

overeenkomsten toepaste die daartoe getroffen waren, en dat de arbeidsvoorwaarden vaststelde voor de scheepsofficieren en het lagere personeel.

Nu kwam (wij merkten dat in eerdere hoofdstukken al op) in New York een soort tegenhanger van het bestuur van de *Shipping* tot stand: het Nederlands Scheepvaart Comité. Dat Comité heeft enkele ledenwisselingen gekend voor het zijn definitieve samenstelling kreeg.<sup>1</sup> Voorzitter was toen A. Gips, commissaris van de Holland-Amerika-Lijn, en van het Comité maakten voorts directeuren *c.g.* leden van de raad van beheer juist van de grote rederijen deel uit: mr. D. A. Delprat en J. F. van Hengel van de 'Nederland', mr. P. van den Toorn van de Holland-Amerika-Lijn, A. Verschoor van de Rotterdamse Lloyd en S. M. D. Valstar van de KNSM – bij hen voegde zich nog een directeur van een kleinere rederij, de Java-China-Japan-Lijn: J. H. Warning.<sup>2</sup>

De verhouding tussen het bestuur van de *Shipping* en het Nederlands Scheepvaart Comité is nogal ondoorzichtig geweest, maar er zijn enkele aanwijzingen (het ligt trouwens ook voor de hand) dat bij het Comité weerstanden bestonden tegen de *Shipping*: grote reders hadden het gevoel dat zij door minder grote bevoegd werden. Hebben die grote reders er dan niet op aangedrongen dat enkelen uit hun kring in het bestuur van de *Shipping* opgenomen zouden worden (Valstar had er aanvankelijk deel van uitgemaakt)? Voorzover ons bekend: neen. Zó ontevreden waren zij nu ook weer niet over het beleid dat de *Shipping* voerde (dat was trouwens goeddeels uitvoerend beleid in opdracht van het *Ministry of War Transport* dat van begin '42 af nauw samenwerkte met de *Combined Shipping Board* te Washington) en misschien waren er wel onder de leden van het Nederlands Scheepvaart Comité die het verblijf in New York aangenamer vonden dan een eventueel verblijf in Londen. Omgekeerd hadden de bestuursleden van de *Shipping* die onder de druk van de oorlogsomstandigheden een hecht *team* waren gaan vormen, geen behoefte aan uitbreiding van hun kring.

Onder het bestuur van de *Shipping* kwam een omvangrijke organisatie te werken met in Londen ca. duizend man personeel.<sup>3</sup> Er werd in het eerste

<sup>1</sup> Die kreeg het pas na de val van Indië. Voordien vielen alle schepen die beoosten Suez in de vaart waren, onder het in Batavia gevestigde Nederlands-Indisch Rederscomité waarin o.m. de 'Nederland', de Rotterdamse Lloyd, de KPM en de Java-China-Japan-Lijn vertegenwoordigd waren. <sup>2</sup> Delprat en Warning bevonden zich in december '41 in Indië, maar vertrokken in februari '42 vandaar naar New York. <sup>3</sup> Met inbegrip van het personeel van het Nederlands Scheepvaart Comité te New York en van de vertegenwoordigingen van de *Shipping* in Zuid-Amerika, Afrika en Australië, waren uiteindelijk, gelijk reeds in hoofdstuk 6 vermeld, bij de centrale administratie van de koopvaardij ca. tweeduizend personen betrokken.