

gegane schepen in een *pool* zouden belanden. Ook dat zou verzet ontmoeten, welnu: dan zou de regering, aldus Speekenbrink, 'zo nodig' de Zeeschepen-vorderingswet-1939 kunnen hanteren.<sup>1</sup>

Speekenbrinks denkbeelden spraken Steenberghe zeer aan, maar deze had spoedig geen verantwoordelijkheid meer voor het scheepvaartbeleid; in oktober '41 diende hij zijn ontslag in, in november werd het hem verleend, en in januari '42 was zijn opvolger in Londen present: Kerstens.

Door zijn ambtenaren voorgelicht werkte Kerstens zich snel in de gecompliceerde materie in; hij kwam daarbij tot de juiste conclusie dat twee maatregelen nodig waren die, zo zag hij het, nauw met elkaar in verband stonden: de vaarplicht moest beter geregeld en de koopvaardijvloot moest gevorderd worden. Bevoegdheid tot vordering (daarbij werd de feitelijke vordering dus nog niet uitgesproken) kreeg Kerstens bij wetsbesluit C 17 dat op 7 maart '42 verscheen, en de nieuwe vaarplichtregeling werd in wetsbesluit C 19 neergelegd dat twaalf dagen later afgekondigd werd; het vorderingsbesluit was, behalve door Kerstens, door Furstner en Gerbrandy gecontrasigneerd<sup>2</sup> en onder het nieuwe vaarplichtbesluit hadden zelfs alle ministers hun handtekening geplaatst.

Het wetsbesluit inzake de vaarplicht bepaalde dat elke zeeman tot zijn zestigste jaar verplicht was te varen. Die vaarplicht zou gelden tot een nader te bepalen tijdstip maar niet langer dan zes maanden na het einde der vijandelijkheden. Wie er zich aan onttrok, zou gestraft worden met gevangenisstraf van ten hoogste zes jaar of een boete van ten hoogste achtduizend gulden. De vaarplicht betekende niet dat de zeeman moest blijven varen op het schip waarop hij aangemonsterd had; hij kon bij het departement overplaatsing aanvragen. Hij kon ook vragen, van de vaarplicht ontheven te worden. Werd dat verzoek ingewilligd, dan kon hem een wachtgeld worden toegekend; nagegaan zou dan worden of hij andere passende arbeid kon verrichten en in afwachting daarvan had hij recht op vrije kost en inwoning en op geneskundige behandeling en verpleging. Dit alles betekende een belangrijke versterking van de positie van het zeevarend personeel. Dat onderstreepte Kerstens ook toen hij eind maart via 'De Brandaris'

<sup>1</sup> Dat laatste denkbeeld was niet juist: bij de wet van '39 (die intussen al verlopen was) kon de regering slechts scheepsruimte vorderen, maar niet de schepen zelf.

<sup>2</sup> Furstner contrasigneerde omdat alle marine-officieren bevoegd verklaard werden, inbreuken op het vorderingsbesluit te signaleren, Gerbrandy omdat hij toen nog minister van koloniën was en de vordering zich ook tot schepen met Indische, Curaçaose en Surinaamse zeebrieven kon uitstrekken.