

Afschrift van deze beschikking zond Kerstens aan het bestuur van de *Shipping* toe met enkele lovende woorden voor het werk dat de commissie in de voorafgaande twee jaar verricht had. Nu, die lof maakte geen indruk. De reders achtten vooral de toekomstige positie van hun maatschappijen bedreigd doordat de formulering: 'de waarde van het schip ten tijde van zijn vergaan', geenszins vastheid bood en doordat ten aanzien van de vergoeding voor het gebruik der gevorderde schepen geen regels vastgesteld, zelfs geen beginselen aangegeven waren; daarentegen was duidelijk dat Kerstens de positie der zeevarenden blijvend wilde verbeteren. Wat betekende dat voor de concurrentiepositie van de Nederlandse koopvaardij? De reders hadden het sterke gevoel dat een ondeskundige buitenstaander, een 'rode onderwijzer uit Indië', die kennelijk onder invloed stond van 'de bonden', op ruwe wijze ingreep in een sterk van internationale verhoudingen afhankelijke bedrijfstak. Van Lidth sprak er enkele weken later met van den Tempel over. 'Hoewel hij', legde van Lidth vast, 'het wel met het monopoliseren van de scheepvaart eens zegt te zijn, veroordeelt hij de onbekookte wijze waarop K. de zaak heeft aangevat.'<sup>1</sup>

In rederskringen werd de stemming tegen Kerstens geladen. Dat was nog maar een begin.

### *Kerstens en de reders*

Nog voordat hij tot vordering van de koopvaardijvloot was overgegaan, had Kerstens in april '42, gelijk reeds vermeld, bij de Engelse *Minister of War Transport* bereikt (het was door het bestuur van de *Shipping* voorbereid) dat de basisbedragen der *time-charters* iets verhoogd werden; hij had vervolgens in mei prompt de exploitatie van de vloot aanzienlijk duurder gemaakt: zonder overleg met de Engelsen had hij de *war-bonus* verdubbeld – per jaar vergde dat een bedrag van meer dan een miljoen pond, hetgeen betekende dat de exploitatiekosten van de koopvaardij op slag met naar schatting 10% stegen. Maar hij had méér punten op zijn program staan. Op 8 juni, drie dagen na het gereedkomen van zijn beschikking inzake de vordering, sprak hij via 'De Brandaris' opnieuw de opvarenden van de koopvaardij toe.<sup>2</sup> Hij zette uiteen, 'dat het Vaarplichtbesluit niet op zichzelf mocht staan; dat er iets bij moest komen, zoals bij een linkerhand een rechterhand behoort.' De vordering was er bij gekomen, 'na moeizame

<sup>1</sup> Van Lidth: 'Dagboek', 13 juli 1942. <sup>2</sup> Tekst: *Enq.*, dl. III b, p. 267–68.