

Deze verplichtingen kunnen o.m. betrekking hebben op de positie van de zeeman na de oorlog') en in dat Scheepvaartfonds zouden ook alle inkomsten van de koopvaardij belanden. 'De vergoeding voor de reders', schreef Kerstens voorts, 'ware eerst na de oorlog vast te stellen. Daarbij moet echter rekening worden gehouden met het grote belang voor het koninkrijk van een flinke koopvaardijvloot en van een krachtige financiële positie der reders. Dit zou de reders thans kunnen worden meegedeeld.'

Dat laatste deed hij zelf. Hij legde zijn nota in de tweede helft van april aan het bestuur van de *Shipping* voor en gaf er de leden op zaterdag 25 april een toelichting op. Daarbij betoogde hij dat de tweede wereldoorlog min of meer een sociale revolutie was en dat zich na de oorlog in de verhoudingen tussen de staat, het bedrijfsleven en de arbeiders ingrijpende wijzigingen zouden voltrekken. Hij zag in de vordering, zo gaf de secretaris van het bestuur van de *Shipping*, P. Dijkstra, Kerstens' woorden weer, 'een stuk wetgeving voor na de oorlog, als een staal, een prototype van het economisch politiek beweeg, zoals zich dat na de oorlog zal voordoen.'¹ Nu, dat schoot de reders geheel in het verkeerde keelgat. Wat gaf een Londense minister het recht, op de naoorlogse wetgeving vooruit te lopen? Dijkstra zocht op zondag uit de radiotoespraken van de koningin alle passages bijeen waarin zij tegen overijld handelen gewaarschuwd had – die passages werden opgenomen in een brief die Hudig en Dijkstra Kerstens namens het bestuur van de *Shipping* op maandag deden toekomen.² 'Wij kunnen niet inzien', schreven zij, 'hoe . . . er thans sprake zou kunnen zijn van voor na de oorlog bedoelde wettelijke maatregelen, als in de nota behandeld, die van een zo ingrijpend karakter zijn en niet meer ongedaan zijn te maken'; die maatregelen zouden bovendien een effect hebben op andere delen van het Nederlandse bedrijfsleven dat men volstrekt niet kon overzien.

Kerstens' nota kwam op 4 mei '42 in de ministerraad in bespreking. Albarda (minister van financiën *ad interim*) gaf opmerkingen van zijn secretaris-generaal weer waaruit bleek dat deze vond dat de staat wel erg grote financiële risico's ging dragen. Van Angeren was voorstander van Kerstens' plan en wilde bovendien de samenstelling van het bestuur van de *Shipping* wijzigen ('de samenstelling van nu wordt door de schepelingen beschouwd als het bolwerk van redersbelangen. Minister Kerstens merkt bij interruptie op dat dit punt zijn volle aandacht heeft'). Kerstens onderstreepte dat hij de schepen slechts in bezit wilde vorderen, op een vraag

¹ Brief, 27 april '42, van de *Shipping* aan Kerstens (a.v., p. 269). ² Tekst: a.v.