

of *War Transport* domineerden. Het was de bestuursleden van de *Shipping*, constateerde de Enquêtecommissie, 'niet mogelijk . . . bepaalde rederijen te bevoordelen.'¹ Wij voegen hieraan toe dat het verschil tussen de oorlogsvaart en de vrije vaart ten aanzien van de risico's die men liep, niet verabsoluteerd mag worden. Duitse *raiders* doemden overal op, tot in de Indische en in de Stille Oceaan toe, en de *U-Boote* waren bij tijden in de zuidelijke helft van de Atlantische Oceaan en, gelijk reeds gezegd, ook in het Caraïbische gebied zeer actief; ook kreeg men geleidelijk juist op de gevaarlijkste trajecten de beste bescherming. Desondanks staat vast dat, de oorlog als geheel genomen, de Atlantische Oceaan, de Noordelijke IJsee en de Middellandse Zee de meeste gevaren boden. Er zijn van de ene rederij meer schepen verloren gedaan dan van de andere en dat heeft dus inderdaad ten dele samenhangen met de vraag of die schepen in de oorlogsvaart dan wel in de vrije vaart ingedeeld waren, maar de daartoe strekkende beslissingen zijn geen beslissingen van het bestuur van de *Shipping* geweest.

Vrachtschepen die in de oorlogsvaart werden ingedeeld, werden vercharterd aan het *Ministry of War Transport* (en later, in de Stille Oceaan, aan de Amerikaanse *War Shipping Administration*), grotendeels op z.g. *time-charter*: een verhuurovereenkomst waarbij de reder een geheel uitgerust en bemand schip aan de bevrachter ter beschikking stelt tegen betaling van een prijs die naar de tijdsduur berekend wordt. Welke grondslag moest voor die huurbedragen aangehouden worden? Een toeval wilde dat de *Shipping* een afschrift bezat van de financiële regeling die in de neutraliteitsperiode getroffen was tussen het Rijksbureau voor de Zeescheepvaart en de KNSM die aan het rijksbureau het vrachtschip 'Baarn' verhuurd had teneinde graan uit Zuid-Amerika te halen. De vrachtprijs was toen bepaald door het gewicht van de lading, maar aangezien men precies wist hoe lang de reis van de 'Baarn' had geduurd, kon men uitrekenen dat voor de 'Baarn', had het schip op *time-charter* gevaren, een huurprijs gegolden zou hebben van 12 *shilling* (£ 4,56) per brutoregister-ton per maand. Dat bedrag: 12 *shilling* per ton per maand werd als grondslag aanvaard, met dien verstande dat van die grondslag afgeweken werd in verband met de grootte en de snelheid van het betrokken schip; elk motorschip kreeg per brt één *shilling* meer en het basis-bedrag was voor kleinere schepen groter dan voor grote. De beman-

stellen, zei hij dat hij dat alleen wilde overwegen als de Engelsen beloofden, de 'Nieuw Amsterdam', mocht hij verloren gaan, door een soortgelijk Engels schip te zullen vervangen, los van het z.g. *Allied Tonnage Replacement Scheme*. De afloop was dat de 'Nieuw Amsterdam' voorshands buiten de gevaarlijke routes bleef.

¹ *Enq.*, dl. III a, p. 217.