

niet verlangen dat iedereen een held is en zich laat doodschieten. Dat is overmacht, maar een opdracht voor een werk aanvaarden, is geen overmacht.¹

De industriëlen gooiden het over een andere boeg: hoe konden zij hun arbeiders aan het werk houden? En moest men niet vrezen dat, als men blééf weigeren, de Duitsers Duitse arbeiders naar Nederland zouden overbrengen en de Nederlandse naar Duitsland deporteren? Winkelman antwoordde dat dit heel wel kon gebeuren maar dat hij desondanks niet kon aanvaarden, 'dat Nederlanders zouden arbeiden aan oorlogstuig waarmee wellicht Nederlanders zouden worden bestreden.' Dat laatste noemde van Voorst tot Voorst, die zich feller placht uit te drukken dan Winkelman, 'anti-nationaal' – een term waar de industriëlen aanstoot aan namen.

Toen die industriëlen vertrokken waren, trachtten Snouck Hurgronje en prof. François Winkelman te bepraten: kon hij niet wat schappelijker zijn? Bleef hij zo strak, dan zou hij, zeiden zij, spoedig terzijde geschoven worden. Winkelman antwoordde daarop dat hij dat helemaal niet belangrijk vond: hij was niet bereid, zijn standpunt te wijzigen.

De algemene indruk welke de industriëlen tijdens dit tweede gesprek op de generaal gemaakt hadden, was 'dat de heren gaarne bereid waren, de opdrachten van de bezetter uit te voeren.'² Welnu, hij zou het hun als hoogste Nederlandse gezagsdrager niet gemakkelijk maken!

Vier dagen later, op 27 mei, verzond hij de twee brieven waar wij al melding van maakten. Met verzoek zulks door te geven aan zijn collega's kreeg Kessler te horen dat 'het vervaardigen en repareren van oorlogsmaterieel . . . ongeoorloofd' was (van 'strafbaar' repte Winkelman niet) en in een brief aan secretaris-generaal Ringeling maakte Winkelman duidelijk wat hij onder 'oorlogsmaterieel' verstond: wapens, munitie en oorlogsvoertuigen 'benevens alle voorwerpen welke uitsluitend kunnen dienen voor krijgsverrichtingen.' Dat woord 'uitsluitend' was hem gesuggereerd door zijn eigen juridische adviseur, kapitein Schepers, die, minder principieel denkend dan Winkelman, van opinie was dat men het economisch leven zo min mogelijk belemmeringen in de weg moest leggen en die trouwens spoedig een zo ruime interpretatie gaf aan Winkelmans brief dat hij er voor zorgde dat de KLM en Fokker verlof kregen, de motoren te repareren van de

¹ Getuige H. G. Winkelman, *Eng.*, dl. II c, p. 107. ² Gegevens over de besprekingen van 19 en 23 mei 1940 in PRAC-Rotterdam: p.v. inz. Wilton-Fijenoord (19 dec. 1947), p. 3-10 (Doc I-1199, a-1); BG-Amsterdam: p.v. zitting inz. Wilton-Fijenoord (9 dec. 1949), p. 4-7 (a.v., a-8); en F. H. Fentener van Vlissingen: 'De leiders van Nederlandse ondernemingen en hun moeilijkheden tijdens de bezetting' (1945), p. 2 (Doc II-722, a-20).