

No. 10
ROTTERDAMSCH E ELECTRISCHE TRAM.

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electriscbe Tram over het jaar 1940.

**Toestand en
ontwikkeling
van het bedrijf.**

Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat, evenals over de twaalf voorafgaande boekjaren, ook over het boekjaar 1940 de exploitatie van het tramnet en de autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd.

Het verlies over 1940 bedroeg *f* 991.620,42⁵, hetgeen *f* 45.509,57⁵ minder is dan op de begrooting was geraamd.

De opbrengst van het reizigersvervoer gedurende het 1ste kwartaal van 1940 overschreed met *f* 225.788,69⁵ het bedrag van het overeenkomstige tijdvak van 1939.

Als gevolg van den oorlog werden in de maand Mei o.a. $\frac{1}{5}$ gedeelte van de bovenleiding en 22 autobussen vernield of zeer ernstig beschadigd. (Zie bijlage I).

De exploitatie der tram- en autobusdiensten werd noodgedwongen reeds op 10 Mei stopgezet. Op 17 Mei konden de eerste tramlijnen (lijnen 1, 2, 3, 4 en 9), zij het dan slechts over een gedeelte van haar normale traject, weer in dienst worden gesteld; op 19 Mei werd de eerste autobuslijn (lijn D van de Schiekade naar Delft) weer in gebruik genomen. Op 3 Juli waren weer 13 tramlijnen en 7 autobuslijnen in exploitatie.

Het reizigersvervoer heeft in 1940 *f* 5.431.127,81 opgebracht tegen *f* 5.637.597,78 in 1939. (Zie bijlage VI) Een grafische voorstelling van de opbrengst van het reizigersvervoer per maand is in bijlage III gegeven.

De ontvangsten uit het reizigersvervoer bedroegen in Mei slechts *f* 288.203,73, hetgeen *f* 200.142,54 minder was dan over Mei 1939. In de daarna volgende maanden van het verslagjaar werd gemiddeld *f* 439.932,30 per maand uit het reizigersvervoer ontvangen, hetgeen *f* 32.419,17 minder was dan het maandgemiddelde van de maanden Juni tot en met December van het jaar 1939.

In totaal bleef het bedrag van het reizigersvervoer van het jaar 1940 *f* 206.469,97 beneden het bedrag van 1939, terwijl *f* 168.872,19 minder werd ontvangen dan het geraamde bedrag.

Tengevolge van het gebrek aan vloeibare brandstof werd overgegaan tot de aanschaffing van houtgasgeneratoren, teneinde de exploitatie van autobuslijnen te kunnen blijven uitoefenen.

Commissie. De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1940 samengesteld als volgt: Wethouder-Voorzitter: de heer A. B. de Zeeuw; leden: de heeren J. de Bruin, J. Hendriks, A. A. Lührs, Mr. F. A. Nelemans, Ir. A. Plate en J. Wacht.

Overzicht der lijnen met electriche tractie, welke

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in	
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	—	6975
2	Station D. P.—Vlaskade	35	9034
3	Station D. P.—Groene Zoom	—	3380 ^s
4	Station Maas—Schiedam	—	5259 ^s
5	Spangen—Schieweg	35	3639
6	Parklaan—Blijdorp	29	2841
8	Beursplein—Schiedam	—	3708 ^s
9	Vierambachtsstraat—Lange Hilleweg	—	1816 ^s
10	Spangen—Hillegersberg.	—	8711
11	Mathenesserplein—Lischplein	39	3508
14	Willemsplein—Hillegersberg	—	1868
15	Crooswijk—Ruigeplaatbrug	33	2574
16	Schiedamscheweg—Oudedijk.	25	2623 ^s
17	Mathenesserlaan—Oudedijk	55	133
22	Stationssingel—Oudedijk	66	1750
	Totaal	317	57821 ^s

Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 7615^s Meter.

De totale lengte der hulpsporen bedroeg 11403 Meter.

" " " " remisesporen bedroeg 7920 Meter.

op 31 December 1940 in exploitatie waren.

Meters.

Geëxploiteerd over andere lijnen.

Totale lengte.	Exploitatie- lengte.	
13950	6987	12 M. over lijn 4.
18103	9427	358 „ „ „ 1 en 6.
6761	8009	4628 ^s „ „ „ 1, 2 en 6.
10519	8454 ^s	3195 „ „ „ 1.
7313	6014	2340 „ „ „ 1, 2 en 4.
5711	5544	2674 „ „ „ 1, 2 en 5.
7417	6964	3255 ^s „ „ „ 2, 3, 4 en 6.
3633	8983 ^s	7167 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5 en 6.
17422	12364 ^s	3653 ^s „ „ „ 1, 2, 4, 5, 6 en 8.
7055	6309 ^s	2762 ^s „ „ „ 1, 2, 5, 6, 8 en 15.
3736	8687 ^s	6819 ^s „ „ „ 1, 6, 8, 10, 11 en 22.
5181	7050	4443 „ „ „ 1, 4 en 10.
5272	8506 ^s	5858 „ „ „ 1, 8 en 14.
321	6001	5813 „ „ „ 1, 2, 5, 6, 8 en 16.
3566	4930	3114 „ „ „ 5, 10, 14 en 16.
115960	114232	

Als Secretaris was aan de Commissie toegevoegd de heer J. Hasper, administrateur ter secretarie, chef der afdeling Financiën en Bedrijven.

Personeel.	Ambtenaren in vasten dienst		Ambtenaren met een proeftijd van een jaar		Ambtenaren in tijdelijken dienst		Totaal aantal ambtenaren
	op maand-salaris	op week-loon	op maand-salaris	op week-loon	op maand-salaris	op week-loon	
31 December 1939	196	1699	3	10	10	170	2088 ¹⁾
31 December 1940	204	1672	—	12	7	162	2057
Toeneming (+)	+8			+2			
Vermindering (—)		—27	—3		—3	—8	—31

De ambtenaren J. J. van Klaveren (lasscher) en R. Ulderink (kantoorbediende), die in militairen dienst waren, zijn tijdens de oorlogsdagen helaas gesneuveld; voor het grootste offer, dat zij aan hun Vaderland konden brengen, worde aan hun nagedachtenis — ook op deze plaats — een eerbiedige hulde gebracht. De ambtenaren J. M. Korteweg (schilder), H. Tarmond (poetser) en J. K. Zuur (wegwerker 2de klasse) zijn bij de gebeurtenissen op 14 Mei om het leven gekomen. De namen van deze ambtenaren zullen evenals die van bovengenoemden bij het bedrijf der R. E. T. in dankbare herinnering blijven.

Bezittingen en kapitaal-uitgaven. De boekwaarden der van de R. E. T. M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1940 als volgt:

Baan	f	10.036,28
Bovenleiding	„	257.805,—
Rollend materieel	„	3.556,59
Hulpvoertuigen en paarden	„	1,—
Terreinen en gebouwen	„	1.553.394,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„	1,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„	—,—
	f	1.824.794,62

De boekwaarden der sedert de overneming van het bedrijf der R. E. T. M. ten laste van den kapitaaldienst gekomen uitbreidingen en vernieuwingen waren op 31 December 1940 als volgt:

Autobussen	f	1,—
Sporen en bovenleiding	„	547.670,14
Rollend materieel:		
Nieuwe motor- en aanhangrijtuigen	„	2.750.335,52
Verbouwing van motor- en aanhangrijtuigen	„	543.565,16
Vrachtautomobielen, enz.	„	17.851,06
Werktuigen, gereedschappen en verdere inventarissen der werkplaatsen, remises en garage	„	64.133,58
Wachtlokalen	„	43.507,30
Terreinen en gebouwen	„	242.828,38
Tramkabelnet	„	33.681,02
	f	4.243.573,16

¹⁾ In bovengenoemd aantal van 2088 zijn 104 ambtenaren begrepen, die onder de wapenen zijn geroepen.

In totaal was op 31 December 1940 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 6.068.367,78, waarbij moet worden opgemerkt, dat de boekwaarden per 31 December 1940 zijn vastgesteld zonder rekening te houden met de schade aan de bezittingen, welke is veroorzaakt door de oorlogshandelingen.

Voor de in 1940 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage II.

Tramlijnen. Op 31 December 1940 waren in exploitatie 15 lijnen overeenkomstig den staat op de bladzijden 2 en 3.

Met ingang van 28 Maart werd lijn 7 omgelegd langs de H. B. S. op het Hene-gouwerplein. Van 10 t/m 16 Mei was het geheele tramverkeer stopgezet. Op 17 Mei werden weer eenige lijngedeelten in gebruik genomen, terwijl einde Juni weer van een volledig tramnet kon worden gesproken. In onderstaande tabel volgt een opsomming van de in dit verslagjaar geëxploiteerde tramlijnen met vermelding van hun trajecten en den tijdsduur, gedurende welken zij op deze trajecten hebben gereden.

Tramlijn	Tijdsduur		Traject
1	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Schiedam—Beursplein—Honingerdijk
	17 Mei	„ 13 Juni	Ringlijn in het westelijk stadsgedeelte
	14 Juni	„ 21 Juli	Aelbrechtsplein—Kruiskade—Honingerdijk
	22 Juli	„ 31 Dec.	Aelbrechtsplein—Station D.P.—Honingerdijk
2	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Station D.P.—Boompjes—Vlaskade
	17 Mei	„ 21 Juni	Stieltjesplein—Vlaskade
	22 Juni	„ 26 Juni	Mauritsweg—Bolwerk—Vlaskade
	27 Juni	„ 14 Juli	Station D.P.—Bolwerk—Vlaskade
	15 Juli	„ 31 Dec.	Station D.P.—Boompjes—Vlaskade
3	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Station D.P.—Hofplein—Groene Zoom
	17 Mei	„ 21 Juni	Stieltjesplein—Groene Zoom
	22 Juni	„ 26 Juni	Mauritsweg—Coolsingel—Groene Zoom
	27 Juni	„ 31 Dec.	Station D.P.—Coolsingel—Groene Zoom
4	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Schiedam—Station D.P.—Station Maas
	17 Mei	„ 5 Juni	Ringlijn in het westelijk stadsgedeelte
	6 Juni	„ 13 Juni	Schiedam—Kruiskade—Oostplein
	14 Juni	„ 21 Juli	Schiedam—Kruiskade—Station Maas
	22 Juli	„ 31 Dec.	Schiedam—Station D.P.—Station Maas
5	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Spangen—Coolsingel—Oudedijk
	14 Sept.	„ 31 Dec.	Spangen—Hofplein—Schieweg
6	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Schieweg—Beursplein—Station Maas
	5 Juni	„ 13 Sept.	Schieweg—Parklaan

Tramlijn	Tijdsduur		Traject
	14 Sept.	t/m. 28 Nov.	Stadhoudersweg—Parklaan
	29 Nov.	„ 31 Dec.	Blijdorp (Diergaarde)—Parklaan
7	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Aelbrechtsplein—Beursplein
8	6 Juni	t/m. 14 Juli	Schiedam—Parklaan
	15 Juli	„ 31 Dec.	Schiedam—Beursplein
9	1 Jan.	t/m. 9 Mei	G. J. Mulderstraat—Lange Hilleweg
	17 Mei	„ 21 Juni	Stieltjesplein—Lange Hilleweg
	22 Juni	„ 31 Dec.	G. J. Mulderstraat—Lange Hilleweg
10	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Spangen—Beursplein—Hillegersberg
	19 Mei	„ 24 Mei	Hillegersberg—Noorderbrug
	25 Mei	„ 31 Dec.	Spangen—Hofplein—Hillegersberg
11	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Mathenesserplein—Nw. Binnenweg—Lischpl.
	6 Juni	„ 15 Juni	Ringlijn in het westelijk stadsgedeelte
	16 Juni	„ 11 Aug.	Mathenesserplein—Westzeedijk—Lischplein
	12 Aug.	„ 31 Dec.	Mathenesserplein—Nw. Binnenweg—Lischpl.
14	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Hillegersberg—Station D.P.—Willemsplein
	20 Mei	„ 4 Juni	Hillegersberg—Station D.P./Noord
	5 Juni	„ 14 Aug.	Hillegersberg—Station D.P./Noord—Parklaan
	15 Aug.	„ 18 Aug.	Hillegersberg—Station D.P./Noord—Willemspl.
	19 Aug.	„ 31 Dec.	Hillegersberg—Station D.P.—Willemsplein
15	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Ruigeplaatbrug—Station D.P.—Crooswijk
	7 Juni	„ 21 Juli	Ruigeplaatbrug—Kruiskade—Crooswijk
	22 Juli	„ 31 Dec.	Ruigeplaatbrug—Station D.P.—Crooswijk
16	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Schiedamscheweg—Station D.P.—Oudedijk
	28 Mei	„ 20 Dec.	Schiedamscheweg—Coolsingel—Oudedijk
	21 Dec.	„ 31 Dec.	Schiedamscheweg—Station D.P.—Oudedijk
17	21 Dec.	t/m. 31 Dec.	Mathenesserlaan—Coolsingel—Oudedijk
22	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Station D.P./Noord—Oudedijk
	18 Mei	„ 31 Dec.	Station D.P./Noord—Oudedijk

Van den Inspecteur-Generaal van het Verkeer werd bericht ontvangen dat, ingaande 10 Augustus, het tramverkeer tusschen 23 uur en zonsopgang was verboden. Ingaande 6 October werd een rijverbod afgekondigd van 20.30 uur tot 6 uur.

Tenslotte dient nog te worden vermeld, dat van 1 November af de trams eerst om 7 uur mochten uitrukken, terwijl het rijverbod na 20.30 uur bleef gehandhaafd.

Autobuslijnen. Op 31 December 1940 waren 8 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1940 in exploitatie waren.		
Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
C	Overschie—Delft (<i>Buitenlijn</i>)	19.400
D	R'dam (Station D.P./Noord)—Overschie	10.600
F	Heyplaat (Veer)—Pernis (<i>Buitenlijn</i>)	9.000
H	Boschpolderplein—Bergweg	11.200
K	Schiedam: Station—Rembrandtlaan	6.400
L	Schiedam—Kethel (<i>Buitenlijn</i>)	12.000
M	Schiedam: Koemarkt—Rozenburgerplein— Koemarkt	4.100
T	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge	5.600
	Totaal	78.300
Gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de buitenlijnen: 7.580 Meter.		

Van 10 t/m 18 Mei was het verkeer op de autobuslijnen stilgelegd. Op 19 Mei werd autobuslijn D over het traject Schiekade—Overschie—Delft weer in dienst gesteld. Van 22 Mei t/m 21 Juni werd, omdat het tramverkeer over de Koningsbrug en de Willemsbrug verboden was, voor de verbinding van het tramnet op den Linker Maasoever met dat op den Rechter Maasoever, autobuslijn R ingelegd. De autobuslijnen K en M, welke op 23 Mei weer in dienst waren gesteld, werden op 29 Mei opgeheven ingevolge een beschikking van de Rijksverkeersinspectie.

Op 29 Juli werd autobuslijn K over het traject Station—Koemarkt weer in dienst gesteld, terwijl autobuslijn M weer haar normale route mocht rijden. De interlocale ritten der lijnen K en M des morgens en des avonds kwamen te vervallen. Op 5 Augustus werd autobuslijn K weer geheel in dienst gesteld. De dienst op het traject Koemarkt—Rembrandtlaan moest echter worden uitgevoerd in combinatie met de N. V. v. d. Ende's Autobus Maatschappij te Schiedam in een zoodanige verhouding, dat de R. E. T. twee ritten reed tegen de N. V. v. d. Ende's Autobus Maatschappij één rit.

Wegens het verbod van tramverkeer tusschen 23 uur en zonsopgang, werden met ingang van 17 Augustus vroeg-autobusdiensten ingelegd op de tramlijnen 2, 4 en 8/10 (gecombineerd).

Van 28 Augustus af werd het autoverkeer tusschen 22 uur en 4 uur verboden, hetgeen beperking der diensten op de reeds weer ingelegde autobuslijnen tengevolge had.

In verband met de beperkte toewijzingen van vloeibare brandstof werden de autobuslijnen A en T, welke weer in dienst waren gesteld op 3 Juli, per 1 October

opgeheven. Eveneens met ingang van dien datum vervielen de trajecten Overschie—Delft van lijn D en Hillegersberg—Schiedam van lijn L.

Op 16 November werd autobuslijn T weer in dienst gesteld; op deze lijn werd gereden met een autobus met een houtgasgenerator.

Met ingang van 20 December werd een nieuwe autobuslijn C in dienst gesteld over het traject Overschie (Schielaan)—Delft (Station). Ook op deze autobuslijn werd gereden met autobussen voorzien van houtgasgenerator.

Bij beschikking van 22 November 1939 werd door de Commissie Vergunningen Personenvervoer besloten tot de overdracht van de vergunning ten name van A. Munnik tot exploitatie van een autobuslijn tusschen Schiedam (Station) en Rotterdam (Diergaardelaan) op de R. E. T. Deze beschikking heeft blijkens bericht van den Inspecteur-Generaal van het Verkeer van 21 Juni 1940 kracht van gewijsde verkregen.

Ten slotte volgt hieronder een tabel van de in dit verslagjaar geëxploiteerde autobuslijnen met vermelding van haar trajecten en den tijdsduur, gedurende welken zij op deze trajecten hebben gereden.

Autobuslijn	Tijdsduur			Traject
A	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Katendrecht—Stieltjesplein—Coolsingel
	3 Juli	"	30 Sept.	Katendrecht—Stieltjesplein
B	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Statenweg—Beursplein—Prinsenhoofd
	1 Juni	"	13 Sept.	Statenweg—Station D.P./Noord
C	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Crooswijk—Beursplein—Parkkade
	20 Dec.	"	31 Dec.	Overschie (Schielaan)—Delft (Station)
D (zie ook autobus- lijn C)	1 Jan.	t/m.	9 Mei	v. Hogendorpsplein—Overschie—Delft
	19 Mei	"	31 Mei	Schiekade—Overschie—Delft
	1 Juni	"	30 Sept.	Station D.P./Noord—Overschie—Delft
	1 Oct.	"	31 Dec.	Station D.P./Noord—Overschie
E	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Lischplein—Willemsplein
F	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Charlois—Heyplaat—Pernis—Vondelingenpl.
	1 Juni	"	31 Dec.	Heyplaat (Veer)—Pernis
H	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Boschpolderplein—Bergweg
	3 Juli	"	31 Dec.	Boschpolderplein—Bergweg
K	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Schiedam: Station—Rembrandtlaan
	23 Mei	"	28 Mei	Schiedam: Station—Rembrandtlaan
	29 Juli	"	4 Aug.	Schiedam: Station—Koemarkt
	5 Aug.	"	31 Dec.	Schiedam: Station—Rembrandtlaan
L	1 Jan.	t/m.	9 Mei	Hillegersberg—Overschie—Schiedam—Kethel
	22 Mei	"	31 Mei	Hillegersberg—Overschie—Schiedam—Kethel
	1 Juni	"	4 Aug.	Schiedam (Station)—Kethel
	5 Aug.	"	30 Sept.	Hillegersberg—Overschie—Schiedam—Kethel
	1 Oct.	"	31 Dec.	Schiedam (Station)—Kethel

Autobuslijn	Tijdsduur		Traject
M	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Schiedam: Koemarkt—Rozenburgerplein— Koemarkt
	23 Mei	„ 28 Mei	Schiedam: Koemarkt—Rozenburgerplein— Koemarkt
	29 Juli	„ 31 Dec.	Schiedam: Koemarkt—Rozenburgerplein— Koemarkt
T	1 Jan.	t/m. 9 Mei	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge
	3 Juli	„ 30 Sept.	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge
	16 Nov.	„ 31 Dec.	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge

Tijdelijk werden nog de volgende autobuslijnen ingelegd:

R	22 Mei	t/m. 21 Juni	Westzeedijk—Stieltjesplein
7	7 Juni	t/m. 13 Juni	Aelbrechtsplein—Middellandstraat
Komm.	7 Juni	t/m. 13 Juni	Kommandantur (Parklaan)—Station Maas

**Werkzaam-
heden aan den
weg.**

A. Sporen.

Vernieuwd werden: een gedeelte der sporen op den West Varkensoordscheweg, een gedeelte spoor op den Bergweg van den Noord-singel af tot voorbij de Bleiswijkstraat, alsmede de sporen op den Nieuwen Binnenweg boven de tunnel in den 's Gravendijkwal; een gedeelte van het spoor op den Oostkousdijk en de sporen in de van Heusdestraat en de Zaagmolenstraat werden verwisseld.

Belangrijk gelicht werden: de sporen op den Straatweg te Hillegersberg, de sporen op den Bergweg van de Bergwegbrug af tot aan het Gemeenteziekenhuis en verschillende sporen in de remise aan de Kootschekade. Verschillende sporen werden nagelicht o.a. op den 's Gravenweg, op den Oudedijk, in de Vlietlaan en in de Pijperstraat.

Gewijzigd werden: de sporen op den Oostzeedijk van den Honingerdijk af tot aan de Infirmeriestraat (deze sporen werden omgelegd en gelicht), in de Claes de Vrieselaan en aan de Parksluizen, waarmede in het vorige verslagjaar reeds was begonnen. In de Brielschelaan werd een verbinding tot stand gebracht met de remise Charlois via den Dorpsweg, waarvoor ook wijziging van den wisselkam voor de remise noodig was. Voorts werden nog gewijzigd de sporen en de kruising met de sporen der R. T. M. in de Wolphaertsbocht nabij den Boergoenschenvliet, terwijl een aanvang werd gemaakt met de omlegging der sporen op den Langen Hilleweg bij den Pleinweg. De sporen op het Marconiplein en de aansluitende spoorgedeelten van de op dit plein uitkomende wegen werden omgelegd en gelicht; de sporen op het plein zelve konden, wat de hoogteligging betreft, niet worden afgewerkt in verband met den oorlogstoestand.

Voor de aansluiting van de sporen van het gedeeltelijk verbouwde Hofplein op de sporen op de Schiekade werden 2 dubbele S-bogen gelegd van het Hofplein tot voor de Delftschestraat.

Reparaties van kleineren omvang werden nog verricht aan de sporen op de Willemsbrug.

Verwijderd werden: een gedeelte van de sporen op de Maaskade en op de Prins Hendrikkade, een gedeelte spoor op de Admiraliteitskade, terwijl een aanvang werd gemaakt met het sloopen van de sporen in de Kipstraat en de Groenendaal.

B. Kruisingen en wissels.

Enkele wisselstukken werden vernieuwd of verwisseld, terwijl gedeelten van den wisselkam in de remise Delfshaven werden vernieuwd. De kruising op den Kreekweg nabij het viaduct Varkenoord werd gerepareerd. Wegens het ontbreken van de gelegenheid tot het verrichten van nachtarbeid moesten de noodige vernieuwingswerken worden uitgesteld en door reparatiewerk aan kruisingen en wissels deze voorloopig in bedrijfsvaardigen toestand worden gehouden. Enkele buiten dienst gestelde kruisingen werden verwijderd.

C. Bogen.

Vernieuwd werden: de binnenboog in de Groenendaal bij de voormalige Marinierskazerne, de buitenboog op het Stationsplein voor het Station D. P. en de buitenboog Beursplein—Noordblaak. Een verbindingsboog Dorpsweg—Wolphaertsbocht (richting Doklaan) werd aangelegd, terwijl reparatiewerk aan diverse bogen werd verricht.

D. Aanleg.

In dit verslagjaar werd het omleggen van de sporen op het Henegouwerplein voltooid. De aansluiting van de nieuwe Diergaarde in Blijdorp op het tramnet geschiedde door het maken van een verbinding met dubbelspoor van den Schieweg af via de Bergschelaan en den Stadhoudersweg. Een aanvang werd gemaakt met het aanleggen van een eindpunt voor lijn 17 aan het Heemraadsplein. Op het Westplein werd een standplaats voor lijn 6 ingericht, terwijl in de Mathenesserlaan een verbindingswissel werd gelegd voor een tijdelijk standpunt voor lijn 17.

E. Oorlogsschade.

De schade aan de sporen was gering. In de navolgende straten, enz. moesten tengevolge van de oorlogsgebeurtenissen reparaties aan de sporen worden verricht: Oostplein, Zuid- en Noordblaak, Oudedijk, Goudschesingel, Hofplein, Schiedamschesingel, Boompjes, Gedempte Glashaven, Beursplein, van Oldenbarneveltstraat, Nieuwe Binnenweg, Nieuwehaven, Stadionweg, Pelikaanstraat, Kruiskade, Noordsingel.

Onmiddellijk na de oorlogsgebeurtenissen werd met de herstelwerkzaamheden aangevangen, welke einde Mei gereed waren.

Op de navolgende plaatsen werden de sporen tengevolge van de oorlogshandelingen buiten dienst gesteld: Schiedamschedijk, Westnieuwland, Middensteiger, Boerensteiger, Groenendaal, Gedempte Slaak, Vlietkade, Vlietlaan, Gedempte Boterschoot, Gedempte Binnenrotte, Kaasmarkt en Heerenstraat.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1940 had de R. E. T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom.

1°. Hoofdkantoor met dienstwoning, bijgebouw met kantoorlokalen, teeken-

kamers, bibliotheek, conferentiekamer en garage, centrale werkplaats, magazijn en erven aan de Isaäc Hubertstraat, ter gezamenlijke grootte van 82,36 a;

2°. Remise en erven aan den Oostzeedijk 84 en 98 (groot 64,18 a) met de westelijke helft van de Elisabethstraat;

3°. Remise met loodsen, werkplaatsen en erve aan de Schiekade 133. Het complex (groot 32,26 a) bestaat uit: een remisegebouw met werk- en dienstlokalen, paardenstal en zolder, een autogarage en een hoefstal, en heeft een voor- en achterterrein, respectievelijk aan de Schiekade en den Molenwaterweg gelegen;

4°. Remise en erven aan den Dorpsweg 2 en 4 (voorheen Velgersdijkstraat) (groot 22,24 a); deze remise werd in 1929 met ongeveer 1000 m² grondoppervlakte uitgebreid, waarvan alleen de opstand eigendom der R. E. T. is, terwijl de grond van de gemeente Rotterdam werd gehuurd. Op dezelfde wijze werd in 1930 het complex uitgebreid ten behoeve van den bouw van een garage en van een bergplaats voor de Afdeeling Weg en Werken. In totaal werd van de gemeente Rotterdam 1022 m² grondoppervlakte in huur verkregen;

5°. Remise met bovenwoningen, loods en erve aan den Nieuwen Binnenweg 362—386 en Schoonebergerweg 13 (groot 72,32 a). De remise is voor een gedeelte overbouwd met woningen, n.l. 22 aan de zijde van den Nieuwen Binnenweg, 1 op den hoek van den Nieuwen Binnenweg en den Schoonebergerweg en 1 aan den Schoonebergerweg;

6°. Remise en erve aan de Kootschekade, Willem van Hildegasberchstraat en Hillegondastraat te Hillegersberg (groot 79,90 a);

7°. Weg en weiland nabij de Delftsche Schie te Overschie (tezamen groot 3,90 a). De perceelen vormen een deel van den openbaren weg en zijn dus voor het bedrijf niet van waarde;

8°. Mede-eigendom van 6 ca in een huis en erve aan den Straatweg naar Rotterdam te Overschie;

9°. Perceelen grond met opstallen aan de Hendrik de Keijzerstraat 11 en 13, welke volgens besluit van den Gemeenteraad van 5 September 1939 ten behoeve van den dienst der R. E. T. werden gekocht;

10°. Wachthuisjes.

In Rotterdam: Stationsplein, Lischplein, Mauritsweg, Eendrachtsweg, Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Parkkade, Beursplein (Parkeerterrein), Coolsingel, Middensteiger, Henegouwerplein, P.C. Hooftplein, Schiedamscheweg, Schiedamscheweg (Witte Dorp), Schiedamscheweg (Groene Wegje), Lange Geer, Waalhaven (Steiger 9), Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Putschelaan bij de Graansilo, Putscheplein, Station Maas, Schans, Heyplaat, Vondelingenweg, Ozingastraat.

In Schiedam: Pompstation, Rubensplein. In Overschie: Schansweg. In Hillegersberg: Grindweg.

Bij de R. E. T. is in gebruik een wachthuisje op het Lischplein, hetwelk niet aan de R. E. T. toebehoort.

De wachthuisjes Coolsingel, Beursplein (Parkeerterrein) en Middensteiger zijn door de oorlogshandelingen zeer ernstig beschadigd. Gezien de materialenpositie voor de bouwnijverheid is besloten deze huisjes te restaureeren.

11°. Wachthuisjes met dienstlokaal.

In Rotterdam: Beursplein, Stationsplein, Veerlaan, Tweede Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Boschpolderplein, Spoorsingel, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Schieweg. In Schiedam: Broersvest, Stationsplein. In Overschie: Schielaan. In Hillegersberg: Molenlaan.

Het wachthuisje met dienstlokaal op het Willemsplein is slechts gedeeltelijk eigendom van de R. E. T.

12°. Abris. In Rotterdam: Oostplein, Zeevischmarkt (2 stuks), Westzeedijk bij den St. Jobsweg, Statenweg, Hofplein (2 stuks), Nieuwe Binnenweg bij den Heemraadssingel, Boompjes bij de Willemsbrug (2 stuks), Burgemeester Meineszplein, Beursplein W.Z. en Hofplein (halte voormalig gebouw Nieuwsblad).

Volgens besluit van den Gemeenteraad van 25 Juli 1940 zijn aan den Gem. Technischen Dienst verkocht:

1°. Perceelen weiland, watering en weg aan den 's Gravenweg te Rotterdam, ter gezamenlijke grootte van 101,19 a voor f 20.000,— en

2°. Woonhuis aan den Oostzeedijk no. 90 met een perceel bouwgrond, groot 9,81 a voor f 40.000,—. (Dit woonhuis met bouwgrond behoort tot de perceelen aan den Oostzeedijk 90 en 98 ter gezamenlijke grootte van 39,51 a, welke volgens besluit van den Gemeenteraad van 17 April 1930 ten behoeve van den dienst der R. E. T. door de gemeente Rotterdam van den heer W. G. A. v. d. Lugt werden gekocht).

In 1940 werd uitvoering geven aan het besluit van Burgemeester en Wethouders van 4 Augustus 1939, waarin o.a. werd bepaald dat een terrein der R. E. T. aan de Schiekade, groot 4,65 a, waarop in 1929 voor rekening van het Gem. Electriciteitsbedrijf een gelijkrichterstation werd gebouwd, voor f 23.000,— aan dit bedrijf zou worden overgedragen.

Werkzaamheden Isaäc Hubertstraat. De in het vorige verslagjaar aan-
aan de gevangen verbouwing van het bijgebouw werd voltooid. De
gebouwen. schuilkelders op het terrein werden bestraat en van banken
voorzien. In de kantoorgebouwen werden de noodige verduisteringsmaatregelen getroffen.

In de Centrale Werkplaats werd de bouw van een reinigingsinstallatie, waarmee in 1939 werd aangevangen, voltooid. Fundeeringen werden gemaakt voor een wielendraaibank en een boormachine. Een der draaischijven werd belangrijk gelicht.

Remise Kralingen. De schutting aan de zijde der Elisabethstraat werd gedeeltelijk vernieuwd. In den werkkuil werd een eenvoudige schuilplaats ingericht. De noodige verduisteringsmaatregelen werden getroffen. Overigens vonden slechts kleine onderhoudswerken plaats.

Remise Charlois. In een der werkkuilen werd een eenvoudige schuilkelder ingericht. De noodige verduisteringsmaatregelen werden getroffen. Verder werden in deze remise slechts kleine onderhoudswerken uitgevoerd.

Remise Delfshaven. In een der werkkuilen werd een eenvoudige schuilplaats gemaakt, terwijl ook in deze remise de noodige verduisteringsmaatregelen werden getroffen. De schutting op het achterterrein werd gedeeltelijk vernieuwd. De achterzijde der remise werd van 16 stuks nieuwe deuren voorzien. De dienst-lokalen aan den Schoonebergerweg werden van centrale verwarming voorzien. De kapconstructie der geheele remise werd geverfd. Verder werden kleine herstellingswerkzaamheden uitgevoerd.

Remise Hillegersberg. In een der werkkuilen werd een eenvoudige schuilkelder ingericht, terwijl ook de noodige verduisteringsmaatregelen werden getroffen. In deze remise werd de timmermanswerkplaats ondergebracht, daar de ter beschikking staande ruimte in de Isaac Hubertstraat moest worden gebruikt voor den bouw van het magazijn.

Een gedeelte der remise werd verstraat, de rioleering werd gedeeltelijk gelicht en de afwateringsputten werden opgemetseld. Overigens vonden nog kleine onderhoudswerken plaats.

Schiekade. De rioleering werd schoongemaakt en gerepareerd, terwijl aan het dak de noodige reparaties werden verricht. Voor de centrale verwarming werd een nieuwe eternit schoorsteen geplaatst. In de kantoortjes en den paardenstal werden de noodige verduisteringsmaatregelen getroffen.

Autobusgarage. In een loods werd een bandenbergplaats ingericht, terwijl de vrijkomende bandenbergplaats bij de werkplaatsen werd getrokken. Als verduisteringsmaatregel werd over de geheele breedte der 1ste autobusgarage een groote luifel gebouwd, terwijl ook in de andere gebouwen de noodige verduisteringsmaatregelen werden getroffen.

Woonhuizen. Het woonhuis Nieuwe Binnenweg 364 werd geheel gerestaureerd en van centrale verwarming voorzien. Ook in het woonhuis Schoonebergerweg 13 werd centrale verwarming aangelegd. In enkele andere woonhuizen werd schilder-, behang- en witwerk uitgevoerd.

Wachthuisjes. Nieuwe abris werden geplaatst aan de Boompjes bij de Willemsbrug (2 stuks), Burgemeester Meineszplein en Beursplein W.Z.

Op het Hofplein werd een abri geplaatst, welke gecombineerd werd met een kabelkast voor het Gem. Electriciteitsbedrijf.

Het wachthuisje met dienstlokaal op het Marconiplein werd tweemaal verplaatst in verband met een herindeeling van dat plein.

De wachthuisjes Vondelingenweg en Grindweg te Hillegersberg werden gelicht. Het wachthuisje Schiedamscheweg (Witte Dorp) werd 100 m verplaatst in de richting naar Schiedam. Een abri op het Hofplein werd verwijderd, terwijl het wachthuisje op den Stationssingel werd verwijderd in verband met den bouw van noodwinkels daar ter plaatse.

Oorlogsschade. Behalve de reeds genoemde zeer ernstige beschadiging aan de wachthuisjes Coolsingel, Beursplein (Parkeerterrein) en Middensteiger, is

het wachthuisje Waalhaven (Vliegveld) totaal vernield. Het wachthuisje aan het Prinsenhoofd, dat geen eigendom van de R. E. T. was, is eveneens verloren gegaan. Bovendien ontstond aan 20 wachthuisjes en abris schade door het breken van ruiten, enz.

In de Centrale Werkplaats werd door granaatinslag een gedeelte van een tralie-ligger verwoest en werd schade aan glas en dakpannen veroorzaakt.

Door eenzelfde oorzaak werd in de remise Kralingen een gedeelte der gegalvaniseerd ijzeren dakbedekking verwoest.

Op het terrein van het Gem. Gasbedrijf tusschen den Oostzeedijk en de Lusthofstraat, waar in diverse gebouwen van dat bedrijf de autobusgarage met werkplaatsen der R. E. T. is ondergebracht, werden de volgende beschadigingen aangericht:

1°. Het achtergedeelte van de groote loods der afd. Vervoer is verbrand.

2°. Het smeerlokaal is verbrand.

3°. Een vrijstaande toiletinrichting is verbrand.

4°. Van de voormalige ammoniakfabriek, in een gedeelte waarvan een garage en een werkplaats waren gevestigd, zijn slechts de muren gespaard gebleven.

5°. Van het gebouw, waarvan in het bovengedeelte de z.g. timmerzolder van het Gem. Gasbedrijf was gevestigd, terwijl het benedengedeelte voor werkplaatsen der R. E. T. was ingericht, is het bovengedeelte door brand geheel verwoest, terwijl het bij de R. E. T. in gebruik zijnde gedeelte groote brandschade kreeg.

Het groote belang, dat deze gebouwen bezitten voor het autobusbedrijf, maakte het noodzakelijk zoo spoedig mogelijk tot herstel over te gaan. Na enkele maanden waren de daarvoor benoodigde werkzaamheden uitgevoerd.

Nieuwe gebouwen. Onder directie van de R. E. T. werd op het terrein aan de Isaäc Hubertstraat een nieuw magazijn gebouwd. De hoofdafmetingen van dit gebouw bedragen 17 bij $30\frac{1}{2}$ m¹. Het bestaat uit een kelder, welke als schuilkelder is ingericht, parterre en drie verdiepingen. Bovendien is op het open terreintje tusschen het bijgebouw en het magazijn een garage voor bedrijfsauto's gebouwd.

De bouw van het magazijn, hetwelk bestaat uit een betonskelet met metselwerk-vulling en dat is uitgerust met een lift voor personen en goederen en een kleine goederenlift, is uitgevoerd door de N. V. J. P. van Eesteren te Rotterdam.

Aan het einde van het verslagjaar is door den Gem. Technischen Dienst een aanvang gemaakt met de uitvoering van de werkzaamheden voor de uitbreiding der remise Kralingen.

Werkzaamheden in de centrale werkplaats. Aan het rijtuigpark vonden gedurende 1940 de volgende werkzaamheden plaats:

Motorrijtuigen serie 152—201. Van deze serie werd van 4 stuks de rijtuigbak door middel van een staalconstructie versterkt, terwijl zij tevens geheel gereviseerd werden. Van de 30 gekoppelde rijtuigen van deze serie werden er 14 ontkoppeld. 2 motorrijtuigen van deze serie werden ingericht voor het vervoer van materiaal.

Motorrijtuigen serie 202—221. Van deze serie ondergingen 4 rijtuigen een kleine revisie.

Motorrijtuigen serie 401—570. 23 rijtuigen kregen een groote revisie, terwijl 28 rijtuigen een kleine revisie ondergingen. Van deze serie werden 2 rijtuigen met elektrische railremmen uitgerust.

Aanhangrijtuigen serie 1001—1020. 3 rijtuigen kregen een groote revisie, terwijl 1 rijtuig een kleine revisie onderging. 1 rijtuig werd van elektrische railremmen voorzien.

Aanhangrijtuigen serie 1351—1406. 13 rijtuigen werden voorzien van relais voor railremmen.

Buiten de genoemde revisies, enz. werden in de Centrale Werkplaats nog reparaties verricht aan:

17 motorrijtuigen van de serie	152—	201
37 " " " "	202—	221
208 " " " "	401—	570
5 aanhangrijtuigen " " "	1001—	1020
6 " " " "	1351—	1406
2 railreinigingswagens nos. 2201 en 2202.		

Bovendien werden gerepareerd wegens aanrijding:

17 motorrijtuigen van de serie	152—	201
12 " " " "	202—	221
302 " " " "	401—	570
25 aanhangrijtuigen " " "	1001—	1020
8 " " " "	1351—	1406

In de Centrale Werkplaats werd overgegaan tot het aanschaffen van een gebruikte wielendraaibank (fabrikaat Scharmann), welke van de Gooische Tramweg Mij. werd overgenomen, terwijl voor de nieuwe reinigingsinstallatie verscheidene apparaten werden gekocht.

De in 1939 gekochte panden aan de Hendrik de Keijzerstraat 11 en 13 werden ingericht voor reparatiemagazijn, modellenbergplaats en zadelmakerij.

Ten slotte werden tal van werkzaamheden uitgevoerd voor het Magazijn, de Autobusgarage en de afdeling Weg en Werken.

Oorlogsschade. De schade aan het rollend tramwegmateriaal was betrekkelijk gering. De volgende rijtuigen werden tengevolge van de oorlogshandelingen beschadigd en in de Centrale Werkplaats gerepareerd:

6 motorrijtuigen van de serie	152—	201
26 " " " "	401—	570
3 aanhangrijtuigen " " "	1001—	1020
9 " " " "	1351—	1406
2 " " " "	1127—	1151
1 aanhangrijtuig " " "	1261—	1290 en

het tot de groep Museumtrams behorende aanhangrijtuig 1327.

Werkzaamheden in de autobusgarage. Aan het autobuspark vonden gedurende 1940 de volgende werkzaamheden plaats:

Autobussen serie 1—48. Uit de nog bruikbare chassis en carrosserieën van de 38 autobussen van deze serie werd een nieuwe serie autobussen gebouwd, genummerd 1—20.

Autobussen serie 71—91. Van deze serie werden 6 autobussen voorzien van uitlaatverwarming, terwijl zij tevens gereviseerd werden.

Autobussen serie 92—111. 2 autobussen van deze serie werden van uitlaatverwarming voorzien, terwijl zij tevens een revisie ondergingen.

Buiten de genoemde revisies, enz. werden in de autobusgarage gerepareerd wegens aanrijding:

132 autobussen van de serie	1—48
25 „ „ „ „	50—59
9 „ „ „ „	62—67
10 „ „ „ „	68—70
170 „ „ „ „	71—91
62 „ „ „ „	92—111,

terwijl de autobussen 49, 60 en 61 respectievelijk 4, 5 en 6 maal wegens aanrijding moesten worden gerepareerd.

Van het automaterieel werden 24 wagens wegens aanrijding gerepareerd.

Door de gedwongen beperking van het verbruik van vloeibare brandstof werden de autobussen 86, 87, 102, 103, 104, 108, 109, 110 en 111 uitgerust met een houtgasgenerator-aanhangwagen (fabrikaat Kromhout-Imbert). De daartoe noodige werkzaamheden aan de motoren werden te Amsterdam door de Kromhout Motoren Fabriek uitgevoerd.

Uit beschikbare onderdeelen en een reserve Kromhout-Gardner dieselmotor werd een tractor vervaardigd.

Voor het zagen van het generatorhout werd een lintzaagmachine aangeschaft, terwijl voor de werkplaats een lintzaagmachine, een schaafbank voor houtbewerking en een electrisch laschtoestel werden gekocht.

In de garage werden vervaardigd een platenwals, een machinale strekhamer en een pijpenbuigmachine. Voor de smeerinrichting werd een hoogedruksmeerapparaat aangeschaft.

Oorlogsschade. Door de oorlogshandelingen zijn de autobussen 4, 17, 18, 43, 45, 53, 54, 67, 70, 78, 94, 95, 96, 97, 98, 99 en 101 verbrand of ernstig beschadigd.

Bovendien werden 5 autobussen vernield, welke van den heer A. Munnik te Schiedam waren overgenomen.

Van het automaterieel zijn verbrand of ernstig beschadigd:

1 laschauto (Ford) met dieselomvormer,	1930
1 „ (Krupp),	1930
1 vrachtauto (Chevrolet) met kiplaadbak, .	1938
1 bestelwagen (Chevrolet),	1938
1 montageauto (Chevrolet),	1939

Van den magazijnvoorraad in de autobusgarage is een partij olie en vet in vaten verbrand (ca 28.250 kg), terwijl in de beschadigde gebouwen van het garagecomplex een groot aantal gereedschappen is vernietigd.

Zoo spoedig mogelijk na de oorlogsgebeurtenissen werd begonnen met het opbouwen van autobussen en bedrijfsautomobielen uit de nog bruikbare onderdeelen der beschadigde en verbrande wagens. In het verslagjaar kwamen gereed de autobussen 4, 17, 18 en 70, terwijl ook de beschadigde dieselmvormer werd hersteld.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1940 belangrijke wijzigingen. Van de 30 gekoppelde motorrijtuigen van de serie 152—201 werden 14 rijtuigen ontkoppeld. In verband met de benzineschaarschte werden 2 motorrijtuigen van de serie 152—201 voor het vervoer van materialen omgebouwd. Aan het wagenpark werden toegevoegd 13 autobussen (Kromhout chassis met Kromhout-Gardner dieselmotor), nos. 92, 93, 97 en 102 t/m 111. Van de autobussen, welke op 14 Mei werden vernield en beschadigd, waren de nos. 43, 45, 53, 54, 67, 78, 94 t/m 99 en 101 op 31 December nog niet verbouwd. Autobus 8, welke in 1939 buiten dienst werd gesteld, werd in dit verslagjaar weer in dienst genomen. In den loop van 1940 werden de autobussen 21 t/m 31, 37, 41, 42, 44, 47 en 48 buiten dienst gesteld.

Door de oorlogshandelingen werden vernield of beschadigd: 2 laschautomobielen, 1 vrachtautobiel met kiplaadbak, 1 bestelwagen en 1 montage-autobiel, terwijl 1 dienstwagen (Ford 1932) buiten dienst werd gesteld. Geen der beschadigde wagens was reeds op 31 December hersteld. Aangeschaft werden: 1 dienstautobiel (Flying Standard) 2 vrachtautomobielen (Chevrolet) met kiplaadbak, 1 bestelwagen (Chevrolet) en 1 laschautobiel (Chevrolet). Van de beide vrachtautomobielen (Chevrolet) met kiplaadbak werd er een door de Deutsche Weermacht gevorderd. De trommelautobiel (Krupp) werd van een nieuwe carrosserie voorzien. Aangeschaft werden 2 spoedwagens, terwijl in het eigen bedrijf 1 sleeperswagen en 1 schafteetwagen werden vervaardigd. De fouragewagen werd veranderd in een spoedwagen.

Op 31 December 1940 bestond het wagenpark uit:

Voor de lijnen met electrische tractie.	3 motorrijtuigen met 2 assen, Serie 127-151 à 33 pl. =				99 pl.
	48	„	2	„	152-201 „ 38 „ = 1.824 „
	(hiervan zijn 16 rijtuigen gekoppeld)				
	20 motorrijtuigen met 2 assen, Serie 202-221 „ 51 „ =				1.020 „
	170	„	4	„	401-570 „ 63 „ = 10.710 „
	56 aanhangrijtuigen „ 2 „ „ 1351-1406 „ 42 „ = 2.352 „				
	21 idem „ 2 „ „ 1127-1151 „ 35 „ = 735 „				
	20 idem „ 4 „ „ 1001-1020 „ 62 „ = 1.240 „				
	10 open aanhangrijtuigen . . „ 2 „ „ 1261-1290 „ 41 „ = 410 „				
	Totaal 348				18.390 pl.

Voor de autobus- diensten.	20 autobussen	Serie 1-48 à 40 pl. =	800 pl.
	1 autobus No. 49	„ 28 „ =	28 „
	1 „ „ 60	„ 45 „ =	45 „
	1 „ „ 61	„ 40 „ =	40 „
	8 autobussen	Serie 50-59 „ 36 „ =	288 „
	5 „	„ 62-69 „ 45 „ =	225 „
	3 „	„ 68-70 „ 20 „ =	60 „
	20 „	„ 71-91 „ 40 „ =	800 „
	13 „	„ 92-111 „ 40 „ =	520 „
Totaal 72			2.806 pl.
Generaal- totaal 420			met 21.196 pl.

De autobussen 1 t/m 20 en 49 zijn uitgerust met een benzinemotor, de andere autobussen met een dieselmotor, welke in de autobussen 86, 87, 102 t/m 104 en 108 t/m 111 gewijzigd is voor het verbruik van houtgas.

Voorts:

Trammaterieel.

2 rijtuigen voor mate- riaalvervoer (162 en 171)	2 railreinigingswagens (2201/2)	17 zoutwagens
1 pekelmotorrijtuig(2403)	2 railslijpwagens(2301/2)	1 reclametrein (motorrijtuig 150 en aanhangerijtuig 1281)
	4 zandtransportwagens (2101/2 en 2401/2)	

Museumtrams, enz.

1 omnibus	4 motorrijtuigen (1, 11, 86 en 119)	1 montagewagen op spoorwielen
2 paardentrams	2 aanhangrijtuigen (1284 en 1327)	

Automaterieel.

8 dienstautomobielen	1 vrachtautomoibel met kiplaadbak	1 automoibel voor het reinigen van wisselkas- ten
1 trommelautomoibel	1 kraanwagen	
5 bestelwagens	2 laschautomobielen	9 gasgeneratoraanhang- wagens
4 vrachtautomobielen	4 montageautomobielen	
1 tractor		

Diversen.

1 montagewagen met paardentractie (op spoorwielen)	3 magirusladders	4 gesloten handwagens voor wisselreparatie
1 haspelwagen	2 railtransportwagens	2 handwagens voor wisselreparatie
1 haspelwagen op spoorwielen	4 sleeperswagens	20 gewone handwagens
	12 schaftkeetwagens	
	8 ijzeren vuilniswagens	
	4 spoedwagens	

Tractie. Door het Gem. Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1940 ten behoeve van den tramdienst 20.035.695 kWh geleverd, waarvoor in totaal f 462.832,43 werd betaald.

Ten behoeve van de Centrale Werkplaats en de Remises werd voor beweegkracht 119.942 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f 7.366,88. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 121.898 kWh, kostende f 9.668,90.

Aan de Garage werd geleverd voor beweegkracht 107.816 kWh en voor verlichting 14.059 kWh, waarvoor respectievelijk f 6.066,87 en f 814,28 werd betaald. Bovendien werd betrokken ten behoeve van de startinstallatie en voor verwarming motoren 10.010 kWh voor f 308,75.

Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 1.682 kWh, kostende f 444,72.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd een bedrag van f 6.420,58 betaald.

Over 1940 werd betaald als toeslag op den stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van f 92.665,09.

Door de gemeente Overschie werd voor verlichting van de wachtkamers aan den Schansweg en de Schielaan 36 kWh geleverd, terwijl door de gemeente Schiedam voor verlichting van wachtkamers 331 kWh werd geleverd. Hiervoor werd respectievelijk betaald f 16,68 en f 75,48 inclusief meterhuur.

Bovenleiding. De werkzaamheden voor den aanleg van de bovenleiding voor het nieuwe verkeersplein aan den Westzeedijk bij de Parksluizen, welke in het vorige verslagjaar waren aangevangen, werden voortgezet. Bij de remise Charlois werd een gedeelte van de bovenleiding omgelegd. Een bovenleiding werd aangelegd langs de Bergschelaan, Stadhoudersweg, van Aerssenlaan naar de nieuwe Diergaarde, waarbij het gedeelte langs den Stadhoudersweg van af den Statenweg en de Van Aerssenlaan werd uitgevoerd met draagkabel en veelvoudige ophanging.

In totaal werd aan arbeidsdraad gebruikt:

voor herstel en vernieuwing	28.785 m arbeidsdraad van 80 mm ²
voor bijdraden	909 „ „ „ 80 mm ²
voor aanleg	2.800 „ „ „ 80 mm ²
	<u>32.494 „ „ „ 80 mm²</u>
voor vernieuwing	30 m arbeidsdraad van 65 mm ²
voor vernieuwing	100 „ „ „ 50 mm ²
voor aanleg	1.600 „ koperkabel „ 50 mm ²
	<u>1.700 m draad en kabel van 50 mm²</u>

Door de afdeling Bovenleiding werd weer een aantal palen ten behoeve en voor rekening van de Openbare Verlichting op verscheidene punten in de stad geplaatst.

De volgende ernstige storingen kwamen voor, waardoor bepaalde netgedeelten stroomloos kwamen te staan:

7 Januari	Rijdraadbreuk Westzeedijk door aanrijding, . . .	voedingpunt	8
14 "	Kortsluiting in voedingkabel Jan Kuitenbrug, . .	"	5
7 Februari	Kortsluiting in ophanger viaduct Bolwerk, . . .	"	4
8 "	Kortsluiting in masteindsluiting zinkerkabel Lage Erfbrug,	"	9
15 "	Rijdraadbreuk Lage Erfbrug,	"	9
18 Juni	Rijdraadbreuk Strooveer door aanrijding	"	34
20 September	Rijdraadbreuk Strooveer door aanrijding,	"	34
1 October	Rijdraadbreuk Dorpsweg door aanrijding,	"	24
21 "	Ophanger Zaagmolenbrug los gerukt door beugel, . .	"	32
24 "	Rijdraadbreuk door breken van klem, Jonker Fransstraat,	"	32
23 December	Rijdraadbreuk Strooveer door aanrijding,	"	34

Electriche wissels. Op 31 December 1940 waren in totaal 64 electriche wissels in bedrijf tegen 68 stuks op 31 December 1939.

Kracht en verlichting. De kracht- en verlichtingsinstallatie in de verschillende gebouwen werd gereviseerd, terwijl eenige kleine uitbreidingen en wijzigingen plaats vonden.

Aangevangen werd met den aanleg van de kracht- en verlichtingsinstallatie in het nieuw gebouwde magazijn aan de Isaäc Hubertstraat. De hoofdaansluitingen in de verschillende kantoorgebouwen aan de Isaäc Hubertstraat werden gecombineerd, waardoor het aantal G.E.B. aansluitingen van 3 op 1 werd teruggebracht. De verlichting in de wachthuisjes werd in verband met de verduisteringsvoorschriften buiten dienst gesteld.

Oorlogsschade. Door de oorlogshandelingen op den 14den Mei met den daarop gevolgden brand werd een groot gedeelte van het bovenleidingnet in de binnenstad vernield of zeer ernstig beschadigd. De totale lengte van dit netgedeelte bedroeg ca. 28½ km enkelspoor d.w.z. ca. 1/5 gedeelte van het geheele bovenleidingnet. Mede werden vernield: diverse opstijgpunten van het voedingkabelnet, electriche wissels, seininstallaties en andere tot het bovenleidingnet behorende apparaten.

Na bovengenoemden datum werd onmiddellijk begonnen met de tijdelijke reparatie van de hoofdverbindingen, waarbij hulp werd verleend door de N.V. Gemengd Bedrijf Haagsche Tramweg Maatschappij en de Amsterdamsche Gemeentetram, welke gedurende eenige weken eenige montageauto's met bovenleidingpersoneel ter beschikking stelden. Voor deze zoo spoedig verleende en doeltreffende hulp wordt hier gaarne met groote dankbaarheid melding gemaakt. Daarna werd tot vernieuwing en herstel van het bovenleidingnet in de binnenstad, voor zoover dit voor de ontworpen tramlijnen noodig was, overgegaan.

Voorts kwamen na dien datum nog de volgende ernstige storingen voor door bominslag:

17 Juni	Rijdraadbreek	Hofdijk	voedingpunt	31
27 "	"	Schieweg	"	31
27 "	"	Bolwerk	"	4
29 "	"	Oosterkade	"	1
9 October	"	Jonker Fransstraat	"	32
11 "	"	Schiedamscheweg	"	43

Bij al deze oorlogshandelingen werden van de electrische wissels vernield: 24 contactstukken, 13 relaïskasten met bijbehorende kabelansluitingen, 11 relaïsbordjes met apparaten en 1 bak met trek magneten. Door de wijzigingen in den loop der tramlijnen moesten verschillende wissels worden verplaatst en opnieuw worden aangelegd, waarbij het nog bruikbare materiaal van de verwoeste wissels werd verwerkt.

Paarden. Op 31 December 1939 waren 8 paarden aanwezig. In den loop van 1940 werden 2 paarden verkocht en 6 gekocht, zoodat op 31 December 1940 het aantal paarden 12 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1940 f 4.971,71, d.i. f 1,58 per paard en per dag, tegen f 0,88 over 1939, f 0,96 over 1938, f 0,82 over 1937 en f 0,81 over 1936.

Verbruikt werden 17.810 kg hooi, 600 kg haver, 10.570 kg paardenkoeken, 2.685 kg haverstroo, 7.307 kg erwtenstroo, 19.931 kg voerbieten, 5.876 kg gedroogd brood, 1.404 kg voermeel, benevens voor een bedrag van f 937,42 aan groenvoer.

Tarief. Het op 1 Juli 1936 ingevoerde tariefsysteem werd ook in 1940 gehandhaafd. Het tarief op de autobuslijn naar Delft werd met ingang van 20 December 1940 als volgt vastgesteld:

Tarief op autobuslijn C naar Delft	Enkele rit	Enkele rit (kindertarief)	Retourkaartje	Overstapkaartje	Overstapkaartje (kindertarief)	Retourkaartje tevens overstapkaartje	Maandabonnement (alle dagen)	Maandabonnement (werkdagen)	Weekkaarten voor 2 ritten per dag	Schoolkaarten voor 2 ritten per dag
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	gld.	gld.	gld.	gld.
Overschie (Delftweg)—Delft (Station) . .	25	15	40	—	—	—	—	—	1,50	1,—
Overschie (Delftweg)—Delft (Wassenaar- straat)	15	10	25	—	—	—	—	—	1,—	0,60
De Zweth—Delft (Station)	15	10	25	—	—	—	—	—	1,—	0,60
Overschie (Delftweg)—De Zweth	10	6	15	—	—	—	—	—	0,80	—
De Zweth—Delft (Wassenaarstraat) . . .	10	6	15	—	—	—	—	—	0,80	—
Delft (Wassenaarstraat)—Delft (Station) .	10	6	15	—	—	—	—	—	0,80	—
Overschie (Schansweg)—Overschie (Delft- weg)—Delft (Station)	—	—	—	25	15	40	8,—	7,—	—	—
Overschie (Delftweg)—Delft—Den Haag*	50	—	70	—	—	—	—	—	—	—

* in combinatie met de Nederlandsche Spoorwegen.

Vervoer. In 1940 heeft de R. E. T. 3.336.379 reizigers minder vervoerd dan in 1939. Dit beteekent een vermindering van 4,43 %.

Op de lijnen met electriche tractie werd een vooruitgang van 962.794 reizigers geboekt, d.i. 1,5 %. De opbrengst per reiziger bedroeg 7,39 cts tegen 7,25 cts in 1939 (hierin is voor 1940 0,25 cts en voor 1939 0,27 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg 11.161.982,9; het aantal bijwagenkilometers bedroeg 3.380.215,7. In totaal werden dus 14.542.198,6 wagenkilometers afgelegd (hierin zijn 12.304,9 motorwagenkilometers en 7.060,6 bijwagenkilometers begrepen, afgelegd voor z.g. extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle tramlijnen tezamen steeg van 4,11 (over 1939) tot 4,47. De opbrengst per wagenkilometer steeg van 29,78 (over 1939) tot 33,03 cts (hierin is voor 1939 1,10 cts en voor 1940 1,13 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal reizigers, dat op de lijnen met electriche tractie gebruik maakte van knipkaarten, bedroeg in de jaren 1939 en 1940 als volgt:

		percentage van het totaal aantal reizigers
1939	26.305.586	41,09 %
1940	25.441.753	39,15 %

Op de autobuslijnen werd een vermindering van 4.299.173 reizigers geboekt d.i. 37,94 %. De opbrengst per reiziger steeg van 8,79 cts in 1939 tot 8,92 cts in 1940 (hierin is voor 1939 0,28 cts en voor 1940 0,45 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 2.801.372,2 (hierin zijn 102.402,4 kilometers begrepen, afgelegd voor z.g. extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer steeg van 2 in 1939 tot 2,51.

De opbrengst per kilometer steeg van 17,61 cts over 1939 tot 22,39 cts (hierin is voor 1939 0,55 cts en voor 1940 1,14 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten, bedroeg in de jaren 1939 en 1940 als volgt:

		percentage van het totaal aantal reizigers
1939	3.669.190	32,38 %
1940	2.246.085	31,94 %

De opbrengst der abonnementen, met inbegrip van de post- en politieabonnementen, bedroeg in 1940:

	Jaar- abonnementen	Maand- abonnementen	Totaal
tramlijnen	f 70.085,24	f 19.047,99	f 89.133,23
autobuslijnen	„ 1.853,51	„ 3.841,01	„ 5.694,52
totaal	f 71.938,75	f 22.889,—	f 94.827,75

In 1940 werden de volgende aantallen knipkaarten verkocht:

	Verkoop aan de N.V. v. Ditmar's Kiosken On- derneming.	Verk. door de R.E.T. direct aan conducteurs en aan het publiek.	Totaal aantal verkochte knipkaarten.
Gele knipkaarten (10 ritten voor <i>f</i> 0,50) . .	1.303.000	222.782	1.525.782
Gele knipkaarten (20 ritten voor <i>f</i> 1,—) . .	91.900	4.393	96.293
Blauwe knipkaarten (12 ritten voor <i>f</i> 1,—) .	288.650	48.562	337.212
Witte knipkaarten (8 ritten voor <i>f</i> 1,—) . .	250.200	58.080	308.280
Oranje knipkaarten (24 ritten voor <i>f</i> 1,50) .	56.750	3.935	60.685
Bruine dagkaarten (15 ritten voor <i>f</i> 0,75) .	1.500	9	1.509
Groene schoolkaarten	55.550	23.224	78.774
Grijze vroegrittenkaarten	99.350	26.917	126.267
Bruine weekkaarten (<i>buitenlijnen</i>)	565	779	1.344
Rood-wit-blauwe kaarten voor militairen .	—	24.642	24.642
	2.147.465	413.323	2.560.788

De waarde der aan de N. V. v. Ditmar's Kiosken-Onderneming verkochte knipkaarten bedroeg *f* 1.486.805,—, terwijl de direct aan conducteurs en aan het publiek verkochte knipkaarten een waarde van *f* 278.290,— vertegenwoordigden.

In totaal heeft dus in 1940 de verkoop van kaarten opgebracht *f* 1.765.095,— tegen *f* 1.873.591,40 in 1939.

De Directeur,
NIEUWENHUIS.

Bijlage I.

OORLOGSSCHADE.

Object	Schade volgens boekwaarde	Vermoedelijke herstel- en/of vervangingskosten.
Autobussen	f 76.150,—	f 186.845,—
Automobielen	" 6.127,—	" 31.256,—
Bovenleiding	" 73.250,—	" * 113.250,—
Gebouwen	" 1.358,—	" 10.100,—
Gereedschappen, enz.	" 266,—	" 13.842,—
Magazijnvoorraad	" 11.050,—	" 19.830,—
Sporen	" 1.074,—	" 5.350,—
Tramrijtuigen	" 3.832,—	" 5.348,—
Wachthuisjes	" 4.875,—	" 6.653,—
Totaal	f 177.982,—	f 392.474,—

* Bovendien is in dit verslagjaar f 54.448,04 uitgegeven voor kosten van tijdelijke voorzieningen aan de Bovenleiding.

Bijlage II.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1939 f 6.859.654,39

Kapitaaluitgaven:

Vernieuwing Weg.	" 73.345,67
Vernieuwing Bovenleiding	" 36.767,83
Aanschaffing Werktuigen en Gereedschappen	" 16.111,14
Aanschaffing Vrachtautomobielen, enz.	" 8.166,89
Uitbreiding en vernieuwing Tramkabelnet	" 13.246,44
Uitbreiding en vernieuwing Wachthuisjes	" 4.244,—
Gebouwen	" 115.920,42
	f 7.127.456,78

Af: Boekwaarde verkocht terrein Schiekade . . f 12.090,—

" " " 's Gravenweg . " 16.000,—

" " " Oostzeedijk . " 31.910,—

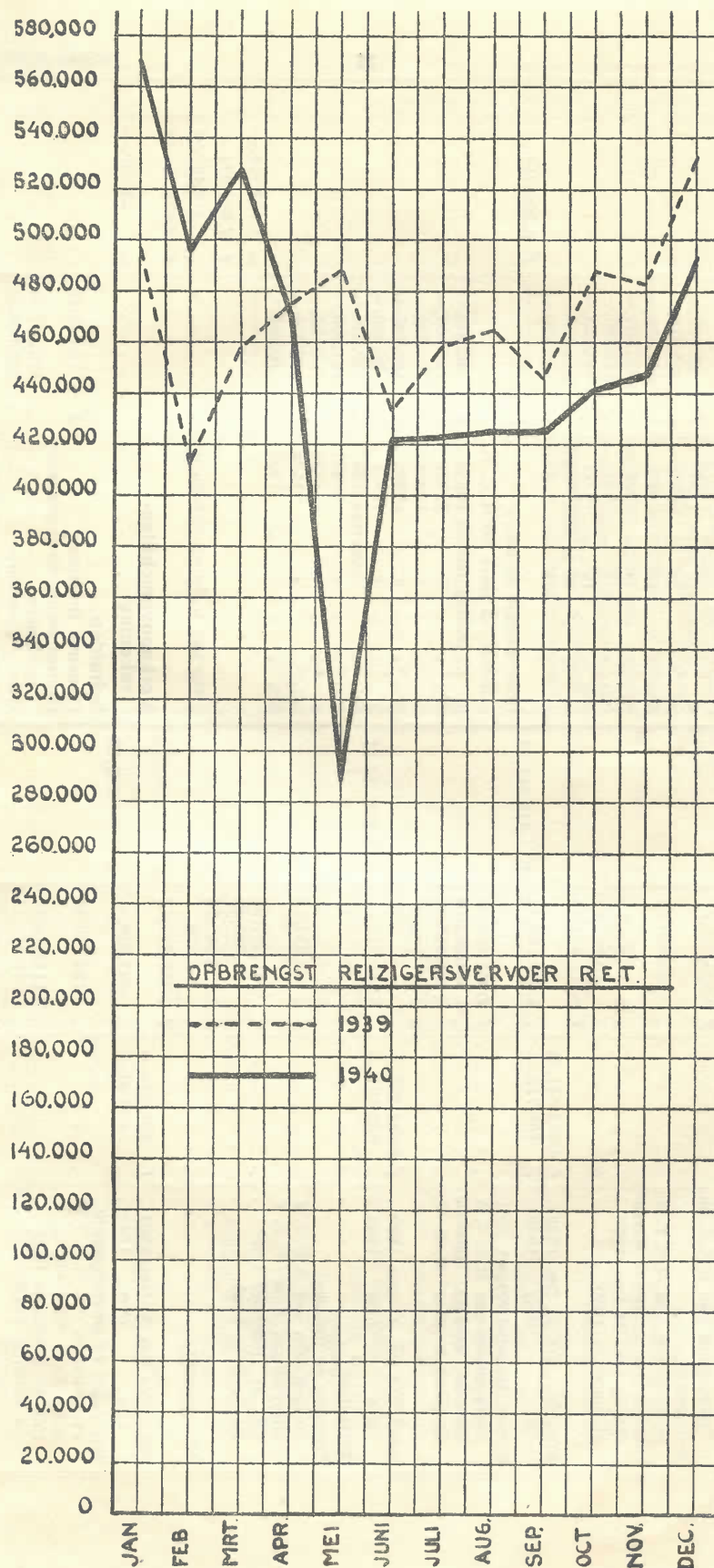
" 60.000,—

f 7.067.456,78

Af: Afschrijvingen " 999.089,—

Volgens de Balans op 31 December 1940 f 6.068.367,78

Bijlage III.



Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1939 over 1940	f 146.530,28 " 1.800,—	" 148.330,28	" 17.851,06	Verrekenposten: Reserve voor in depôt gegeven knipkaarten 111.933,25 Reserve voor nog te verrekenen posten 69.439,10 " 181.372,35
Wachtlokalen. aangeschaft door R. E. T. t/m. 31 Dec. 1939 als voren in 1940	 f 57.023,30 ⁵ " 4.244,— f 61.267,30 ⁵	f 14.760,00 ⁵ " 3.000,—	" 43.507,30	
Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1939 over 1940	f 14.760,00 ⁵ " 3.000,—	" 17.760,00 ⁵	"	
Tramkabelnet. aangeschaft door R. E. T. t/m. 31 Dec. 1939 als voren in 1940	 f 21.656,54 " 13.246,44	f 34.902,98 " 1.221,96	" 33.681,02 f 6.068.367,78 " 170.447,51	
Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1939 over 1940	f 355,96 " 866,—	"	" 651.971,75	
Herstelkosten oorlogsschade			"	
Voorraden: Uniformen Magazijn Weg en Werken Fourage-Magazijn Goederen-Magazijn Magazijn autobussen Magazijn goederen in bewerking	 f 29.779,61 " 73.408,72 " 2.670,12 " 374.222,25 " 152.859,39 " 19.031,66	f 276.309,14 " 10.362,66 ⁵ " 1.875.370,01 " 47.627,03 " 50,— " 87.725,25 " 222,03	"	
Vorderingen: Gemeente Rotterdam Gemeentebedrijven en -instellingen Gemeente-Ontvanger (belegging voor aflossing van schuld) Overige debiteuren Voorschotten Conducteurs (knipkrt.-depôt). Werken voor derden Gemeente Rotterdam, wegens verlies 1940.	 " 276.309,14 " 10.362,66 ⁵ " 1.875.370,01 " 47.627,03 " 50,— " 87.725,25 " 222,03 " 991.620,42 ⁵	f 85.390,63 ⁵ " 19.786,76	" 3.289.286,55 " 105.177,39 ⁵ " 44.063,21 ⁵ " 5.688,61 " 17.048,87	De boekwaarden der R. E. T.-bezittingen zijn vastgesteld zonder rekening te houden met de schade aan deze bezittingen, welke is veroorzaakt door de oorlogshandelingen. Het totaal bedrag der kosten, hetwelk in 1940 is uitgegeven voor het herstel en de vervanging der beschadigde of vernietigde objecten, is onder het hoofd "Herstelkosten oorlogsschade" aan de debetzijde in deze balans opgenomen.
Geldmiddelen: Kas Postgirorekening	 f 85.390,63 ⁵ " 19.786,76	"	"	
Verrekenposten: Omslagrekening Nog te innen pensioensbijdragen Credietrekening Disagio op Obligatieleningen der Gemeente Rotterdam Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1939 over 1940	 f 303.583,75 " 23.287,35	f 435.548,72 " 326.871,10 f 49.873,30 " 23.763,80	" 108.677,62 " 26.109,50 f 10.486.838,80	
Disagio op Onderhandsche leeningen der Gem. Rotterdam Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1939 over 1940	 f 16.870,25 " 6.893,55	"	"	

Bijlage V.		Bedrijfsrekening over het jaar 1940.				Credit.	
Hoofd- stuk.	Omschrijving.	Begrooting.	Uitkomst.	Hoofd- stuk.	Omschrijving.	Begrooting.	Uitkomst.
1	Beweegkracht	f 536.000,—	f 561.918,10	1	Opbrengst reizigersvervoer	f 5.600.000,—	f 5.431.127,81
2	Brandstof voor tractie der auto- bussen	" 70.000,—	" 68.828,42	2	Huren van gebouwen en terreinen	" 12.592,—	" 10.279,43
3	Salarissen en loonen van den chef van den buitendienst, hoofdcon- troleurs, controleurs, adjunct- controleurs, conducteurs, enz.	" 1.969.000,—	" 1.879.965,13	3	Opbrengst reclame	" 21.000,—	" 13.461,21
4	Onderhoud en schoonhouden van rollend materieel	" 1.118.512,—	" 1.062.904,45	4	Verhaal van bijdragen voor eigen- weduwen- en wezenpensioenen	" 329.000,—	" 327.837,81
5	Onderhoud en vernieuwing der trambanen	" 306.500,—	" 256.867,50	5	Diversen	" Memorie	" 5.445,—
6	Onderhoud en vernieuwing der bovenleiding	" 67.250,—	" 14.583,40 ⁵				
7	Algemeene kosten van magazijn, centrale werkplaats, garage en dépôts	" 190.600,—	" 173.874,16 ⁵				
8	Onderhoud van gebouwen	" 56.350,—	" 57.999,74				
9	Overige kosten	" 174.052,—	" 316.170,31				
10	Salarissen van directie, afdee- lingschefs, ambtenaren, enz. . . .	" 209.500,—	" 202.401,53				
11	Ziekengelden, enz.	" 105.000,—	" 132.526,62				
12	Kindertoeslag	" 17.000,—	" 15.635,07				
13	Ongevallenverzekering	" 21.500,—	" 17.509,40				
14	Rentezegels Invalideitswet	" 2.000,—	" 1.421,06 ⁵				
15	Pensioensbijdragen	" 482.100,—	" 461.907,50				
16	Bijdrage pensioenfondsen tramper- sooneel	" 16.000,—	" 17.160,—				
17	Uniformen	" 34.000,—	" 33.132,79				
18	Bureaukosten en administratie- behoefte	" 45.100,—	" 46.089,77				
19	Assurantiën	" 34.200,—	" 32.644,62				
20	Belastingen, retributiën, enz. . . .	" 191.200,—	" 151.190,64				
21	Rente	" 312.700,—	" 245.771,56				
22	Afschrijvingen	" 1.041.158,—	" 1.029.269,90				
		f 6.999.722,—	f 6.779.771,68 ⁵			f 6.999.722,—	f 6.779.771,68 ⁵