

(een dienst met een bescheiden capaciteit¹) kon met toestemming van de Geallieerde militaire autoriteiten gebruik maken van de vliegvelden te Brussel, Eindhoven en Parijs.²

In de Belgische hoofdstad kwam de staf van het Militair Gezag te werken in gebouwen van de universiteit, later mede in enkele andere gebouwen. Grote moeite kostte het om voldoende kantoorbenodigdheden bij elkaar te krijgen en er ging ook tijd verloren voordat men in de organisatie voldoende op elkaar was ingespeeld. De coördinatie bleek een groot probleem te vormen. Aanvankelijk was zij de speciale taak van de sous-chef, Posthumus Meyjes, maar deze werd zozeer met werkzaamheden overladen dat Kruls begin december de coördinatie overdroeg aan een stafbureau waarin Posthumus Meyjes met enkele sectiehoofden zitting had. Ja, men had in Engeland wel enige malen oefeningen gehouden maar de arbeid die men in Brussel te verrichten kreeg, was uitgebreider en gecompliceerder dan voorzien was (en moest in januari '45 door moeilijkheden met de stroomvoorziening enkele weken in de kou worden uitgevoerd) – bovendien was de vertraging welke uit de oorlogsomstandigheden voortvloeide, veel groter dan iemand had gedacht. De staf Militair Gezag was voor zijn werk volstrekt afhankelijk van de verbindingen met de militaire commissarissen, maar het duurde menigmaal twee weken of langer voordat een rapport van een militaire commissaris in Brussel binnenkwam en in de periode van midden december tot begin februari werd die termijn nog langer als gevolg van de vorst en de sneeuwval. Evenveel tijd kon verloren gaan wanneer de staf instructies wilde doen toekomen aan de militaire commissarissen. Vervoer was steeds moeilijk. De treinverbindingen waren schaars en van de 50 personenauto's waarover de staf Militair Gezag geleidelijk de beschikking kreeg, waren er eind maart '45 (wij herinneren er aan dat toen ca. driehonderdvijftig officieren tot de staf behoorden) welgeteld 17 in rijdbare staat, 'de rest', aldus een rapport van Kruls, 'staat stil bij gebrek aan reparatiemogelijkheid (monteurs en onderdelen ontbreken).'³

Kruls van zijn kant deed van eind '44 af zijn best om de gehele staf,

¹ De Militaire Luchttransportdienst bezat voor het verkeer met het Continent zes vrij kleine toestellen van welke vijf in totaal vijf passagiers konden vervoeren en één tien. De eerste vlucht werd op 23 september '44 gemaakt. In het laatste kwartaal van '44 werden ruim zevenhonderd passagiers en 60 ton vracht vervoerd, in het eerste kwartaal van '45 ruim duizend passagiers en 40 ton vracht. ² Er werd dagelijks naar Brussel gevlogen, enkele malen per week naar Eindhoven en eens per week naar Parijs.

³ Weekrapport MG no. XVIII' (23-30 maart 1945) (MG, Staf, secretariaat, doos 38).