

steenkool te voorzien; tenslotte waren de grote stationsgebouwen van Nijmegen en Den Bosch volledig uitgebrand.<sup>1</sup>

Het was Goudriaan duidelijk dat hij zonder grootscheepse Geallieerde hulp niets zou kunnen bereiken. Die vroeg hij via het Militair Gezag onmiddellijk aan en die hulp werd ook verleend, immers: al voor hun eigen transporten moesten de Geallieerde strijdkrachten gebruik kunnen maken van het Nederlandse spoorweginet. Dat betekende intussen niet dat alle Nederlandse wensen werden vervuld, want de Geallieerden waren eigenlijk alleen geïnteresseerd in de Zuidlimburgse lijnen en in de doorgaande lijn uit België naar Nijmegen; die lijnen waren bij uitstek nodig ter voorbereiding van de grote offensieven in het Rijnland. In die lijnen werden alle bruggen (ook die over de Maas in de lijn Den Bosch–Nijmegen en de Maasbrug te Maastricht) door de Geallieerde genie hersteld, de overige bruggen werden hersteld door de Spoorwegen zelf in samenwerking met enkele grote machinefabrieken.

Eind november '44 was Maastricht weer per spoor verbonden met Sittard en Heerlen en waren ook in het zuiden van Noord-Brabant de spoorverbindingen hersteld (Den Bosch was toen nog onbereikbaar) – al die verbindingen, ook de Zuidlimburgse, waren enkelsporig. Eind oktober reden in Brabant weer de eerste personentreinen: uitsluitend op de trajecten Eindhoven–Helmond en Eindhoven–Best, en zij werden hoofdzakelijk gebruikt voor het vervoer van werklieden. De eerste 'echte' personentrein ging pas weer medio maart '45 rijden, t.w. op het traject Eindhoven–Den Bosch–Tilburg–Breda–Roosendaal–Bergen op Zoom. Later in maart (de spoorbrug over het kanaal door Zuid-Beveland was toen hersteld) werd die lijn doorgetrokken tot Vlissingen.

In Zuid-Limburg was, eveneens van eind oktober '44 af, weer enig personenvervoer mogelijk. Eind december gingen de eerste Geallieerde

<sup>1</sup> Wat hij in het bevrijde Zuiden zag, vervulde Goudriaan met grote bezorgdheid voor het Noorden. Wat, als de Duitsers dáár het spoorweginet op gelijke wijze zouden vernielen en de kanalen onbevaarbaar maken? Hij gaf in zijn nota van 9 november Kruls in overweging er voor te zorgen dat de Nederlandse autoriteiten zo spoedig mogelijk de beschikking kregen over '1 000 vrachtwagens van 5 ton', 'met 5 000 ton laadvermogen'. Kruls legde dit denkbeeld aan de regering voor en het gevolg was dat het *Netherlands Office for Relief and Rehabilitation* in de Verenigde Staten 1 000 vrachtauto's bestelde met een eigen gewicht van 5 ton: de z.g. *Macktrucks*, welke, toen zij na de bevrijding werden afgeleverd, te zwaar bleken voor de Nederlandse wegen en bruggen. Goudriaan liet overigens ook voor Nederland benoorden de grote rivieren ca. 15 000 ton aan spoorwegerstelmateriaal bestellen.