

medicamenten, tabak, sommige snuisterijen en de waren die de bemanning en passagiers van het betrokken schip zelf nodig hadden.¹

Dat alles vergde onderzoek. In de Stille Oceaan bleef dat onderzoek achterwege: Engeland en Frankrijk hadden er de krachten niet voor en zo kon Duitsland via de Russische havens in het Verre Oosten en via de Transsiberische spoorweg nog wel het een-en-ander aanvoeren, ook uit Nederlands-Indië. Het veel belangrijker vervoer via de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan werd evenwel aan banden gelegd – banden die niet alleen Duitsland maar ook neutralen als Nederland gingen knellen. In beide zeegebieden werden aanloophavens of aanloopredden vastgesteld: de rede van Duins werd voor de Nederlandse scheepvaart spoedig de belangrijkste. Aangehouden door een Engelse, soms door een Franse marine-eenheid, moest elk Nederlands schip zich naar zulk een rede of haven begeven; daar moest het wachten tot het verlof kreeg om te vertrekken. Dat verlof werd eerst verleend nadat in Londen aan de hand van de scheepspapieren (vooral van de z.g. 'manifesten' die oorsprong, aard en bestemming van de ladingen aangaven) vastgesteld was of zich contrabande aan boord bevond: d.w.z. verboden goederen van welke het vast stond of waarschijnlijk was dat zij in Duitsland zouden belanden; dat laatste werd verondersteld indien die goederen bestemd waren voor een in Nederland gevestigde firma van welke de Engelsen aannamen dat zij uitvoer naar Duitsland beoogde. Engelse consuls in diverse landen hadden al vóór de oorlog lijsten met namen van dergelijke firma's, handelsagenten, tussenpersonen enzovoort opgesteld, op de eerste 'zwarte lijst' stonden in juni '39 al tienduizend namen.² Het was dus een heel onderzoek dat in Londen moest plaats vinden; werd als resultaat daarvan een bepaalde lading in beslag genomen, dan vergde dat weer een besluit van andere Engelse overheidsinstanties: dan moest die lading gelost worden; ze kon eerst bij rechterlijke uitspraak tot z.g. prijsgoed verklaard, anders gezegd: verbeurd verklaard worden.

Het was een omslachtige procedure. Ook als een schip geen contrabande aan boord had, ging heel wat tijd verloren voor het verlof kreeg om te vertrekken. Zo werd de 'Statendam' van de Holland-Amerika-Lijn, komend uit de Verenigde Staten, op 24 september gedwongen, in de Duins ten anker te gaan; daar bleef het schip met vierhonderd man équipage en driehonderd passagiers aan boord een week liggen. Daarna moest het naar Tilbury in de mond van de Theems opstomen. Acht dagen lang gebeurde niets. Toen kwam

¹ (*United Kingdom, Cabinet Office, History of the Second World War, Civil Series*) W. N. Medlicott: *The economic blockade*, dl. I (1952), p. 70-71. ² A.v., p. 37.