

Bij dat scheepvaartaspect was het belangrijkste punt, welke schepen aan het *Ministry of War Transport* ter beschikking gesteld zouden worden en welke in de al eerder genoemde 'vrije vaart' zouden blijven. Er was, wat die eerste schepen betrof, óók het punt van de financiële regelingen die bij de verhuur getroffen zouden worden, en er was het punt van de arbeidsvoorwaarden, maar de verdeling tussen schepen in de oorlogsvaart en die in de vrije vaart was van primair belang – van belang voor de opvarenden, maar ook voor de rederijen. Immers, een rederij waarvan een schip verloren ging, zou wel schadevergoeding uitbetaald krijgen, maar schadevergoeding is geld en het was de vraag of men na de oorlog voor dat geld spoedig weer een nieuw schip zou kunnen aankopen, laat staan een schip van dezelfde grootte. Daar kwam nog bij dat de vrije vaart veel lonender was dan de oorlogsvaart; de Engelsen hielden de huurbedragen laag en die waren voor grote schepen in de vrije vaart wel 90% hoger en voor kleine toch steeds op zijn minst 30%. De reders die lid waren van het bestuur van de *Shipping* kwamen dus onvermijdelijk in een belangenconflict terecht: als lid van dat bestuur was hun taak, de Engelsen (en later ook de Amerikanen) de beschikking te geven over die schepen welke voor de oorlogstransporten het meest dienstig waren, en als reder was hun taak, de schepen welke hun rederij na de oorlog weer wenste te gebruiken, aan zo min mogelijk gevaren bloot te stellen en er een zo hoog mogelijke huur voor te verwerven, m.a.w. ze in de vrije vaart te krijgen.

Men kwam in '40-'41 op regeringsniveau, d.w.z. in besprekingen tussen Steenberghe en de Britse *Minister of War Transport*, tot enkele regelingen waarvan de grondslag was dat schepen die (dat was een objectief gegeven) nooit aan de vaart op Europa hadden deelgenomen, voorshands buiten de oorlogsvaart zouden blijven; dat waren de schepen van de KPM, van de Java-China-Japan-Lijn, de in West-Indië varende schepen van de KNSM,

'nogal wat vaderlijke leiding nodig.' Fleetwood was een onaantrekkelijk oord, en 'daar gebeurden wel eens dingen die, voor de Nederlandse vissers . . . beter niet gebeurd hadden kunnen zijn.' De *Shipping* liet de vissers toen eerst opvangen in een tehuis van de *British Mission for Deep Sea Fishermen* (dat tehuis werd hun pension), maar toen kwamen er, aldus nog steeds Rahusen, 'klachten dat, als de zeeman daar met zijn ene hand zijn bord eten kreeg, dan was in de andere hand van de *manager* van de *Mission* de bus waarmee hij rammelde voor een collecte.' Bovendien mocht in het tehuis van de *Mission* geen bier gedronken worden. Het gevolg was dat de vissers hun biertje elders gingen drinken, 'en dan niet één . . . maar zes . . . en misschien wel twaalf' – en dan kwamen zij dronken bij de diepgeschokte *Mission* aanzetten. De *Shipping* beëindigde na enige tijd de samenwerking met de *Mission*, richtte in Fleetwood een eigen club voor de Nederlandse vissers op en bracht hen onder bij particulieren. (getuige D. Rahusen, *Enq.*, dl. III c, p. 200)