

ROTTERDAMSCH E - ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche
Electrische tram over het jaar 1944.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf. De exploitatie van het tram- en autobusnet heeft, evenals over het jaar 1943, een voordeelig saldo opgeleverd, hetgeen blijkt uit de aan het eind van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening.

De winst over 1944 bedroeg f 470.779,15⁵, terwijl op de begrooting voor dat jaar een batig saldo van f 463.273,- was geraamd.

De opbrengst van het reizigersvervoer, welke f 10.510.011,21⁵ bedroeg, was f 1.836.039,39⁵ minder dan over 1943.

Deze vermindering is het gevolg van het feit, dat, in verband met de vereischte stroombesparing, de diensten van begin September af belangrijk moesten worden ingekrompen, terwijl de exploitatie op 1 December geheel moest worden stopgezet.

Het uitgavencijfer van 1943 is met een bedrag van f 50.776,86⁵ overschreden.

Ten laste der bedrijfsrekening werd gebracht een bedrag van f 511.490,86, hetwelk werd besteed voor de aanschaffing van uitrustingen voor trolleybussen en voor den aanleg eener bovenleiding voor deze trolleybussen.

In het vorig verslagjaar werd een bedrag ten laste der bedrijfsrekening gebracht, met het doel daaruit na den oorlog den ontstanen achterstand in het onderhoud te bestrijden. Dit bedrag werd thans gebruikt voor extra afschrijving op de activa.

Directie. Bij den aanvang van dit boekjaar werd in aansluiting met het jaar 1943 de directie van het trambedrijf gevoerd door ing. G.O. Boom, lid van de Nationaal Socialistische Beweging, bij de R.E.T. in dienst getreden op 1 November 1942. Van dezen Directeur ging blijkbaar weinig leiding en kracht uit. Een veel meer op den voorgrond tredende figuur was de N.S.B.-er J.H. Rosman, die met ingang van 1 Juli 1942 als vertrouwensman van den Burgemeester bij het bedrijf werd aangesteld. Uit deze aanstelling en de daaruit voortvloeiende bemoeienissen van Rosman met de personeels-aangelegenheden is voor een groot deel het conflict geboren tusschen den toenmaligen Directeur Dr.Ir. J.G.J.C. Nieuwenhuis en den N.S.B. Burgemeester Müller, hetgeen op 17 Juli 1942 leidde tot buiten dienst stelling, later gevolgd door ontslag van Directeur Nieuwenhuis.

Intusschen nam de invloed van Rosman op den gang en de leiding van het trambedrijf steeds toe en strekten zijn bemoeiingen zich hoe langer hoe verder uit. In een kort tijdsverloop volgde zijn benoeming tot administratief hoofd-ambtenaar, als hoedanig hij de leiding der administratie tot zich trok; trad hij op als "Sociaal voorman" en na het overlijden van Ir. A.D. Vermeijden nam hij ook de afdeeling Vervoer onder zijn persoonlijk beheer. Zonder overdrijving kan gezegd worden, dat Rosman via den Directeur Boom de R.E.T. bestuurde.

In de daardoor ontstane, steeds toenemende machtspositie heeft Rosman een zeer funesten invloed uitgeoefend op de verhoudingen bij het trambedrijf en wel in het bijzonder ten aanzien van de personeelsaangelegenheden; door felle, niet zelden met bedreigingen gepaard gaande propaganda, heeft hij onder het trampersoneel onnoemelijk veel verwarring en ontredde-ning gesticht, waarvan de gevolgen nog steeds nawerken. Deze toestand bleef bestendigd, verscherpte zich zelfs, totdat de befaamde September gebeurtenissen hierin een plotselinge, bijna tragi-komische wending te weeg brachten.

Op Dinsdagmorgen 5 September 1944 (den zoogenaamden "Dolle Dinsdag") kwam op het kantoor der R.E.T. de telefonische mededeeling van Rosman, dat hij opgeroepen was voor "Actieven dienst", en naar aanleiding daarvan een bespreking zou hebben met den Burgemeester; des 's middags zou hij op het kantoor terug komen om zijn laatste instructies te geven. Om 12 uur kwam hij inderdaad terug en na een bedrag van f 466,98 getouchéerd te hebben wegens

Vrijdag 8 September bracht Burgemeester Müller een bezoek aan het hoofdkantoor in de Isaäc Hubertstraat en deelde daarbij mede, dat hij verschillende zaken met Directeur Boom zou regelen. Intusschen kwam vast te staan, dat de heeren Boom en Rosman met hun families en hebben en houden- per R.E.T. autobus de vlucht hadden genomen naar het Oosten des lands.

Zowel Boom als Rosman hebben zich sindsdien nog een paar maal op het kantoor der R.E.T. vertoond. In den nacht van 17 op 18 September 1944 verdween Rosman voor goed; op 19 September heeft directeur Boom ondanks uitdrukkelijk verbod van den Burgemeester Müller voor de tweede maal de vlucht genomen en is nadien niet meer bij de R.E.T. teruggekeerd. Burgemeester Müller heeft beiden op staanden voet ontslagen en op voorstel van den Gemeente-Secretaris den Heer J.H. van der Knaap benoemd tot waarnemend Directeur, welke functie deze tot op den dag der bevrijding vervuld heeft.

Personeel.

	Ambtenaren in vasten dienst		Ambtenaren in tijdelijken dienst (Dienst Bijzondere Personeelsvoorziening)		Ambtenaren in tijdelijken dienst		Totaal aantal ambtenaren
	maand-salar.	op week-loon	maand-salar.	op week-loon	maand-salar.	op week-loon	
31 Dec. 1943	202	1.818	-	-	29	548	2.597
31 Dec. 1944	214	1.789	1	184	39	348	2.575
+ of -	+ 12	- 29	+ 1	+ 184	+ 10	- 200	- 22

Van het totaal aantal ambtenaren waren 257 per 31 December 1943 en 499 per 31 December 1944 tewerkgesteld in Duitschland, terwijl aan 201 ambtenaren een non-activiteitsverlof was verleend. Van de overige ambtenaren, in het bijzonder van de afdeeling Vervoer, werden van begin November 1944 af een groot aantal tewerkgesteld bij het Rijksbureau voor Voedselvoorziening (Gaarkeukens), den Gem. Technischen Dienst (Afdeeling Plantsoenen en Afdeeling Kolencontrôle), het Gemeente-Electriciteitsbedrijf, het Openbaar Slachthuis, enz.

Bezittingen en kapitaal-uitgaven. De boekwaarden der van de R.E.T.M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1944 als volgt:

Baan	f	-, -
Bovenleiding	"	-, -
Rollend materieel	"	-, -
Hulpvoertuigen en paarden	"	1, -
Terreinen en gebouwen	"	1.390.794,75
Meubilair en kantoorbehoeften	"	1, -
Werktuigen, enz.	"	-, -
	f	1.390.796,75

=====

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 1944 als volgt:

Autobussen	f	1,-
Baan	"	208.376,41
Bovenleiding	"	100.265,78
Rollend materieel:		
Nieuwe motor- en aanhangrijtuigen	"	674.012,22
Vrachtautomobielen, enz.	"	1,-
Werktuigen, gereedschappen en verdere inventarissen der werkplaatsen, remises en garage	"	73.563,79
Wachtlokalen	"	23.562,68
Terreinen en gebouwen	"	1.087.976,87
Tramkabelnet	"	49.973,12
Autobusconcessies	"	1,-
	f	2.217.733,87
		=====

In totaal was op 31 December 1944 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 3.608.530,62.

Voor de in 1944 verwerkte bedragen zij verwezen naar bijlage I.

Tramlijnen. Van 19 Januari tot 14 Februari werden, in verband met de afsluiting van de Scheepstimmermanslaan, de eindpunten van de lijnen 6 en 14 verlegd naar het Droogleever Fortuynplein. Door de afsluiting van den Westzeedijk werd de route van lijn 10 van 14 Februari tot 23 Februari omgelegd langs de Witte de Withstraat - Eendrachtsweg - Nieuwe Binnenweg naar den Schiedamscheweg. Van 23 Februari tot 13 Maart werd de route van lijn 15 omgelegd langs den Westzeedijk - Eendrachtsweg - Mauritsweg, in verband met de afsluiting van den G.J. de Jonghweg. Met ingang van 17 April werd - uitsluitend op werkdagen - lijn 20 in exploitatie genomen over het traject Vlietlaan - Boezemsingel - Zaagmolenstraat - Walenburgerweg - Statentunnel - Middellandstraat - Mathenesserweg - Marconiplein.

Op 17 Juli vond de volgende netswijziging plaats:

- a. Lijn 6 werd opgeheven.
- b. Lijn 8 werd op werkdagen doorgetrokken van den Coolsingel langs het spoor van lijn 6 naar Blijdorp. Op Zondagen werd uitsluitend de route van lijn 6 gevolgd, waarbij echter het eindpunt Parklaan werd verlegd naar het Willemsplein.
- c. Het eindpunt Mathenesserplein van lijn 11 werd verlegd naar de Parklaan.
- d. Het eindpunt Heemraadsplein van lijn 17 werd verlegd naar het Mathenesserplein.
- e. De lijnen 11 en 17 reden uitsluitend op werkdagen.

Met ingang van 10 Augustus werd op Zon- en Feestdagen de lijnaanduiding van lijn 8 gewijzigd in lijn 6.

Op 15 Augustus werd lijn 9 ingekort tot het Stationsplein. Het traject Stationsplein - Vierambachtsstraat kwam hierdoor te vervallen.

Met ingang van 8 October moest de dienst op Zondagen gestaakt worden. Op 1 December moest het personenvervoer geheel worden stopgezet.

Evenals in het vorig verslagjaar werden ook nu regelmatig rijverboden opgelegd.

Op blz. 4 een overzicht van de lijnen, welke op 30 November nog in exploitatie waren.

Autobuslijnen. Van een geregelde exploitatie der autobuslijnen is dit jaar geen sprake geweest. Verscheidene malen waren de diensten, doordat tal van autobussen geworderd, of niet bedrijfswaardig waren, zeer onregelmatig.

Met ingang van 7 September moesten de diensten op de autobuslijnen gestaakt worden.

Overzicht van de tramlijnen, welke op 30 November 1944 in exploitatie waren.

Eindpunten der lijnen	Lengte in meters			Exploitatie- lengte	Geëxploiteerd over andere lijnen
	Enkel spoor	Dubbel spoor	Totale lengte		
Albrechtsplein-Honingerdijk	-	7.405	14.810	7.435	30 m over lijn 2 en 5
ijldorp -Mijnsheerenlaan	-	6.985	13.970	9.419	2.434 " " 1 en 5
ation D.P. -Groene Zoom	-	3.438 $\frac{1}{2}$	6.877	9.735 $\frac{1}{2}$	6.297 " " 1, 2 en 5
ation Maas -Schiedam	-	7.934	15.868	8.230 $\frac{1}{2}$	296 $\frac{1}{2}$ " " 1 en 2
angen -Schieweg	35	2.077	4.189	5.853	3.741 " " 1, 2 en 4
llemsplein -Blijdorp	29	2.752 $\frac{1}{2}$	5.534	4.875	2.093 " " 1, 2 en 5
Oldenbarneveltstraat-Schiedam	-	3.405	6.810	6.133 $\frac{1}{2}$	2.728 $\frac{1}{2}$ " " 1, 4, 6, 9, 14 en 16
ation D.P. - Lange Hilleweg	-	1.581 $\frac{1}{2}$	3.163	7.309 $\frac{1}{2}$	5.728 " " 1, 2, 3 en 4
angen - Kootsohekade	-	6.813	13.626	10.079	3.266 " " 1, 4, 5, 6, 8 en 14
arklaan - Lischplein	29	2.825 $\frac{1}{2}$	5.680	4.603 $\frac{1}{2}$	1.749 " " 1, 4 en 10
ation D.P. - Vlaskade	35	2.627	5.289	9.429	6.767 " " 1, 2, 4 en 9
llemsplein - Hillegersberg (Molenlaan)	-	4.372	8.744	8.641 $\frac{1}{2}$	4.269 $\frac{1}{2}$ " " 1, 2, 4, 6, 10, 11
rooswijk -Ruigeplaatbrug	33	2.623	5.279	7.004	4.348 " " 1, 2, 4 en 10 en 20
hiedamscheweg-Oudedijk	25	2.631 $\frac{1}{2}$	5.288	8.468 $\frac{1}{2}$	5.812 " " 1, 2, 4, 8 en 14
thenesserplein-Oudedijk	64	1.975	4.014	7.056	5.017 " " 1, 4, 8, 10 en 16
ietlaan -Marconiplein	-	3.057	6.114	6.994 $\frac{1}{2}$	3.937 $\frac{1}{2}$ " " 1, 3, 4 en 14
ijldorp -Oudedijk	31	100	231	5.569 $\frac{1}{2}$	5.438 $\frac{1}{2}$ " " 1, 3, 10, 14, 16 en 20
	281	62.602 $\frac{1}{2}$	125.486	126.836 $\frac{1}{2}$	

gemiddelde exploitatielengte van een tramlijn 7.461 m. De totale lengte der hulpsporen bedroeg 15.586 m
 " " " remisesporen " 8.434 "

Werkzaamheden A. Sporen. Gerepareerd werden de sporen in de v.d. aan den weg. Takstraat en op de Koninginnebrug, terwijl verschillende stukken spoor op de Maasbrug werden vernieuwd.

Gelicht werden: de sporen op het Marconiplein, op den Schieweg, op de Oostbrug, op de Molenwerf, op het Hofplein, in de Lefèvre de Montignylaan, in de Molenlaan en op de Schiekade nabij den Bergweg. Voorts werd een gedeelte van de wisselkam in de remise Kralingen gelicht.

De sporen op den Randweg werden van het midden van het wegdek verlegd naar de singelzijde. ✓

Op den Straatweg en op den Bergweg werden eenige stukken spoor vervangen, terwijl in de Spoorwegstraat dubbel spoor werd gelegd.

Verwijderd werden de laatste stukken spoor op den Spoorsingel, met de aansluitende bogen en wissels naar den Walenburgerweg.

B. Kruisingen en wissels. Naast enkele grootere reparaties aan de kruising op het van Hogendorpsplein, werden verschillende kleinere voorzieningen getroffen.

C. Bogen. Vervangen werden de bogen Lange Geer - Bree, Lange Geer - Groene Zoom, zoomede de bogen aan den Eendrachtsweg.

D. Aanleg. De in 1943 aangevangen aanleg van sporen op het Strooveer en op den Goudschesingel, zoomede op de Henegouwerlaan en in den Staten-tunnel werd voortgezet en beëindigd.

Hulpsporen werden aangelegd in de omlooplossen aan de eindpunten Mijnsheerenlaan en Groene Zoom.

Op het Hofplein werden contra-rails aangebracht.

In verband met de materiaalpositie moesten verschillende vernieuwingen achterwege blijven. Er moest worden volstaan met het vervangen van de meest versleten gedeelten door nog bruikbare oude rails.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1944 had de R.E.T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom.

1. Hoofdkantoor met dienstwoning, bijgebouw met kantoorlokalen, teekenkamers, bibliotheek, conferentiekamer, cantine, centrale werkplaats, magazijn en erven aan de Isaäk 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 het Maastunnelplein 2 en 4, groot 22,24 a;
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 Koetschekade, Willem van Hildegasbergstraat en Hillegondastraat (v.m. Hillegersberg), groot 79,90 a;
7. Weg en weiland nabij de Delftsche Schie te v.m. 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 in de v.m. gemeente Overschie;
9. Perceelen grond met opstallen aan de Hendrik de Keyzerstraat 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. Garage met woonhuis en plaatijzeren loods, gelegen aan de Alexanderstraat no. 2 te Capelle a/d IJssel, tezamen groot 1200 ca. Een en ander werd volgens besluit van den Burgemeester van 27 Januari 1942 met ingang van 1 Mei 1942 overgenomen van de N.V. M.E.G.G.A.
11. Wachthuisjes.

Groenendaal, Hofplein en Linker Rottekade.

In Schiedam: Pompstation en Rubensplein.

In Vlaardingen: Hoflaan en Verploegh Chasséeplein.

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

12. Wachthuisjes met dienstlokaal.

In Rotterdam: Stationsplein, Veerlaan, Tweede Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, van Aerssenlaan, Esschenlaan (2 stuks, waarvan één met w.c., het andere voor het uitreiken van eten), Molenlaan, Bentincklaan (met kaartenbureau, w.c. en abri), Mijnsheerenlaan, Torenlaan, Willemsplein, Mathenesserplein, Oostzeedijk (met abri), Avenue Concordia, Parklaan en Schieweg.

In Schiedam: Broersvest, Stationsplein, Pompstation (stookplaats en douchecel).

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

13. Abris.

In Rotterdam: Zeevischmarkt (2 stuks), Westzeedijk bij den St. Jobsweg, Hofplein (4 stuks), Nieuwe Binnenweg bij den Heemraadssingel, Burgemeester Meineszplein, Hofplein (halte voormalig gebouw Nieuwsblad), Bentincklaan, Stadhoudersweg bij den Statenweg, Tweede Rosestraat, Stationssingel (Station D.P./ Noord), Bergschelaan bij den Bergsingel, Putschelaan bij de van Abcoudestraat, Kreekweg (halte Station Feyenoord), Blaak (2 stuks), Kastanjesingel, Torenlaan.

14. Een kiosk op den Coolsingel, waarin door de R.E.T. zijn ondergebracht een kantoor voor de afdeling Vervoer en een afdeling voor den verkoop van knipkaarten. Een gedeelte van het gebouwtje is verhuurd aan de Vereeniging voor Vreemdelingenverkeer te Rotterdam.

Werkzaamheden Isaëc Hubertstraat. Reparaties werden verricht aan
aan de dak en rioleering. Verschillende putplanken werden ver-
gebouwen. nieuwd.

In de woonhuizen in de Hendrik de Keyzerstraat werd een donkere kamer ingericht.

De kleedruimte in het bijkantoor werd verplaatst naar het magazijn en de vrijgekomen ruimte tot kantoren ingericht.

Remise Kralingen. Reparaties aan dakbedekking, rioleering en bestrating vonden plaats.

Remise Charlois. Een gedeelte van het gestucadoorde plafond aan de voorzijde werd vernieuwd. De houten trommelkuis werd afgebroken en vervangen door de verplaatsbare betonnen trommelkuis, welke vroeger aan de Schiekade dienst deed.

Verder vonden de normale kleine herstellingswerkzaamheden plaats.

Remise Delfshaven. Het instructie- en dienstlokaal werden tot één ruimte samengevoegd en geheel ingericht als dienstlokaal met kantoor- tje voor de controleurs, betaalkantoor en trommelsafe. Het geheel werd van een gefundeerde vloer voorzien, evenals van nieuw meubilair.

Verder vonden kleinere onderhouds- en reparatiewerkzaamheden plaats.

Remise Hillegersberg. Een provisoire cantine werd ingericht in het voormalige dienstlokaal van de conductrices. Putplanken werden gedeeltelijk vernieuwd, evenals de oven van de zanddrooginrichting.

Verder vonden kleinere herstellingswerkzaamheden plaats.

Gebouwen Schiekade. Hier vonden slechts kleinere werkzaamheden plaats.

Garage Lusthofstraat. In den loop van dit verslagjaar werd een groot gedeelte van de machinerieën overgebracht naar de werkplaatsen aan den Sluisjesdijk.

Garage Sluisjesdijk. Een begin werd gemaakt met het inrichten van het gereed gekomen gedeelte. Reeds spoedig werd dit gebouw gevorderd. Slechts met groote moeite kon een gedeelte voor het bedrijf worden behouden.

Door het opblazen van havenwerken ontstond regelmatig schade aan dit gebouw, terwijl ook door de steeds wisselende bezetting belangrijke schade aan vloeren, trappen, enz. werd toegebracht.

Wachthuisjes. Het wachthuisje aan den Rotterdamschen Rijweg werd verplaatst naar de Kruiskade bij den Mauritsweg. Het wachthuisje met dienstlokaal in de van Oldenbarneveltstraat werd verplaatst naar de Avenue Concordia.

De wachtruimten in de wachthuisjes met dienstlokaal aan de Broersvest en in de Rusthoflaan werden van deuren voorzien en ingericht tot eetlokaal voor het personeel.

Het wachthuisje, staande aan de Lefèvre de Montignylaan werd verbouwd tot dienstlokaal met w.c. Het werd daarna geplaatst aan de Parklaan.

Op de Linker Rottekade werd een nieuw wachthuisje gemaakt.

De wachthuisjes, staande op den Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg en aan de Heyplaat werden weggehaald.

Wegens verandering van eindpunt van de autobuslijn naar Overschie werden de wachthuisjes, abris en houtbergplaats verplaatst van de Martinus Dorpiusstraat naar de Torenlaan.

Abris. In verband met de verwijdering van vluchtheuvels werden de abris op den Stationssingel (Station D.P./Noord), op het Burgemeester Meineszplein, op den Kreekweg en op de Zeevischmarkt verplaatst.

De abri op den Schiedamscheweg (Schans) werd verwijderd.

Schilderwerk. De voor- en achtergevel van het bijkantoor in de Isaäc Hubertstraat werden gedeeltelijk, het buitenwerk van het magazijn geheel geschilderd.

Voorts werden schilderwerkzaamheden verricht aan verschillende wachthuisjes en abris, zoomede in het bijkantoor en in de verschillende remises.

Diverse werkzaamheden. Voor de afdeeling Vervoer werden twee nieuwe schildwachthuisjes gemaakt. Voor de afdeeling Weg werden mallen voor kruisingen gemaakt en wagens gerepareerd.

Een voor den autobusdienst gemaakte houtbergplaats aan de Linker Rottekade werd verwijderd.

Werkzaamheden in de Centrale werkplaats. Aan het rijtuigpark vonden gedurende 1944 de volgende werkzaamheden plaats:

Motorrijtuigen, serie 202-221. Voortgegaan werd met het wijzigen der zandstrooiers. In totaal zijn nu 18 rijtuigen voorzien van gewijzigde zandstrooiers. Eveneens werd voortgegaan met de verbouwingen, noodig om deze rijtuigen geschikt te maken voor het z.g. doorstroomsysteem. 18 rijtuigen zijn nu verbouwd.

Een aanvang werd gemaakt met het aanbrengen van een ventilatie op de balcon, waarvan nu 6 rijtuigen voorzien zijn.

Motorrijtuigen, serie 401-570. 5 rijtuigen kregen een groote revisie, terwijl 1 rijtuig een kleine revisie onderging. Voortgegaan werd met het aanbrengen van railremmen aan deze rijtuigen. In totaal zijn nu 55 rijtuigen van railremmen voorzien.

Een aanvang werd gemaakt met het herstellen der schade aan de motorrijtuigen 418 en 540, welke bij het bombardement van 31 Maart 1943 geheel uitbrandden.

Buiten de hierbovengenoemde werkzaamheden werden in de Centrale Werkplaats nog reparaties verricht aan:

Motorrijtuigen van de serie	152 - 201	32 maal
" " " "	202 - 221	36 "
" " " "	301 - 304	18 "
" " " "	401 - 570	306 "
Aanhangrijtuigen " " " "	1001 - 1020	29 "
" " " "	1127 - 1151	11 "
" " " "	1152 - 1201	8 "
" " " "	1351 - 1406	42 "
Railreinigingswagen no. 2202		4 "

Bovendien werden gerepareerd wegens aanrijding:

Motorrijtuigen van de serie	152 - 201	9 maal
" " " "	202 - 221	4 "
" " " "	401 - 570	113 "
Aanhangrijtuigen " " " "	1001 - 1020	4 "

Verder ondergingen de zoutwagens de gebruikelijke jaarlijksche revisie. In de Centrale Werkplaats werd voltooid het maken van een wielbanden-slijpinrichting en een railbuigmachine voor de afdeeling "Weg", waarmede in 1942 een aanvang werd gemaakt.

Met den ombouw van autobussen in trolleybussen werd doorgegaan. 4 stuks kwamen nagenoeg gereed.

De voor de afdeeling "Bovenleiding" in aanmaak zijnde paalarmen, enz. voor den aanleg der trolleybus-bovenleiding (Maastunnelproject) kwamen gereed.

Voor de afdeeling "Weg" werden een aantal kruisingen en kruisstukken gemaakt, n.l. de kruising Bergweg - Noordsingel, twee kruisstukken voor het van Hogendorpsplein, zoomede één kruising en 4 kruisstukken voor Coolsingel - Slagveld.

Ten slotte werden nog eenige werkzaamheden en reparaties uitgevoerd voor het Magazijn, de Autobusgarage, de afdeeling Gebouwen, de afdeeling Bovenleiding en de afdeeling Vervoer.

Werkzaamheden in de Autobusgarage. In de Autobusgarage werden gerepareerd wegens aanrijding:

Autobussen van de serie	21 - 26	21 maal
" " " "	71 - 91	21 "
" " " "	92 - 111	22 "
" " " "	112 - 132	19 "

terwijl 8 wagens van het automaterieel wegens aanrijding werden gerepareerd. 3 Houtgasbussen werden weder omgebouwd voor dieseltractie.

Wagenpark. In den loop van dit verslagjaar werden 3 motorrijtuigen van de serie 152 - 201, t.w. de nummers 177, 179 en 186 omgebouwd tot goederenwagens.

In ruil voor een "Chevrolet" bestelautomobil werd een dienstautomobil (merk "Oldsmobile") aangekocht, terwijl 1 autobus (No 76) werd verkocht aan de N.V. V.A.V.O. te Schoonhoven.

Gevorderd werden:

A. Tramrijtuigen.

Aantal	Soort wagen	Serie	Nummers
2	motorrijtuig	127 - 151	127 en 150 (voor materiaal-vervoer)
11	do.	152 - 201	152, 153, 156, 158, 159, 160, 178, 180, 181, 182 en 183
47	do.	401 - 570	436 t/m 469
4	aanhangrijtuig.	1001 - 1020	1001 t/m 1004
6	do.	1127 - 1151	1128 " 1133
21	do.	1351 - 1406	1351 " 1361
1	railreinigings-wagen		2201
totaal	69 tramrijtuigen		

B. Autobussen

Aantal		Serie	Nummers
1	autobus	1 - 20	1
1	do.	No. 49	49
3	do.	50 - 59	56, 57 en 59
2	do.	68 - 70	68 en 70
6	do.	71 - 91	71, 80, 81, 86, 88 en 90
4	do.	92 - 111	95, 100, 103 en 109
1	do.	112 - 132	115
Totaal	18 autobussen		

C. Automaterieel.

2	dienstautomobielen
1	bestelautomobielen
1	trommelautomobielen
2	vrachtautomobielen
1	vrachtautomobielen (met kiplaadbak)
Totaal	7 automobielen

Op 31 December 1944 bestond het wagenpark uit:

Voor de lijnen met elektrische tractie	27	motorrijtuigen , met 2 assen, serie 152- 201 à 38 pl. = 1.026 pl.
	20	" , " 2 " " 201- 221 " 51 " = 1.020 "
	4	" , " 4 " " 301- 304 " 63 " = 252 "
	134	" , " 4 " , " 401- 570 " 63 " = 8.442 "
	16	aanhangrijtuigen, " 4 " , " 1001-1020 " 62 " = 992 "
	17	" , " 2 " , " 1127-1151 " 41 " = 697 "
	6	" , " 2 " , " 1152-1201 " 44 " = 264 "
	44	" , " 2 " , " 1351-1406 " 48 " = 2.112 "
Totaal	268	14.805 pl.
Voor de autobusdiensten	19	autobussen, serie 1- 20 à 40 pl. = 760 pl.
	1	" , " 21- 26 " 33 " = 33 "
	3	" , " 21- 26 " 34 " = 102 "
	2	" , " 21- 26 " 37 " = 74 "
	1	" , " 68- 70 " 20 " = 20 "
	13	" , " 71- 91 " 40 " = 520 "
	11	" , " 92- 111 " 40 " = 440 "
	20	" , " 112- 132 " 40 " = 800 "
Totaal	70	2.749 pl.
Totaal	338	met 17.554 pl.

X Van deze 70 stuks waren:

23 autobussen voor tijdelijk gebruik gevorderd, t.w. de nummers 2, 4 t/m 20, 77, 85, 91, 106 en 119.
8 autobussen, Nos 122 t/m 129, bestemd om te worden omgebouwd tot trolleybus.

In totaal waren slechts 4 autobussen rijvaardig.

De autobussen 1 t/m 20 zijn uitgerust met een benzine motor, de

Trammaterieel

6 rijtuigen voor materiaalvervoer (154, 162, 171, 177, 179 en 186)	2 railslijpwagens (2301/2)	17 zoutwagens
1 pekelmotorrijtuig (2403)	4 zandtransportwagens (2101/2 en 2401/2)	1 reclame-aanhang- rijtuig (1281)
1 railreinigingswagen (2202)		

Museumtrams, enz.

1 omnibus	4 motorrijtuigen (1, 11, 86 en 119)	1 montagewagen op spoorwielen
2 paardentrams	2 aanhangrijtuigen (1284 en 1327)	1 motorbenzinetram (2408)

Automaterieel

9 dienstautomobielen	1 kraanwagen	5 montageautomobielen
4 bestelautomobielen	3 laschautomobielen (waarvan 1 met slijpgereedschap)	1 automobiel voor het reinigen van wissel- kasten
		53 gasgeneratoraanhang- wagens

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	20 gewone handwagens
2 montagewagens met paardentractie	12 schaftkeetwagens	4 speedwagens
	8 ijzeren vuilniswagens	

Tractie. Door het Gemeente - Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1944 ten behoeve van den tramdienst 14.490.210 kWh geleverd, waarvoor in totaal f 439.345,38 werd betaald.

Ten behoeve van de Centrale Werkplaats en de Remises werd voor beweegkracht 113.316 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f 8.188,29. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 188.458 kWh, kostende f 12.648,43.

Aan de Autobusgarages werd geleverd voor beweegkracht 76.779 kWh en voor verlichting 8.671 kWh, waarvoor respectievelijk f 6.177,36 en f 1.026,38 werd betaald.

Voor verlichting en verwarming der wachtkamers werd geleverd 10.201 kWh, kostende f 388,71.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd een bedrag van f 10.806,26 betaald.

Over 1944 werd betaald als toeslag op den stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van f 175.582,90.

Van het Electriciteitsbedrijf Capelle-Krimpen werd ten behoeve van de garage te Capelle a/d IJssel 8.671 kWh betrokken, waarvoor f 1.026,38 werd betaald.

Door de Gemeente Schiedam werd voor verlichting der wachthuisjes 79 kWh geleverd voor een bedrag van f 21,77.

Bovenleiding. Het net werd, voor zoover de oorlogsomstandigheden dit toelieten, gecontroleerd en waar noodig zoo goed mogelijk hersteld. De revisiewerkzaamheden moesten tot het hoogst noodzakelijke beperkt worden in verband met de beschikbare materiaalvoorraden, welke nog zooveel mogelijk werden bestemd voor den aanleg van een trolleybus-bovenleiding.

De voornaamste werkzaamheden, welke in den loop van het verslagjaar werden verricht, waren de volgende:

Het aan- en omleggen van de bovenleiding boven de kruising Middellandstraat - Henegouwerlaan in aansluiting op de verbinding door den Staten-tunnel.

De aanleg van een bovenleiding in de Spoorwegstraat, waarbij tevens de bestaande bovenleiding op de Oosterkade, die door den aanleg van een nieuwe lus bij het Maasstation overbodig was geworden, werd gesloopt.

De aanleg van een dubbelpolige bovenleiding voor de trolleybuslijn van de Rochussenstraat naar de Boergoenschenvliet. Als gevolg hiervan moesten op verschillende plaatsen, waar de bovenleiding voor tram en trolleybus aan gemeenschappelijke spandraden werd opgehangen, diverse wijzigingen worden aangebracht, o.a. het verzwaren of tusschen plaatsen van masten op den G.J. de Jonghweg, op het Droogleever Fortuynplein en in de Wolphaertsbocht. Het aanbrengen van de bovenleiding in den Maastunnel en op de opritten leverde bijzondere moeilijkheden op.

Het omleggen der bovenleiding op het Strooveer en op den Goudschesingel, in verband met het sloopen van de Langebrug.

Verder werden nog de volgende werkzaamheden verricht:

De verandering aan de mastarmen op den Randweg, in verband met de verschuiving van de sporen aldaar.

Het aanleggen van een tijdelijke minusleiding naast de bestaande bovenleiding in de Isaäk Hubertstraat, noodig voor het proefrijden van trolleybussen.

In totaal werden gebruikt voor:

vernieuwing en onderhoud	3.210 m	arbeidsdraad	80 mm ²
aanleg trolleybuslijnen	19.000 "	"	80 "
vernieuwing en onderhoud	374 "	"	65 "
"	100 "	"	50 "

Waar noodig werden de werkzaamheden aan de bovenleidingpalen gecombineerd met de Openbare Verlichting.

Het schilderwerk bleef door gebrek aan materialen tot het hoogst noodzakelijke beperkt.

Als gevolg van de oorlogsomstandigheden werd op 9 October de stroomlevering door het G.E.B. aan de remises en werkplaatsen gestaakt. Uitgezonderd werd het Hoofdkantoor ten behoeve van de loonadministratie der mechanische boekhouding.

Op 11 December werden de voedingpunten 51 en 52 overgeschakeld op de voedingpunten 1 en 32 wegens het uitschakelen van het onderstation Oostzeedijk.

Op 22 December werd door de Centrale Schiehaven de stroomlevering gestaakt, waardoor alle voedingpunten op den Rechter Maasoever overgeschakeld moesten worden op het onderstation Schiekade. De volgende voedingpunten werden gekoppeld:

2, 4 en 5; 7, 8 en 35; 3, 10 en 34; 1, 51, 52 en 32.

De volgende ernstige storingen dienen te worden vermeld:

- 11 Mei : Rijdraadbreek Jan Kuitenbrug.
- 23 Mei : Rijdraadbreek Lage Erfbrug.
- 30 Mei : Rijdraad in aanraking gekomen met bliksemaflaier van een motorrijtuig op het Hofplein. Voedingpunt 5 stroomloos.
- 2 Juni : Rijdraadbreek Dorpsweg bij den Wolphaertsbocht.
- 14 Juni : Rijdraadbreek Oostplein. Voedingpunten 51 en 52 stroomloos.
- 21 Juni : Rijdraadbreek Wolphaertsbocht.
- 7 Juli : Voedingkabel VP 2 defect.
- 8 Juli : Bovenleiding constructie Bolwerk door vrachtauto ernstig beschadigd.
- 20 Juli : Voedingkabel VP 4 defect.
- 16 Augustus : Voedingpunten 8 en 9 stroomloos door storing in het voedingkabelnet G.E.B.
- 27 Augustus : Door blikseminslag voedingpunten 1, 2, 4, 5, 8, 10, 24, 32

- 24 Augustus : Voedingpunten 8 en 9 stroomloos door een defecte voedingkabel.
 7 September : Voedingpunten 3, 5, 7, 10, 31 en 35 stroomloos. Op verschillende plaatsen bovenleiding vernield door een hevigen storm.
 6 October : Voedingpunt 22 stroomloos, bovenleiding vernield door bominslag op den Stadionweg.
 4 November : Voedingpunten 1 en 5 stroomloos.
 29 November : Bovenleiding vernield en voedingpaal met stijpkabel beschadigd door bominslag op de Mathenesserlaan en in de Oranjeboomstraat.

Electrische wissels. Het aantal electrische wissels onderging geen wijziging en bedroeg op 31 December 1944 71 stuks.

Kracht en verlichting. De electrische installaties in de verschillende gebouwen werden regelmatig gereviseerd en waar noodig werden wijzigingen of herstellingen aangebracht.

De voornaamste werkzaamheden waren:

Het uitbreiden van de verlichtingsinstallatie in het bijkantoor aan de Isaïo Hubertstraat.

Het afwerken van de licht- en krachtinstallatie in de Garage aan den Sluisjesdijk.

Het wijzigen van de verlichtingsinstallatie in het dienstlokaal in de remise Delfshaven.

Het demonteeren van diverse motoren in de Garage aan de Lusthofstraat en het opnieuw monteeren in de werkplaatsen van de Garage aan den Sluisjesdijk.

Het aanleggen van een electrische installatie voor de nieuwe wielbandenslijpinrichting in de Remise Kralingen.

Het aanleggen van een installatie voor diverse zaagmachines en ventilatoren in de houtdrogerij aan de Garage Lusthofstraat.

Het reviseeren van de kapverlichting in de Remise Hillegersberg.

Paarden. Op 31 December 1943 waren 10 paarden aanwezig. In den loop van 1944 werden 2 paarden verkocht, zoodat op 31 December 1944 het aantal paarden 8 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroeg over 1944 f 11.410,42, d.i. f 3,25 per paard en per dag, tegen f 3,35 over 1943, f 3,03 over 1942, f 1,87 over 1941 en f 1,58 over 1940.

Verbruikt werden: 38.823 kg hooi, 11.474 kg bolkaf, 19.545 kg voermeel, 29.340 kg voerbieten en 950 kg boonenkaf, benevens voor een bedrag van f 2.770,- aan groenvoer.

Tarief. Met ingang van 1 Mei werd de prijs van het overstapkaartje op de stadslijnen verhoogd van f 0,13 tot f 0,15. Verder bleef het op 27 September 1942 ingevoerde tarief gehandhaafd.

Vervoer. In 1944 heeft de R.E.T. 27.407.052 reizigers minder vervoerd dan in 1943. Dit beteekent een achteruitgang van 17,77 %.

Op de lijnen met electrische tractie werd een achteruitgang geboekt van 23.418.416 reizigers, d.i. 15,92 %. De opbrengst per reiziger bedroeg 8,20 cts tegen 7,91 cts in 1943 (hierin is voor 1944 0,29 cts en voor 1943 0,26 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 7.789.871,- ; het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers bedroeg 4.395.376,9. In totaal werden dus 12.185.247,9 rijtuigkilometers afgelegd (hierin zijn 31.121,1 motorrijtuigkilometers en 2.475,- aanhangrijtuigkilometers begrepen, afgelegd voor zoogenaamd extra vervoer).

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer op alle tramlijnen steeg van 8,67 (over 1943) tot 10,15. De opbrengst per rijtuigkilometer steeg van 68,51 cts (over 1943) tot 83,25 cts (hierin is voor 1944 2,90 cts en voor 1943 2,23 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 1943 en 1944 als volgt:

percentage van het
totaal aantal reizigers

1943 50.074.705
1944 31.014.000

Op de autobuslijnen werd een achteruitgang van 3.988.636 reizigers geboekt, d.i. 55,66 %. De opbrengst per reiziger steeg van 10,01 cts in 1943 tot 11,52 cts in 1944 (hierin is voor 1944 0,91 cts en voor 1943 0,52 cts begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 567.572,9 (hierin zijn 31.940,1 kilometers begrepen, afgelegd voor zoogenaamd extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer daalde van 5,63 (over 1943) tot 5,60.

De opbrengst per kilometer steeg van 56,34 cts (over 1943) tot 64,50 cts (hierin is voor 1944 5,09 cts en voor 1943 2,95 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 1943 en 1944 als volgt:

percentage van het
totaal aantal reizigers

1943	2.379.927	33,21
1944	1.077.351	33,90

De opbrengst der abonnementen, met inbegrip van de post- en politieabonnementen, bedroeg in 1944:

	jaar- abonnementen	maand- abonnementen	Totaal
tramlijnen	f 125.610,43	f 13.656,60	f 139.267,03
autobuslijnen	" 1.212,75	" 150,75	" 1.363,50
	<u>f 126.823,18</u>	<u>f 13.807,35</u>	<u>f 140.630,53</u>
	=====	=====	=====