

'38 tot '43 steeg het aantal passagiers dat zich met interlokale trams liet vervoeren (er waren toen bijvoorbeeld nog trams op de trajecten Amsterdam-Haarlem, Haarlem-Leiden, Leiden-Den Haag), van 41 tot 118 miljoen, het aantal treinpassagiers nam van 73 miljoen in '38 (1940: 94 miljoen) tot 209 miljoen in '43 toe. Op de spitsuren of op dagen waarop veel mensen wilden reizen, was het een hele worsteling om een tram, autobus of trein binnen te komen. 'In Leiden', aldus een willekeurige dagboek aantekening uit januari '44, 'trok ik zes mensen door de raampjes de coupé in' (bij de geopende deuren was er geen doorkomen aan), 'nl. twee jonge meisjes, een moeder met twee kinderen en een vrouw van wel vijf-en-zestig jaar.'¹ Was men binnen, dan moest men als regel staan. De atmosfeer werd in de overvolle bussen, trams en treinen in de loop van de bezetting steeds onfrisser; dat was gevolg van het tekort aan zeep en van de samenstelling van het voedsel waardoor men vaker dan vroeger aandrang kreeg om een wind te laten; menigeen verloor op dit gebied elke rem.

De belangrijkste grondstof die de trams en treinen nodig hadden, was steenkool, hetzij direct, hetzij indirect: indirect doordat de electriciteitsproductie (van het spoorwegnet was een deel geëlectriceerd) op steenkool gebaseerd was. Het stroomverbruik van de trams ging door de vele passagiers aanvankelijk stijgen en daalde pas in '43 toen de diensten opnieuw ingekrompen werden. De spoorwegen kregen voor eigen gebruik voldoende steenkool (het bedrijf nam in de volkshuishouding nu eenmaal een centrale plaats in) maar moesten overigens aan steeds nieuwe, steeds urgenter problemen het hoofd bieden.² Vooral bij het goederentransport gingen vertragingen optreden. In de herfst van '43 waren van de 800 locomotieven 160 in reparatie; het kostte de directie toen de grootste moeite om met name voor het opbouwen van voedselreserves bij de grote steden in het westen des lands voldoende goederenwagens vrij te maken. De voorziening met smeermiddelen vormde telkens een nijpend probleem; eind '43 bevond men zich in een situatie waarbij er, aldus J. L. Veldman in zijn studie over de aardolievoorziening tijdens de bezetting, 'nauwelijks voor enkele dagen voldoende was.'³

¹ Arnold Douwes: 'Dagboek', p. 83 (Collectie LO-LKP, 80-4). ² Wij herinneren er aan dat, zoals wij reeds vermeldde in hoofdstuk 10 van ons vorige deel, eind '41 enkele tientallen zware locomotieven alsmede personenwagens met bijna een negende van de totale zitcapaciteit der Nederlandse Spoorwegen door de bezetter gevorderd werden en in de zomer van '42 2 000 van de ca. 24 000 goederenwagens. De vervoertaak die omvangrijker geworden was, moest dus met aanzienlijk minder materieel uitgevoerd worden. ³ J. L. Veldman: *De voorziening van aardolieproducten in Nederland gedurende de tweede wereldoorlog* (1949), p. 161.