

kringloop wederom op gang brengen, dan moest men allereerst deze verstevigen en vooral hier ingrijpen. Voor het vervoer van massa-artikelen (kolen, aardappelen, graan) werd vóór de bevrijding hoofdzakelijk gebruik gemaakt van vervoer te water en per spoor. Dit verkeer is nu praktisch uitgevallen¹ –

vervoer langs de weg was de enige oplossing. Inderdaad, van het College van algemene commissarissen ging de eerste impuls uit om van de Geallieerden honderden militaire vrachtauto's extra te krijgen. Het college becijferde in november dat er voor de allernoodzakelijkste voorziening 800 nodig waren. Zoals wij eerder deden uitkomen, werd in december een situatie bereikt waarbij het Centraal transportbureau een aantal militaire vrachtauto's rijdende had dat vermoedelijk niet ver beneden de 800 lag. Met dat al bleef het vervoer een zwakke stee vormen. In december beschikte men wel opnieuw over een groot aantal binnenvaartschepen (veel schepen die door de *Wehrmacht* tot zinken waren gebracht, had men gelicht en zo goed en kwaad als het ging gerepareerd), maar die konden zich niet buiten bepaalde kanaaltrajecten begeven doordat deze waren versperd òf door vernielde bruggen òf door de Bailey-bruggen van de Geallieerden waar men niet onderdoor kon varen.² Het wegverkeer kreeg in februari weer andere moeilijkheden toen het zware Geallieerde materieel na het invallen van de dooi enorme schade toebracht aan de wegen (bij het allernoodzakelijkst herstel werden niet minder dan tienduizend krachten tewerkgesteld) – de Nederlandse autoriteiten gingen toen wèl over meer vrachtauto's beschikken dan enkele maanden eerder. In de laatste maanden van '44 was het in Londen gevestigde *Netherlands Office for Relief and Rehabilitation* er namelijk toe overgegaan, grote aantallen tweedehands Engelse militaire vrachtauto's op *lend-lease*-voorwaarden over te nemen en de eerste daarvan werden begin maart '45 in Calais, Antwerpen en Ostende aan de wal gezet; zij werden daar door Nederlandse chauffeurs opgehaald en gedeeltelijk toegewezen aan de eigen transportorganisatie van de staf Militair Gezag, gedeeltelijk verhuurd aan particuliere ondernemers³, dat laatste evenwel op voorwaarde dat die ondernemers zich met hun gehuurde wagen ter beschikking zouden stellen voor vervoer benoorden de rivieren.

Alles wat aan 'Nederlandse' auto's reed voor het Militair Gezag of in

¹ 'Kort verslag over de werkzaamheden van het College van algemene commissarissen voor landbouw, handel en nijverheid', p. 6. ² In totaal waren in het bevrijde Zuiden ca. 250 Bailey-bruggen gelegd. ³ Zij werden verhuurd en niet verkocht omdat niemand nog een denkbeeld had van de prijs die bij verkoop gevraagd moest worden.