

ging het om concrete sociale verbeteringen. Oldenbroeks organisatie kreeg onder de Nederlandse zeevarenden een grote aanhang; zij had vaste vertegenwoordigers aan de wal in de grootste Engelse havenplaatsen en kreeg aan boord van de meeste schepen boven de 500 brt een eigen vertrouwensman. Waar zij maar kon, kwam zij voor de belangen van het lagere koopvaardijpersoneel op (dat viel bij menigeen onder de kapiteins-eigenaren van de *coasters* niet mee¹) en dat was een moeilijke strijd. Die strijd moesten Oldenbroek en Mentink rechtstreeks voeren met het bestuur van de *Shipping*, maar daar hadden zij geen neutrale instantie tegenover zich maar een college van reders die, zeker, begrepen dat men tijdens de oorlog concessies doen moest aan de zeeman maar niet bepaald brandden van verlangen om zich ten aanzien van een permanente verbetering te binden, en die in elk geval wensten dat *zij* in laatste instantie de volledige zeggenschap behielden, ook ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden. Zo was, zo zagen zij het, de Nederlandse rederij groot geworden – zo moest zij blijven. ‘Zodra men’, aldus de Booy, zelf reder, zij het niet reder-eigenaar², ‘tegen een reder ging spreken over medezeggenschap, ging die reder, en dus ook de commissie’ (het bestuur van de *Shipping*) ‘op zijn achterste benen staan.’³

Omgekeerd achtten de zeelieden, en zeker hun organisaties, het van primair belang om te bereiken dat de positie van de zeeman in en door de oorlog *blijvend* verbeterd zou worden. Van het bestuur van de *Shipping* was te dien aanzien geen gulle medewerking te verwachten en van het Nederlands Scheepvaart Comité in New York nog minder. Verzet biedend zouden de reders ook geen gebrek hebben aan argumenten: wie wist tijdens de oorlog wat de naoorlogse financiële positie van de Nederlandse rederijen zou zijn? Maar elke toezegging van blijvende aard die zij deden, zou op de naoorlogse exploitatie van de Nederlandse koopvaardijvloot drukken. Dat moest wel botsen: reders tegen zeelieden – zeelieden die, zo zagen de reders het, meer geld verdienden dan ooit tevoren (de laagstbetaalden, dank

¹ De kapiteins van de kustvaart trokken zich van de instructies inzake de arbeidsverhoudingen welke de *Shipping* deed uitgaan, vaak niets aan; ‘het is mij wel overkomen’, aldus Oldenbroeks vertegenwoordiger in Gourock (Schotland), ‘dat als ik aan boord van een schip van zo’n kapitein-eigenaar kwam, hij tegen me zei: ‘Je dondert direct van het schip af, anders smijt ik je overboord; ik moet van de bond niets hebben’. Die geest leefde er nog onder de mensen.’ (getuige J. Buquet, a.v., p. 475) ² Zijn tankvloot, zo verklaarde hij aan de Enquêtecmissie, ‘werd volkomen beheerst door de Engelse kant van de maatschappij’; het scheepsvolk bestond uitsluitend uit Chinczen. (getuige J. M. de Booy, a.v., p. 638–39)

³ Getuige J. M. de Booy, a.v., p. 636.