

In de zomer van 1944 ging er een jubelstemming door het land. Na de invasie in Normandië rukten de geallieerden in hoog tempo op en leek de bevrijding aanstaande. De verhalen over het naderende einde van de oorlog, waren zo hardnekkig dat tijdens Dolle Dinsdag (5 september 1944) duizenden NSB'ers alvast de benen namen, in de hoop hun hachje te redden.

Op 17 september 1944 werd de lucht boven Zuid-Nederland gevuld met parachutisten, het begin van de operatie "Market Garden". De opzet van Veldmaarschalk Montgomery was een snel einde te maken aan de oorlog. Drie luchtlandingsdivisies hadden de opdracht gekregen om een aantal bruggen achter de vijandelijke linies te bezetten en een corridor maken (en te houden) van België, via Eindhoven, Nijmegen en uiteindelijk naar Arnhem.

De grondtroepen moesten volgen en in één grote sprong de rivieren tot en met de Rijn oversteken. Eenmaal over de Rijn moesten de troepen rechtsaf slaan en het Ruhrgebied, het industriële hart van Duitsland, in trekken.



Het plan was geweldig, als het had gewerkt. In Londen geloofde iedereen op dat moment dat de oorlog voor het eind van het jaar afgelopen zou zijn. De operatie paste precies in dat beeld. De Nederlandse regering, overtuigd van een snel einde van de oorlog, besluit dat ook zij een bijdrage moet leveren aan de geallieerde opmars. In september 1944 werd vanuit Londen opgeroepen tot een grote spoorwegstaking.

De staking zou de Duitse mobiliteit ernstig schaden en moest een Duitse tegenaanval in het beginstadium van de operatie vertragen. Ruim dertigduizend mannen gaven gehoor aan de oproep die via Radio Oranje was verspreid. Binnen een dag was het grootste gedeelte van het spoorwegpersoneel ondergedoken. Alle treinverkeer lag stil en de Duitsers moesten personeel uit Duitsland overhalen om de gaten te vullen en hun eigen treinen weer te laten rijden.

Het is bekend: de brug bij Arnhem bleek een brug te ver en operatie "Market Garden" mislukte. De Nederlanders in West-Nederland gingen een extra winter onder Duitse bezetting tegemoet. Het zou een barre winter worden.

[Arthur Seyss-Inquart](#) (1892-1946), de Rijkscommissaris van Nederland, was woedend en stelde een strafmaatregel in als gevolg van de staking. Alle voedseltransporten per schip werden stilgelegd. Aangezien het vervoer over de weg vanwege benzinetekort al langer stil lag, had deze maatregel zeer grote gevolgen. Het werd al snel duidelijk dat veel Nederlanders in de aankomende winter honger zouden gaan lijden.

De sfeer in het bezette Nederland werd in deze periode steeds grimmiger. Het verzet werd harder, waarop de bezetter weer reageerde met zwaardere represaillemaatregelen. Stakers werden zwaar gestraft en willekeurige executies waren aan de orde van de dag. De gasvoorziening werd stopgezet, waardoor men niet meer kon koken op het fornuis. In oktober hield ook de elektriciteit ermee op. Al eind september bereikte een bericht over dreigende voedselschaarste de regering in Londen. In de boodschap stond dat de voedselvoorraden (alles was op de bon) nog maar voor enkele weken voldoende was. Degenen die uitsluitend afhankelijk waren van het voedselrantsoen, leden vanaf november honger. De mensen in de landelijke gebieden konden nog wat voedsel krijgen door wat te verbouwen in de achtertuin. In de dichtbevolkte steden zorgde de achteruitgang van de officiële rantsoenen ernstige problemen.

De winter van 1944 bleek letterlijk en figuurlijk hard. Terwijl men aan vrijwel alles gebrek had, was november met twintig regendagen extreem kil en nat. Na de troosteloze en gure novembermaand trad in december de vorst in. Die zou twee maanden aanhouden. Toen duidelijk werd dat een echte hongersnood aanstaande was, besloot Seyss-Inquart het voedselvervoer over het IJsselmeer weer toe te staan. Vanaf het platteland kon zo, was het idee, toch weer wat voedsel naar de hongerende bevolking in het westen van het land worden gebracht.



De schippers aarzelden aanvankelijk om de voedseltransporten over water op te starten, uit angst voor handlangers van de bezetter die het voedsel in beslag konden nemen. Na een garantie van de Rijkscommissaris dat vervoer veilig was, gingen de schippers toch aan de slag. Maar het was eigenlijk te laat. De aanhoudende vorst maakte het varen over het IJsselmeer rond Kerst al onmogelijk. De ijslaag was simpelweg te dik voor de schepen om er doorheen te varen.

Het voedsel werd in de hongerende gebieden schaarser en slechter. Winkels gingen suikerbieten en tulpenbollen verkopen ter vervanging van aardappelen. De uitgereikte distributiebonnen waren bij lange na niet voldoende voor de hongerende bevolking.



Dagelijks vertrokken er inwoners uit de stad, in de hoop om daarbuiten bij boeren voedsel te kunnen ruilen. Vaak waren het vrouwen, die er alleen voor stonden doordat hun mannen tijdens razzia's waren opgepakt en te werk waren gesteld in Duitsland. Ook kinderen ondernamen hongertochten, met karren en fietsen met houten velgen.

Voor ondervoede kinderen werden evacuatie en reddingsoperaties opgezet. In de eerste maanden van 1945 werden ongeveer 40.000 stadskinderen naar Overijssel, Friesland, Groningen en Drenthe geëvacueerd. Daar was nog wel genoeg te eten.

Transportmiddelen waren nauwelijks voorhanden. Met vrachtschepen, maar ook autobussen, vrachtwagens, treinen en soms zelfs lopend of fietsend vertrokken de kinderen "naar de boeren". De magere stadskinderen werden na aankomst opgenomen in pleeggezinnen.

De Hongerwinter duurde van oktober 1944 tot april 1945. Hoeveel slachtoffers er precies vielen is niet bekend. De meeste schattingen houden het op circa 20.000. Vooral ouderen en alleenstaanden, mensen zonder sociaal netwerk, bezweken. Zij hadden niemand die een hongertocht voor hen kon ondernemen. Via zeetransporten was er al enige buitenlandse hulp geweest. Eind januari 1945 hadden twee Zweedse schepen 3.200 ton meel aangeleverd in Delfzijl. De distributie naar bakkerijen in het westen was moeizaam en duurde bijna twee weken. Begin maart 1945 bracht een schip, aangestuurd door het Internationale Rode Kruis, nog wat aanvullingen. Ook vanuit het Duitse Oldenburg kwam nog 2.600 ton graan. Dat alles was weinig meer dan de bekende druppel op de gloeiende plaat.



Lancaster boven dropzone Rotterdam

Eind april kwam er eindelijk verlichting. Na overleg met de Duitsers, bekend onder naam het "[Akkoord van Achterveld](#)", mocht er voedselhulp komen voor westelijk Nederland. Engelse en Amerikaanse bommenwerpers vlogen hierop naar het westen van Nederland en dropten ladingen voedsel. In negen dagen viel er 11.000 ton voedsel uit de hemel. Deze operaties kwamen bekend te staan als „Operatie Manna” en “Operatie Chowhound”.

Veel minder bekend is dat er ook over de weg, vanuit het zuiden, voedselhulp kwam. Deze actie was ook een resultaat van het zogenaamde “Akkoord van Achterveld”.

Het transport over de weg kreeg de naam:

[“Operatie Faust”](#).

In Londen was de noodkreet niet onopgemerkt gebleven. Sterk werd er aangedrongen om al voor de uiteindelijke bevrijding West-Nederland te hulp te schieten.



De druk op premier Churchill was opgevoerd, die het doorgaf aan generaal Eisenhower. Op 25 april 1945 stemde Eisenhower toe en stelde [luitenant-generaal Walter Bedell-Smith](#) aan als zijn vertegenwoordiger.

In het zuiden, het bevrijde deel van Nederland, waren aanzienlijke voorraden opgebouwd door de geallieerden. Dit op aandringen van Eisenhower, die de 21^{ste} Legergroep (hoofdzakelijk Brits en Canadees) opdracht had gegeven tot deze opbouw van voorraden. De opmars was tot stilstand gekomen na het, gedeeltelijk, mislukken van operatie "Market Garden". De aanvoer was toen al een groot logistiek probleem voor de geallieerden, omdat alles nog vanaf Normandië aangevoerd moest worden. De haven van Antwerpen was niet te gebruiken, omdat de toegang tot de Schelde nog onder Duitse controle was.



In de omgeving van 's-Hertogenbosch en Oss was in totaal circa 30.000 ton aan levensmiddelen opgeslagen. Op 2 mei 1945 om 07.00 uur, de start van "Operatie Faust", kon hulp daadwerkelijk direct beginnen. [Generaal Foulkes](#) was met de Duitsers overeengekomen dat duizend ton voedsel en medisch materiaal per vrachtwagen door de Duitse linies kon worden gebracht. Daarna zou het overgeladen en door Nederlandse wagens verder worden vervoerd. De voedselpakketten bestonden onder meer uit: biscuits, blikken vlees, vet, gecondenseerde melk, suiker en zout.

Het Canadese 1^{ste} Legercorps had 12 pelotons met elk 30 vrachtwagens ter beschikking. Omdat de transportroute volgens de afspraken elke dag om 18.00 uur zou worden gesloten, was het zaak de colonnes in beweging te houden om tijdig de voorraden te kunnen afleveren.

Dat voor de konvooien, voorzien van een witte vlag, niet alles gladjes verliep, blijkt uit een rapport. Op weg van Wageningen naar Rhenen, bij het passeren van de frontlijn, reageerde een groep Nederlandse SS-ers vijandig, zij wierpen stenen naar de auto's. Ze waren nog gewapend, maar er werd niet geschoten.

Hoe nijpend de situatie voor velen was, blijkt uit een melding van luitenant John Abbott, hij was verantwoordelijk voor een konvooi van 50 trucks. Hij meldde vanaf de overlaadplek bij Rhenen: *"Ik herinner me nog heel goed dat een aantal Nederlandse burgers, die ons bij het overladen zouden helpen, zo zwak waren dat zij de dozen niet konden optillen en dragen. We moesten Duitsers aan het werk zetten om te helpen. Dat vonden ze niet prettig, maar met enige pressie lukte het"*.



Opslagplaats Nude bij Wageningen

De 49^{ste} Infanterie Divisie, toen ingedeeld bij het 1^{ste} Canadese Legerkorps, zorgde niet alleen voor transport. Op verzoek van het Rode Kruis zamelden ze ook geld in. De reactie van de divisie was enorm. Het totale bedrag beliep bijna de soldij voor een week van elk individueel lid van de divisie. Met het geld werden medische teams getraind en van materiaal voorzien. Prinses Juliana, beschermvrouwe van het Nederlandse Rode Kruis, had van de inzameling gehoord en bezocht na de oorlog de divisie om hen persoonlijk te bedanken.



Bezoek Prinses Juliana

Hoewel de geallieerde vertegenwoordigers in Achterveld hadden geprobeerd een algehele overgave van de Duitsers uit te handelen, was dat door halsstarrigheid van Seyss-Inquart op niets uitgelopen.

Echter al op 5 mei 1945 vond in Wageningen de capitulatiebespreking plaats. Een verschrikkelijke tijd ging ten einde. De opbouw, hoewel moeizaam, kon beginnen.



Nog donkere wolken maar het rood-wit-blauw weer in top

Echter, in de vreugde en euforie van de bevrijding, werd in ontelbaar veel huishoudens ook de andere zijde van de afgelopen jaren gevoeld en betreurd. Het onderstaand gedicht van een onbekende schrijver/schrijfster getuigt daarvan.

Zaterdag, 14 april 1945 Nieuwe Krant

*Hitlers trotsche legerscharen,
die naar Engeland zouden varen,*

*Vluchten, van hun waan genezen,
voor de tanks der Canadezen.*

*Weg was 't vreeslijk Moffenkruis
elk weer baas in eigen huis.*

*Maar bij het bevrijding vieren
en het blijde vlaggen zwieren*

*Wordt, waar vinnig werd gestreden
in veel huizen smart geleden.*

*Menigeen wordt wel bevrijd
maar is alles, alles kwijt.*

Column: *Herman Sligman*