

verhoogd, maar niet voldoende, en hier vloeide de tekorten van het Scheepvaartfonds uit voort welke wij eerder al memoreerden.¹ Vermelding verdient nog dat het basisbedrag van de *time-charters* bij de Noren tot april '42 hoger lag dan bij de Nederlanders (hoe hoog precies, kwam de *Shipping* niet te weten: de Engelsen zwegen er over en de bevoorrechte Noren deden hetzelfde²) en dat de leden van het Nederlands Scheepvaart Comité in New York (de 'grote reders') die geen invloed hadden kunnen uitoefenen op de vaststelling van de huurbedragen in Londen, van mening waren dat het bestuur van de *Shipping* (de 'kleine reders') niet erg scherp onderhandeld had; gezien het feit dat de Nederlandse koopvaardij in de tweede wereldoorlog een aanzienlijk exploitatieverlies opgeleverd heeft (ca. f 85 mln), is die kritiek van de 'grote reders', achteraf gezien, heel wel begrijpelijk, maar het lijkt ons onwaarschijnlijk dat de *Shipping* in '40 een gunstiger financiële regeling in de wacht had kunnen slepen – de Nederlandse rederijen kregen onder de *time-charters* per brutoregister-ton namelijk bijna tweemaal zoveel als de Engelse.

★

Wij komen nu bij de arbeidsvoorwaarden die bij de koopvaardij golden.

De zeeman werd vóór de oorlog zeer matig betaald. De rederijen waren particuliere maatschappijen die winst beoogden. Hoe hoger de gages, des te lager de winst – die gages werden dus zoveel mogelijk gedrukt. 'Reders', zei ons de Booy, 'zijn van handelslieden lang niet de gemakkelijkste'³; dat kregen de bemanningen te merken. Er was geen tekort aan Nederlandse zeelieden en de rederijen konden bovendien vaak buitenlanders in dienst nemen die goedkoper waren dan Nederlanders. De maximum-gage van het lagere personeel (voor de scheepsofficieren golden hogere bedragen) lag

¹ Toen de Amerikaanse *War Shipping Administration* na de val van Indië talrijke Nederlandse schepen huurde welke tussen Indië en Amerika hadden gevaren, trachtten de rederijen dier schepen te bereiken dat bij die verhuur de hogere Amerikaanse tarieven zouden gelden. Het Engelse *Ministry of War Transport* stak hier een stokje voor: met de *War Shipping Administration* werd afgesproken dat de betrokken schepen, gelijk reeds vermeld, formeel door de Engelsen aan de Amerikanen in onderhuur gegeven zouden worden en dat hierbij de Engelse tarieven zouden gelden, zij het dat goedgevonden werd dat 80% van het huurbedrag in dollars voldaan werd. ² De Engelsen waren met dat hogere bedrag accoord gegaan in de periode september '39–april '40 toen talrijke Noorse rederijen, vooral tanker-rederijen, schepen aan de Engelsen verhuurd hadden. ³ J. M. de Booy, 9 dec. 1955.