

weest, dan had men de lacune, door het uitvallen van de spoorwegen ontstaan, in zekere mate, misschien wel in ruime mate, kunnen opvullen – het is dus de *Wehrmacht* geweest, met *Wehrmachtbefehlshaber* Christianesen aan het hoofd, die het effect van Seyss-Inquarts embargo heeft versterkt. Maar de *Wehrmacht* heeft van september '44 af op materieel gebied nog meer onheil aangericht: meer dan 6% van de cultuurgrond onder water gezet en opdracht gegeven tot nieuwe evacuaties die voor misschien wel meer dan tweehonderdduizend Nederlanders op een gedwongen verhuizing neerkwamen.

Ramp op ramp dus. Men dient evenwel in het oog te houden dat Hitler al vóór het uitbreken van de Spoorwegstaking een aantal voor Nederland noodlottige besluiten had genomen: het besluit om de haveninstallaties van Rotterdam en Amsterdam te vernielen, het besluit om nieuwe verdedigingslinies aan te leggen waarbij tienduizenden mannelijke Nederlanders tot dwangarbeid zouden worden verplicht, en het besluit om uit de belangrijkste, voor de *Wehrmacht* werkende industriële bedrijven machines en voorraden naar Duitsland over te brengen – Fiebig heeft aan dat laatste besluit een algemener karakter gegeven, stellig in overleg met *Reichsminister* Speer. En wat is er niet van september '44 af door de Duitsers al of niet na formele vordering geroofd! Binnenvaartschepen, autobussen, auto's, motorfietsen, gewone fietsen, de textielreserves van het rijksbureau voor de distributie van textielgoederen; misschien wel 200 000 dekens en evenveel kledingstukken, ingeleverd door burgers in een aantal steden in het westen des lands; alle voorraden, voorzover niet verborgen, van de textielgroot- en kleinhandel en van de textiel fabrieken; grote voorraden levensmiddelen, brandstoffen en artikelen op medisch gebied; bijna 43 000 paarden, bijna 90 000 koeien, ruim 94 000 varkens, talloze landbouwkarren en aanzienlijke hoeveelheden hooi en stro; 60 000 machines uit 4 000 industriële bedrijven (de resultaten van kleinere vorderingsacties, eerder in de bezetting, meegeteld); vrijwel al het rollend materieel van de Nederlandse Spoorwegen en delen van het net; uit de grote steden meer dan 300 tramwagens, uit Arnhem alles wat, in welk opzicht ook, van waarde was.

De vernielingen (wij denken dan in de eerste plaats aan het oplazen van de grote haveninstallaties, aan het versperren van de Nieuwe Waterweg en van het Noordzeekanaal en aan de vernieling van de luchthaven Schiphol) en de roofpartijen betekenden dat het de allergrootste moeite zou kosten om het productie-apparaat na de bevrijding weer op een peil te brengen dat een redelijke voorziening in de behoeften van de Nederlandse bevolking zou mogelijk maken. Zo werd het ook in de periode