

missie te Washington), kon er niet voldoende greep op krijgen. 'Het bewindvoerings-apparaat van de New York-area heeft zich', aldus weer Keller, 'van de aanvang af gesteld op het standpunt dat het ambtelijk apparaat samengesteld was uit ondeskundigen en heeft hun belangstelling steeds in de eerste plaats gezien als ondeskundige inmenging in en kritiek op de zaken van deskundigen, waartegen het bewindvoerings-apparaat zich ten koste van alles moest verdedigen'; wel had de bezitsvordering de particuliere reders voor grote verliezen behoed (de regering moest de reparatierekeningen betalen!), maar toch had die vordering volgens Keller tot een voor de reders 'onacceptabele situatie' geleid.<sup>1</sup> Spoed om te weten te komen wat de financiële uitkomsten van het beheer van de koopvaardijvloot waren, werd door die reders niet betracht; Keller moest eindeloos aandringen voor hij, terwijl de bewindvoering in juni '42 ingegaan was, in oktober '43 van het Nederlands Scheepvaart Comité een eerste begroting kreeg. Daarbij was van belang geweest dat de grote rederijen er met het oog op de naoorlogse concurrentie weinig voor voelden, elkaar inzage te geven in hun bedrijfsgegevens.

Aangezien er geen ambtenaren waren die over voldoende deskundigheid beschikten om de talloze beslissingen te nemen die voor de varende koopvaardij nodig waren, was de enige oplossing dat particuliere reders, voorzover zij daartoe bereid waren, een ambtelijke aanstelling kregen. Hun titel (deze werd 'directeur van bewindvoering') was niet van belang - van belang was dat er dan een duidelijke gezagsverhouding zou ontstaan tussen de betrokken minister en die bewindvoerders-ambtenaren; dat die laatsten het dagelijks beheer van hun eigen rederij zouden moeten prijsgeven, sprak vanzelf.

Een dergelijke figuur werd door Kerstens al geschetst in de bespreking met het bestuur van de *Shipping* op 5 juli '43 waarin hij de reders op het punt van de medezeggenschap hun zin gaf. Er werd niet erg enthousiast op gereageerd. Op Kerstens maakte die reactie niet veel indruk. De herinnering aan het conflict inzake de medezeggenschap, en vooral de rapporten over het Nederlands Scheepvaart Comité brachten hem steeds sterker tot de overtuiging dat de benoeming van directeuren van bewindvoering wenselijk was. Hij dacht daarbij ook aan de naoorlogse periode; viel niet te verwachten dat, indien bepaald zou moeten worden, welke bedragen de verschillende rederijen voor hun gevorderde schepen zouden ontvangen, of hoe nieuwe schepen, door de regering gekocht, over de rederijen verdeeld zouden worden, zich conflicten zouden voordoen tussen de regering en die rederijen?

<sup>1</sup> Ph. Keller: 'De functionele organisatie van het beheer van de koopvaardijvloot voor en na de bezitsvordering' (begin 1944) (a.v., p. 245-48).