

herhalen wat ik van Ommeren had gezegd. Ik heb zulks gedaan (staande, want Hudig bood mij geen stoel aan¹). Daarop zei Hudig: 'Dank u, U kunt gaan.'²

Er kwam geen wijziging in de opgestelde tekst; deze werd op maandag 24 mei verzonden: een resolute weigering tot medewerking. 'Hetgeen Uwe Excellentie thans van ons vraagt, is', schreven de reders van de *Shipping*,

'onze instemming te betuigen met een ook voor na de oorlog geldende ingrijpende wijziging in de bestuursvorm van de particuliere scheepvaart, van welke wijziging de gevolgen voor het Nederlandse bedrijfsleven in het algemeen niet te voorzien zijn. Op dat verzoek kan door ons slechts weigerend worden geantwoord; wij wensen ons niet aan te sluiten bij één of twee dozijn Nederlanders, die er naar streven, thans in oorlogstijd een sociaal-politieke structuur voor ons land na de oorlog vast te leggen en daarbij van Uwe Excellentie steun ontvangen . . . Wij benijden Uwe Excellentie Haar thuiskomst niet, wanneer Zij den volke zal hebben kond te doen dat Zij op het gebied van het bedrijfsleven de stekken reeds heeft gestoken over het hoofd van negen miljoen verdrukten heen . . . Deze commissie (geeft) er de voorkeur aan, haar mandaat ter beschikking te stellen, liever dan een medewerking te verlenen, waartoe zij naar het geweten geen vrijheid kan vinden.'³

'Mandaat ter beschikking stellen'! Aftreden! Dat betekende dat negen bij uitstek deskundigen op scheepvaartgebied (Ferwerda, het tiende bestuurslid, was bereid aan te blijven om de gestrande ladingen verder af te wikkelen) het bedrijf van de *Shipping* onbeheerd zouden achterlaten. De gehele Nederlandse koopvaardij zou daarmee in de lucht komen te hangen. Had Kerstens die scherpe reactie niet voorzien? Neen. Hij had er op gespeculeerd dat het bestuur van de *Shipping* zou toegeven. Het aangeboden ontslag kon hij in elk geval niet aanvaarden, want hij had geen vervangers; Speekenbrink en de Smit, hoe bekwaam ook, bezaten geen ervaring als reder en konden dus onmogelijk een vooral in oorlogstijd uitermate moeilijke bedrijfstak gaan leiden waar honderden schepen in de vaart waren. Daarom stond Kerstens zwak. Die zwakheid trachtte hij te maskeren door het bestuur van de *Shipping* aan te vallen op het punt waarop het kwetsbaar was: het had het voornemen kenbaar gemaakt om een regeringstaak die voor de

¹ Hudig placht in de eerste tijd van zijn verblijf te Londen de kapiteins van de schepen van de KNSM en de VNS die hem verslag kwamen uitbrengen, ook geen stoel aan te bieden; ondergeschikten, meende hij, moesten blijven staan. Hij wijzigde zijn houding pas toen door Speekenbrink onder zijn aandacht gebracht was, dat het toch niet ongepast was indien hij diegenen die ter zee de grootste gevaren doorstonden, een stoel aanbood. ² Brief, 4 sept. 1978, van C. W. A. Schürmann. ³ Brief, 24 mei 1943, van het bestuur van de *Shipping* aan Kerstens (*Enq.*, dl. III b, p. 272-74).