

Met de smeerolie komen wij op het punt dat, uit het oogpunt van de grondstoffenvoorziening, naast de rubber de zwakste stee vormde van de gehele vervoerssector: de aardolieproducten.

Per 1 mei '40 had Nederland een benzinevoorraad van 240 000 ton: ongeveer de helft van wat jaarlijks, afgezien van bunkerolie voor zeeschepen, aan aardolieproducten ingevoerd werd. Die benzinevoorraad was, mede doordat 100 000 ton door de Duitsers gevorderd werd, na vijf maanden tot 18 000 ton geslonken. Nadien was het land dus aangewezen op invoer uit Duitsland; die kwam maar weinig boven een tiende van het vooroorlogse peil te liggen. In '41 werden nog 34 000 ton benzine, 12 000 ton petroleum en 17 000 ton dieselolie ingevoerd, maar in '43 waren die cijfers gedaald tot resp. 10 000, 6 000 en 12 000 ton en in '44 tekende zich een nog drastischer daling af waarbij in het gehele jaar slechts 2 500 ton aan benzine ingevoerd werd. Alleen aan smeerolie en vetten lag de invoer in '43 en '44 aanzienlijk boven het (op zichzelf lage) peil van de eerste bezettingsjaren, maar dat was onvermijdelijk: de overbelaste, steeds oudere motoren (die men toch draaiende moest houden) gingen steeds meer olie verbruiken. Met uitzondering van de behoeften van de *Wehrmacht* kreeg Nederland begin '44 nog slechts de beschikking over 1,9% van het normale vooroorlogse verbruik aan benzine, 3,8% aan dieselolie en 3,8% aan petroleum. Kort tevoren had zich in Den Haag een situatie voorgedaan waarin bij geen enkele van de weinige pompen die nog open waren, benzine te verkrijgen was; een woedend protest van het *Reichskommissariat* (Seyss-Inquart en zijn *Generalkommissare* konden hun auto's niet meer gebruiken!) leidde er toen toe dat uit depots in Rotterdam en Gouda met spoed per tankauto enige benzine naar Den Haag getransporteerd werd. De weinige Nederlanders die terwille van hun beroep in de zomer van '43 nog een rijvergunning bezaten, kregen per 1 augustus geen benzine meer. Men mocht die auto overigens alleen bij de uitoefening van zijn beroep gebruiken; van de lente van '42 af had men daarbij elke rit in een apart 'rittenboekje' moeten aantekenen. Bijna alle taxi's en huurauto's verdwenen in '41; alleen voor zeer urgente gevallen bleven in de grote steden nog enkele taxi's in gebruik. Rotterdam had er in '44 welgeteld twee.¹

Inmiddels waren talrijke benzine- en dieselmotoren omgebouwd voor het verbruik van een andere brandstof: gas dan wel anthraciet, hout of turf.

¹ In de loop van '41 waren nogal wat 'fietstaxi's' in gebruik genomen: een fiets met een aanhangwagentje waarop een of twee passagiers konden plaatsnemen. Die 'fiestaxi's' werden in mei '41 door Rauter verboden; hij achtte deze vorm van transport de 'Germaanse' mens onwaardig.