

structie onlogisch was. In feite waren immers enkele hoogst belangrijke beslissingen door de regering genomen, *niet* door de *Shipping*. Het was de regering geweest die goedgekeurd had dat Nederlandse passagiersschepen als troepenschip gebruikt zouden worden, en die de regeling bevorderd had krachtens welke schepen die niet op Europa plachten te varen, in de vrije vaart bleven – anders gezegd: zij had de risico's welke de koopvaardijvloot als geheel liep, ongelijk over de verschillende rederijen verdeeld. Speekenbrink wees er op dat, naar de stand van medio augustus '41, van het totale tonnage van de schepen in de vrije vaart nog geen 2% verloren gegaan was, maar van het totale tonnage van de schepen in de oorlogsvaart bijna 25%. Ook was uit de door de regering getroffen regelingen voortgevloeid dat rederijen die de meeste van hun schepen of zelfs alle schepen in de vrije vaart hadden, aanzienlijk hogere inkomsten hadden dan rederijen die een groot deel of zelfs al hun schepen voor de oorlogsvaart ter beschikking hadden moeten stellen. De lasten en baten die uit de inschakeling van de Nederlandse koopvaardij voortvloeiden, waren dus ongelijk verdeeld. Die lasten, betoogde Speekenbrink, drukten voor een deel op de regering: zij financierde de bewapening der schepen, zij stelde voor de inrichting der zeeliedentehuizen geld ter beschikking (de rederijen en particuliere hulpfondsen gaven hier óók bijdragen voor), zij had zich garant verklaard voor de doorbetaling der week- en maandbrieven in bezet gebied, zij had ook de verplichting aanvaard om, mocht dat nodig zijn, in de kas van de Stichting Zeerisico-1940 een bedrag te storten tot een maximum van 15% van de gages. Viel voorts niet te verwachten dat de regering een aanzienlijke financiële bijdrage zou moeten geven bij de vervanging van verloren gegane schepen? De Engelse regering had zich daartoe, wat de Engelse koopvaardijvloot betrof, al bereid verklaard. Speekenbrink wees er op dat de regering besloten had, de netto-opbrengst van de gestrande ladingen in één pot te doen. 'Het is niet in te zien', schreef hij, 'waarom in principe niet alle zich buiten het bezet gebied bevindende schepen in de *pool* worden opgenomen. Aan de . . . onbillijkheid dat de ene categorie reders alles op het spel moet zetten, terwijl de andere een meer of minder belangrijk gedeelte harer schepen in een veiliger en lucratiever vaart heeft kunnen laten, is dan meteen een einde gemaakt.' Moest dan de gehele koopvaardijvloot gevorderd worden en moesten al haar inkomsten in één *pool* (een scheepvaartfonds) gestort en al haar uitgaven uit die ene *pool* geput worden? Zo ver wilde Speekenbrink voorshands niet gaan. De weerstanden die bij de reders tegen het verlies van hun beschikkingsmacht over de schepen bestonden, kende hij heel wel – hij beperkte zich er toe, voor te stellen dat een deel van de inkomsten alsmede de assurantiepenningen voor verloren