

moeite kostte om voor de twee gememoreerde transporten te zorgen alsmede de omstandigheid dat in de maanden november, december en januari grote transporten van *Räumungsgüter* en van dwangarbeiders uit het westen plaatsvonden waartoe goeddeels lege binnenschepen en goederentreinen daarheen waren gedirigeerd, wettigen ons inziens de veronderstelling dat Seyss-Inquart meer hulp had kunnen bieden als hij dat had gewenst.<sup>1</sup> Kennelijk wenste hij dat niet: de straf voor de Spoorwegstaking moest de gehele stadsbevolking in het westen *blijven* treffen. Niet de stakers trof zij maar enkele miljoenen burgers die in directe zin met de staking niets te maken hadden gehad en voor wier levenspeil de bezetter, dat wil in de eerste plaats zeggen: de *Reichskommissar*, verantwoordelijk was krachtens het geldende oorlogsrecht en trouwens ook krachtens de simpelste regels der menselijkheid.

Het is als met de Jodenvervolging: dat de *Reichskommissar* en dat ook andere Duitse autoriteiten bepaalde individuele Joden of bepaalde kleine groepen Joden beschermden, zien wij niet als hun verdienste maar juist als een onderstreping van hun medeverantwoordelijkheid voor de massamoord die op de overige Joden werd bedreven. Zo ook Seyss-Inquarts concessies ten aanzien van de hongerwinter, d.w.z. zijn toestemming om de Centrale Rederij voor de Voedselvoorziening op te richten en twee aardappeltreinen te laten rijden. Beide concessies tonen aan dat *hij* het algemene beleid van de bezetter bepaalde. Zou Hitler aan een wezenlijk ander beleid zijn goedkeuring hebben gehecht? Wellicht niet – maar uit niets blijkt dat Seyss-Inquart op dat wezenlijk ander beleid heeft aangedrongen, ook niet toen hem duidelijk was dat door de voortzetting van de Spoorwegstaking geen enkel Duits belang ernstig werd geschaad. De politiek welke de *Reichskommissar* heeft gevolgd, is er in wezen een geweest van een redeloze wraak op weerloze burgers – zij paste volledig in de algemene politiek van het nationaal-socialistische Duitsland.

★

Gelijk gezegd: wie in het westen des lands louter van zijn hongerrantsoenen moest rondkomen, was van begin '45 af tot geen enkele normale

<sup>1</sup> Wij herinneren er aan dat eind december '44 165 000 ton aan roofgoederen per schip was afgevoerd en 230 000 ton per trein.