor Electricische Stations Electra, A'dam 1891	VF
	1 pref. aand. f 1000,-, Waterleiding Maatschappij, R'dam 1893	VF
66	1 blanco aand. f 1000,-, DLS-Film Holland, Rotterdam 1934	VF
	1 receptis f 100,-, Eerste Nederlandsche Filmparticipatiemaatschappij, A'dam 1981	VF
67	1 aand. (N) f 1000,-, Steijwal Motorenfabriek, R'dam maart 1918	VF
	1 cpwd aand. f 1000,-, idem R'dam november 1918	VF
68	1 bew. Van 5 aand. f 12,- Eerste Nederlandsch-Transvaalsche Goudmijn-Mij., A'dam 1889	VF
	1 aand. 1 <sup>e</sup> ser f 250,-, Drachenquelle, R'dam 1918	VF
	1 aand. f 100,-, Gouda Garen, Gouda 1974	VF
	1 aand. f 20,-, Glasfabriek Leerdam, Leerdam 1933	VF
69	1 aand. f 250,-, Petroleum Mij. Gaboes, A'dam 1906	F
	1 ond-aand. f 500,-, Holland Siam Mijnbouw Mij. Bandoeng 1927	VF
	1 bew deelg. Holland Indonesië Agenturen Mij. HIAM 1962	VF
	1 aand. Rubber Cult Mij. Soengey Raja, 's-Hage 1910	VF
	1 aand. f 500,-, Suikerfabriek Tjoekir, Surabaja 1924	VF
70	1 cert. £ 100,-, Batavia (Kerkhovben) Rubber & Tea Estates Ltd, A'dam 1926	VF
	1 receptis f 1000,-, Mijnbouw Mij Zuid-Oost Borneo, A'dam 1905	VF
	3 aand. f 250,-, Mijnbouw Mij. Soemalata, A'dam 1896, 1901, 1903.	3 x VF
71	1 bevoorrecht aand. f 100,-, Oost-Java Stoomtram-Mij, 's-Hage 1949	VF
	1 winstbew. Electriciteit Mij Rembang, Soerabaja 1939	VF
	1 aand. f 1000,-,Sumatra Mij., Utrecht 1918	VF
	1 6% cv obl. F 1000,-, Cultuur Mij Soeban Ajam, A'dam 1926	VF
72	1 restantbew. Banjoewangi Thee- en Rubber Mij., A'dam 1952	VF
	1 aand. f 1000 Oliefabriek Malembo, A'dam 1918	VF
	1 5% obl. F 500,-, Grand Hotel Preanger, Bandoeng 1935	VF
	1 4% obl. F 1000,-, Nederlandch Indische Houtaankap Mij., R'dam 1911	F
	1 6% obl. F 1000,-, idem R'dam 1917	F
	1 aand. f 500,-, The United Java Oil Mills Ltd., Soerabaia 1919	VF

## **n.b. het eerste bod begint bij €1,- en niet lager!!!!**

### **Geachte Leden Inzenders \***

Voor de Mail-Bid worden soms bekende stukken ingezonden ook door leden, die kwalificatie W mee zouden krijgen. Om kosten te besparen voor de VVOF stuur ik ze niet terug. Met buitenmensen heb ik al de afspraak dat ik de stukken die in zeer slechte staat zijn mag vernietigen. Dit ga ik nu ook voor leden invoeren omdat het te gek is dat leden dergelijke rommelstukken aan elkaar willen verkopen! Deze rommelstukken zijn dan op de eerstvolgende ruilbeurs weer af te halen, daarna gaan ze de prullenbak in! - Peter Baas



Mailbid IV Oktober 2020

Kavel	Opbr.	*	Kavel	Opbr.	*	Kavel	Opbr.	*	Kavel	Opbr.	*
1	5,50		19	17,00		37	2,50		55	8,00	
2	13,00		20	26,00		38	21,00		56	6,00	
3	8,50		21	11,00		39	1,50		57	12,50	
4	13,00		22	41,00		40	1,50		58	56,50	
5	16,00		23	11,00		41	1,50		59	51,00	
6	8,50		24	50,00		42	1,50		60	1,50	
7	7,50		25	17,00		43	12,00		61	19,00	
8	7,50		26	34,00		44	9,50		62	21,00	
9	6,50		27	2,50		45	7,50		63	3,00	
10	11,00		28	28,00		46	1,50		64	21,00	
11	5,50		29	3,50		47	17,50		65	11,00	
12	5,50		30	28,00		48	11,00		66	9,00	
13	16,00		31	2,50		49	1,50		67	32,50	
14	4,50		32	23,00		50	1,50		68	9,00	
15	21,00		33	5,50		51	1,50		69	7,00	
16	4,50		34	2,50		52	13,00		70	3,50	
17	7,50		35	2,50		53	16,00		71	16,00	
18	21,00		36	2,50		54	7,00		72	7,00	

\* = door loting

## AGENDA 2020

~~Zaterdag 13 februari 2021 – 11.00 tot 14.00 uur VervalLEN IVM CORONA  
VVOF ruilbeurs.~~

~~Ivm corona maatregelen **geen** inzage in de mailbid.~~

~~Plaats: Duivendrecht. Route onderaan de pagina~~

Zaterdag 17 april 2021 – 11.00 tot 14.00 uur

VVOF ruilbeurs, jaarvergadering en veiling.

Ivm corona maatregelen **geen** inzage in de mailbid.

Plaats: Duivendrecht. Route onderaan de pagina

Dinsdag 11 mei 2021 vanaf 19.30 uur - 22.00 uur

VVOF-Noord bijeenkomst. Iedereen is welkom !

In de bibliotheek van de postzegelvereniging, Plaats: Emmastraat 5, Groningen-Helpman.

Bijeenkomsten worden elke 2e dinsdagavond van de maanden mei, augustus en november gehouden.

## VEILINGEN

MPO

zie advertentie Informatie tel: 030-606 3944 of [www.mpo.nl](http://www.mpo.nl)

## TARIEVEN ADVERTENTIES

Hele pagina €50,-, ½ pagina €25,- en ¼ pagina €12,50

### **Woensdag 10 maart 2021 sluitingsdatum advertenties en andere mededelingen.**

De VVOF bijeenkomsten worden gehouden van 11.00 uur t/m 14.00 uur in Duivendrecht, in het Dorpshuis in het winkelcentrum. Duivendrecht, 1115 CX, ligt ingeklemd tussen Amsterdam/Diemen en Stadion Arena.

Route voor autorijders altijd richting Amsterdam; vanaf Zaandam richting Utrecht afslag S 111, van Schiphol richting Amersfoort afslag S 111, van Utrecht richting Zaandam afslag S 111. Blijf de weg volgen en na benzinstation/hotel Bastion bij verkeerslichten links af. Bij de dan eerstvolgende verkeerslichten weer links af, men gaat dan onder het spoor/metro door en na een bocht na 300m gelijk links en de weg volgen tot over het water, gelijk rechts en na 50 meter links en dan is men bij het winkelcentrum. Voor reizigers v.a. Amersfoort; op A1 afslag richting Schiphol en vervolgens afslag Bijlmer, rechts af en na ca. 2km afslag Duivendrecht nemen. Bij verkeerslicht recht door en tweede zijstraat rechts af en weg volgen tot over het water, gelijk rechts en na 50 m links af en dan is men bij het winkelcentrum. Met de trein komende; station Duivendrecht, station verlaten uitgang Duivendrecht (slechts grote trap) Rijksstraatweg volgen 500m en dan bij politiebureau links af en is men bij het winkelcentrum. Met de Metro; station Van der Madeweg bij uitgang links af, tussen de flats linksaf, doorlopen tot aan het water en dan heeft men het winkelcentrum pal aan de overzijde van dat water. Er is voldoende parkeergelegenheid en ... het is nu nog gratis.

*advertentie*

**www.scripophily.nl**

**keuze uit > 3000 stukken**

**zoeken kan op land, provincie, activiteit of illustratie**

**Dr. Hugo H. van der Molen, Wederikweg 114, 9753 AE Haren**

**Tel: 050-5348795, volg mij op [twitter.com/plattezaken](https://twitter.com/plattezaken)**

**email: [hugo@hugovandermolen.nl](mailto:hugo@hugovandermolen.nl)**

De VVOF Catalogus kunt u alfabetisch doorzoeken op de website van Hugo van der Molen:  
<http://www.scripophily.nl/scripophily/VVOF-catalogus%20op%20alfabet.php>

Tevens kunt U daar op alfabet alle artikelen vinden en lezen, die sinds 1978 zijn verschenen in ons MEDEDELINGENBLAD. Dat kan op naam van de uitgever der effecten en/of op het onderwerp dat wordt besproken.

### **WEBSITES**

Automobiel verzameling: [www.automobielaandelen.nl](http://www.automobielaandelen.nl)

Collectie Rotterdam: <http://members.home.nl/roo.effecten>

Spoorweg verzameling: <http://aandelen.r4u.nl/index.html>

Nationaal Kranten archief: [www.delpher.nl](http://www.delpher.nl)

Leeuwarder Courant: [www.archiefleeuwardercourant.nl](http://www.archiefleeuwardercourant.nl)

### **BESTUUR**

J. Veldman	Voorzitter	<a href="mailto:veldman2016@gmail.com">veldman2016@gmail.com</a>
J.J. Ursem	Secretaris / Redactie	<a href="mailto:waardepapieren@hotmail.com">waardepapieren@hotmail.com</a>
T. Verkerk	Penningmeester	<a href="mailto:verkerklaan@gmail.com">verkerklaan@gmail.com</a>
M. Gieling	Public Relations	<a href="mailto:michel@gieling.nu">michel@gieling.nu</a>
R.Nederlof	Website/ 2 <sup>e</sup> penningmeester	<a href="mailto:r.nederlof@vvo.nl">r.nederlof@vvo.nl</a>

medewerker

P.E. Baas      Catalogus/Mail-Bid





MUNTEN- EN POSTZEGELORGANISATIE

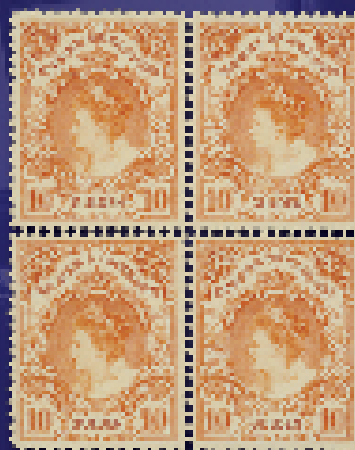
VEILINGEN & TAXATIES  
MUNTEN, POSTZEGELS, BANKPAPIER, ETC.



Onafhankelijk  
Betrouwbaar  
Ervaren

- Grootste klantengroep
- Bij verkoop hoogste opbrengst
- Betrouwbare en realistische taxaties worden kosteloos verstrekt

MPO, hét adres  
voor veiling, advies  
en bemiddeling



KANTOORADRES MPO: ENERGIEWEG 7, 3401 MD IJSSELSTEIN  
TEL: +31 (0)30-6063944 - FAX: +31 (0)30-6019895 - [WWW.MPO.NL](http://WWW.MPO.NL)