

Maar dan kon de regering de uitvoering van het scheepvaartbeleid toch moeilijk aan commissies van particuliere reders overlaten! Ambtelijke directeuren van bewindvoering dus – in een lange nota d.d. 1 mei '44 legde Kerstens dat denkbeeld aan zijn ambtgenoten voor¹; hij liet er ruim twee weken later een tweede nota op volgen², waarin hij bepleitte dat de minister onder wie de scheepvaart ressorteerde, zou gaan beschikken over een adviesorgaan: een Raad voor de Koopvaardij.

De twee nota's vormden Kerstens' zwanezang: hij wist, toen hij ze schreef, dat hij als minister zou heengaan. Gelijk in hoofdstuk 6 vermeld, had zich in de lente van '44 een situatie ontwikkeld waarin Gerbrandy er van moest uitgaan dat, als hij Kerstens handhaafde, drie ministers: van den Broek, van Kleffens en Michiels, het kabinet zouden verlaten. Op de factoren die tot Kerstens' val hebben geleid, komen wij in een volgend hoofdstuk terug. Wat zijn scheepvaartbeleid betreft, heeft daarbij het conflict met de reders een rol gespeeld, maar ook, zoals wij al enkele malen aanstipten, de omstandigheid dat Kerstens' voorspelling ten tijde van de vordering der koopvaardijvloot (juni '42) dat haar exploitatie belangrijke baten zou opleveren, faliekant uitgekomen was. Dat was vooral gevolg geweest van de hoge reparatiekosten op de Amerikaanse werven – kosten die men in Londen lange tijd niet kon overzien omdat de werven traag waren met het indienen van hun definitieve rekeningen. Daar kwam bij dat althans Keller van mening was dat de Nederlandse 'grote rederijen' in de Verenigde Staten op laakbare wijze profiteerden van het feit dat ook hún schepen regeringsschepen geworden waren: zij lieten, aldus Keller, mede met het oog op het tijdelijke karakter van het regeringsbeheer, alle reparaties piekfijn uitvoeren, 'men sprak zelfs in dit verband', aldus later de regeringsaccountant,

'van 'gouden klinknagels en platen'. . . Men hield het schip in de best mogelijke toestand en onttrok het aan de vervoerscapaciteit. Men bracht daardoor de regering belangrijke verliezen toe, niet alleen als gevolg van die voortdurende reparatiekosten, maar ook als gevolg van het feit dat men het schip niet kon verhuren gedurende de tijd dat het in reparatie lag.'³

Keller wist al eind '42 dat de exploitatie van de Nederlandse schepen van Amerika uit zwaar verliesgevend was. Hij vloog in januari '43 naar Londen om de *Shipping* en het departement met zijn voorlopige cijfers te waar- schuwen; men zei hem dat zijn cijfers niet deugden, maar Keller had gelijk en dat werd in de loop van '43 steeds duidelijker. Ten aanzien van de finan-

¹ Tekst: a.v., p. 234–39. ² Tekst: a.v., p. 252–53. ³ Getuige Ph. Keller, a.v., dl. III c, p. 589.