

onder Nederlandse vlag te vorderen'; vorderde hij het bezit, dan kon hij o.m. 'vrijelijk . . . beschikken over het schip zelve, alsmede over alle opbrengsten van het schip, vrachten, verzekeringspenningen en schadevergoedingen daaronder begrepen'; de reder zou vergoeding krijgen – daarvoor werden geen regels aangegeven. Sterker nog: de minister van economische zaken kon Nederlandse schepen niet alleen in bezit maar ook in eigendom vorderen. Inzake de vaststelling van de koopprijs werd echter slechts gezegd dat geschillen aan de Nederlandse rechtbank te Londen voorgelegd zouden worden. Wie zich opzettelijk tegen de vordering verzette, beging een misdrijf waarvoor hij met gevangenisstraf van ten hoogste vier jaar of een geldboete van ten hoogste tienduizend gulden gestraft kon worden.

Dat alles viel de reders wel heel rauw op het lijf. Diegenen die er, als de Booy, Gischler en van Ommeren, voorstander van waren dat de regering de koopvaardijvloot in *bezit* vorderde, keurden toch niet goed dat (geheel nodeloos, leek het hun) de mogelijkheid van vordering in *eigendom* opengelaten was, en dat in beide gevallen de reders, die toch ook verantwoordelijkheid droegen jegens hun aandeelhouders, niet in de verste verte wisten hoe hun bedrijven er financieel zouden komen voor te staan. Het bestuur van de *Shipping* zond Kerstens eind maart een schriftelijk protest toe. 'Het feit', zo heette het in deze brief, 'dat de zeelieden in dienst van de Staat zouden komen, zal vermoedelijk leiden tot verdere opdrijving van looneisen, tot een eis van medezeggenschap in het beheer en tot ondermijning van de discipline.'¹ Kerstens antwoordde dat hij voor ondermijning van de discipline geenszins bevreesd was – hij verzweeg dat hij de lonen wilde verhogen en dat hij (erger nog in de ogen der reders) voorstander was van een vorm van medezeggenschap, door vertegenwoordigers der werknemers, in het beheer van de koopvaardijvloot.

Moest die vloot nu in bezit of in eigendom gevorderd worden? Kerstens schreef in april een nota² waarin hij er op wees dat de regering niet eens het geld had om de vloot in eigendom te vorderen (te kopen dus): het werd vordering in bezit; het bestuur van de *Shipping* in Londen en het Nederlands Scheepvaart Comité in New York zouden de schepen namens de regering blijven beheren, er zou een fonds worden gevormd, het Scheepvaartfonds, om de kosten van exploitatie, van nieuwbouw en van de vergoedingen aan de rederijen, en de uitgaven ten behoeve van de zeelieden te dekken ('het is alleszins denkbaar', waarschuwde Kerstens zijn ambtgenoten, 'dat de regering op den duur nog grotere verplichtingen op zich zal moeten nemen.

¹ De passage wordt geciteerd in de brief, 18 mei 1948, van P. Dijkstra aan de Enquêtecommissie (*Eng.*, dl. III b, p. 273). ² Tekst: a.v., p. 215–19.