

Twee aspecten van het werk van de *Shipping* hebben wij nu te behandelen: het scheepvaartaspect en het handelsaspect. Wij beginnen met het tweede dat uit beleidsoogpunt het simpelste is geweest.

Handelscommissie is het bestuur van de *Shipping* slechts geweest voorzover het (de leiding van dit deel van haar werk berustte bij Ferwerda en Gischler) zorg moest dragen voor de verkoop van ladingen. Over die ladingen schreven wij o.m. reeds in de paragraaf 'Regeringsfinanciën' in hoofdstuk 6, er toen op wijzend dat er twee soorten ladingen waren die afgewikkeld moesten worden: de aangehouden ladingen (d.w.z. in de neutraliteitsperiode als contrabande aangehouden door de Engelsen, t.w. door de *Admiralty*) en de gestrande ladingen – die laatste waren ten dele regeringseigendom, ten dele eigendom van firma's of particulieren in bezet gebied.

Natuurlijk hadden de aangehouden ladingen al vóór mei '40 tot talrijke bemoeienissen geleid. De Engelsen hadden gesteld dat bepaalde ladingen contrabande waren (contrabande werd door de inbeslagnemende partij ten eigen bate verkocht), maar mede doordat terzake geen volkenrechtelijke regels bestonden, hadden de Nederlandse eigenaren zich in beginsel steeds tegen die kwalificatie verzet. Zij hadden eind november '39 in Londen een Commissie voor Aangehouden Lading opgericht, de 'Coval'. Vóór 15 mei '40 waren door de Engelsen ca. 1200 aan Nederlandse firma's of

houders' van de *Shipping* er van betichtte dat zij de Nederlandse koopvaardij ten eigen profijte hadden laten varen en met datzelfde oogmerk via de regering ook de vaarplicht hadden afgekondigd. Aan die campagne lagen inlichtingen ten grondslag die Lopes gekregen had van een zeeman, J. B. M. Booms, die, aldus een hoofdbestuurder van de Centrale Bond van Transportarbeiders, in Londen een groepje 'recalcitranten' om zich verzameld had, 'die altijd wel weer een adres (wisten) waar men een geslachtsziekte kon oplopen' (dan werd men tijdelijk van de vaarplicht ontheven); Booms noemde, zei die hoofdbestuurder, 'ieder die het niet met hem eens was, fascist of neo-fascist' (getuige J. Buquet, *Enq.*, dl. III c, p. 474-75) Booms deed dat ook in geschrifte, en toen hij in de lente van '44 bij de Londense *Chamber of Commerce* inzage had kunnen krijgen in de statuten van de *Shipping* en de lijst van 'aandeelhouders', zond hij (over de statutaire bepaling dat geen winst gemaakt of dividend uitgekeerd kon worden, had hij heengelezen) een rekest aan de Engelse *Home Secretary* wien hij verzocht, een onderzoek in te stellen naar de achtergrond van het Vaarplichtbesluit van '42, 'which we consider to be the most scandalous offence known in the History of democracy for the last 100 years.' (tekst. a.v., dl. III b, p. 295) Booms had zich zelf aan de vaarplicht onttrokken, laat ons zeggen: wegens zijn 'politieke' bezwaren, en de *Shipping* was deze qucrulant liever kwijt dan rijk geweest.