

niet moeilijk: de regering gaf aan de NSHC opdracht, die goederen te verkopen. Talrijke andere ladingen waren evenwel eigendom van derden. Daarvan moesten eerst volledige overzichten opgesteld worden. Natuurlijk waren er per schip wel lijsten (de z.g. manifesten), maar daarop stond niet vermeld, wat die goederen waard waren en wie er de eigenaren van werden. Duizenden partijen waren het, bestaande, aldus Ferwerda, 'uit alles wat een land in zijn economisch leven gebruiken kan, van spelden tot levende have.'¹ Dat alles moest eerst gelocaliseerd worden, dan opgeslagen, vervolgens geïnventariseerd en tenslotte zo voordelig mogelijk verkocht. Ferwerda en Gischler namen daartoe de leiding van de handelsafdeling van de NSHC op zich. Maar hun collega's van de scheepvaartafdeling hadden het niet minder druk. Elk van de vele honderden onder de NSHC vallende schepen had zijn eigen problemen – geen gezagvoerder was er die niet moest weten waaraan hij toe was, en dat betrof dan veelal kwesties die niet door zijn eigen directie behandeld konden worden, maar louter door de NSHC welke op haar beurt dan weer contact moest opnemen met Steenberghe's departement dat alle zaken van principieel belang met het Britse *Ministry of Transport* diende te behandelen. Er werd die eerste maanden, aldus van Eendenburg, door de leden van de commissie 'vergaderd tot 's nachts half twaalf of één uur toe, meermalen', en dan was het 'twee, drie uur' voor secretaris Dijkstra (die na elke vergadering ettelijke telegrammen moest opstellen) 'zijn bed kon opzoeken, en om negen uur 's morgens was hij weer op kantoor.'²

Dat kantoor was in die tijd gevestigd in het Londense kantoor van van Ommeren. Er werkte aanvankelijk een man of tien en het was moeilijk, ervaren andere krachten te vinden, ook doordat de 'Van Rensselaer', een schip van de KNSM dat enkele honderden personeelsleden van die maatschappij aan boord had, in de nacht van 12 op 13 mei vlak bij de pieren van IJmuiden op een mijn gelopen was. 'Te hooi en te gras' werden, aldus weer van Eendenburg, door de NSHC ('de *Shipping*', zoals ze in Londen genoemd werd), 'arbeidskrachten aangenomen . . ., wat zich maar meldde als Hollander en enigszins bruikbaar leek voor kantoorwerk . . . Een heel enkele was er bij die werkelijk iets met een schip te maken had gehad, maar 90 % had nog nooit een schip gezien.'³ Het aantal personeelsleden steeg met sprongen: van tien werden het er duizend.

★

¹ Getuige G. F. Ferwerda, a.v., dl. III c, p. 243. ² Getuige L. C. M. van Eendenburg, a.v., p. 149. ³ A.v.