

slangen bijvoorbeeld) – men reed ook wel zonder banden, op de velgen dus, hetgeen de levensduur van de fiets niet ten goede kwam.

Nieuwe fietsen werden uiteraard ook schaars.

In '40 en '41 bleef, hoofdzakelijk ten behoeve van de uitvoer naar Duitsland, de productie van de rijwielindustrie op peil, maar in '42 daalde zij tot een derde, in '43 tot een kwart, hetgeen betekent dat in die jaren nog ca. 130 000 resp. ca. 90 000 fietsen vervaardigd werden. Toen de fietsdistributie in maart '42 ingevoerd werd, mochten aanvankelijk per maand 3 000 fietsbonnen aan Nederlanders uitgereikt worden; drie-kwart van de productie was dus voor Duitsland bestemd. In juli '42 (de maand waarin de Duitsers bij de fietsenvordering die wij in hoofdstuk 2 van ons vorige deel beschreven, ruim 50 000 fietsen in handen kregen) werd de distributie geheel gestaakt; toen zij in oktober werd hervat, werd het voor de Nederlandse burgerij bestemde maandelijkse contingent op 1 200 bepaald: gemiddeld per gemeente per maand niet veel meer dan één fiets. De lopende productie was de Duitsers niet voldoende: eind '43 wilden zij bij de groot- en kleinhandel (die nog uit de voorafgaande jaren daterende voorraden bezat) 20 000 fietsen vorderen – het rijksbureau voor de verwerkende industrie wist die vordering te halveren; het duurde toen een half jaar voor men van de gevorderde 10 000 fietsen 6 500 bijeen had. De rijwielindustrie, voorzover nog in werking (een aantal fabrieken was gesloten), kreeg in '44 behalve de lopende orders uit Duitsland, nog een extra-order van 10 000 fietsen voor de *Wehrmacht* in bewerking, maar doordat de remnaven, de pedalen en de kettingen die alle uit Duitsland moesten komen, lang op zich lieten wachten, was van die 10 000 fietsen in september nog geen enkele afgeleverd.

Op de grote wegen zag men steeds minder fietsen, in de herfst van '43 blijkens tellingen van de rijkswaterstaat 55% minder dan drie jaar tevoren. De daling van het fietsverkeer binnen de steden (wij hebben geen cijfers van tellingen) was vermoedelijk van dezelfde orde van grootte – althans de gemeentelijke trams en autobussen die in '40 220 resp. 50 miljoen passagiers vervoerd hadden, vervoerden er in '43 508 resp. 29 miljoen. De diensten waren ingekrompen, met name die van de autobussen, en vooral in de spitsuren waren de gemeentelijke publieke vervoermiddelen stampvol.

Niet anders was het bij het interlokale vervoer.

De interlokale autobusdiensten werden ingekrompen<sup>1</sup>, maar het aantal passagiers was in '43: 78 miljoen, nog iets hoger dan in '38: 74 miljoen. Van

<sup>1</sup> Van '42 af stonden op bepaalde punten in totaal 2 000 autobussen gereed teneinde in geval van een Geallieerde landing snel versterkingen te kunnen aanvoeren.