

jaar, toen alles op poten moest worden gezet (en toen de kantoren tijdens de *Blitz* tweemaal in vlammen opgingen), 'dag en nacht gewerkt', aldus Steenberghe's ambtenaar de Smit¹, 'er werd des zaterdags en des zondags doorgewerkt vaak onder de allerberoerdste omstandigheden'² – niemand kreeg daar extra-betaling voor. Elk van de bestuursleden van de *Shipping* had een eigen taak – wel te verstaan: voorzover zij, zoals Dijkstra, Hudig, Rahusen, de Booy en Ferwerda, tevens nog directeur waren van een eigen maatschappij die haar zetel verplaatst had of steeds in Londen gevestigd was geweest, moesten zij hun werk voor de *Shipping* naast hun eigen werk doen. Salaris kregen de bestuursleden van de *Shipping* niet, doch slechts een verblijfsvergoeding van £ 4 (f 30) per dag – een vergoeding welke door de Booy en Ferwerda niet eens geaccepteerd werd. Hudig was bij het bespreken van de dagelijkse beleidsproblemen een verstandige voorzitter; hij had, vertelde de Booy ons in '55, 'een grote dosis *bonhomie* en boerenschanderheid. Mannen als Gischler en Ferwerda' (en, zo voegen wij toe: de Booy-zelf) 'waren zeker bekwamer, maar zij hadden niet kunnen doen wat Hudig deed. Ik vond hem een ideale voorzitter.'³

Hoe werd de *Shipping* gefinancierd?

Zij inde natuurlijk door de verkoop van ladingen en door de verhuur van de schepen der *custodian*-rederijen grote bedragen. Die bedragen werden niet haar eigendom (ze waren voor de rechtmatige eigenaren bestemd) maar het bestuur van de *Shipping* achtte het verantwoord er met goedkeuring van Steenberghe een zeker percentage op in te houden: een geringe provisie (wij kennen het percentage niet) op de verhuurovereenkomsten die zij afsloot, 1% op de verkoop van de ladingen die regeringseigendom waren, 2% op de verkoop van de overige ladingen, en bovendien stonden de niet-*custodian*-rederijen 1% van hun inkomsten aan de *Shipping* af van welke administratieve en sociale werkzaamheden ook zij profiteerden. De *Shipping* was een naamloze vennootschap die dus een beginkapitaal gevormd had (£ 500) en daartoe aandelen had uitgegeven, vijf-en-twintig, maar dat was een pure formaliteit geweest: krachtens de statuten gaven de aandelen geen recht op dividend; zij hadden dus geen enkele handelswaarde.⁴

¹ Getuige D. M. de Smit, *Eng.*, dl. III c, p. 332. ² De Smit zelf had het zo druk dat hij in die tijd negen maanden lang ten kantore van de *Shipping* op een veldbed sloop. In '42, toen hij Speekenbrink, die in Amerika tewerkgesteld was, opgevolgd was als hoofd van de afdeling scheepvaartzaken, deed hij hetzelfde, zij het dat het veldbed toen in een kamer van het departement stond. ³ J. M. de Booy, 9 dec. 1955. ⁴ In de eerste jaren na de oorlog heeft L. A. Rodrigues Lopes (een vluchteling die het grootste deel van de oorlog in Portugal doorbracht) in zijn schandaalblad *De Ochtendpost* een langdurige campagne gevoerd waarin hij de 'aandeel-