

J. Olyslager, haar vertegenwoordiger te Batavia. De kustvaarders waren in het bestuur dus niet vertegenwoordigd – de kapiteins van de *coasters*, goedgeels kapiteins-eigenaren, richtten na enige tijd wél een vereniging op, de Nederlandse Kustvaartvereniging 'Oranje', maar van de bestuursleden werd er niemand in het bestuursorgaan van de *Shipping* opgenomen.

Voorzover bekend, werd daar door hen ook niet op aangedrongen (kenmerklijk werden de belangen van de *coasters* door het bestuur van de *Shipping* dus op redelijke wijze behartigd). Zij schikten zich, zij het onwillig, in het feit dat Bohlken als bestuurslid van de *Shipping* de sectie kustvaart leidde – onwillig, omdat Bohlken, directeur van de Lloyd, een man van de grote vaart was, in wie zij, zo noteerde van Lidth in april '44 op grond van mededelingen die Kerstens in het kabinet gedaan had¹, 'een aartsvijand zien, daar de grote vaart steeds zware concurrentie ondervond van de kustvaarders met hun goedkopere exploitatie en die als parasiteurs werden beschouwd.'²

Waar wij nu allereerst op willen wijzen is dat lang niet alle Nederlandse zeeschepen onder het beheer van de *Shipping* vielen: dat beheer strekte zich slechts uit tot de eigendommen van rederijen die hun zetel niet verplaatst hadden.³ Zeven-en-twintig (meestal kleine) rederijen hadden dat nagelaten, achttien (waaronder de grootste) hadden het wél gedaan; die zeven-en-twintig (de 'custodian-rederijen') hadden vóór 10 mei '40 samen 164 zeeschepen in de vaart gehad, die achttien 465. Het beheer over de schepen van de grootste Nederlandse rederijen viel dus niet onder de *Shipping* – wij denken dan aan de Stoomvaartmaatschappij 'Nederland', de Holland-Amerika-Lijn, de Rotterdamse Lloyd, de Koninklijke Nederlandse Stoomboot Maatschappij en de Koninklijke Paketvaart-Maatschappij; die vijf rederijen alléén hadden samen vóór 10 mei '40 bijna tweemaal zoveel schepen in de vaart gehad als alle *custodian*-rederijen bij elkaar. Had het bestuur van de *Shipping* dus een weinig belangrijke functie? Allerminst. Het was dat bestuur dat de met het Britse *Ministry of War Transport* afgesproken regelingen uitvoerde die op alle Nederlandse zeeschepen betrekking hadden, dat zitting had in de Brits-Nederlandse commissie die bepaalde welke schepen bij de gevaarlijke vaart op Engeland dan wel bij de z.g. geserveerde (of 'vrije') vaart ingedeeld zouden worden, dat de financiële

¹ Van Lidth: 'Dagboek', 11 april 1944. ² Gerbrandy vroeg na Kerstens' mededelingen, of het wel verstandig was geweest, Bohlken hoofd van deze afdeling te maken, hetgeen hij noemde: 'de ooievaar uitroepen als de koning van de kikkers', maar Kerstens meende dat hij in de situatie geen wijziging kon aanbrengen, 'zonder weer nieuwe weerstanden op te roepen.' (a.v.) ³ Men vindt een overzicht van de wél en niet verplaatste rederijen in het derde verslag van de Enquêtecommissie, deel b op p. 203.