

voor het interlokale personenverkeer dienden, behalve de treinen, autobussen en hier en daar ook elektrische trams; alle grote gemeenten bezaten voor het lokale personenverkeer gemeentelijke vervoerbedrijven die van trams, autobussen of trolley-bussen gebruik maakten; dan waren er in den lande ruim 100 000 personenauto's en, *last but not least*, ca. 4 miljoen fietsen. Niet alleen bij de vrijetijdsbesteding werd de fiets intensief gebruikt, maar een groot deel van de bevolking ging dagelijks met de fiets naar het werk, soms over grote afstanden. Bromfietsen waren nog onbekend.

Het heeft zin, eerst te onderstrepen hoezeer het gebruik van de fiets tijdens de bezetting verminderde. Dat laatste was in de eerste plaats gevolg van het tekort aan banden, d.w.z. aan rubber.¹

Voor de 4 miljoen fietsen waren per jaar ca. 5 miljoen nieuwe buitenbanden en ca. 3 miljoen nieuwe binnenbanden nodig. De buitenbanden werden voor negen-tiende, de binnenbanden voor vier-vijfde in Nederland geproduceerd, hetgeen ca. 40% vergde van de ca. 6000 ton ruwe rubber die jaarlijks in ons land van overzee ingevoerd werd. Die overzeese invoer viel door de bezetting weg. Van de door de regering opgebouwde voorraad, 6000 ton, werd de helft door de Duitsers gevorderd. Rubber was niet alleen voor fietsbanden nodig (autobanden werden in die tijd in ons land niet geproduceerd) maar ook voor de vervaardiging van rubberzolen en -hakken en, afgezien nog van reeksen andere artikelen, van transportbanden die in het bedrijfsleven gebruikt werden, bijvoorbeeld in de kolenmijnen. Rubberzolen en -hakken en transportbanden kregen prioriteit – en de productie van de rubberindustrie kromp in. Wel beschikte Duitsland over een synthetisch vervangingsproduct, buna, dat al in '40 in grote fabrieken van de *IG Farben* bij Halle en in het Ruhrgebied in aanzienlijke hoeveelheden geproduceerd werd², en ook was het bereid, buna naar Nederland te exporteren maar het stelde daarbij de voorwaarde dat de Nederlandse rubberbedrijven een groot deel van hun aandelenpakket aan grote Duitse bedrijven zouden verkopen. Die *Verflechtung* werd meer dan twee jaar lang door de Nederlandse rubberindustrie afgewezen. Toen zij begin '43 tenslotte toch aanvaard werd, geschiedde dat op voorwaarde dat Duitsland aan Nederland per jaar 1200 ton buna zou leveren alsmede 120 ton ruwe rubber (tot begin '43 kon Duitsland met veel moeite, nl. met blokkade-

¹ Wat de rubbersector (met inbegrip van de fiets- en autobanden) betreft, ontlenen wij onze gegevens aan een ongepubliceerde studie van A. J. van der Leeuw: 'Rubberindustrie en bandenvoorziening, 1939-1945'. ² Er kwam nog een derde fabriek bij in Ludwigshafen en een vierde werd bij het concentratiekamp Auschwitz-Birkenau opgetrokken; die vierde fabriek is nimmer in gebruik genomen.