

de kleine tankers van de 'Koninklijke'/Shell die het traject Curaçao-Meer van Maracaibo bevoeren, en nog honderd andere schepen die zich steeds van Europa verre hadden gehouden; hoofdzakelijk waren dat schepen die van Indië uit op Amerika gevaren hadden. Deze 'vrije' schepen werden door hun redereien, voorzover overgeplaatst, geëxploiteerd en, voorzover die overplaatsing niet plaatsgevonden had, door de *Shipping*. In totaal kwamen in '40-'41 306 schepen (tezamen 1,1 mln brt) in de vrije vaart terecht en 278 (tezamen 1,4 mln brt) in de oorlogsvaart. Later, van begin '42 af, toen Indië gevallen was, werden de schepen die aan de Japanners hadden kunnen ontsnappen, eerst door de Nederlandse regering gevorderd, vervolgens aan het *Ministry of War Transport* ter beschikking gesteld en daarna door deze instantie in onderhuur gegeven aan de Amerikaanse *War Shipping Administration* - het verschil tussen 'vrije' schepen en schepen in de oorlogsvaart werd toen praktisch opgeheven; alleen de in West-Indië varende schepen van de KNSM en de kleine tankers van de 'Koninklijke'/Shell (van beide groepen schepen mag men wel zeggen dat zij in '42, toen de *U-Boote* in het Caraïbische gebied zeer actief waren, in feite in de oorlogsvaart gevaren hebben) bleven tot het einde van de oorlog 'vrije' schepen, ook nadat de regering in juni '42 de Nederlandse koopvaardij gevorderd en in augustus '44 haar exploitatie aan eigen bewindvoerders toevertrouwd had.¹

Lag de zeggenschap over de indeling van de schepen aan Nederlandse kant? Neen, het was een zaak van overleg. De Engelsen hadden de bevoegdheid, Nederlandse schepen te vorderen, maar van die bevoegdheid werd alleen gebruik gemaakt indien bepaalde schepen nodig waren voor landingsoperaties die men zo goed mogelijk geheim wilde houden. In beginsel werd door de Engelsen steeds met het departement en met het bestuur van de *Shipping* overlegd, op welke routes en voor welke taken de verschillende schepen het meest rationeel gebruikt konden worden.² Dat overleg vond plaats in de z.g. allocatie-commissie waarin de ambtenaren van het *Ministry*

¹ Op de exploitatie van de Nederlandse koopvaardij werd door het Scheepvaartfonds een groot verlies geleden, maar in de Westindische vaart werd van juni '42 af tot het einde van de oorlog f 9 mln winst gemaakt. Er is na de oorlog kritiek op uitgeoefend (naar ons oordeel terecht) dat die f 9 mln niet in het Scheepvaartfonds gestort is. ² Betreft het dan grote en kostbare passagiersschepen die tot troepen-transportschip verbouwd moesten worden, dan was het niet ongepast dat er van Nederlandse kant op gelet werd, wat de Engelsen met hun eigen grote passagiersschepen deden. De '*Queen Elizabeth*' en de '*Queen Mary*' voeren wel als troepen-transportschip maar aanvankelijk niet op gevaarlijke trajecten. Toen dan ook Steenberghe in augustus '40 benaderd werd met de vraag of hij de 'Nieuw Amsterdam' als troepen-transportschip voor een gevaarlijk traject ter beschikking wilde