

land – de scheepvaart was een bij uitstek internationale bedrijfstak waarin de concurrentie scherp was en waarin men bovendien in de eerste helft van de jaren '30 door de inkrimping van de wereldhandel veel minder te voeren had gekregen dan tevoren. De tarieven waren gedrukt en de meeste Nederlandse rederijen hadden het buitengewoon moeilijk gekregen; voor de nieuwbouw hadden zij soms een beroep moeten doen op de staatskas. Het is dus begrijpelijk dat de rederijen zich tijdens de oorlog, vrezend dat zich nadien een even scherpe concurrentie zou gaan voordoen, gingen verzetten tegen maatregelen welke, naar aangenomen werd (en die veronderstelling was juist), de sociale positie der schepelingen blijvend zouden verbeteren. Men kan zich niet aan de indruk onttrekken dat het, hadden de sociale regelingen van de rederijen afgehangen, gebleven zou zijn bij de *war-bonus* van £ 5 (voor de meeste schepelingen); die kon een aardig spaargeld opleveren, maar meer niet. De zeelieden hebben, dat is duidelijk, gebruik gemaakt van het feit dat zij een maatschappelijke functie vervulden welke voor de gehele Geallieerde oorlogvoering van primaire betekenis was – zij waren bovendien tot het vervullen van die functie *verplicht* en konden er zich niet aan onttrekken. Daarbij stelden zij elke dag hun leven in de waagschaal. Terecht hebben zij, dunkt ons, op verbetering van hun positie aangedrongen, zulks hoofdzakelijk via hun organisaties, en wat men verder ook op het beleid van Kerstens tegen mag hebben, *hij* is de minister geweest die als eerste begrip toonde voor de gerechtvaardigde verlangens der schepelingen.

Hij wilde, gelijk aangetoond, verder gaan: hij wilde vertegenwoordigers hunner organisaties medezeggenschap geven bij het vaststellen van de arbeidsvoorwaarden in de ruimste zin des woords. Leefde die eis tot medezeggenschap sterk bij de opvarenden van de koopvaardij? Wij menen van niet. In elk geval werd die eis door de reders resoluut afgewezen en dezen zijn zich er daarbij bewust van geweest dat zij niet alleen hun eigen belangen maar ook die van de Nederlandse ondernemers in het algemeen verdedigden. Zou aanvaarding van die medezeggenschap de productieverhoudingen gewijzigd hebben? Niet de eigendomsverhoudingen, maar wel zou een deel van de beschikkingsmacht over die eigendommen bij de vertegenwoordigers der arbeiders zijn beland. Het verzet der bij uitstek behoudzuchtige reders had evenwel succes; het had dat vooral omdat zij de enigen waren die de organisatorische, technische en commerciële kennis bezaten die voor het varend houden van de koopvaardijvloot onmisbaar was.

Niet anders ging het in Nederland na de bevrijding: in het uitgeputte land was de drang om tot een onmiddellijke ingrijpende wijziging van de productie- en eigendomsverhoudingen over te gaan, zwak en een betrekkelijk