

Přepravní oddělení UNRRA 15 Portland Place,

Dopravní úřad v Champs/Paris/ se snažil nás přimět k přepravě i vozidel z RPROP (přebytek v Lerain Prouvy a Marseilles,) a doručit je Lt Col Davisovi a spt Steinerovi, (dopravní důstojníci) na Cerebrální misi do Prahy. Dr. Schlesinger v Praze Československo nabídl několik stovek armádních řidičů ,kteří budou odesláni v cyklech vlakem do Evropy, vyzvednout tisíce vozidel.

1) byly stížnosti na zabezpečení armády USA v různých auto skladištích na západě. Byli velice laxní a do konce roku 1945 bylo mnoho vozidel rozkradeno na díly. Potom vláda Československa chtěla kompletní vybavení, plné nástrojů, náhradních dílů a 12 kanystrů benzínu na vozidlo ,které po kontrole jeepů Američané sebrali,protože armáda chtěla 17centů za galon,co je mimo nádrž. Nakonec nebyl dostatek československých řidičů, tak americká armáda zřídila dobrovolníky- řidiče, aby se vozidla dostala do Plzně, kde československá armáda zřídila svůj přijímací sklad, nedaleko letiště.Navíc v této situaci se Britové snaží snížit přebytek vozidel v Anglii a lodí posílají do Francie přebytek vozidel a vzniká řetězec mega rozměrů. Konvoje vozidel(více než 125ks) opustili Francii bez písemné znalosti o počtu a obsahu zásilky a když dorazili do Plzně, nikdo nevěděl kolik jich ztratili. Když někdo začal počítat dodané oficiální údaje o konvoji OSN, vypadal takto:ze 120/ došlo 67, 120/84, 981/720, 90/88, 90/83, 1079/742, 92/78, 99/50, 85/75 a 75/44. Konvoj č.10-46 z Marseille s 989 vozidly: 21/2 nákladní automobily, 40 džípů a 1080 přívěsů a po týdnu stání v Plzni obsahoval konvoj 21/2 nákladní automobil, 27 džípy a 821 přívěsů.

Dál už to nešlo. Bylo stále více stížností na okrajích Plzně. V motorovém parku nebyly žádné stráže a žádný přijímací systém jako na začátku. Vzhledem k velikosti tyto konvoje byly doručeny do Plzně v kteroukoliv hodinu, den či noc. Čechoslováci si stěžovali, že mnoho armádních konvojů dorazilo do Plzně bez velitelství,či autoritou.

Ale nebyla žádná americká vojenská autorita a Američané odmítli přijímat rozkazy od Čechoslováků. Byli poučeni,že se mají vrátit do Německa den po příjezdu, ale někteří zůstali na týdny, nebo jak dlouho měli peníze. Silnice mezi Francií a Československem byla poseta vozidly. Každý zainteresovaný úřad zalilo další papírování a stížnosti, týkající se problému. Černý obchod jen vzkvétal.

Jako obvykle, armáda jmenovala výbor pro vyšetřování dne 6. května 1946 jeho šéf, Lt Col Cohen, předložil svou zprávu prostřednictvím muže jménem Gabler v Paříži. Cohen osobně našel, 8 nákladáků a 12 přívěsů. V jiných místech hlídal klučina 17 nákladních vozidel, dalších 11 jich našel na cestě a 2 džípy, které poslal na seřadiště UNRRA v Metz, Francie. Konvoji s 975 kamiony, o 1 070 přívěsech a 40 džípech, který byl trasován, zbylo 906 kamionů, 887 přívěsů a 34 džípy. Zmizelo 69 nákladáků, 183 přívěsů a 6 džípů v /jednom konvoji/, (Stačí začít podnikat). Cohen určil rozkazem rozdělit náklady na ztráty (džípy byly oceněny v 502.00 \$) mezi odesilatelem a příjemcem. Konvoje byly sníženy na maximálně 40 vozidel a prázdné ve skladech. Byli zřízeni velitelé konvojů a ti museli podepisovat dodávky a veškerý obsah konvoje přijímaného v Plzni, Na 150 německých zajatců bylo přiděleno k seřadovacím aktivitám uvnitř oploceného, hlídaného celku. Byla zřízena dohoda o opravách automobilů ve firmě Škoda v Plzni a firmě Česká Zbrojovka v Brně, při poškození. Navíc Čechoslováci požádali, aby byla vozidla doručena v maximálním množství v 8 dnech a pak 4 dny volna před začátkem dalších 8 dnech. Takto převzala veškerá vozidla v Československu - Úřad pro minerální oleje doporučil ponechat v nádržích jen tolik benzínu, aby bylo možno vozidlo převést k dalšímu cíli. Věci fungovaly lépe, až na pozdější reklamace, týkající se stavu oprav vozidel v Československu. Mimořádně zajímavý příklad lze nalézt v u 108ks JEEP- MA přivezených v bednách z Ritchie v Terstu dne 30 března 1946. Byly odeslány přímo do Zbrojovky v Brně k montáži a shromáždění. Ze 108 džípů, byla přesně polovina požadovaná do 2 nebo 3 týdnů složit dohromady, aby byly připraveny k použití. Česká zbrojovka opravila záznam ve znění: záznam o další opravy vozidel Jeep, dodáno do Československa v případech provádí Cs! Zbrojovka, Brno. Kromě běžné práce (tj. kompletací a testování vozidel) následující dodatečné opravy musely být provedeny. Žádáme proto, abychom dostali zapláceno za vícepráce:

odstranění, rovnání a montáž tyče řízení a řízení nastavení. demontáž, čištění a montáž brzdových hlavní válec. Seřízení odstranění Převodové páky a výfukového potrubí, seřizování, rovnání a shromáždění. demontáž a montáž předního L.H~ kola, brzdové čelisti a brzd válečku. Seřízení brzdy/přetažení nápravy /.viz dopis Dr. Steinera.