

overleg plegen met Steenberghe en zijn twee uit Nederland gekomen hoofdambtenaren A. B. Speekenbrink en D. M. de Smit, om vast te stellen hoe die inschakeling van de Nederlandse koopvaardijvloot zou plaatsvinden. Daar was grote haast mee. Nagenoeg geen enkele scheepvaartmaatschappij had op dat moment haar zetel naar Nederlands-Indië of de West verplaatst — die zetel was nog steeds in Nederland, bezet Nederland. Maar dat betekende dat de verzekeringsovereenkomsten die in de regel met *Lloyd's* te Londen gesloten waren, niet langer golden. De Nederlandse koopvaardijvloot met een totale te verzekeren waarde van meer dan f 150 mln voer, behalve wat het oorlogsrisico betrof (dat werd door de regering gedekt), onverzekerd.

Eén mogelijkheid voor de nieuwe structuur was dat de Nederlandse regering, zoals de Noorse al gedaan had, de gehele koopvaardijvloot zou vorderen. Het kabinet besloot daartoe op 3 juni, maar het denkbeeld werd door de reders afgewezen en ook Steenberghe die ondernemer geweest was voordat hij minister werd, voelde er bij nader inzien niet voor, de particuliere eigendomsrechten zo drastisch aan te tasten. Zulk een vordering zou immers een geheel ander karakter dragen dan A 1: dat koninklijk besluit was puur conservatoir, maar als de regering de koopvaardijvloot in gebruik vorderde, zou de staat als reder gaan optreden. Ook van Kleffens had daar bezwaren tegen: werden de schepen staatschepen, dan zou elk conflict (denkbaar was dat de regering bijvoorbeeld van een Zuidamerikaanse staat onder Duitse druk of omdat een aldaar gevestigde handelsonderneming zulks verzocht, Nederlandse schepen aan de ketting zou leggen) een conflict tussen staten worden. De juridische experts van *Lloyd's* rieden aan, een naamloze vennootschap op te richten die namens de regering, volgens haar aanwijzingen en onder haar toezicht, als beheerder (*custodian*) van de koopvaardijvloot zou optreden en dus ook alle rechten en verplichtingen van de scheepvaartmaatschappijen en van de firma's die aan de betrokken schepen goederen toevertrouwd hadden, zou overnemen.<sup>1</sup>

Nog voor deze zaak geheel in kannen en kruiken was, zond Steenberghe Speekenbrink naar Parijs om daar in overleg met de Franse autoriteiten een overeenkomstige regeling te treffen. Ook in Parijs kwam een rederscommissie tot stand, maar dat bouwsel stortte ineen toen Frankrijk capituleerde. Op drie kleine schepen in Noordafrikaanse havens na, wisten alle Nederlandse schepen die in juni nog in Franse havens lagen, weg te komen.

<sup>1</sup> In het *Memorandum of association of Netherland Shipping and Trading Committee Ltd.* waarmee de vennootschap d.d. 1 juli '40 officieel geregistreerd werd krachtens de Engelse wetgeving, werd bepaald dat zij een kapitaal had van £ 500 en dat zij aan de houders van de 25 aandelen geen dividenden of bonussen zou uitkeren.