

brekers, nog enige ruwe rubber importeren, hoofdzakelijk uit Frans Indo-China). Inmiddels had de Nederlandse rubberindustrie zich trachten te redden door de vervaardiging van een Nederlands synthetisch vervangingsproduct te stimuleren; dat was het z.g. stamikol, een product van de Staatsmijnen. In de tweede helft van '41 brachten de Staatsmijnen het tot een productie van 70 ton per maand, in '42 werd het 50 ton en begin '43 kreeg men tekort aan grondstoffen, vooral aan zwavel dat uit Italië moest komen. Men ziet: al deze cijfers zijn laag – zij *bleven* laag, ook toen de rubberindustrie zich noodgedwongen bij de *Verflechtung* neergelegd had. Het gevolg van dit alles was dat fietsbanden schaars werden.

Per 1 maart '41 werd de fietsband distributiegoed. Wie nadien een nieuwe band wilde verkrijgen, moest de oude band inleveren en aantonen dat hij tijdens zijn dagelijks werk minstens 15 km per dag fietste of zijn fiets nodig had om de plaats te bereiken waar hij werkte, welke plaats dan minstens 5 km van het woonadres verwijderd moest zijn. Door een te optimistische kijk op de situatie begon men met veel meer bonnen voor nieuwe banden uit te geven dan er banden geproduceerd werden; de voorraden bij de groot- en kleinhandel (er waren in den lande ca. achttienduizend rijwielherstellers die allen uit '40 nog wel een zekere hoeveelheid fietsbanden bezaten) slonken snel. Wij zullen de moeilijkheden die zich bij de distributie voordeden, overslaan – waar het op aan komt is dat tegenover een jaarlijkse behoefte aan bijna 5 miljoen buitenbanden (wij zullen ons daartoe beperken) in '41 na de invoering van de distributie 88 000 banden geproduceerd werden, in '42 (de eerste hoeveelheden buna en rubber kwamen uit Duitsland binnen) 460 000, in '43 660 000. Eén op de tien personen die een nieuwe band nodig had, kon er een krijgen. Het feit dat geruime tijd veel te veel bonnen uitgegeven waren, maakte het de fietsenmakers overigens gemakkelijk om een deel van de weinige banden die zij ontvangen hadden, achter te houden en zwart te verkopen. In de zwarte handel betaalde men in de herfst van '43 voor een nieuwe buitenband gauw f 150, zijnde ongeveer viermaal het weekloon van een geschoolde arbeider.¹

De kwaliteit van de banden die in distributie kwamen, was matig. Velen hadden zich het hoofd gebroken over de vraag of men de fietsband niet geheel vervangen kon. Bruikbaar bleek tenslotte alleen een verend opgehangen houten 'band' die door Bruynzeel in productie genomen werd; ruim 100 000 van die houten hoepels werden vervaardigd. Er waren daarnaast mensen die van de vreemdste 'banden' gebruik maakten (oude tuin-

¹ Een 'zwarte' fiets met nieuwe binnen- en buitenbanden kostte in die tijd tussen de f 1 500 en f 2 000.