

instructie, 270 balen koffie en 100 balen cacao te lossen benevens een deel van de brievenpost: de voor Duitsland bestemde brieven. Om bij die goederen te komen, moest eerst een groot deel van de rest van de lading gelost worden: dat deel moest men opnieuw inladen; pas na achttien dagen kon het schip vertrekken.<sup>1</sup> Bijna achttien dagen was ook het gemiddelde tijdverlies dat zich bij de naar ons land varende schepen van de Stoomvaartmaatschappij Nederland voordeed; één schip van die maatschappij werd evenwel negen weken vastgehouden.<sup>2</sup> Dat alles bracht niet alleen overlast teweeg, het kostte ook geld: het schip lag maar onrendabel te wachten en moest, als het een vrachtschip was, al gauw f 1000 of f 2000 liggeld per dag betalen. De brandstof der schepen was ook duurder geworden, afgezien nog van de (grotendeels door de regering overgenomen) sterk verhoogde, ja tot het dertigvoudige gestegen molestpremie's: in sommige gevallen bleken de reiskosten der schepen begin '40 al tot het dubbele van het vooroorlogs peil gestegen te zijn.<sup>3</sup> Bij dat alles zij overigens opgemerkt dat het oponthoud in de Duitse controlehavens aan de Oostzee niet minder hinderlijk was, eerder meer: hier werd het record door twee vrachtschepen gevestigd die, eind november aangehouden, eerst eind maart vrijgelaten werden.<sup>4</sup>

In totaal werden in Engeland tijdens de neutraliteitsperiode 1200 aan Nederlanders of Nederlandse firma's toebehorende partijen goederen aangehouden, tezamen bijna 60 000 ton wegend.<sup>5</sup> Voor de behartiging van de belangen der eigenaren werd eind november '39 een Stichting 'Commissie voor Aangehouden Lading' opgericht in welke bestuur de regering vertegenwoordigd was en die een eigen bureau in Londen kreeg: daar zullen wij in een van de volgende delen deze 'Coval' nog tegenkomen.

Was nu niets te doen om het tijdverlies dat uit het onderzoek der scheepsmanifesten voortvloeyde, te beperken? Er werden twee systemen voor ontworpen. Het eerste, medio september '39 ontwikkeld, hield in, dat een schip met 'verdachte' ladingen mocht doorvaren mits de reder schriftelijk garandeerde dat hij die ladingen in de haven van bestemming zou vasthouden en ze voor zijn rekening en risico naar een Engelse of Franse haven zou vervoeren indien bij het voortgezette onderzoek van de manifesten zou blijken dat zij inderdaad contrabande waren, althans als zodanig beschouwd werden door Engelse of Franse autoriteiten.

Het tweede systeem, al in de eerste wereldoorlog toegepast en dat nu begin

<sup>1</sup> Ms. Milo-van Popta, dl. II, p. 120-21. <sup>2</sup> J. W. de Roever: *De Nederland in de tweede wereldoorlog* (1951), p. 7. <sup>3</sup> A.v., p. 10. <sup>4</sup> Ms. Milo-van Popta, dl. II, p. 216.

<sup>5</sup> Brief, 25 april 1949, van D. Keller aan de Enquêtecommissie, *Enq.*, dl. III b (1949), p. 213.