

J A A R V E R S L A G 1 9 4 1 .

ROTTERDAMSCH E
ELECTRISCHE TRAM
ROTTERDAM.

ROTTERDAMSCH E ELECTRISCHE TRAM.

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche
Electrische Tram over het jaar 1941.

Toestand en
ontwikkeling van
het bedrijf.

Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen
Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat, evenals over
de dertien voorafgaande boekjaren, ook over het
boekjaar 1941 de exploitatie van het tramnet en de
autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd.

Het verlies over 1941 bedroeg f. 337.096,87, hetgeen f. 1.221.761,13
minder is dan op de begroting was geraamd.

Het bedrag der ontvangsten bedroeg f. 1.997.682,11⁵ meer dan de
raming; de uitgaven overschreden het bedrag der raming met f. 775.920,98⁵.

De opbrengst van het reizigersvervoer bedroeg in het verslagjaar
f. 6.910.222,32², hetgeen f. 1.975.222,32² meer is dan werd begroot en
f. 1.479.094,51⁵ meer dan over 1940 werd ontvangen (zie bijlage I). Dit
sterk gestegen cijfer is bereikt ondanks een verminderde opbrengst van
f. 140.331,50⁵ in het 1ste kwartaal ten opzichte van de opbrengst in het
overeenkomstige tijdvak van 1940. In de daarna volgende maanden van het
verslagjaar is gemiddeld f. 606.301,52 per maand uit het reizigersver-
voer ontvangen, hetgeen f. 179.936,22 meer is dan het maandgemiddelde van
de overeenkomstige maanden van het jaar 1940. Deze stijging van het
reizigersvervoer was in hoofdzaak te danken aan het vrijwel stilgelegde
autoverkeer, aan de vormindering van het aantal fietsen wogens gebrek aan
banden en aan de vele forensen door vrijwillige evacuatie.

De uitgaven vertoonen eveneens een aanzienlijke stijging. Het uit-
gavencijfer van 1940 is met een bedrag van f. 834.138,30 overschreden.
Tot deze stijging hebben o.a. bijgedragen de vergroting van het personeel
wegens het vermeerderde reizigersvervoer, de 6 % tijdelijke toelage op de
loonen en salarissen beneden f. 1.900,- (van 1 Augustus af verhoogd tot
f. 2.000,-), de intrekking van de 5 % tijdelijke loonkorting met ingang
van 1 Augustus, de verhooging van den kinderbijslag, de heffing van 2½ %
omzetbelasting (van 1 Juli af verlaagd tot 2 %) over de vervoersopbrengst,
de aanschaffing van houtgasgeneratoren en de verhoogde brandstofkosten der
autobussen door het gebruik van houtgas.

Commissie. De in het vorige jaarverslag vermelde Commissie voor de
Bedrijven heeft, in verband met de verordening van den
Rijkscommissaris voor het bezette Nederlandsche gebied betreffende
bijzondere maatregelen op administratief rechtelijk gebied van 11 Augus-
tus 1941 af, haar werkzaamheden gestaakt.

Personeel.

	Ambtenaren in vasten dienst		Ambtenaren met een proeftijd van een jaar		Ambtenaren in tijdelijken dienst		Totaal aantal ambtenaren
	op maand- salar.	week- loon	op maand- salar.	week- loon	op maand- salar.	week- loon	
31 Dec. 1940	204	1672	-	12	7	162	2057
31 " 1941	204	1680	-	1	11	383	2279
Toeneming (+)		+ 8			+ 4	+ 221	+ 222
Vermindering (-)				- 11			

Bezittingen en
kapitaal-
uitgaven

De boekwaarden der van de R.E.T.M. overgenomen be-
zittingen waren op 31 December 1941 als volgt:

Baan	f.	-,-
Bovenleiding	"	229.160,-
Rollend materieel	"	-,-
Hulpvoertuigen en paarden	"	1,-
Terroinen en gebouwen	"	1.513.244,75
Meubilair en kantoorbehoeften	"	1,-
Werktuigen en verdere inventarissen	"	-,-
der werkplaatsen en romises		
	f.	1.742.406,75

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 1941 als volgt:

Autobussen	f.	1,-
Sporen en bovenleiding	"	554.580,16
Rollend materieel:		
Nieuwe motor- en aanhangrijtuigen	"	2.487.085,52
Verbouwing van motor- en aanhangrijtuigen	"	426.248,16
Vrachtautomobielen, enz.	"	14.826,06
Werktuigen, gereedschappen en verdere inventarissen der werkplaatsen, remises en garage	"	64.394,73
Wachtlokalen	"	42.825,72
Terreinen en gebouwen	"	1.004.608,06
Tramkabelnet	"	48.301,25
	f.	4.642.870,66

In totaal was op 31 December 1941 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f. 6.385.277,41, waarbij moet worden opgemerkt, dat de boekwaarden per 31 December 1941 zijn vastgesteld zonder rekening te houden met de schade aan de bezittingen, welke is veroorzaakt door de oorlogshandelingen.

Voor de in 1941 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage I.

Tramlijnen. Op 31 December 1941 waren in exploitatie 15 lijnen overeenkomstig den staat op de bladzijden 2^{de} en 3. Op 12 April werd lijn 17 naar het definitieve eindpunt Heemraadsplein doorgetrokken. Met ingang van 26 November werden de lijnen 3 en 22 doorgetrokken naar de Bentincklaan. De eindpunten Station D.P. van lijn 3 en Station D.P./Noord van lijn 22 kwamen te vervallen. Evenals in het vorige verslagjaar werd voor enkele uren per dag een rijverbod opgelegd. Een opsomming van de rijtijden met vermelding van de tijdvakken, waarin die rijtijden goldon, volgt in onderstaande tabel.

	Tijdvak	Rijtijd
1 Januari	t/m 21 Maart	7 uur - 20.30 uur
22 Maart	" 30 April	5 " - 22 "
1 Mei	" 25 Juni	5 " - 23 "
26 Juni	" 31 Augustus	5 " - 23.30 "
1 September	" 5 October	5 " - 23 "
6 October	" 31 December	6 " - 22.30 "

Autobuslijnen. Op 31 December 1941 waren 11 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1941 in exploitatie waren.

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
C	Overschie - Delft (buitenlijn)	19.400
D	R'dam (Station D.P./Noord) - Overschie	10.600
F	Heyplaat (Veer) - Pernis (buitenlijn)	9.000
H	Boschpolderplein - Bergweg	11.200
K	Schiedam: Station - Rembrandtlaan	6.400
L	Overschie - Schiedam - Kothel (buitenlijn)	20.000
M	Schiedam: Koemarkt - Rozenburgerplein - Koemarkt	4.100
P	Schiedam (Koemarkt) - Vlaardingerambacht (buitenlijn)	9.800
S	Kootschekade - Schiebroek (Adrianalaan)	8.000
T	Hillegersberg (Dorpsstraat) - Terbregge	5.600
V	Schiedam (Koemarkt) - Vlaardingen (Hoflaan) (buitenlijn)	9.000
	Totaal	113.100

Gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de buitenlijnen : 7650 meter.

Bij beschikking van 28 Januari 1941 werd door de Commissie Vergunningen Personenvervoer besloten tot de overdracht van de vergunning ten name van de N.V. v.d. Ende's Autobus Maatschappij te Schiedam tot exploitatie van een autobuslijn tusschen Schiedam (Frans Halsplein) en Rotterdam (Coolsingel) aan de R.E.T. De N.V. v.d. Ende's Autobus Maatschappij, welke nog slechts in combinatie met de R.E.T. het traject Koemarkt - Rembrandtlaan bereed, had dezen dienst inmiddels reeds per 1 Januari 1941 opgeheven. Van dien datum af werd het traject Koemarkt - Rembrandtlaan dus uitsluitend door lijn K bereden.

Eveneens bij beschikking van 28 Januari 1941 werd door de Commissie Vergunningen Personenvervoer besloten tot de overdracht van de vergunning ten name van de N.V. Noorder Autobus Dienst (N.A.D.) v/h T.O.D. te Schiebroek tot exploitatie van een autobuslijn over het traject Schiebroek (Adrianalaan) - Rotterdam (Hofplein) - Rotterdam (Station D.P.) aan de R.E.T. Inmiddels had reeds met ingang van 1 Januari 1941 de N.V. Noorder Autobus Dienst haar dienst opgeheven, welke van dien datum af door de R.E.T. werd geëxploiteerd. Deze exploitatie geschiedde in don vorm van autobuslijn S, welke slechts gereden werd over het traject

Overzicht der lijnen met electrische tractie, welke op 31 December 1941 in exploitatie waren.

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in Meters			Geëxploiteerd over andere lijnen
		Enkel spoor	Dubbel spoor	Totale lengte	
1	Aelbrechtsplein - Honingerdijk	-	6.977	13.954	12 m over Lijn 4
2	Station D.P. - Vlaskade	35	9.002	18.039	358 " " "1 en 6
3	Blijdorp - Groene Zoom	-	5.012 ⁵	10.025	4250 ⁵ " " "1,2 en 6
4	Station Maas - Schiedam	-	5.259 ⁵	10.519	3195 " " "1
5	Spangen - Schieweg	35	2.617	5.269	3342 ⁵ " " "1,2,3 en 4
6	Parklaan - Blijdorp	29	2.841	5.711	2654 ⁵ " " "1,2,3 en 5
8	Beursplein - Schiedam	-	3.591	7.182	3427 " " "2,3,4 en 6
9	Vierambachtstr. - Lange Hilleweg	-	1.787	3.574	7181 ⁵ " " "1,2,3,4,5 en 6
10	Spangen - Hillegersberg	-	8.673	17.346	3653 ⁵ " " "1,2,3,4,5 en 6
11	Mathenesserpl. - Lischplein	39	3.911 ⁵	7.862	2235 ⁵ " " "1,2,3,6 en 8
14	Willemsplein - Hillegersberg	-	1.868	3.736	6819 ⁵ " " "1,6,8,10,22
15	Crooswijk - Ruigeplaatbrug	33	2.574	5.181	4443 " " "1,4 en 10
16	Schiedamscheweg - Oudedijk	25	2.623 ⁵	5.272	5858 " " "1,8 en 14
17	Mathenesserlaan - Oudedijk	25	181 ⁵	388	6760 ⁵ " " "1,2,3,6,8
22	Blijdorp - Oudedijk	83	2.165	4.413	2991 " " "3,5,10,14 en 16
	Totaal	304	59.083 ⁵	118.471	116.569 ⁵

Gemiddelde exploitatielengte van een tramlijn : 7771 Meter.
De totale lengte der hulpsporen bedroeg : 12.713 Meter.
" " " remisesporen " : 7.920 Meter.

Schiebroek (Adrianalaan) - Hillegersberg (Kootschekade).

Bovendien is met ingang van 1 Januari 1941 aan de R.E.T. ter exploitatie toegevoegd het traject Schiedam (Koemarkt) - Vlaardingen - Vlaardingerambacht onder nadere bepaling, dat de uitoefening zou geschieden in nader te regelen samenwerking met de vroegere exploitanten: N.V. Vlaardingsche Auto Maatschappij (A.V.A.M.) te Vlaardingen, N.V. Eerste Vlaardingsche Autogarage (E.V.A.G.) te Vlaardingen en de N.V. Vlaardingsche Auto-Omnibus Maatschappij eveneens te Vlaardingen. Op 1 Januari 1941 is de R.E.T. de exploitatie begonnen in den vorm van autobuslijn V over het traject Vlaardingen (Hoflaan) - Schiedam (Koemarkt).

Met ingang van 29 Juni werd autobuslijn L, welke van 1 October 1940 af slechts het traject Kethel - Schiedam (Station) bereed, doorgetrokken naar Overschie (Parallelstraat).

Op 31 Augustus is een nieuwe autobuslijn P ingelegd met als traject Schiedam (Koemarkt) - Vlaardingerambacht als gevolg van de aan R.E.T. per 1 Januari toegevoegde exploitatie van dit traject.

Werkzaamheden aan den weg

A. Sporen.

Vernieuwd werden: de sporen in de Mathenesserlaan bij de kruising met het tunneltracé in den 's-Gravendijkwal; een gedeelte van de sporen in de Claes de Vrieselaan, in de Coornhertstraat, in de G.J. Mulderstraat en op den Boezemsingel nabij den Goudschesingel werd verwisseld.

Gelicht werden: de sporen en kruising op den Schieweg nabij de Bergschelaan, de sporen op den Oostzeedijk, de sporen aan het eindpunt van lijn 6 in de Van Aerssenlaan, de sporen op het P.C. Hooftplein en op den Mathenesserdijk nabij de Mathenesserbrug, de sporen op den Bergsingel te Hillegersberg, de sporen in de remise Charlois en in de remise Hillegersberg, de sporen op den Schiedamscheweg (op den dijk naar Schiedam) en op den Noordsingel nabij de Zomerhofstraat.

Op den Beukelsdijk nabij het Henegouwerplein werden de sporen omgeschoft en gelicht, terwijl zij nabij den Heemraadssingel werden gelicht. Een aanvang werd gemaakt met het lichten der sporen op de Linker Rottekade en in de Paradijslaan. In de Isaäc Hubertstraat werden de kam voor de remise en de sporen belangrijk gelicht.

Reparaties van kleineren omvang werden verricht aan de sporen op het Stationsplein en op de Willemsbrug, waar wegens de bezwaren, verbonden aan het openleggen van het brugdek, de railkoppen over een aanzienlijke lengte door electrisch oplasschen werden verdikt, waardoor de noodzakelijke uitwisseling van rails kon worden uitgesteld.

Verwijderd werden: de sporen in de Schietbaanlaan nabij den 's-Gravendijkwal en de sporen in de Dirk Danestraat. Uit het verwoeste stadsdeelte werden verwijderd: de sporen in de Groenendaal, den Middensteiger en het Westnieuwland, waarmede in het vorige verslagjaar reeds een aanvang werd gemaakt. Voorts een stukje dubbel spoor in de Hugo de Grootstraat ten behoeve van den aanleg van een collecteurriool, de sporen op de Noordblaak tusschen het Beursplein en de Zeevischmarkt en de hulpsporen naast het parkeerterrein op het Beursplein.

B. Kruisingen en wissels.

Gerepareerd werden: de kruising op den Coolsingel tegenover het voormalige Pschorr, de kruising op het Stationsplein tegenover de Delftschostraat en de kruising Stationsplein - Kruisstraat. De kruising en bogen Schieweg - Bergweg werden wegens het sloopen van de Heulbrug omgelegd. Op het kruispunt Walenburgerweg - Gedempte Schie werd een kruising ingebouwd. De kruising nabij het viaduct Varkenoord werd gelicht en gerepareerd.

C. Bogen.

Vernieuwd werden: de buitenboog op den Grindweg te Hillegersberg en het binnenboogje Beursplein - Noordblaak. Een hulpboog Bergweg - Schieweg werd aangelegd.

Aan diverse bogen werden reparaties verricht o.a. aan den binnenboog Kruisstraat - Kruiskade, aan de bogen op den Hofdijk nabij de v.d. Duynstraat en aan de lus in Schiedam.

Vervangen werden: de bogen Noordsingel - Hofdijk, de bogen Spoorsingel - Provenierssingel en de buitenboog nabij het viaduct Varkenoord.

D. Aanleg.

Voor lijn 17 werd op het Heemraadsplein een eindpunt aangelegd. De eindpunten van lijn 3 en lijn 22 werden verplaatst naar de Bentincklaan, waartoe sporen werden aangelegd van den Provenierssingel via den Stationssingel en den Walenburgerweg naar de Bentincklaan.

Een aanvang werd gemaakt met de omlegging van den wisselkam in de remise Kralingen en met den aanleg van sporen in de Mijnsheerenlaan en op de Gedempte Schie.

In het verwoeste gebied werden verschillende werkzaamheden verricht: een aanvang werd gemaakt met de omlegging van de sporen op den Schiedamschedijk, terwijl een proefstuk spoor werd gelegd in straat 55. Op den Schiedamschesingel werden, nabij de Bijenkorf, de sporen verlegd. In verband met het sloopen van de Keizersbrug werden tijdelijke werkzaamheden op de Noord- en Zuidblaak verricht.

Gebouwen en terreinen.

Op 31 December 1941 had de R.E.T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom.

10. Hoofdkantoor met dienstwoning, bijgebouw met kantoorlokalen, teekenkamers, 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. 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 Hillegaersberg straat 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, Coolsingel, Middensteiger, P.C. Hooftplein, Schiedamscheweg, Schiedamscheweg (Witte Dorp), Schiedamscheweg (Groene Wegje), Lange Geer, Waalhaven (Steiger 9), Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Putschelaan bij de Graansib, Putscheplein, Station Maas, Schans, Heyplaat, Putschelaan (Chr. de Wetstraat), Rotterdamsche Rijksweg, Schansweg, Grindweg.
In Schiedam: Pompstation, Rubonsplein.
Bij de R.E.T. is in gebruik een wachthuisje op het Lischplein, hetwelk niet aan de R.E.T. toebehoort.
- 11°. Wachthuisjes met dienstlokaal.
In Rotterdam: Beursplein, Stationsplein, Veerlaan, Tweede Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Boschpolderplein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Bentincklaan, van Aerssenlaan, Parallelstraat (met houtbergplaats), Esschenlaan, Molenlaan.
In Schiedam: Broersvest, Stationsplein.
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, Hofplein (2 stuks), Nieuwe Binnenweg bij den Heemraadssingel, Boompjes bij de Willemsbrug (2 stuks), Burgemeester Meineszplein, Hofplein (halte voormalig gebouw Nieuwsblad), Bentincklaan, Stadhoudersweg bij Statenweg, Viaduct Varkenoord, 2e Rosestraat en Stationsingel (Station D.P./Noord).

Werkzaamheden aan de gebouwen. Isaac Hubertstraat. In het bijgebouw vond op het kantoor van de afdeling Vervoer, Buitendienst, een kleine verbouwing plaats. Voor de afdeling Boekhouding werd een loonbureau ingericht. Het geheele voortterrein werd in verband met de ophooging van de Isaac Hubertstraat eveneens opgehoogd en bestraat, terwijl tevens rioleering, waterleiding en kabels werden gelicht.

In de Centrale Werkplaats werd voortgegaan met de restauratie van het dak. In de stelwerkplaats, bankwerkerij en draaierij werd een dakbeschioting aangebracht van eternitplaten. Hierdoor is een belangrijke isolatie tegen warmteverlies ontstaan, waardoor een beter rendement van de verwarmingsinstallatie is verkregen. De stelwerkplaats is van een luchtverwarmingsinstallatie voorzien, waarvoor uitbreiding der ketelcapaciteit noodig was. Verder vonden kleinere herstellingswerkzaamheden plaats.

Remise Kralingen. In verband met de onderhanden zijnde uitbreiding werden slechts kleinere onderhoudswerkzaamheden verricht.

Remise Charlois. Aan het dak vonden kleine reparaties plaats. Ten behoeve van het tijdelijk onderbrengen van een montagewagen werd een gedeelte van een werkkuil dicht gemaakt. Verder vonden nog kleine herstellingswerkzaamheden plaats.

Remise Delfshaven. In deze remise werden dakreparaties, straatwerk en vernieuwing aan afvoerpijpen en rioleering uitgevoerd.

Remise Hillegersberg. De bestaande zanddrooginstallatie werd tijdelijk ingericht voor het drogen van generatorhout. Aan waterleiding en putplanken werden voorzieningen getroffen. De deuren van den ingang werden gerepareerd. Verder vonden kleine herstellingswerkzaamheden plaats.

Gebouwen Schiekade. Ten behoeve van den staldienst werden nieuwe voederbakken gemaakt. De poortdeuren en een w.c. op de binnenplaats werden vernieuwd, terwijl het dak werd gerepareerd.

Autobusgarage. Graaf- en bestratingswerkzaamheden werden uitgevoerd voor het leggen van kabels. Ten behoeve van het drogen van generatorhout werd een gemetselde droogoven gebouwd met twee stookovens,

voorzien van een circulatieventilator met een capaciteit van 30.000 m³ per uur en een afzuigventilator van 2.500 m³ per uur. De verwarmingsinstallatie in de 1ste autobusgarage werd tijdelijk uitgebreid met een bestaande ketel van + 140.000 cal./h. en een groote luchtheater met een capaciteit van + 125.000 cal./h. De watercirculatie geschiedt door een elektrische pomp. Verder vonden kleinere herstellingswerkzaamheden plaats.

Woonhuizen. Aan de woonhuizen vonden slechts de normale kleinere reparaties en eenig behang- en schilderwerk plaats. Het bitumendak achter pand Nieuwe Binnenweg 364 werd vernieuwd.

Wachthuisjes. Het wachthuisje Vondelingenweg werd verplaatst naar de Putschelaan bij de Christiaan de Wotstraat, het wachthuisje Ozingastraat werd tijdelijk op het terrein aan de Schickade geplaatst, het wachthuisje Stationssingel, dat in 1940 werd verwijderd, werd in de Schielaan geplaatst en ingericht voor bergplaats van generatorhout. Deze bergplaats en het in de Schielaan staande wachthuisje met dienstruimte werden later verplaatst naar het nieuwe eindpunt van autobuslijn D in de Parallelstraat. Het wachthuisje Parkkade werd verplaatst naar den Rotterdamse Rijkweg. Het wachthuisje met dienstruimte Schieweg werd verplaatst naar de Esschenlaan, het wachthuisje met dienstruimte Spoorsingel bij Station D.P./Noord werd verplaatst naar de Van Aerssenlaan bij den ingang der Diergaarde, het wachthuisje Beursplein (Parkeerterrein) werd verplaatst naar de Bentincklaan. Het wachthuisje Pompstation werd gesloopt; het wachthuisje Henegouwerplein werd aan het Pompstation geplaatst.

Deabri Zeevischmarkt W.Z. werd tijdelijk op het terrein aan de Schickade geplaatst; deabri Beursplein W.Z. werd naar de Zeevischmarkt W.Z. verplaatst. Deabri Statenweg werd aan de Bentincklaan geplaatst. Nieuweabri's werden geplaatst op het viaduct Varkenoord, op den Spoorsingel bij het station D.P./Noord, in de 2e Rosestraat en op den Stadhoudersweg.

Het wachthuisje Beursplein (Parkeerterrein), dat verplaatst werd naar de Bentincklaan, werd geheel gerestaureerd en van een dienstruimte voorzien; de wachthuisjes Coolsingel en Middensteiger, welke eveneens door de oorlogshandelingen in 1940 zeer ernstig beschadigd waren, werden geheel opgebouwd.

Nieuwe gebouwen. De door den Gem. Technischen Dienst in 1940 aangevangen uitvoering van de werkzaamheden voor de uitbreiding der remise Kralingen werd vrijwel voltooid. In het nieuwe gedeelte werd met het leggen van den wisselkam begonnen. De kapconstructie en werkkuilen in het nieuwe gedeelte van deze remise kwamen gereed.

In dit verslagjaar werd door den Gem. Technischen Dienst met den bouw van een nieuwe autobusgarage aan den Sluisjesdijk aangevangen. Werkplaatsen, kantoren en ketelhuis kwamen tot op maaiveldhoogte gereed.

Aan de Binnenhaven werd van het Gem. Havenbedrijf voor de afdeling Weg en Werken een opslagterrein gehuurd, ter grootte van 4400 m², daar het in gebruik zijnde opslagterrein aan de Spiegelnisserstraat, hetwelk van de Heineken's Bierbrouwerij Maatschappij werd gehuurd, wegens de beperkte ruimte niet meer aan de gestelde eischen voldeed. De bouw der opstallen en de aanleg der bestrating werd aan de N.V. J.P. v. Eesteren opgedragen, welke in October met de uitvoering der werkzaamheden begon.

Werkzaamheden in de Centrale Werkplaats. Aan het rijtuigpark vonden gedurende 1941 de volgende werkzaamheden plaats:

Motorrijtuigen serie 127-151. Van de 3 motorrijtuigen van deze serie werden er 2 omgebouwd tot aanhangrijtuigen, serie 1127 - 1151.
Motorrijtuigen serie 152-201. Van deze serie werd van 2 stuks de rijtuigbak door middel van een staalconstructie versterkt, terwijl zij tevens geheel gereviseerd werden. De 16 gekoppelde rijtuigen van deze serie werden ontkoppeld. 2 rijtuigen van deze serie werden ingericht voor het vervoer van generatorhout, terwijl een 3e rijtuig voor materiaalvervoer werd ingericht.
Motorrijtuigen serie 202-221. Van deze serie ondergingen 7 rijtuigen een kleine revisie.
Motorrijtuigen serie 401-570. 21 rijtuigen kregen een groote revisie, terwijl 25 rijtuigen een kleine revisie ondergingen. Van deze serie werden 27 rijtuigen met railremmen uitgerust.
Aanhangrijtuigen serie 1001-1020. 4 rijtuigen kregen een groote revisie, terwijl 4 rijtuigen een kleine revisie ondergingen. 1 rijtuig werd van railremmen voorzien.
Aanhangrijtuigen serie 1351-1406. 1 rijtuig werd geheel gereviseerd, terwijl 9 rijtuigen een kleine revisie ondergingen. 19 rijtuigen werden van relais voor railremmen voorzien.

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

30 motorrijtuigen	serie	152 - 201
29 "	"	202 - 221
232 "	"	401 - 570
8 aanhangrijtuigen	"	1001 - 1020
66 "	"	1351 - 1406
3 "	"	1128 - 1151
2 railreinigingswagens nos. 2201 en 2202.		

Bovendien werden geroparceerd wagens aanrijding:

20 motorrijtuigen	serie 152 - 201
8 "	" 202 - 221
257 "	" 401 - 570
23 aanhangrijtuigen	" 1001 - 1020
3 "	" 1127 - 1151
14 "	" 1351 - 1406

In de Centrale Werkplaats werd overgegaan tot het aanschaffen van een vacuumimprogneerinstallatie (fabrikaat Micafil).

Voor het nieuwe Magazijn werden diverse onderdeelen voor kraanbanen en de stellingen voor het opbergen der magazijngoederen gemaakt.

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

Werkzaamheden in de Autobusgarage. Aan het autobuspark vonden gedurende 1941 de volgende werkzaamheden plaats:
6 houtgasgenerator-aanhangwagens, welke van de N.V. Noorder Autobusdienst zijn overgenomen, werden geheel omgebouwd. In de Autobusgarage werden gerepareerd wegens aanrijding:

19 autobussen	van de serie 1 - 20
8 "	" " " 50 - 59
2 "	" " " 62 - 67
1 autobus	" " " 68 - 70
93 autobussen	" " " 71 - 91
90 "	" " " 92 - 132,

terwijl autobus 61 tweemaal wegens aanrijding moest worden gerepareerd.

Van het automaterieel werden 17 wagens wegens aanrijding gerepareerd. Tengevolge van de verdere beperking van het verbruik van vloeibare brandstof, werden de autobussen 71 t/m 77, 79 t/m 85, 88 t/m 95, 100, 105 t/m 107, 112 t/m 121 en 123 t/m 132 omgebouwd voor houtgastractie (fabrikaat Kromhout-Imbert). De daartoe noodige werkzaamheden aan de motoren werden te Amsterdam door de Kromhout Motoren Fabriek uitgevoerd.

Van het automaterieel werden de navolgende automobielen omgebouwd voor lichtgastractie:

- 1 trommelautomobiel
- 1 kraanwagen
- 3 laschautomobielen
- 1 vrachtautomobiel met kiplaadbak
- 4 montageautomobielen
- 1 automobiel voor het reinigen van wisselkasten.

Voor de Autobusgarage werden o.a. aangeschaft een "Ulmia" automatische zagenvijlmachine met opspaninrichting voor het scherpen van lintzagen, een "Ulmia" lintzagenzotmachine en 3 zaagmachines, terwijl in de garage een spoelenwikkelmachine werd vervaardigd.

Van de tijdens de oorlogshandelingen in 1940 verbrande of ernstig beschadigde autobussen kwamen de autobussen 53, 54, 78, 94 en 95 in het verslagjaar gereed, terwijl de ernstig beschadigde laschauto (Krupp) eveneens werd hersteld.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1941 belangrijke wijzigingen. 2 van de 3 motorrijtuigen van de serie 127-151, de nos. 147 en 148 werden omgebouwd tot aanhangrijtuigen van de serie 1127-1151. De 16 gekoppelde motorrijtuigen van de serie 152-201 werden ontkoppeld. 2 motorrijtuigen van de serie 152-201 werden omgebouwd voor het vervoer van generatorhout, terwijl 1 motorrijtuig van deze serie werd ingericht voor materiaalvervoer. Aan het wagenpark werden toegevoegd 20 autobussen (Kromhout chassis met Kromhout-Gardner dieselmotor), nos. 112 t/m 121 en 123 t/m 132, terwijl 46 autobussen werden omgebouwd voor houtgastractie. Bij de Kromhout Motoren Fabriek werden gekocht 35 houtgasgeneratoren op aanhangwagentjes (Kromhout-Imbert). Bovendien werden nog gekocht 3 houtgasgeneratorinstallaties, welke in den loop van 1942 op vrachtautomobielen zullen worden gemonteerd. Bij de overneming van de concessie van de N.V. Noorder Autobusdienst werden tevens gekocht 6 Chevrolet autobussen met 6 houtgasgeneratoren op aanhangwagentjes; de autobussen werden genummerd van 43 t/m 48. Autobus 43 werd na vordering aan de Deutsche Weermacht verkocht. Ten slotte werden 2 dienstautomobielen (Opel 1936 en D.K.W. 1938) aangeschaft. Van de autobussen, welke op 14 Mei werden vernield en beschadigd, zijn de nos. 53, 54, 78, 94 en 95 in den loop van dit verslagjaar opgebouwd. Ook de ernstig beschadigde laschauto (Krupp 1930) werd weder in bedrijf gesteld. Aangeschaft werden 2 montagewagens voor paardentraction. 1 handwagen en 1 gesloten handwagen, beide voor wisselreparatie, werden gesloopt.

Op 31 December 1941 bestond het wagenpark uit:

voor de lijnen met electrische traction	1 motorrijtuig	met 2 assen,	Serie 127- 151	à 33 pl.	= 33 pl.
	45 motorrijtuigen	" 2 "	" 152- 201	" 38 "	= 1.710 "
	20 "	" 2 "	" 202- 221	" 51 "	= 1.020 "
	170 "	" 4 "	" 401- 570	" 63 "	= 10.710 "
	56 aanhangrijtuigen	" 2 "	" 1351-1406	" 42 "	= 2.352 "
	23 "	" 2 "	" 1127-1151	" 35 "	= 805 "
	20 "	" 4 "	" 1001-1020	" 62 "	= 1.240 "
	10 open rijtuigen	" 2 "	" 1261-1290	" 41 "	= 410 "
Totaal					345
					18.280 pl.

voor de autobusdiensten	20	autobussen	Serie	1 - 20	à 40	pl.	"	800	pl.
	2	"	"	43 - 48	" 27	"	"	54	"
	3	"	"	43 - 48	" 33	"	"	99	"
	1	autobus no. 49	"	"	" 28	"	"	28	"
	10	autobussen	"	50 - 59	" 36	"	"	360	"
	1	autobus no. 60	"	"	" 45	"	"	45	"
	1	" " 61	"	"	" 40	"	"	40	"
	5	autobussen	"	62 - 67	" 45	"	"	225	"
	3	"	"	68 - 70	" 20	"	"	60	"
	21	"	"	71 - 91	" 40	"	"	840	"
	15	"	"	92 - 111	" 40	"	"	600	"
	20	"	"	112 - 132	" 40	"	"	800	"
Totaal	102								3.951 pl.
Gene- raal									
Totaal	447	met							22.231 pl.

De autobussen 1 t/m 20, 44 t/m 48 en 49 zijn uitgerust met een benzinemotor, de andere autobussen met een dieselmotor, welke in de autobussen 71 t/m 77, 79 t/m 95, 100, 102 t/m 121 en 123 t/m 132 gewijzigd is voor het verbruik van houtgas.
Voorts:

Trammatorieel.

3 rijtuigen voor materiaalvervoer (154, 162 en 171)	2 railreinigingswagens (2201/2)	17 zoutwagens
1 pekelmotorrijtuig (2403)	2 railslijpwagens (2301/2)	1 reclametrein (motorrijtuig 150 en aanhang- rijtuig 1281)
2 rijtuigen voor het vervoer van generatorhout (156 en 179)	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)	

Automatorieel.

10 dienstautomobiolen	1 vrachtautobiol met kiplaadbak	1 automobiol voor het reinigen van wisselkasten
1 trommelautomobiol	1 kraanwagen	
5 bestelwagens	3 laschautomobiolen (waarvan 1 met slijp- geroedschap)	50 gasgenerator- aanhangwagens
4 vrachtautobiolen		
1 tractor	4 montageautomobiolen	

Diversen.

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

Tractie. Door het Gem. Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1941 ten behoeve van den tramdienst 21.870.625 kWh geleverd, waarvoor in totaal f. 486.054,97 werd betaald.

Ten behoeve van de Centrale Werkplaats en de Remises werd voor bewegkracht 118.806 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f. 7.608,89. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 162.663 kWh, kostende f. 12.593,89.

Aan de Garage werd geleverd voor bewegkracht 133.133 kWh en voor verlichting 7.310 kWh, waarvoor respectievelijk f. 7.278,83 en f. 405,21 werd betaald. Bovendien werd betrokken ten behoeve van de startinstallatie en voor verwarming der motoren 7.180 kWh voor f. 282,06.

Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 93 kWh, kostende f. 26,24.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd een bedrag van f. 6.329,72 betaald.

Over 1941 werd betaald als toeslag op den stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van f. 156.590,91.

Door de gemeente Overschie werd voor verlichting van de wachtkamer Parallelstraat 3 kWh voor f. 1,89 geleverd, terwijl van de gemeente Schiedam voor verlichting der wachtkamers 198 kWh werd betrokken voor een bedrag van f. 47,23.

Bovenleiding. De werkzaamheden voor den aanleg van de bovenleiding voor het nieuwe verkeersplein aan den Westzeedijk bij de Parksluizen werden beëindigd. Op het Heemraadsplein werd een bovenleiding aangelegd voor het nieuwe eindpunt van lijn 17. De gedurende de oorlogshandelingen in Mei 1940 vernielde bovenleiding in de Aert van Nesstraat en in de Van Oldenbarneveldtstraat, werd wederom aangelegd.

Wegens de doortrekking van de lijnen 3 en 22 naar de Bontincklaan werd een bovenleiding aangelegd langs den Stationssingel en den Walenburgerweg naar de Bontincklaan. Op het kruispunt Schieweg - Walenburgerweg werd, wegens het sloopen van de Heulbrug, een nieuwe bovenleiding gemaakt, terwijl de aansluitende bovenleiding op den Schieweg naar het midden van den weg werd omgelegd. In den loop van het verslagjaar werd door het Gem. Electriciteitsbedrijf een nieuw voedingstation aan de Krokkelstraat in dienst gesteld, dat door middel van 2 nieuwe voedingpunten (Oostzeedijk en Oudedijk) het oostelijk stadsgedeelte van tractiestroom voorziet. Ingevolge het nieuwe stadsplan werd de bovenleiding op den Schiedamschesingel omgelegd, werd een proefstuk bovenleiding in straat 55 aangelegd en worden in verband met het sloopen van de Keizersbrug tijdelijke werkzaamheden op de Noord- en Zuidblaak verricht.

In totaal werd aan arbeidsdraad gebruikt:

voor vernieuwing	8.957 m	arbeidsdraad van 80 mm ²
" aanleg	4.948 "	" " 80 "
" bijdraden	730 "	" " 80 "
	14.635 m	" " 80 "
voor vernieuwing	58 m	arbeidsdraad van 65 mm ²
voor bijdraden	45 m	arbeidsdraad van 50 mm ²

Wegens het gebrek aan stalen bovenleidingspalen werd begonnen met het toepassen van betommasten. Er werd weer een aantal palen ten behoeve en voor rekening van de Openbare Verlichting op verscheidene punten in de stad geplaatst. In vele gevallen moest wegens verfschaarschte worden volstaan met het gronden van de bovenleidingspalen.

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

10 Februari	Rijdraadbreek Westersingel door bominslag
15 "	" Provenierssingel door bominslag
14 Maart	Spandraadbreek Mathenesserweg
18 "	Rijdraadbreek Aelbrechtsplein en Beukelsweg door bominslag
24 "	Defecte schakelaar Nassaukade
9 April	Breek scheidingschakelaar Goudschesingel
21 "	Rijdraad- en spandraadbreek P.C. Hooftplein door bominslag
30 "	Draagkabel, rijdraden en spandraden gebroken, Stadionweg door bominslag
9 Mei	Rijdraadbreek Wolphaartsbocht door granaatscherven
6 Juli	Defecte voedingkabel door bominslag
8 "	Rijdraadbreek Mathenesserdijk door bominslag
16 "	" Kruiskade door neerstortend vliegtuig
5 Augustus	" Bolwerk door aanrijding
11 "	" Hofplein door aanrijding
16 "	Rijdraad- en spandraadbreek Schiekade door bominslag
1 September	Rijdraadbreek Puntegaalstraat door neerstortende tui van bouwwerk
20 "	Defect in onderstation Krekelstraat
3 October	Bominslag op verschillende punten der stad
	Draagkabelbreek Rotterdamschedijk
	Rijdraadbreek Claes de Vrieselaan
	Rijdraad- en spandraadbreek Lischplein
	Rijdraadbreek Beursplein en Zuidblaak
	Rijdraad- en spandraadbreek van lijnschakelaar Oranjeboomstraat
11 October	Breek lijnschakelaar Kruiskade
29 "	Defect in onderstation Krekelstraat
15 November	Breek lijnschakelaar Kruiskade

Electrische Wissels. Op 31 December 1941 waren in totaal 69 electrische wissels in bedrijf tegen 64 stuks op 31 December 1940.

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

De aanleg van de kracht- en verlichtingsinstallatie in het nieuw gebouwde Magazijn aan de Isaac Hubertstraat werd beëindigd. Met den aanleg van de electrische installatie in de uitgebouide remise Kralingen

werd begonnen, terwijl voor den aanleg van de kracht- en verlichtingsinstallatie in de nieuwe Autobusgarage aan den Sluisjesdijk de voorbereidende werkzaamheden werden verricht.

Paarden. Op 31 December 1940 waren 12 paarden aanwezig. In den loop van 1941 werden 5 paarden verkocht en 2 gekocht, zoodat op 31 December 1941 het aantal paarden 9 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1941 f. 7.141,84, d.i. f. 2,25 per paard en per dag, tegen f. 1,58 over 1940, f. 0,88 over 1939, f. 0,96 over 1938 en f. 0,82 over 1937.

Verbruikt werden 8344 kg paardenkoekjes, 30.200 kg voerbieten, 13.794 kg voermeel en 40.775 kg hooi, benevens voor een bedrag van f. 1.258,40 aan groenvoer.

Tarief. Het op 1 Juli 1936 ingevoerde tarief systeem werd ook in 1941 gehandhaafd. Het tarief op de autobuslijn naar Vlaardingen werd met ingang van 1 Januari 1941 als volgt vastgesteld.

Tarief op autobuslijn V van Schiedam naar Vlaardingen	Vlaardingen (Hoflaan) - St.Vlaardingen Oost Vlaardingen (Hoflaan) - Schiedam (Rubensplein) St.Vlaardingen Oost - Schiedam (Koemarkt) - Vlaardingen (Hoflaan) - Schiedam (Koemarkt)
Enkele rit	cts 6
Enkele rit (kindertarief)	cts -
Enkele rit met overstappen op tram	cts -
Retourkaartje	cts 15
Retourkaartje met 2 x overstappen op tram	cts 35
Maandabonnement	gld 7,-
Maandabonnement op lijn V en 1 stadslijn	gld 8,-
Weekkaart voor 2 ritten per dag	gld 0,80
Weekkaart voor 2 overstap- ritten op tram per dag	gld 1,50
Schoolkaart voor 2 ritten per dag	gld 0,60
Schoolkaart voor 2 overstap- ritten op tram per dag	gld 0,80
Schoolkaart voor 4 ritten per dag	gld 0,80
Schoolkaart voor 4 overstap- ritten op tram per dag	gld 1,-

Ingaande 1 Maart 1941 werd de prijs van de retourkaartjes Overschie-Delft-Den Haag, welke in combinatie met de Nederlandsche Spoorwegen worden uitgegeven, met f. 0,05 verhoogd tot f. 0,75.

In verband met de doortrekking van autobuslijn L naar Overschie op 29 Juni werd het tarief als volgt vastgesteld.

Tarief op autobuslijn L van Kethel naar Overschie	Enkele rit	Enkele rit (kindertarief)	Enkele rit met overstappen op tram	Retourkaartje	Retourkaartje met 2 x over- stappen op tram	Maandabonnement	Maandabonnement op lijn L en 1 stadslijn	Weekkaart voor 2 ritten per dag	Weekkaart voor 2 overstap- ritten op tram per dag	Schoolkaart voor 2 ritten per dag	Schoolkaart voor 2 overstap- ritten op tram per dag	Schoolkaart voor 4 ritten per dag	Schoolkaart voor 4 overstap- ritten op tram per dag	
	Kethel (R.K.Kerk) - Kethel (Kruispark) Kethel (R.K. Kerk) - Bijdorp Bijdorp-Schiedam(Station) Schiedam (Station) - Overschie Kethel (R.K. Kerk) - Schiedam (Station) Bijdorp - Overschie Kethel - Overschie	cts 6 - 10 10 10 10 15 15 25	cts - 6 - 15 15 6 10 10 15	cts - - - - 20 20 20 20 20 30	cts - - 15 15 - 35 35 40	cts - - - - 35 35 50	gld -,- -,- 7,- 7,- 7,- 7,- 7,- 7,- 7,-	gld -,- -,- 8,- 8,- 8,- 8,- 8,- 8,- 8,-	gld -,- -,- 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80	gld -,- -,- -,- -,- 1,50 1,50 1,75 1,- 1,-	gld -,- -,- 0,60 0,60 0,60 0,60 0,60 0,60 0,60	gld -,- -,- -,- -,- 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80	gld -,- -,- 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80 0,80	gld -,- -,- -,- -,- 1,- 1,- 1,- 1,- 1,-

Op de met ingang van 31 Augustus 1941 ingelegde autobuslijn P (Schiedam - Vlaardingerambacht) werd het volgende tarief vastgesteld.

Tarief op autobuslijn P van Schiedam naar Vlaardingerambacht										
	VI.ambacht - Vlaardingen (Verpl.-Chasséplein)	VI.ambacht - Station Vlaardingen Oost	Vlaardingen (Verpl.-Chassépl) Schiedam (Rubensplein)	Station Vlaardingen Oost - Schiedam (Koemarkt)	Vlaardingen (Verpl.-Chassépl) - Schiedam (Koemarkt)	VI. Ambacht-Schiedam (Rutenspl)	VI. Ambacht-Schiedam (Koemarkt)			
Enkele rit	6 cts	10	10	10	15	15	20			
Enkele rit (kindertarief)	- cts	6	6	6	10	10	10			
Enkele rit met over- stappen op tram	- cts	-	-	-	20	-	25			
Retourkaartje	- cts	15	15	15	25	25	30			
Retourkaartje met 2 x overstappen op tram	- cts	-	-	-	35	-	40			
Maandabonnement	- gld	7,-	7,-	7,-	7,-	7,-	7,-			
Maandabonnement op lijn P en 1 stadslijn	- gld	-	-	-	8,-	8,-	8,-			
Weekkaart voor 2 ritten per dag	- gld	0,80	0,80	0,80	1,-	1,-	1,25			
Weekkaart voor 2 over- stapritten op tram per dag	- gld	-	-	-	1,50	-	1,50			
Schoolkaart voor 2 ritten per dag	- gld	0,60	0,60	0,60	0,60	0,60	0,80			
Schoolkaart voor 2 overstapritten op tram per dag	- gld	-	-	-	0,80	-	1,-			
Schoolkaart voor 4 ritten per dag	- gld	-	-	-	0,80	0,80	1,-			
Schoolkaart voor 4 overstapritten op tram per dag	- gld	-	-	-	1,-	-	-			

Vervoer. In 1941 heeft de R.E.T. 20.419.335 reizigers meer vervoerd dan in 1940. Dit beteekent een vooruitgang van 28,35 %.

Op de lijnen met electrische tractie werd een vooruitgang van 21.070.250 reizigers geboekt, d.i. 32,43 %. De opbrengst per reiziger bedroeg 7,35 cts tegen 7,39 cts in 1940 (hierin is voor 1941 0,22 cts en voor 1940 0,25 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg 11.259.231,1; het aantal afgelegde bijwagenkilometers bedroeg 5.594.681,2. In totaal werden dus 16.853.912,3 wagenkilometers afgelegd (hierin zijn 58.094,1 motorwagenkilometers en 16.362,5 bijwagenkilometers begrepen, afgelegd voor z.g. extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle tramlijnen tezamen steeg van 4,47 (over 1940) tot 5,11. De opbrengst per wagenkilometer steeg van 33,03 cts (over 1940) tot 37,54 cts (hierin is voor 1941 1,14 cts en voor 1940 1,13 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal reizigers, dat op de lijnen met electrische tractie gebruik maakte van knipkaarten, bedroeg in de jaren 1940 en 1941 als volgt:

percentage van het
totaal aantal reizigers

1940	25.441.753	32,15
1941	34.688.262	40,31

Op de autobuslijnen werd een vermindering van 650.915 reizigers geboekt d.i. 9,26 %. De opbrengst per reiziger steeg van 8,92 cts in 1940 tot 9,13 cts in 1941 (hierin is voor 1941 0,61 cts en voor 1940 0,45 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 1.733.530,1 (hierin zijn 87.936,3 kilometers begrepen, afgelegd voor z.g. extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer steeg van 2,51 in 1940 tot 3,68.

De opbrengst per kilometer steeg van 22,39 cts over 1940 tot 33,61 cts (hierin is voor 1941 2,25 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 1940 en 1941 als volgt:

percentage van het
totaal aantal reizigers

1940	2.246.085	31,94
1941	1.906.420	29,87

De opbrengst der abonnementen, met inbegrip van de post- en politieabonnementen, bedroeg in 1941 :

	Jaar- abonnementen	Maand- abonnementen	Totaal
tramlijnen	f. 76.630,61	f. 15.816,83	f. 92.447,44
autobuslijnen	" 1.304,01	" 2.351,17	" 3.655,18
totaal	<u>f. 77.934,62</u>	<u>f. 18.168,-</u>	<u>f. 96.102,62</u>

In 1941 werden de volgende aantallen knipkaarten verkocht:

	Verkoop aan de N.V. van Ditmar's Kiosken Onderneming	Verkoop door de R.E.T. direct aan conducteurs en aan het publiek	Totaal aantal verkochte knipkaarten
Gele knipkaarten (10 ritten voor f. 0,50)	1.564.000	238.591	1.802.591
Gele knipkaarten (20 ritten voor f. 1,-)	151.700	9.578	161.278
Blauwe knipkaarten (12 ritten voor f. 1,-)	315.000	69.464	384.464
Witte knipkaarten (8 ritten voor f. 1,-)	387.000	111.603	498.603
Oranje knipkaarten (24 ritten voor f. 1,50)	78.400	10.065	88.465
Bruine dagkaarten (15 ritten voor f. 0,75)	2.200	11	2.211
Groene schoolkaarten	75.552	36.040	111.592
Grijze vroegrittenkaarten	169.150	68.871	238.021
Bruine weekkaarten (buitenlijnen)	7.100	1.850	8.950
	2.750.102	546.073	3.296.175

De waarde der aan de N.V. van Ditmar's Kiosken-Onderneming verkochte knipkaarten bedroeg f. 1.955.200,-, terwijl de direct aan conducteurs en aan het publiek verkochte knipkaarten een waarde van f. 410.254,90 vertegenwoordigden.

In totaal heeft dus in 1941 de verkoop van kaarten opgebracht f. 2.365.454,90 tegen f. 1.765.095,- in 1940.

De Wnd. Directeur,

Ir. S.S. Koldijk.

Bijlage I.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1940

f. 6.068.367,78

Kapitaaluitgaven :

Vernieuwing Weg	"	118.815,09
Vernieuwing Bovenleiding	"	63.773,93
Aanschaffing Werktuigen en Gereedschappen	"	12.985,15
Uitbreiding en vernieuwing Trankabelnet	"	16.016,23
Uitbreiding en vernieuwing Wachthuisjes	"	2.530,42
Gebouwen	"	764.837,68

f. 7.047.326,28

Afschrijvingen

" 662.048,87

Volgens de Balans op 31 December 1941

f. 6.385.277,41

L A S T E N

B A T E N

Hoofd- stuk	Omschrijving	Begrooting	Uitkomst	Hoofd- stuk	Omschrijving	Begrooting	Uitkomst
1	Beweegkracht	f. 641.360,-	f. 648.940,21	1	Opbrengst reizigersvervoer	f. 4.935.000,-	f. 6.910.200,-
2	Brandstof v. tractie der autobussen	" 48.200,-	" 178.138,11	2	Huren van gebouwen en terreinen	" 9.631,-	" 10.600,-
3	Salarissen en loonen v.d. chef v.d. buitendienst, hoofdcontroleurs, controleurs, adj.-control., conduct., enz.	" 1.948.500,-	" 2.160.827,64	3	Opbrengst reclame	" 7.500,-	" 12.000,-
4	Onderhoud en schoonhouden rollend materieel	" 1.199.337,-	" 1.377.217,52	4	Verhaal van bijdragen v. eigen- en weduwen- en weezenpensioenen	" 327.000,-	" 337.000,-
5	Onderh. en vernieuwing trambanen	" 312.300,-	" 291.773,75	5	Diversen	" Memorie	" 6.000,-
6	Onderh. en vernieuwing bovenleiding	" 86.650,-	" 54.931,23		Nadeelig saldo	f. 5.279.131,-	f. 7.276.800,-
7	Alg.kosten v.magaz., Centrale werkpl.	" 198.550,-	" 193.654,24			" 1.558.858,-	" 337.000,-
8	Garage en Dépôts	" 68.900,-	" 74.069,95				
9	Onderhoud van gebouwen	" 193.016,-	" 285.779,18				
10	Overige kosten	" 217.000,-	" 233.013,56				
11	Salar.v.directie, afd.chefs, ambtenaren, enz.	" 130.000,-	" 164.008,-				
12	Ziekengelden, enz.	" 15.700,-	" 42.878,35				
13	Kindertoeslag	" 18.500,-	" 30.099,89				
14	Ongevallenverzekering	" 2.000,-	" 4.660,63				
15	Rentezegels Invaliditeitswet	" 477.890,-	" 486.304,68				
16	Pensioenbijdragen	" 17.160,-	" 17.160,-				
17	Bijdrage pensioenfonds trampersoneel	" 41.000,-	" 39.899,29				
18	Uniformen	" 48.400,-	" 46.520,55				
19	Bureaukosten en adm. behoeften	" 35.500,-	" 48.325,87				
20	Assurantiën	" 153.600,-	" 296.239,30				
21	Belastingen, retributiën, enz.	" 284.481,-	" 247.238,26				
22	Rente	" 699.945,-	" 692.229,77				
	Afschrijvingen						
		f. 6.837.989,-	f. 7.613.909,98			f. 6.837.989,-	f. 7.613.909,98

Reizigersvervoer op de lijnen der Rotterdamsche Electrische Tram (Vervoercijfers per lijn)

6.669.257
5.244.275

Rei

Rei

aangeschaft door R.E.T.
t/m 31 December 1940
als voren in 1941

f 127.424,58
" 12.985,15

Afschrijvingen t/m 31 December 1940 f 247.490,25
" 12.724,-

f 324.608,98
" 260.214,25

Meubilair en Kantoorbehoeften
Hulpvoertuigen en Paarden
Vrachtautomobielen, enz.
aangeschaft door R.E.T.

64.394,73
1,-
1,-

t/m 31 December 1940
Afschrijvingen t/m 31 December 1940 f 148.330,28
" 3.025,-

f 166.181,34
" 151.355,28

Wachtlokalen
aangeschaft door R.E.T.
t/m 31 December 1940
als voren in 1941

f 61.267,30⁵
" 2.530,42

Afschrijvingen t/m 31 December 1940 f 17.760,00⁵
" 3.212,-

f 63.797,72⁵
" 20.972,00⁵

Trankabelnet

aangeschaft door R.E.T.
t/m 31 December 1940
als voren in 1941

f 34.902,98
" 16.016,23

Afschrijvingen t/m 31 December 1940 f 1.221,96
" 1.396,-

f 50.919,21
" 2.617,96

Herstelkosten oorlogsschade

Voorraden:

Uniformen
Magazijn Weg & Werken
Fourage Magazijn
Goederen Magazijn
Magazijn Autobussen
Goederen Magazijn Diwero
Magazijn goederen in Bewerking

f 32.791,16
" 46.300,06
" 2.832,30
" 365.869,39
" 180.253,77
" 3.614,80
" 24.240,45

f 6.385.277,41
" 257.263,68

655.901,93

Vorderingen:

Gemeente Rotterdam
Gemeentebedrijven en -instellingen
Gemeente-Ontvanger (belegging v. aflossing v. schuld)
Overige debiteuren

f 979.098,50
" 23.319,39
" 1.620.309,78
" 84.588,25

Verkoopverschillenrekening

Schulden:

Gemeente Rotterdam f 22.549,78
Gemeentebedrijven en -instell. " 487.872,19
Overige crediteuren " 511.981,21
Waarborgsommen v. abonneementen " 2.846,50
Pensioenfondsen " 501.542,86
Bijdrage in het tekort
pensioenfonds trampersoneel " 17.160,-

Opgenomen geldmiddelen:

Gemeente-Ontvanger voor
opgenomen kasgeld

Diversen:

Omslagrekening f 161.311,23⁵
Reserve voor in depôt gegeven
knipkaarten " 134.712,25
Reserve voor nog te verrekenen
posten " 50.510,13

Conducteurs (knipkaarten-dépôt)	"	99.486,25	
Werken voor Derden	"	8.969,24	
Gemeente Rotterdam, wegens verlies 1941	"	<u>337.096,87</u>	3.156.242,39
Geldmiddelen:			
Kas	f	46.314,03 ⁵	
Postgirorekening	"	<u>65.974,89</u>	112.288,92 ⁵
Diversen:			
Autobusconcessies	f	170.500,-	
Credietrekening	"	<u>17.982,65</u>	188.482,65
Disagio op Obligatieleeningen der Gemeente R'dam	f	435.548,72	
Afschrijvingen t/m 31 December 1940	f	326.871,10	
dito over 1941	"	<u>23.287,35</u>	85.390,27
Disagio op Onderhandsche leeningen der Gem.R'dam	f	49.873,30	
Afschrijvingen t/m 31 December 1940	f	23.763,80	
dito over 1941	"	<u>6.893,55</u>	19.215,95
			<u>f 10.860.063,20⁵</u>
			=====

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 en 1941 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.