

NICO VAN DER VORM

ROTTERDAM 25 NOVEMBER 1927 - HEEMSTEDE 22 APRIL 1995

DOOR MR. H. LANGMAN

Met Nico van der Vorm ontvalt de HAL de derde generatie van de familie Van der Vorm die de Holland-Amerika Lijn heeft geleid. Het was zijn oud-oom Willem, herdacht door mr. A. Loeff in het *Rotterdams Jaarboekje* 1958, die toen in 1933 de HAL met 'sloping' werd bedreigd door een Comité van Obligatiehouders, haar te hulp schoot en daarmee de stoot gaf tot de bouw van de 'Nieuw Amsterdam'. Nico's vader, W.N.H. van der Vorm, in het *Rotterdams Jaarboekje* 1964 herdacht door mr. K.P. van der Mandele, gaf jarenlang leiding aan de Lijn en hielp haar na de oorlog haar prominente plaats weer in te nemen zodat Van der Mandele kon spreken van 'de grootste rederij van stad en land'.

Nico studeerde, na het Rotterdams Lyceum te hebben bezocht, economie aan de Universiteit van Amsterdam. Enige afstand van het ouderlijk huis leek hem gewenst en in dat opzicht trad hij dus niet in de voetsporen van zijn vader, die een van de eerste afgestudeerden van de Nederlandsche Handels-Hoogeschool te Rotterdam was. Hij werd lid van het Amsterdams Studenten Corps en maakte in het dispuut Hebe vrienden voor het leven. Na zijn studie had hij zijn dienstplicht te vervullen. Als marineofficier stelde hij zich beschikbaar voor uitzending naar Nieuw-Guinea. Hij kreeg de gelegenheid een voettocht naar de Wisselmeren te maken en genoot van dat avontuur, wellicht het eerste maar zeker niet het laatste uit zijn loopbaan. Daarna trad hij in dienst van de Scheepvaart & Steenkolen Maatschappij en kwam daar al spoedig in de directie.

Na het overlijden van zijn vader werd Nico commissaris van de Holland-Amerika Lijn en tevens lid van de Commissie van Toezicht; daarmee werd hij nauwer bij de Lijn betrokken. De operationele gang van zaken was zorgelijk maar daarnaast hield een ander probleem deze commissie bezig. De Lijn was in 1873 opgericht voor negenennegentig jaar en dus was een statutenwijziging nodig om haar bestaan te verlengen. Een Amsterdamse effectenmakelaar meende dat 'shareholders-value' was te creëren door de Lijn te li-

quideren en trachtte zijn mede-aandeelhouders daarvan te overtuigen. Voor de statutenwijziging was een tweederde meerderheid van het aantal uitgebrachte stemmen nodig en de commissarissen hadden reden te vrezen dat dit er niet in zat. Nico en zijn broer Otto besloten met aanzienlijk persoonlijk financieel risico zich in te zetten om die poging tot liquidatie af te slaan en zij slaagden daarin. De notulen van de vergadering van de Commissie van Toezicht, gehouden vlak voor de beslissende aandeelhoudersvergadering in 1966, vermelden dat de voorzitter constateert dat aanneming van het voorstel tot statutenwijziging nu wel verzekerd is. Die constatering bleek terecht. De geschiedenis van 1933 herhaalde zich! Degenen die hun aandelen toen niet van de hand deden, behoefden dat niet te betreuren.

Het lag voor de hand dat Nico zich nu intensiever met het reilen en zeilen van de Lijn ging bezighouden. Zo werd hij per 1 januari 1967 tot directeur benoemd, terwijl Otto zijn plaats als commissaris innam. Al was Nico de jongste van de vijf directieleden, toch bleek al snel dat er een nieuwe wind ging waaien en dat hij zijn stempel op de verdere ontwikkeling zette. Zijn collega's, vergrijsd in het vak, hadden soms moeite om dat nieuwe tempo bij te houden en de voorzitter van de Commissie van Toezicht merkte dan ook eens op dat hier een generatiekloof aanwezig was. Maar de Lijn kon ingrijpende beslissingen niet voor zich uit blijven schuiven. Al spoedig zwaaide de oude garde af en werd Nico president-directeur.

Degenen die leiding aan grote ondernemingen moeten geven, kan men onderscheiden in pur-sang ondernemers en talentvolle bestuurders. Nico behoorde zonder twijfel tot die eerste categorie en aardde in dat opzicht naar zijn oud-oom. Hij had een helder oordeel over wat de onderneming te doen stond bij veranderend tijt en de moed om zijn inzichten in de praktijk uit te voeren en daarbij soms grote risico's te lopen.

Tegenstand daarbij ontmoedigde hem in het geheel niet, integendeel. Tegenspraak leidde tot een zorgvuldige afweging van voor en tegen. Het was opvallend hoe vaak jonge leden van de staf de gelegenheid kregen uiteen te zetten waarom ze zijn mening niet deelden. De beslissing werd echter door hem genomen en als hij meende dat haast geboden was ook onverwijld. Als na enige tijd heroverweging noodzakelijk was, gebeurde dat en werd indien nodig het roer gewend. Zijn omgeving had wel eens moeite het tempo bij te houden. Zo klaagde dr. Karsten, de president-commissaris,

eens in een vergadering van de Commissie van Toezicht dat hij de laatste tijd wel veel zwaaien aan de rekstok had meegemaakt. De notulen vervolgen: 'De heer van der Vorm spreekt dit met klem tegen'.

Nico genoot van het 'zaken doen', accepteerde dat men trachtte hem daarbij de loef af te steken - al gelukte dat zelden -, maar had een broertje dood aan tegenpartijen die hij niet recht door zee vond. Dergelijk gedrag placht hij ook niet te vergeten.

De toekomst van het vrachtbedrijf diende onder ogen gezien te worden. In de naoorlogse jaren was de rentabiliteit van het daarin geïnvesteerde vermogen - mede door snelle technische veranderingen zoals de containerisatie - sterk teruggelopen. Het beraad leidde tot de conclusie dat een blijvend herstel van rentabiliteit niet te verwachten was. Toen de markt in 1974 opleefde, was dat het geschikte moment om tot verkoop over te gaan. Die beslissing is nogal bekritiseerd, met name door degenen die weinig toekomst zagen in de overblijvende activiteit, het cruisebedrijf. Toen de koper van het vrachtbedrijf er niet in slaagde aan een faillissement te ontkomen en het cruisebedrijf zeer rendabel bleek, is die kritiek niet veel meer gehoord.

In de naoorlogse jaren viel de markt van het passagiersvervoer over de Atlantische Oceaan weg maar aan de overzijde van de oceaan ontwikkelde zich het cruisebedrijf. De HAL participeerde daar aanvankelijk voorzichtig in, onder andere in joint ventures. Nico zag daar een toekomst in en vond dat de HAL die activiteit dan ook geheel in eigen handen moest hebben. De marketing werd vanuit New York bedreven maar de contacten met het Rotterdamse hoofdkantoor waren niet altijd optimaal. Ofschoon Nico zeer aan Rotterdam gehecht was, besloot hij toch in het midden van de zeventiger jaren het hoofdkantoor naar de omgeving van New York over te brengen en als consequentie daarvan ook zelf naar dat gebied te verhuizen.

Dat was een persoonlijk offer, gebracht om de onderneming zich verder te laten ontplooien en het was een offer dat hij mede kon brengen door de positieve instelling van zijn echtgenote, Clara Schuurman. Wellicht komt de eer die beslissing bespoedigd te hebben toe aan de toenmalige minister-president, wiens anti-ondernemersretorica aan de Wilhelminakade niet in dank werd afgenomen.

De Newyorkse staf maakte Nico erop attent dat Alaska nieuwe perspectieven voor de toeristenindustrie bood. Nico bezocht Alas-



50. *Nico van der Vorm.*

ka, raakte overtuigd van de mogelijkheden die dat gebied bood en besloot de zaak dan ook groot aan te pakken. Hij verwierf een in reizen naar dat gebied gespecialiseerde organisatie, Westours, gevestigd te Seattle, en een aantal hotels; hij slaagde erin binnen en-

kele jaren een prominente en zeer lucratieve positie aan de Amerikaanse westkust op te bouwen. Het lag toen voor de hand dat het hoofdkantoor in Seattle gevestigd werd en zo bleek nog eens een verhuizing nodig. Vele van zijn vrienden bewaren goede herinneringen aan het gastvrije huis van Clara en Nico boven Puget Sound en aan de zeiltochten langs de westkust. Als er ergens amidst of nowhere werd aangelegd, ging Nico met zijn gasten op verkenning langs ongebaande paden, waar ieder ogenblik een beer uit het struikgewas te voorschijn kon komen. Hij schrok geen moment terug voor dergelijke risico's maar hij liep daarbij wel altijd voorop.

De concentratie van de activiteiten in Seattle bleek een schot in de roos. De HAL behaalde winsten, groter dan ooit in haar lange geschiedenis. Dat betekende niet dat voor Nico nu een onbezorgde tijd aanbrak. Zijn Europese ondernemersinstelling stond haaks op de wijze waarop Amerikanen gewend waren geleid te worden en dat gaf veel spanningen. Dat zijn oudste zoon, Martijn, na het behalen van de mastersgraad aan de Columbia Business School hem kwam assisteren, was dan ook een grote steun. Samen namen zij de misschien moeilijkste beslissing uit zijn ondernemersloopbaan, namelijk de verkoop van de divisie toerisme, toen het er naar uitzag dat ondanks de prachtige resultaten deze activiteit toch in verhouding tot de omvang van de marktleider te kleinschalig was om op de lange duur voldoende rendabel te blijven. Zo begon de laatste fase uit zijn lange ondernemerscarrière: het beleggen in nieuwe activiteiten van de vele honderden miljoenen dollars die uit die verkoop beschikbaar kwamen.

Bij Nico openbaarden zich de eerste symptomen van de ziekte die hem slopen zou, maar hij kon nu met een gerust hart de leiding aan Martijn overdragen. Als vice-voorzitter van de Raad van Commissarissen, tevens gedelegeerd commissaris, was hij daarbij Martijn tot grote steun en fungeerde hij bijna dagelijks als vraagbaak.

Het zwaartepunt van de activiteiten van de HAL verschoof terug naar Europa en ook Nico vestigde zich weer in Nederland. Kort voor zijn overlijden overhandigde de Secretaris-Generaal van het ministerie van Verkeer en Waterstaat hem de versierselen behorende bij de onderscheiding ridder in de orde van de Nederlandse Leeuw. Hij heeft de toekenning van die hoge onderscheiding zeer op prijs gesteld. Terecht eerde ons land een groot ondernemer. In een indrukwekkende afscheidsdienst op 27 april 1995 in de Haagse Kloosterkerk is Nico van der Vorm herdacht.