

## De 'Shipping'

In de paragraaf 'Koopvaardij' van hoofdstuk I hebben wij uiteengezet hoe het in Londen in mei-juni '40 tot oprichting kwam van een commissie die namens de regering zou optreden als beheerder van, zo was het geformuleerd, 'alle zeeschepen, ladingen en andere belangen van geïnteresseerden, die zich thans in het door de vijand bezette gebied bevinden'. De regering had eerst overwogen, alle zeeschepen te vorderen, d.w.z. ze in direct regeringsbeheer te nemen, maar van dat denkbeeld, dat in eerste instantie aanvaard was (de Noorse regering had háár koopvaardijvloot, die groter was dan de Nederlandse, óók gevorderd<sup>1</sup>), was het kabinet op voorstel van Steenberghe teruggekomen. Het bleef bij een beheersopdracht namens de regering aan een los van haar werkende commissie waarop Steenberghe wél nauwlettend toezicht liet uitoefenen door twee van zijn ambtenaren: door Speekenbrink, wat de scheepvaart-, door de Smit wat de handelsaangelegenheden betrof. Die commissie: de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie oftewel *Netherland Shipping and Trading Committee* (men sprak van haar en haar bedrijf in de regel als van 'de *Shipping*'<sup>2</sup>), ging uit tien leden bestaan: drie directeuren c.q. leden van de raad van beheer van de Verenigde Nederlandse Scheepvaartmaatschappij<sup>3</sup>: P. Dijkstra (tevens directeur van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij), L. C. M. van Eendenburg en D. Hudig (tevens directeur van de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij), twee van Phs. van Ommeren: mr. C. C. Gischler en P. van Ommeren, en één van de Koninklijke Hollandse Lloyd, van de Stoomvaartmaatschappij 'Oceaan', van de 'Koninklijke' / *Shell* (die een grote tankervloot in de vaart had<sup>4</sup>) en van de *Unilever* (speciaal voor de handelsafdeling van de *Shipping*), resp. L. Bohlken, D. Rahusen, J. M. de Booy en G. F. Ferwerda; daar kwam tenslotte als tiende lid van het bestuur van de *Shipping* een hoofdambtenaar van de 'Nederland' bij:

<sup>1</sup> De vooroorlogse Nederlandse handelsvloot telde 2,8 mln brt, de Noorse 4,6 mln (eerder dan de Nederlanders hadden de Noren de betekenis van de tankvaart beseft - zij hadden veel tankers die aan het internationaal verkeer deelnamen).

<sup>2</sup> Ter voorkoming van verwarring met het Nederlands Scheepvaart Comité te New York zullen wij in dit hoofdstuk de Nederlandse Scheepvaart- en Handelscommissie, Londen, verder aanduiden als: het bestuur van de *Shipping*. <sup>3</sup> De VNS was een rederij die de acht grootste Nederlandse rederijen kort na de eerste wereldoorlog op initiatief van D. Hudig ter voorkoming van onderlinge concurrentie gemeenschappelijk opgericht hadden voor de vrachtlijnvaart op Afrika, Azië (met inbegrip van Nederlands-Indië) en Australië. <sup>4</sup> Deze voer onder Engelse vlag; onder Nederlandse vlag voeren alleen de kleine tankers op het traject Curaçao-Meer van Maracaibo.