

De bedoeling was, dat in het bedrijfsleven de *status quo* gehandhaafd zou blijven, d.w.z. dat de rijksbureaus bij hun maatregelen naar billijkheid *alle* bestaande firma's zouden beschermen. De concurrentie werd dus als het ware bevroren of, zoals de voorzitter van de commissie van bijstand van het Rijkstextielbureau het uitdrukte: 'De wielervedstrijd wordt tot na de oorlog geneutraliseerd.'<sup>1</sup>

De ondernemingen die werkzaam waren in een sector die door een der rijksbureaus bestreken werd, moesten zich in de neutraliteitsperiode bij dat bureau laten inschrijven. Voor goederen die schaars werden of dreigden te worden, werd door de regering een verbod uitgevaardigd om er, zo zou men het kunnen uitdrukken, in het economisch verkeer naar believen mee te handelen; voortaan waren daartoe vergunningen nodig die alleen aan de bij het betrokken rijksbureau ingeschrevenen verstrekt werden – vergunningen die tot wederopzeggens of voor een bepaalde tijd konden gelden. Veelal werd, voor men tot het uitreiken van die vergunningen overging, bij alle bedrijven een inventarisatie van voorraden gehouden. Dat hield alles al een omvangrijke administratieve arbeid in.

Ten aanzien van de zeescheepvaart ging het regeringsingrijpen al in de neutraliteitsperiode wezenlijk verder: aan de rederijen werd in feite de vrije beschikking over de zeeschepen ontnomen. De Zeeschepenvorderingswet, en de Wet Behoud Scheepsruimte, in de zomer van '39 door de Staten-Generaal aanvaard, hadden de regering de bevoegdheid verleend, elk zeeschip te vorderen: van die bevoegdheid werd na het uitbreken van de oorlog gebruik gemaakt, wanneer rederijen schepen die nog voor ons land nuttig konden zijn, naar het buitenland wilden verkopen. Wilden rederijen hun schepen laten varen op andere routes of met andere vrachten dan de regering wenselijk oordeelde, dan had men tot vordering *kunnen* overgaan. Dit bleek niet noodzakelijk; de instructies van het onder minister Steenberghe ressorterend Rijksbureau Zeescheepvaart werden opgevolgd. Zulks betekende dat dit bureau, in overleg enerzijds met de reders, anderzijds met een interdepartementale commissie, bepaalde, welke ladingen door welke schepen aan- of afgevoerd zouden worden – de belangen van de volkshuishouding als geheel dienden te prevaleren. Daarbij werd ook met de belangen van Indië rekening gehouden, terwijl het in de lente van '40 zelfs mogelijk bleek, België op het gebied van het zeetransport bij te staan: een bewijs dat de

<sup>1</sup> C. N. F. Swarttouw: *De textielvoorziening van Nederland gedurende de bezettingstijd 1940-1945* (1947), p. 552.