

gages betaald werden dan op de Nederlandse. Hij kreeg in New York, wegens zijn toespraak, felle kritiek te verduren van de 'grote reders' van het Nederlands Scheepvaart Comité die hem om te beginnen al verweten dat hij met geen woord gerept had 'van de grote diensten, door de reders aan de nationale en de internationale zaak bewezen. Ik erkende de juistheid van de klacht', rapporteerde Kerstens aan Gerbrandy. 'Ter verklaring wees ik er op dat de beschikbare zendtijd niet toegelaten had . . . ook dit onderdeel tot zijn recht te laten komen.'¹ Een waardeloos argument! In werkelijkheid had hij geen behoefte gehad, van die 'grote diensten' te reppen.

Nog tijdens zijn verblijf in de Verenigde Staten verhoogde Kerstens alle gages (met 10%); hij verdubbelde verder de *shore-bonus*; hij liet de zeelieden aan de westkust de toezegging doen dat er een vakantieregeling, een wachtgeldregeling en een pensioenregeling zouden komen. In Londen teruggekeerd, bepaalde hij dat de opvarenden van de koopvaardij recht hadden op dertig dagen vakantie per jaar, stelde hij de arbeidsdag ter zee op acht uur vast en riep hij (eind augustus) samen met de twee socialisten in het kabinet (van den Tempel als minister van sociale zaken, Albarda als minister van financiën) een commissie in het leven die onder Speekenbrinks leiding niet alleen een wachtgeld- maar ook een pensioenregeling zou gaan ontwerpen.

Het bestuur van de *Shipping* had er toen genoeg van. Besloten werd dat men zich met een rekest tot de koningin zou wenden.² Dat rekest werd, nadat contact opgenomen was met het Nederlands Scheepvaart Comité te New York, in oktober '42 namens alle grote Nederlandse rederijen verzonden: een litanie van klachten over het Zeeschepenbesluit en Kerstens' vorderingsbeschikking. Waarom, zo vroegen de reders, werd alleen hún bedrijfstak 'onteigend' en geen andere? Welk recht had Kerstens om op het naoorlogse bestel vooruit te lopen en zelfs de assurantiepenningen voor verloren gegane schepen die een onbetwistbaar deel vormden van het kapitaal der betrokken rederijen, aan de staat te trekken? 'De Nederlandse koopvaardijvloot', aldus het slot van het rekest,

'dankt haar ontstaan en haar faam niet aan overheidsinmenging maar aan het particulier initiatief, aan de Nederlandse ondernemingsgeest en aan (het zij dankbaar erkend) het Nederlandse zeevolk . . . De rederijen zien met grote bekommernis de toekomst tegemoet . . . Hun hoop is dat voorkomen wordt dat door onrechtvaardige en ongerechtvaardigde overheidsmaatregelen wat eens een sieraad van het vaderland was, op de rand van de afgrond wordt gebracht.'

¹ Kerstens: 'Verslag verblijf Amerika, zomer 1942', p. 2. ² Exemplaar in archief kab. der koningin.