

het woord richtte tot alle schepelingen.¹ 'Uw arbeidsvoorwaarden', zei hij, 'hebben mijn voortdurende aandacht en er wordt steeds aan gewerkt om daarin, waar mogelijk, verbetering te brengen' – woorden die, zo stellen wij ons voor, bij menigeen onder de reders de vraag deden rijzen wat daarvan op de lange duur de consequenties zouden zijn.

Tot zover de vaarplicht – nu de vordering van de koopvaardijvloot.

De wenselijkheid van die vordering werd door de meeste ministers beaamd: men volgde het Noorse en het Engelse voorbeeld, 'hoe langer de oorlog duurde, des te meer', zo schreef Gerbrandy na de oorlog, 'dreef de praktijk in de richting dat de handelsvloot... moest kunnen worden gehanteerd, gelijk de Marine werd gehanteerd, d.i. (met) volledige beschikingsbevoegdheid', en de regering die de 'vaarplicht onder poenale sanctie' ingevoerd had, 'wenste daartegenover ook zeggenschap over de opbrengsten der koopvaardij te hebben, teneinde mede daaruit de sociale aanspraken der zeevarenden, voortvloeiende uit mogelijke gevolgen van de vaarplicht (invaliditeit, weduwen- en wezenzorg, enz.) te kunnen financieren'² – kennelijk werd gemeend dat de exploitatie van de koopvaardijvloot een groot batig saldo zou opleveren. Dat was door Kerstens ook voorspeld.

De reders, althans de tien bestuursleden van de *Shipping*, waren ten aanzien van de vordering van de koopvaardijvloot verdeeld; slechts drie waren er voorstander van: de Booy, Gischler en van Ommeren, en van hen drieën vond de Booy, een bij uitstek onafhankelijk denkend man, dat Kerstens zelfs niet ver genoeg ging. De Booy was namelijk van oordeel dat het bestuur van de *Shipping* opgeheven moest worden en dat de regering 'één grote rederij' moest vormen met door haar aangestelde bewindvoerders³; handhaafde men het bestuur, dan bleef een regeringstaak opgedragen aan een college van particuliere reders. Intussen was de Booy, en waren ook Gischler en van Ommeren het met de overige bestuursleden van de *Shipping* eens dat Kerstens wat zijn wijze van ingrijpen betrof, de zaak zonder enige tact behandeld had: hij had namelijk met het bestuur van de *Shipping* geen overleg gepleegd over de concrete vorm die hij aan zijn voornemen gegeven had. Wel kreeg het bestuur op 5 maart '42 een exemplaar voorgelegd van C 17 in zijn definitieve vorm, maar de in het *Staatsblad* te publiceren tekst was toen reeds gezet en werd twee dagen later gepubliceerd.

Het Zeeschepenbesluit-1942, C 17, bepaalde dat de minister van economische zaken bevoegd was om tot zes maanden na afloop der vijandelijkheden 'rauwelijks het bezit of het gebruik van bepaalde of alle schepen

¹ Tekst van zijn toespraak: *Enq.*, dl. III b, p. 260. ² Gerbrandy: *Enige hoofdpunten*, p. 78-79. ³ Getuige J. M. de Booy, *Enq.*, dl. III c, p. 637.