

De reders hadden gewonnen, Kerstens had verloren. Diens naam had bij alle partijen schade geleden: bij de reders die door hem als kwajongens behandeld waren maar die hem kleingekregen hadden, bij de Contact-Commissie (bij de bonden dus) aan welke hij toezeggingen gedaan had die hij niet had kunnen waarmaken, bij zijn ambtgenoten die geen bewondering konden koesteren voor zijn beleid, vooral evenwel bij Gerbrandy die zich ging afvragen of hij in '42, toen hij Kerstens zo in de hoogte gestoken had, wel een reële kijk had gehad op diens capaciteiten.

De koopvaardij onder overheidsbewind

Er is over het conflict inzake de medezeggenschap nog iets meer te schrijven. Dit namelijk, dat het óók scherp belicht had dat de organisatie van de koopvaardij nog niet zuiver was. Alle schepen waren gevorderd en daarmee voor de duur van de oorlog (en zes maanden nadien) regeringsschepen geworden, maar de regering had het centrale beheer van de schepen overgelaten aan het bestuur van de *Shipping* en het Nederlands Scheepvaart Comité die beide uit particuliere reders bestonden. Wij herinneren er aan dat de Booy al ten tijde van de vordering (juni '42) op het standpunt gestaan had dat de koopvaardijvloot eigenlijk onder rechtstreekse bewindvoering van de overheid gebracht moest worden. In Londen zou dat al een zuiverder constructie zijn geweest, maar vooral in New York waar het Nederlands Scheepvaart Comité namens het bestuur van de *Shipping* optrad; de daar aanwezige 'grote reders' kwamen wel zo vaak bijeen als nodig was teneinde als Nederlands Scheepvaart Comité te fungeren, maar zij behartigden in de eerste plaats de belangen van hun rederijen. 'De zucht van zelfstandigheid van rederijen en NSC', zo werd Kerstens in april '44 door Ph. Keller, de controlerend accountant-generaal te New York, gewaarschuwd, '(heeft) zodanige proporties aangenomen . . . dat het in rekening brengen van alle kosten aan de overheid als het ware het enige spoor is van het feit dat de vloot voor rijksrekening wordt geëxploiteerd.'¹ Kerstens' hoofdamtenaar de Smit, die in '42 als vertegenwoordiger van de minister bij het comité geplaatst was (hij werkte dus onder Steenberghe als hoofd van de 'economische'

prof. mr. J. Eggens, een Commissie van Beroep ingesteld die van bezwaren tegen de vaarplicht kennisnam – voordien had men die bezwaren aan het departement moeten voorleggen. De Commissie van Beroep deed uitspraak in 138 gevallen en verklaarde in 99 het beroep ongegrond. Ook zij was paritair samengesteld.

¹ Brief, 11 april 1944, van Ph. Keller aan Kerstens (*Eng.*, dl. III b, p. 249).