

Bij iedere halte staan drommen mensen te wachten en als er dan dikwijls pas na een half uur of nog langer een tram komt is hij vol, veel voller dan een blikje sardientjes, toch wordt hij bestormd en hierbij gebeuren meermalen ernstige ongelukken (ik zag eenmaal hoe bij zo'n bestorming een vrouw onder de voet werd gelopen en onder de bijwagen terecht kwam, zij werd zeer ernstig gewond). Dan gaat het voetje voor voetje verder en als ieder z'n dubbeltje heeft geofferd, komt er een $\frac{1}{2}$ uurtje vertraging en als je dan eindelijk weer verder gaat is de wagen leeg... (Ik) ben vandaag $16\frac{1}{2}$ uur in de weer geweest met 2 uur onderbreking.¹

Natuurlijk, de weersomstandigheden waren toen extra ongunstig en zulk een strenge winter heeft zich tijdens de bezetting niet herhaald, maar de algemene levens- en werkomstandigheden van diegenen die op de transportsector werkzaam waren, werden niet gunstiger maar ongunstiger. De voeding werd minder en de klachten over 'weinig eten' namen, lang voor de hongerwinter, alleen maar toe. Begin '42 had de geciteerde conducteur al geen goede schoenen meer – hij baggerde op klompen door de sneeuw. Het is uiterst onwaarschijnlijk dat hij zich in de rest van '42, of in '43 of '44, wèl goed schoeisel kon aanschaffen. De volte in de trams die hij schetste, was ook al geen verschijnsel dat met de winter samenhangt; de cijfers die wij weergaven, toonden dat aan. Er werd op die volte bij uitstek individualistisch gereageerd. Veel zin om op de eigen beurt te wachten hadden de meeste mensen niet: zij drongen in een ordeloze troep naar voren om te pogen een plaatsje te bemachtigen. Naarmate de bezetting langer duurde, werd men ongeduldiger; zo werden alle frustraties afgereageerd.

Wel te verstaan: de moeilijkheden die men bij de dagelijkse gang naar en van het werk ondervond, waren slechts een onderdeel van het dagelijks bestaan – maar van een bestaan dat in het teken stond van 'de bezetting', *niet* van 'de oorlog'. Men vroeg zich niet af welke tekorten zich gemanifesteerd zouden hebben indien Nederland als in de eerste wereldoorlog zijn neutraliteit had kunnen handhaven; die tekorten hadden zich afgetekend van het moment af dat de Duitsers, 'de Moffen' hier waren – *zij* waren de schuldenaar.

Steenkolen

Er was, gelijk reeds gezegd, een belangrijk verschil tussen de vervoerssector en de sector die wij thans gaan behandelen: de steenkoolproductie. De moeilijkheden op de vervoerssector hingen samen met het feit dat Duitsland

¹ (RvO) *Dagboekfragmenten 1940–1945* (1954), p. 145–46.