

1943 VROUWEN OP DE TRAM

Angelique van der Pol

Joodse personeelsleden verliezen hun baan

Binnen enkele maanden na de capitulatie op 15 mei 1940 worden de gevolgen van de bezetting merkbaar bij de Amsterdamse tram. Anti-Joodse maatregelen bereiken ook trambestuurders en conducteurs. Op 9 oktober 1940 stuurt directeur Willem Hofman (1932-1955) met openlijke tegenzin de 'Kennisgeving aan de ambtenaren en werklieden der Gemeentetram en -Veren' rond, die later bekend komt te staan als de 'ariërverklaring'. Hofman vermeldt uitdrukkelijk dat hij handelt op verzoek van de secretaris-generaal van Binnenlandse Zaken. Op 4 november worden alle Joodse gemeenteambtenaren ontslagen, zo ook trambestuurders, monteurs en conducteurs. 41 Joodse personeelsleden verliezen hun baan; slechts drie van hen zullen de oorlog overleven. Op 18 juni 1942 krijgt Hofman te horen dat Joden geen gebruik meer mogen maken van het openbaar vervoer; kort daarna moet hij trams en personeel inzetten voor het vervoer naar het Centraal Station van jonge en bejaarde Joden, opgeroepen voor 'tewerkstelling' in Duitsland. De bestuurders en conducteurs krijgen een speciale *Sperre* (tijdelijke vrijstelling) zodat zij na de avondklok de trams kunnen rijden.

De druk op het personeel neemt hand over hand toe. In april 1942 worden ongehuwde mannen tussen 18 en 22 jaar opgeroepen zich te melden voor de Arbeidsdienst (Arbeitseinsatz) in de Duitse oorlogsindustrie; tegen september 1942 is ongeveer 250 man trampersoneel naar Duitsland vertrokken. Vijftien mannen zijn vrijwillig in dienst gegaan bij de Wehrmacht. Zo'n 150 werknemers hebben zich ziek gemeld, van wie een aantal is ondergedoken om aan de Arbeidsdienst te ontkomen. Nog eens 50 man worden opgepakt voor activiteiten variërend van het houden van postduiven tot het waarschuwen voor razzia's en andere illegale activiteiten. In 1943 volgt ontslag voor de mannen die met een Joodse vrouw getrouwd zijn. In totaal verliest het bedrijf meer dan 400 arbeidskrachten.

Gehuwde vrouwen verboden te werken

De trams blijven rijden, maar het tekort aan personeel is merkbaar. Lijnen worden (tijdelijk) opgeheven, pauzes ingekort, verloven ingetrokken. De nog aanwezige personeelsleden maken soms werkweken van 54 uur. Directeur Hofman weet burgemeester Edward Voûte begin 1943 ervan te overtuigen dat het verlies van arbeidskrachten desastreuze gevolgen zal hebben voor de exploitatie van het tramnet. Nog meer GVB-personeel naar de Arbeidsdienst kan niet.

Op de achtergrond is het bedrijf dan al bezig met het werven van vrouwelijk personeel. In november 1942 besluit de burgemeester dat wegens het tekort vrouwen op proef mogen worden aangenomen. Formeel is dat onmogelijk: in de crisistijd hebben schaarste en werkloosheid de katholieke leider Romme in 1937 gebracht tot het beruchte wetsvoorstel waarin het gehuwde vrouwen verboden

werd te werken, om geen arbeidsplaatsen van mannen in te nemen. Getrouwde vrouwen die al werkten verloren hun baan.

Maar nood breekt wet. Voûte verklaart bovendien dat vrouwen al veel langer op bus en tram werken bij regionale vervoerders in Gelderland, Groningen en het Gooi. In april 1943 al verrichten de eerste conductrices hun diensten op de lijnen 3 en 24. Op drie december 1943 volgt een nieuwe oproep aan vrouwen om zich aan te melden als conductrice. Wat de rekrutering bemoeilijkt is het grote aantal eisen. De toekomstige conductrices moeten ongetrouwd zijn, tussen de 20 en 35 jaar oud en minimaal 1.65 lang zijn, de lagere school hebben doorlopen en ze mogen geen bril dragen. Slechts 100 reacties komen binnen, terwijl er ongeveer 300 vrouwen nodig zijn. Kranten melden dat bij gebrek aan vrijwillige aanmeldingen de arbeidsbureaus over zullen gaan op arbeidsverplichting. Sinds 1941 kunnen vrouwen die zich op een andere functie hebben aangemeld, verplicht worden te gaan werken bij de vervoersbedrijven. In Rotterdam is dat al gebeurd. Nu worden ook in Amsterdam vrouwen uit andere functies 'gevorderd', of ze bij de Arbeidsdienst werken of niet. Dat overkomt Hendrika 'Rie' Blok. Een halve eeuw later beschrijft zij haar wederwaardigheden in *Ons Amsterdam: 'Zelf werkte ik bij de Galeries Modernes in de Reguliersbreestraat, waar nu de Hema is. Op donderdag 1 april kwamen een paar Duitsers daarbinnen en wezen lukraak vijf verkoopsters aan, ook mij.'* Blok en een dertigtal andere vrouwen worden eerst meegenomen naar de Gemeentelijke Uniforminrichting op de Prinsengracht en dan naar het hoofdkantoor van het Gemeentevervoerbedrijf, Stadhouderskade 1. Daar krijgen ze een 'kraagnummer', en een spoedcursus van een week in de remise.



Conductrice op het achterbalkon van lijn 16 op de Amstelveenseweg, 23 september 1943. Foto, SA



*De eerste werkdag na het afronden van de opleiding, 6 mei 1943. Foto, Nationaal
aArchief Spaarnestadaa*

Een aparte loonklasse

De vrouwen gaan na de spoedcursus en een korte begeleidingsperiode zelfstandig aan de slag. Zij leren tang en stempel te hanteren, bijwagens aan te koppelen, remkabels aan te brengen en weg te nemen, wissels om te leggen en tramtreden op te klappen. Voor de vrouwen gelden aangepaste werkzaamheden en diensttijden. Zij hebben een 48-urige werkweek en langere eetpauzes. Van meet af aan is duidelijk dat de vrouwen minder loon zullen krijgen dan de mannen. Het loonstelsel moet er zelfs voor worden aangepast, omdat in de regeling van de gemeente staat dat bij gelijk werk het loon ook gelijk moet zijn. Er komt aan aparte loonklasse voor de nog aan te stellen conductrices. Mannen ontvangen een weekloon f 24,-, vrouwen maximaal f 17,28 per week. De vrouwen delen wel gelijkwaardig in toeslagen, maar als de mannen een extra rantsoen tabak krijgen, geldt die voor de vrouwen niet.

De eerste vrouwen op de tram baren flink opzien. Er zijn mensen die het de vrouwen kwalijk nemen dat zij dit werk doen. Rie Blok: *'De eerste tijd kregen we nog wel nare opmerkingen naar ons hoofd, omdat mensen dachten dat we vrijwillig de plaatsen innamen van mannelijke conducteurs die gedwongen waren in Duitsland te werken.'* Seksistische opmerkingen hoort zij weinig. *'Nou ja, één keer een dronkenman op het achterbalkon van lijn 25. Net toen ook mijn eigen vader in de tram zat! Maar toen werd ik meteen door allerlei andere mannen in bescherming genomen. Van mannen heb ik weinig last gehad op de tram. Wél van vlooiën!'* Het werk heeft ook voordelen: *'Schoenen waren in die tijd bijna nergens meer te krijgen, maar wij kregen die als onderdeel van onze dienstkleding.'*

De problemen bij de tram duren voort. In december 1943 worden alle diensten op zon- en feestdagen opgeheven. Wegens gebrek aan elektriciteit rijden de trams vanaf september 1944 alleen nog maar in de spits; een maand later worden alle tramdiensten gestaakt vanwege het stopzetten van de elektriciteitsproductie. De trams verdwijnen naar Duitsland. Vier maanden na het eind van de oorlog staan de conductrices weer op straat. Ontslagen, eervol, dat wel, en in oktober ontvangen ze een eenmalige uitkering. Formeel hebben ze daar geen recht op, maar op 'billijkheidsgronden' wil het gemeentebestuur die toch wel aan hen toekennen. Weemoedig schrijft de journalist van het Algemeen Handelsblad: *'Al mag het conducteursambt in Amsterdam honderdmaal een baan voor mannen zijn, wij zullen de fleurige verschijning van de conductrice missen.'*

Dit verhaal is ontleend aan het boek *Ons Amsterdam 750 jaar. Een bijzondere stadsgeschiedenis* (Walburg Pers, 2024): een keuze uit de beste artikelen uit het historisch tijdschrift *Ons Amsterdam* – www.onsamsterdam.nl.



Een conductrice verzet een wissel onder het toezicht oog van een wagenbestuurder en een conducteur, 1943-1944. Collectie NVBS-Railverzamelingen