

No. 10
ROTTERDAMSCH E ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamse Electrische Tram over het jaar 1945.

Commissie. De Commissie voor de bedrijven was op 31 December 1945 samengesteld als volgt:

Wethouder-Voorzitter: de heer J. van Tilburg; leden: de heeren H. E. v. d. Brule, M. Frenkel, Ir. A. Plate, A. A. v. d. Ree, J. Spronkers en D. Thieme.

Personeel							
	Ambtenaren in vasten dienst		Ambtenaren in tijdelijken dienst		Ambtenaren in tijdelijken dienst. (D.B.P.) arbeidscontractanten		Totaal aantal ambtenaren
	maand-salaris	weekloon	maand-salaris	weekloon	maand-salaris	weekloon	
31 Dec. 1944 .	214	1789	39	348	1	184	2575
31 Dec. 1945 .	228	1717	53	303	—	—	2301
	+ 14	— 72	+ 14	— 45	— 1	— 184	— 274

Bezittingen en kapitaal-uitgaven. De boekwaarden der van de R.E.T.M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1945 als volgt:

Baan	f	—,—
Bovenleiding	"	—,—
Rollend materieel	"	—,—
Hulpvoertuigen en paarden	"	1,—
Terreinen en gebouwen	"	1.350.644,75
Meubilair en kantoorbehoeften	"	1,—
Werktuigen, enz.	"	—,—
	f	1.350.646,75

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 1945 als volgt:

Autobussen	f	1,—
Baan.	„	154.029,41
Bovenleiding	„	81.531,78
Rollend materieel:		
Motor- en aanhangrijtuigen	„	306.820,98
Vrachtautomobielen, enz.	„	1,—
Werktuigen, gereedschappen en verdere inventarissen der werk- plaatsen, remises en garage	„	61.348,82
Wachtlokalen	„	19.901,68
Terreinen en gebouwen	„	1.117.492,63
Tramkabelnet.	„	47.555,12
Autobusconcessies	„	1,—
	f	1.788.683,42

In totaal was op 31 December 1945 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 3.139.330,17.

Voor de in 1945 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage I.

Tramlijnen. Op 8 Juni 1945 werd het personenvervoer, dat sedert 1 December 1944 geheel stopgezet was, weder op beperkte schaal hervat. In dienst werden gesteld de tramlijnen 2, 3, 8, 10 en 16.

De routes van deze lijnen waren:

Lijn 2. Charlois (Vlaskade) — Station D.P.

Lijn 3. Groene Zoom — Blijddorp (Diergaarde) via Stadhoudersweg — Bergsche-
laan — Schiekade — Coolsingel.

Lijn 8. Schiedam (Koemarkt) — van Oldenbarneveltstraat — via Witte de With-
straat.

Lijn 10. Hillegersberg (Molenlaan) — Ruigeplaatbrug.

Lijn 16. Marconiplein (Mathenesserweg) — Oudedijk ('s-Gravenweg) via Vier-
ambachtsstraat — Middellandstraat en Station D.P.

Er werd, in verband met de schaarschte aan electrischen stroom, van Maandag t/m. Vrijdag gereden van 8.00 tot 9.30 uur en van 15.30 tot 18.00 uur. Des Zaterdags van 8.00 tot 9.30 uur en van 12.00 tot 14.30 uur.

Op deze lijnen werd een 6-minutendienst gereden, terwijl op Zondagen geen dienst werd gedaan.

Op 17 Juni 1945 werd de Zondagsdienst ingevoerd op bovengenoemde tramlijnen. Er werd een kwartierdienst gereden van 9.00 tot 11.30 uur en een 10-minutendienst tot 16.30 uur.

Op 18 Juni 1945 werd op lijn 3 de 6-minutendienst gewijzigd in een 5-minuten-
dienst na 8 uur.

Op 23 Juni 1945 werden de vertrektijden van de eindpunten van 8.00 uur op 7.00 uur gesteld. Tot 7.30 uur een kwartierdienst, daarna tot 8.00 uur een 10-minuten-
dienst en verder een 6-minutendienst.

Op 2 Juli 1945 werd op alle tramlijnen van Maandag tot en met Zaterdag na 8.00 uur een 5-minutendienst ingevoerd. De Zondagsdienst bleef ongewijzigd.

Op 20 Juli 1945 werd op lijn 3 tusschen 7.00 en 8.00 uur een 6-minutendienst ingevoerd, wegens het zeer drukke vervoer op deze lijn.

Op 27 Juli werd op de tramlijnen 2, 8, 10 en 16 de kwartierdienst van 7.00 tot 7.30 uur vervangen door een 10-minutendienst.

Op 16 Augustus werden de tramlijnen 1, 9, 14 en 15 weer in exploitatie genomen. De route van lijn 1, 9 en 15 bleef ongewijzigd, n.l.:

lijn 1. Aelbrechtsplein — Honingerdijk.

lijn 9. Station D.P. — Lange Hilleweg.

lijn 15. Ruigeplaatbrug — Crooswijk.

De route van lijn 14 werd gewijzigd in Molenlaan — Station D.P. — Nieuwe Binnenweg — Heemraadsplein.

Door het in exploitatie nemen van de tramlijnen 14 en 15 herkreëg lijn 10 haar oude route: Spangen — Hillegersberg (Hillegondastraat).

Met ingang van 16 Augustus 1945 werd gereden van 6.30 uur (lijn 1 en lijn 14 van 7.00 uur) tot 18.00 uur; des Zaterdags van 6.30 uur (7.00 uur) tot 17.00 uur. Op Zondagen bleef de duur van den dienst ongewijzigd.

Met ingang van 1 October 1945 werden aan het in exploitatie zijnde tramnet de lijnen 4 en 22 toegevoegd. De route van lijn 4 werd: Schiedam (Koemarkt) — Station Maas en van lijn 22: G. J. Mulderstraat — Oudedijk ('s-Gravenweg). Met ingang van denzelfden datum werd lijn 16 van de Mathenesserbrug af geleid langs Mathenesserdijk — P. C. Hooftplein — Huygensstraat.

Op 15 October werd het tijdstip van vertrek van lijn 14 van de Molenlaan gesteld op 6.30 uur inplaats van 7.00 uur.

Op lijn 16 werd op denzelfden datum de 10-minutendienst van 6.30 tot 7.00 uur en de 4-minutendienst van 7.00 tot 9.00 uur veranderd in een 6-minutendienst van 6.30 tot 7.35 uur en een 4-minutendienst van 7.35 tot 9.00 uur.

Op 20 December werd de vertrektijd van de trams van de beginpunten voor het maken van den laatsten volledige rit op alle dagen op 22.30 uur gesteld.

Op bladzijde vier volgt een overzicht van de lijnen, welke op 31 December 1945 in exploitatie waren.

Autobuslijnen. Vanaf 7 September 1944 tot 3 September 1945 konden de autobuslijnen niet geëxploiteerd worden. Een zeer groot aantal autobussen was gevorderd door de Deutsche weermacht. De autobussen, welke niet gevorderd waren, verkeerden niet in bedrijfsvaardigen toestand. Na de bevrijding op 5 Mei 1945 keerde een aantal autobussen terug, echter in zeer deplorabelen toestand. Eerst op 3 September 1945 was het mogelijk als eerste de autobuslijn E, Rotterdam (Oostplein) — Capelle aan den IJssel v.v., weer in exploitatie te nemen. Van Maandag tot Zaterdag werd op deze lijn een half-uurdienst gereden, terwijl op Zon- en Feestdagen geen dienst gedaan werd.

Op 15 October 1945 werd autobuslijn D, Rotterdam (Bentincklaan) — Overschie (Schielaan) v.v., in dienst gesteld. Er werd uitsluitend gereden op werkdagen.

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 December 1945 in exploitatie waren.

Lijnen	EINDPUNTEN DER LIJNEN	LENGTE IN METERS			GEËXPLOITEERD OVER ANDERE LIJNEN	
		Enkel spoor	Dubbel spoor	Totale lengte	Exploitatie-lengte	
1	Afbrechtsplein—Honingerdijk	—	7.419	14.838	7.435	16 m. over lijn 3
2	Waskade—Station D.P.	35	8.331 ⁵	16.698	9.393	1.026 ⁵ m. " " 1, 4 en 16
3	Groene Zoom—Blijdorp	—	5.129 ³	10.259	10.298	5.168 ⁵ m. " " 1 en 2
4	Schiedam—Station Maus	—	7.974	15.948	8.270 ⁵	296 ⁵ m. " " 1 en 2
8	Schiedam—Coolingsel	—	3.580	7.160	6.133 ⁵	2.553 ⁵ m. " " 1, 4, 10 en 14
9	Lange Hilleweg—Station D.P.	—	1.579	3.158	7.349	5.770 m. " " 1, 2, 3, 4 en 16
10	Kootschekade—Spangen	—	7.972 ⁵	15.945	10.078	2.105 ⁵ m. " " 1, 4, 8 en 14
14	Hillegersberg (Molenl.)—Heemraadsplein	—	5.222	10.444	8.821 ⁵	3.599 ⁵ m. " " 1, 2, 4, 8, 10 en 22
15	Ruigelaatbrug—Crooswijk	33	2.623	5.279	7.044	4.388 m. " " 1, 2, 4 en 10
16	Spangen—Oudedijk	25	3.249 ⁵	6.524	7.509	4.234 ⁵ m. " " 1, 2, 4 en 10
22	Vierambachtsstraat—Oudedijk	25	3.028	6.081	7.260 ⁵	4.207 ⁵ m. " " 1, 4, 10, 14 en 16
		118	56.108	112.334	89.592	

Geniddelde exploitatielengte van een tramlijn: 8.145 meter.

De totale lengte der hulpsporen bedroeg 25.585 meter en de totale lengte der remissiesporen bedroeg 8.434 meter.

Met ingang van 3 December 1945 werden de autobuslijnen F, Heyplaat (Veer) — Pernis (Ozingastraat) en V, Schiedam (Broersvest) — Vlaardingen (Hoflaan), weder in exploitatie genomen. Er werd gereden op werkdagen. Op Zon- en Feestdagen werd geen dienst gedaan.

Onderstaand volgt een overzicht van de lijnen, welke op 31 December 1945 in exploitatie waren.

Overzicht der autobuslijnen welke op 31 December 1945 in exploitatie waren.			
Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters	
		Heen	Terug
D	Bentincklaan—Overschie	4.500	4.500
E	Oostplein—Capelle	10.000	10.000
F	Heyplaat (Veer)—Pernis	6.000	5.500
V	Schiedam—Vlaardingen	4.500	4.500
		25.000	24.500

Werkzaamheden Gedurende de eerste maanden van 1945 tot enkele dagen na de **aan den weg.** bevrijding bleven de werkzaamheden aan de Afd. Weg beperkt tot het allernoodzakelijkste onderhoud van die sporen, welke door de tramrijtuigen, in dienst van de voedselvoorziening, werden bereden. Was dit enerzijds een gevolg van de massale vordering op 10 November 1944 en van de tewerkstelling van een groot deel van het personeel bij de Voedselvoorziening, als parkwacht in de plantsoenen en bij het kolentransport, anderzijds was ook de zeer slechte gezondheids-toestand van het personeel mede de oorzaak, dat weinigen, en dan nog slechts gedurende enkele uren per dag, aan het onderhoudswerk konden medewerken.

Vrij snel na de bevrijding werd echter met enkele kleine ploegen begonnen met repareeren en lichten van sporen en het onderhoud van wissels en kruisingen. De in het vervolg van dit verslag gememoreerde werkzaamheden hebben dus uiteraard betrekking op de periode na de bevrijding.

A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

Gelicht werden de sporen in de Burgemeester Le Fèvre de Montignylaan, op den Oostzeedijk, in de van Aerssenlaan nabij den Statensingel en op den Noord-singel.

Voortgegaan werd met het vervangen van rails op de Willemsbrug, waarvan enkele gedeelten, als gevolg van het regelmatig belemmeren van de werkzaamheden

door de bezetters, in zeer slechten toestand verkeerden. Ook na de bevrijding kon dit werk niet regelmatig doorgang vinden, doordat de onder de brug hangende werkstellingen tijdens de bezetting in het ongereede waren geraakt.

Voorts werden nog gelicht de sporen in de Middellandstraat nabij de Claes de Vrieselaan, in de Crooswijkschestraat, op de Boompjes nabij de Reederijstraat, op de Mathenesserlaan aan beide zijden van de brug over den Heemraadssingel, op de Vischmarkt, de Blaak, Groenendaal en op den Adm. de Ruyterweg, alsmede op de Schiekade, den Goudschesingel, de Oostbrug, den Rotterdamschedijk en op den Bergweg nabij het Ziekenhuis.

Ook werden de sporen gelicht op den Westzeedijk van de Scheepstimmermanslaan af tot de Kievitslaan, waar, evenals in de Scheepstimmermanslaan en op den G. J. de Jonghweg, reparaties in de sporen werden verricht in verband met het sloopen van den betonnen muur, welke hier tijdens de bezetting was gebouwd.

B. Kruisingen en wissels.

Reparaties van eenigen omvang werden verricht aan de kruisingen Bergweg-Noordsingel, Coolsingel-Stationsweg, Linker Rottekade-Zaagmolenbrug en Boezemsingel-Goudschesingel. Op de Kruiskade vóór den Mauritsweg werden twee wissels vernieuwd, van de kruising Coolsingel-van Oldenbarneveltstraat werden twee hartstukken en de wissels vernieuwd.

Het verbindingsspoor op den West-Varkenoordscheweg werd verwijderd. Voorts vond het normale onderhoudswerk aan kruisingen en wissels plaats.

C. Bogen.

Op den Hofdijk, spoor richting Hofplein, werd de S-boog vervangen; van den boog Hofplein-Noordsingel werd een bovenbeen vernieuwd; op de Kruiskade nabij de van Speykstraat werden beide bogen vernieuwd.

Aan den boog Vischmarkt-Blaak werd een contra-rail aangebracht en onder het viaduct Hofplein, spoor richting Strooveer, werd de bestaande contra-rail vervangen.

D. Aanleg en verwijdering.

Aangelegd werd een gedeelte recht spoor en een boog Spiegelstraat-Spartastraat, aansluitende aan het nog in de Spiegelstraat liggende spoor, zoodat ook weer via de Brederodestraat en de Spiegelstraat naar de Spartastraat gereden kan worden.

Verwijderd werden een gedeelte van de sporen op het Beursplein en de sporen op den voormaligen Stationsweg.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1945 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 Is. 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 loods, werkplaatsen en erve aan de Schiekade 133. Het complex (groot 32,26 a) bestaat uit: een remisegebouw met werk- en dienstlokale, 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 Kootschekade, Willem van Hildegaersbergstraat 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 aan den IJssel, tezamen groot 1.200 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 met dienstlokaal.

In Rotterdam: Stationsplein, Veerlaan, 2e Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, van Aerssenlaan, Esschenlaan, Molenlaan, Bentincklaan, Mijsheerenlaan, Willemsplein, Mathenesserplein, Oostzeedijk (met abri), Schielaan Overschie, Schieweg en Ozingastraat.

In Schiedam: Broersvest, Stationsplein.

Het wachthuisje Willemsplein is slechts gedeeltelijk eigendom van de R.E.T.

12°. Wachthuisjes.

In Rotterdam: Stationsplein, Lischplein, Mauritsweg, Eendrachtsweg, P. C. Hooftplein, Schiedamscheweg (Witte Dorp), Schiedamscheweg (Groene Wegje), Lange Geer, Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Kruiskade, Groenendaal, Hofplein en Linker Rottekade.

In Schiedam: Pompstation en Rubensplein.

In Vlaardingen: Hoflaan en Verploegh Chasséeplein.

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

13°. Abri's : Zeevischmarkt (2 stuks), Westzeedijk bij St. Job, Hofplein (4 stuks), Nieuwe Binnenweg bij den Heemraadsingel, Burgemeester Meineszplein, Hofplein bij de Schiekade, Bentincklaan, Stadhoudersweg bij den Statenweg, 2e Rosestraat, Stationssingel (D.P. Noord), Bergschelaan bij den Bergsingel, Putschelaan bij de Abcoudestraat, Kreekweg (halte station Feyenoord), Blaak (2 stuks), Kastanjesingel en Molenlei.

Werkzaamheden aan de gebouwen. Is. Hubertstraat. In het bijkantoor werd een nieuwe bibliotheek ingericht. Kamer 25 werd gesepareerd in twee afzonderlijke kantoorlokalen. In de centrale werkplaats werd de geheele stelwerkplaats herstraal, alsmede de bankwerkerij. Ter plaatse van de vroegere houtbestrating werd een klinkerbestrating aangebracht, terwijl aan het dak de noodige reparaties werden verricht. De schuilkelders, staande op het voorterrein, werden afgebroken. Verder vonden de normale kleine herstellingswerkzaamheden plaats.

Remise Kralingen. De gehele remise werd gewit en de verduistering verwijderd. Voor de zoutsilo werden nieuwe luiken gemaakt. Verder vonden kleinere herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Charlois. De verduistering werd hier verwijderd, terwijl verder kleinere herstelwerkzaamheden plaats vonden.

Remise Delfshaven. De bestaande cantine werd verplaatst naar het v.m. conductrices-dienstlokaal, terwijl de vrijkomende ruimte, die oorspronkelijk bij het woonhuis Schoonebergerweg 13 hoorde, daar weder werd bijgetrokken. Tevens werd het houten loodsje van de Afd. Weg op het achterterrein geheel opgeknapt en geschilderd en ingericht als kantoortje voor den rayonchef van de Afd. Weg. De rioleering werd gedeeltelijk vernieuwd. De verduistering werd verwijderd, terwijl verder kleine onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats vonden.

Remise Hillegersberg. De rioleering der toiletten werd geheel vernieuwd, terwijl 200 m² putplanken, die bij de vordering door de Duitsche weermacht verdwenen waren, door nieuwe werden vervangen. De geheele verduistering werd verwijderd. Verder vonden kleinere reparaties en herstelwerkzaamheden plaats.

Gebouwen Schiekade. De houten schutting, welke door de oorlogsomstandigheden aan de voor- en achterzijde verdwenen was, werd vervangen door een nieuwe betonschutting. Het pannendak werd verdekt en gedeeltelijk van nieuwe pannen voorzien. Voor den rayonchef werd in den stal een kantoortje ingericht en geschilderd. De schuilkelder werd verwijderd, alsmede de verduistering. Verder vonden kleinere reparaties plaats.

Garage Lusthofstraat. Door het gereedkomen en in dienst nemen van de werkplaatsen aan de garage Sluisjesdijk werden de cantine en het waschlokaal overgedaan aan het Gem. Gasbedrijf, terwijl de huur van het v.m. magazijn, de v.m. ammoniakfabriek, de ruimte in gebruik onder de togen als schuilkelder, als-

mede de derde autogarage, werd beëindigd. De aanwezige groote benzinetanks werden overgebracht naar de garage Sluisjesdijk, terwijl een kleine tank werd aangebracht en aangesloten voor de nog tijdelijk in gebruik zijnde garage. De schuilkelder werd verwijderd, alsmede de verduistering. Verder vonden kleine reparaties en herstelwerkzaamheden plaats.

Garage Capelle. De verduistering werd verwijderd, terwijl verder kleinere herstel- en reparatiewerkzaamheden plaats vonden.

Terrein Binnenhaven. Van de Gem. Handelsinrichtingen werd 440 m² terrein gehuurd als uitbreiding van het bestaande. De door de oorlogsomstandigheden geheel vernielde afrastering werd vervangen door een nieuwe. De schuilkelder werd afgebroken. Verder vonden kleinere herstel- en reparatiewerkzaamheden plaats.

Garage Sluisjesdijk. Door het opblazen van de havenwerken werd groote schade toegebracht aan de tijdelijke houten deuren aan de achterzijde. De inrichting van het geheel kon niet volgens den oorspronkelijken opzet worden voltooid tengevolge van de bezetting, die het gebouw tegen 1 November vrijgaf. Van den houten blokjesvloer in de werkplaats was ca. 500 m² gestolen, welke gedeeltelijk reeds weer vervangen zijn, terwijl het schilderwerk dusdanig was beschadigd, dat het geheel opnieuw geschilderd moest worden. In de brandgang werd een fundering gemaakt voor benzinetanks. Een aanvang werd gemaakt met het maken van een betonfundeering voor de inloopbanken in de motorruimte, terwijl met de montage van de staalconstructie werd aangevangen. Verder vonden kleine herstel- en reparatiewerkzaamheden plaats.

Woonhuizen. De in het woonhuis Schoonebergerweg 13 gemaakte cantine werd verwijderd en voor het woonhuis in orde gemaakt, terwijl het gedeeltelijk opnieuw werd geschilderd. In het woonhuis Nieuwe Binnenweg 364 werd, met het oog op de splitsing in twee etages, op de zolderverdieping een badkamer aangebracht, terwijl het geheel opnieuw werd geschilderd. Alle trappenhuizen van de woningen aan den Nieuwen Binnenweg werden van onder tot boven opnieuw gewit. Verder vonden kleine reparaties en herstelwerkzaamheden plaats.

Wachthuisjes. Door de groote vernielingen en het niet meer rijden van de tram werd overgegaan tot het verwijderen van het sanitair en de gaskachels. Het zich nog in deze wachtkamers bevindende glas werd eveneens verwijderd. Van de houten wachthuisjes werden er 7, n.l. Heyplaat, Schans, Bentincklaan, Putscheplein, Maasstation, Torenlaan Overschie (2 stuks) geheel gesloopt, terwijl de wachthuisjes Randweg, Groene Zoom, Vlaskade, Lange Hilleweg, Mijnsheerenlaan, Station D.P., Aelbrechtsplein, Mathenesserplein, Spartastraat, Marconiplein, Station Schiedam, Ruigeplaat en Pompstation ernstige schade opliepen. Na het weer in exploitatie komen van de tramlijnen in Juni werden de dienstruimten der volgende wachthuisjes weer glasdicht gemaakt en voorzien van sanitair: Marconiplein, Aelbrechtsplein, Spartastraat, Molenlaan Hillegersberg, Rusthoflaan, Coolsingel, Sta-

tionsplein, Groene Zoom, Lange Hilleweg, Vlaskade, van Aerssenlaan, Westzeedijk, 2e Rosestraat en Esschenlaan. Geheel glaslicht werden gemaakt: Broersvest Schiedam, Mauritsweg, Stationsplein, Oostzeedijk (met abri) en abri's Hofplein (2 stuks), Vischmarkt en 2e Rosestraat. Het wachthuisje Avenue Concordia werd geplaatst aan de Schielaan Overschie. Het wachthuisje Parklaan werd geplaatst aan de Bentincklaan ter vervanging van het gesloopte huisje. De kiosk aan de wachtkamer Stationsplein werd glaslicht gemaakt en opnieuw ingericht.

Alle sloten der wachtkamers werden, met het oog op vermissing van een aantal sleutels, gewijzigd.

Het huisje, tijdelijk ingericht als douchecel in de houtdrogerij aan de garage Lusthofstraat, werd als wachtkamer en dienstruimte geplaatst aan de Ozingastraat te Pernis.

Het houtdepôt en abri van de Torenlaan Overschie werden in depôt genomen, evenals de douchecel en kleedingberging van het Roode Hek op den Rotterdamschedijk te Schiedam.

Diverse werkzaamheden. Voor de Afd. Weg werden ter vervanging van de gesloopte, 11 nieuwe zoutkisten gemaakt.

Alle keetwagens werden gerepareerd en gedeeltelijk van een nieuwe binnenbetimmering voorzien, evenals een laschwagen.

Tevens werden verscheidene gereedschappen en mallen gemaakt.

Werkzaamheden in de Centrale Werkplaats. Van de aanhangrijtuigen der serie 1351—1406 werden nog 39 rijtuigen van een tweeden ventilator op de balcon voorzien. Van de motorrijtuigen der serie 401—570 kreeg 1 rijtuig een kleine revisie en 5 rijtuigen een groote revisie.

4 gevorderde, doch nog niet verscheepte motorrijtuigen werden weer dienstvaardig gemaakt, n.l. de Nos. 442, 450, 457 en 463.

1 motorrijtuig van de serie 401—570 werd voorzien van railremmen.

In Juli werd bij Allan een aanvang gemaakt met de montage van de elektrische uitrusting van de voormalige motorrijtuigen 418 en 540; de rijtuigen werden genummerd 305 en 306.

In 8 rijtuigen van de serie 152—201 werden de 1 persoons zitbanken weer aangebracht.

In aanhangrijtuig 1366 werd als proef een geforceerd ventilatiesysteem aangebracht.

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

motorrijtuigen	van de serie	152— 201	19 maal
"	" " "	202— 221	10 "
"	" " "	301— 304	7 "
"	" " "	401— 570	145 "

aanhangrijtuigen	van de serie 1001—1020	9 maal
"	" " " " 1127—1151	15 "
"	" " " " 1152—1201	3 "
"	" " " " 1351—1406	58 "
railreinigingswagens		4 "
motorpekelwagen		2 "

Bovendien werden gerepareerd wegens aanrijding:

motorrijtuigen	van de serie 152— 201	4 maal
"	" " " " 202— 221	1 "
"	" " " " 301— 304	1 "
"	" " " " 401— 570	65 "
aanhangrijtuigen	" " " " 1001—1020	1 "
"	" " " " 1152—1201	1 "
"	" " " " 1351—1406	2 "

Verder ondergingen de zoutwagens de gebruikelijke jaarlijksche revisie.

Er werd voortgegaan met het vervaardigen van onderdeelen voor- en het wijzigen van de trucks van de motorrijtuigen van de serie 471—570, voor het aanbrengen van railremmen.

Reclame aanhangrijtuig No. 1281 werd gesloopt.

Tenslotte werden nog werkzaamheden en reparaties uitgevoerd voor het Magazijn, Autobussengarage, afdeling Weg en Gebouwen, Bovenleiding en Vervoer.

Wagenpark. Op 31 December 1945 bestond het wagenpark uit:

27 motorrijtuigen	met 2 assen, serie 152— 201 à 38 plaatsen	= 1026 pl.
20 "	" 2 " " 202— 221 „ 51	" = 1020 "
4 "	" 4 " " 301— 304 „ 63	" = 252 "
138 "	" 4 " " 401— 570 „ 63	" = 8694 "
16 aanhangrijtuigen	" 4 " " 1001—1020 „ 62	" = 992 "
17 "	" 2 " " 1128—1151 „ 41	" = 697 "
6 "	" 2 " " 1152—1201 „ 44	" = 264 "
44 "	" 2 " " 1351—1406 „ 48	" = 2112 "
272 tramrijtuigen		15057 pl.

Trammaterieel.

6 rijtuigen voor materiaalvervoer, Nös. 154, 162, 171, 177, 179 en 186.

17 zoutwagens, serie 2001—2019, Nos. 2001 t/m 2011 en 2014 t/m 2019.

4 zandtransportwagens, Nos. 2101, 2102, 2401 en 2402.

1 railreinigingswagen, No. 2202.

2 railslijpwagens, Nos. 2301 en 2302.

1 motorpekelwagen, No. 2403.

Museumtrams.

1 omnibus, No. 111.

2 paardentrams, Nos. 327 en 514.

- 4 motorrijtuigen, Nos. 1, 11, 86 en 119.
 1 motorbenzinetram, No. 2408.
 2 aanhangrijtuigen, Nos. 284 en 296.
 1 model Nieuw-Amsterdam.

In den bezettingstijd werden gevorderd:

- 2 motorrijtuigen serie 127—151, Nos. 127 en 150
 11 " " 152—201, " 152, 153, 156, 158, 159, 160, 178, 180,
 181, 182 en 183
 30 " " 401—570, " 436 t/m 441, 443 t/m 449, 451 t/m 456,
 458 t/m 462 en 464 t/m 469
 4 aanhangrijtuigen " 1001—1020, " 1001 t/m 1004
 6 " " 1128—1151, " 1128 t/m 1133
 11 " " 1351—1406, " 1351 t/m 1361
 1 railreinigingswagen, No. 2201

65 tramrijtuigen

Autobussenpark. Op 31 December 1944 bestond het autobussenpark uit:

19 autobussen van de serie	1—20
6 " " " "	21—26
1 " " " "	69—70
13 " " " "	71—91
11 " " " "	92—111
20 " " " "	112—132

Totaal 70 autobussen

Na 5 Mei kwamen de navolgende autobussen weder bij de R.E.T. terug:

Van de 18 voor tijdelijk gebruik gevorderde autobussen, welke zich te Amersfoort bevonden, de Nos. 5, 7, 8, 9, 10, 16 en 20. Van deze serie bleken 11 autobussen weggevoerd te zijn.

Van de aan de Duitsche weermacht verkochte autobussen de Nos. 51, 58, 64, 65, 71, 80, 86, 88, 90, 95, 96, 103, 109 en 115.

Van de in beslag genomen autobussen de Nos. 59, 62 en 100.

Van de bij de Duitsche weermacht en politie in gebruik zijnde autobussen No. 69.

De laatste van de in Mei 1940 door oorlogshandelingen beschadigde autobus werd in gebruik genomen (AB. 101).

Van de serie 1—20 werden 4 autobussen voor sloop verkocht.

De navolgende autobussen werden weder dienstklaar gemaakt:

Nos. 7, 9, 10, 20, 21, 22, 24, 25, 59, 65, 69, 84, 89, 91, 92, 94, 101, 102, 112, 113, 114, 117, 119, 120 en 130.

Hiervan waren de autobussen Nos. 7, 9, 10 en 20 uitgerust met een benzinemotor, de Nos. 21, 59, 112 en 114 met een dieselmotor, terwijl van de overige de houtgasmotoren werden omgebouwd tot dieseltractie. De carrosserieën van de navolgende autobussen werden gereviseerd: Nos. 7, 9, 10, 20, 59, 65, 69, 84, 89, 91, 92, 94, 101, 102, 113, 117, 119, 120 en 130.

Op 31 December 1945 bestond het autobussenpark uit:

4 autobussen van de serie				1— 20 à 40 plaatsen	=	160 pl.
1	"	"	"	21— 26 „ 33	"	= 33 „
3	"	"	"	21— 26 „ 34	"	= 102 „
2	"	"	"	21— 26 „ 37	"	= 74 „
3	"	"	"	50— 59 „ 36	"	= 108 „
3	"	"	"	62— 67 „ 45	"	= 135 „
1	"	"	"	68— 70 „ 20	"	= 20 „
18	"	"	"	71— 91 „ 40	"	= 720 „
17	"	"	"	92—111 „ 40	"	= 680 „
21	"	"	"	112—132 „ 40	"	= 840 „
73 autobussen						2872 pl.

De autobussen van de serie 1—20 zijn uitgerust met een benzinemotor. Van de overige zijn er 26 uitgerust met een dieselmotor; het restant moet nog omgebouwd worden.

In de werkplaatsen van de afd. Automobielen werden gerepareerd wegens aanrijding:

5 autobussen van de serie				21— 26
1	"	"	"	62— 67
1	"	"	"	71— 91
8	"	"	"	92—111
7	"	"	"	112—132

terwijl 3 wagens van het automaterieel wegens aanrijding werden gerepareerd.

In dit verslagjaar werden de werkplaatsen en magazijnen van de garage aan de Lusthofstraat overgebracht naar de nieuwe werkplaatsen aan den Sluisjesdijk, welke, behalve de eigenlijke garage, geheel in gebruik werd genomen.

Aangeschaft werd een nokkenslijpparaat, hetwelk in de werkplaats zelf werd gemaakt, terwijl aangevangen werd met de voorbereidende werkzaamheden voor het opstellen van een waterrem.

Automaterieel.

Op 31 December 1944 bestond het wagenpark uit:

- 8 dienstautomobielen
- 2 vrachtautomobielen
- 1 kraanautomobiel
- 5 bestelautomobielen
- 5 montage-automobielen
- 1 automobiel voor het reinigen van wisselkasten
- 3 lasch-automobielen.

25 automobielen.

In den loop van 1945 werden 2 dienstautomobielen voor sloop verkocht. 1 dienst-automobiel, welke in September 1944 in Hoevelaken was achtergelaten, bleek na 5 Mei 1945 te zijn verdwenen. Aangeschaft werd een Chevrolet dienstautomobiel.

Begin 1945 werden 2 lasch-automobielen door de Duitsche weermacht gevorderd. Na 5 Mei kwamen van de gevorderde automobielen weder bij de R.E.T. terug: 2 lasch-automobielen, 1 bestelautomobil en 1 tractor. Voor sloop werden verkocht 3 bestelautomobielen en 55 gasgenerator-aanhangwagentjes. Aangeschaft werd een Dodge vrachtautomobil. De wagens met hout- of persgasinstallaties werden in den loop van 1945 weder omgebouwd voor gebruik van vloeibare brandstof.

Op 31 December 1945 bestond het wagenpark uit:

- 6 dienstautomobielen
- 3 vrachtautomobielen
- 1 tractor
- 3 bestelautomobielen
- 1 kraanautomobil
- 5 montage-automobielen
- 1 automobil voor het reinigen van wisselkasten
- 3 lasch-automobielen.

23 automobielen.

Tractie. Door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1945 ten behoeve van den tramdienst 6.014.215 kWh geleverd, waarvoor in totaal f 431.624,89 werd betaald.

Ten behoeve van de Centrale Werkplaats en de Remises werd voor beweegkracht 50.615 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f 4.033,11. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 75.221 kWh, kostende f 7.062,83.

Aan de Autobusgarages werd geleverd voor beweegkracht 33.805 kWh en voor verlichting 19.513 kWh, waarvoor respectievelijk f 3.841,24 en f 2.540,39 werd betaald.

Voor verlichting en verwarming der wachtkamers werd geleverd 6.551 kWh, kostende f 242,39.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd een bedrag van f 10.626,66 betaald.

Over 1945 werd betaald als toeslag op den stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van f 102.026,86.

Van het Electriciteitsbedrijf Capelle-Krimpen werd ten behoeve van de garage te Capelle aan den IJssel 4.261 kWh betrokken, waarvoor f 552,40 werd betaald.

Door de gemeente Schiedam werd voor verlichting der wachthuisjes 42 kWh geleverd voor een bedrag van f 4,06.

Bovenleiding. Het bovenleidingnet werd, voor zoover de oorlogsomstandigheden in het begin van het jaar en de na de bevrijding nog voortdurende schaarschte aan materialen dit mogelijk maakten, gereviseerd. Waar noodig werden kleine reparaties verricht en werden leidingen en electricische installaties, die door de tijdelijke stopzetting van het trambedrijf buiten dienst waren gesteld, aan een grondige revisie onderworpen. Door de zeer precaire voedselpositie, welke vooral na Januari 1945

buitengewoon nijpend begon te worden, kwam een groot gedeelte van het personeel niet regelmatig in dienst wegens ziekte, of was door ondervoeding niet in staat tot een enigszins normale werkprestatie. Pas eenige maanden na de bevrijding kon worden begonnen met een meer regelmatige voortzetting der werkzaamheden.

Door de steeds voortschrijdende inkrimping en tenslotte geheele stopzetting van de tramdiensten, was het vooral voor het personeel, dat op vrij grooten afstand van de Schiekade woonde, niet goed mogelijk om dagelijks deze afstanden tweemaal te voet af te leggen, redenen waarom het personeel, dat woonachtig was op den Linker Maasoever, gedurende de laatste maanden voor de bevrijding opkwam aan de Remise Charlois, waar twee montage-auto's werden gestationneerd voor het noodzakelijke onderhoudswerk en storingsdiensten op den Linker Maasoever.

Op 6 Maart werd het onderstation Wilhelminakade uitgeschakeld en werden de voedingpunten op den Linker Maasoever via de zinkerkabels door de Koningshaven en de stroomrails in het onderstation Wilhelminakade gevoed vanaf den Rechter Maasoever.

Op 14 Maart werd eveneens de stroomlevering van het onderstation Vierhavensstraat stopgezet en werden de voedingpunten in het westen der stad overgeschakeld op het onderstation Schiekade. Het onderstation Oostzeedijk had op 11 December 1944 en de Centrale Schiehaven op 22 December 1944 de stroomlevering onderbroken, waardoor nu het geheele bovenleidingnet geschakeld stond op het onderstation Schiekade, dat het zeer geringe stroomverbruik ten behoeve van enkele rijtuigen voor de voedselvoorziening verzorgde.

Op 9 April staakte ook het onderstation Schiekade de stroomlevering, zoodat het geheele tramnet stroomloos werd tot na de bevrijding op 6 Juni de bovenleiding weer normaal werd geschakeld en na proefmetingen vanuit alle onderstations onder spanning werd gezet. De voedingkabels van voedingpunt Blaak en Hofplein bleken defect te zijn, welke voedingpunten echter in verband met de op 8 Juni begonnen beperkte tramdiensten zonder bezwaar tijdelijk werden overgenomen door de naastbij liggende voedingpunten.

Op 28 Juni waren de defecte voedingkabels hersteld en werden opnieuw in bedrijf genomen.

Tijdens de contrôlewerkzaamheden, waaraan het geheele net werd onderworpen vóór de indienststelling van het trambedrijf op 8 Juni, kwamen vele beschadigingen o.a. door granaatscherven e.d. voor den dag, welke door den spanningloozen toestand van het net onopgemerkt waren gebleven. Dit was eveneens het geval met de elektrische wissels, waarvan de elektrische installaties, vooral het gedeelte, dat ondergebracht is in de ondergrondse wisselbakken, door de gedwongen „rust-periode” niet voldoende isolatieweerstand meer vertoonden.

Rijdraad werd, uitgezonderd het vernieuwen van bijdraden, in 1945 bijna niet verbruikt. Aan de H.T.M. werden 1020 m rijdraad 80 mm², 200 kg staaldraad en 100 rijdraadklemmen afgestaan, voor de reparatie van het tijdens het laatste bombardement van Den Haag verwoeste gedeelte van het bovenleidingnet. Verder werd nog 290 m rijdraad 80 mm² afgestaan aan de Gemeentelijke Handelsinrichtingen

voor de reparatie van kranen in de Rotterdamsche havens. Voor normaal onderhoudswerk werden gebruikt 53 m rijdraad 80 mm² en 28 m rijdraad 50 mm².

De montage-autobielen, welke in verband met de schaarschte aan motorbrandstof tijdens den oorlog waren uitgerust met houtgasgeneratoren, zijn succesievelijk weer omgebouwd voor het gebruik van benzine.

De voornaamste bedrijfsstoringen in de stroomvoorziening, welke na 8 Juni voorkwamen, zijn de volgende:

18 Juni	Defecte voedingkabels VP 8 en VP 9.
10 Juli	Door te grooten doorhang van den rijdraad als gevolg van het zeer warme weer, kwam deze in aanraking met een bliksem-afleider van een motorrijtuig onder het viaduct Hofplein; VP 5 stroomloos van 12.10 u. tot 13.25 u.
21 Juli	Linker Maascever en Kralingen stroomloos door defecten transformator G.E.B.
15 Augustus	Centrale Schiehaven stroomloos wegen defecten gelijkrichter.
31 Augustus	Defecte voedingkabel VP 43.
3 September	VP 8 en VP 9 stroomloos wegens defecte schaarbeugel motorrijtuig.
25 September	Linker Maasoever stroomloos wegens storing in het 5000 Volt net van het G.E.B.

Schilderwerk is wegens gebrek aan materialen beperkt gebleven tot het bijschilderen van geroeste en beschadigde plekken aan palen.

Het aantal electrische wissels onderging geen wijziging en bedroeg op 31 December 1945 71 stuks, alhoewel deze als gevolg van de beperkte tramdiensten niet alle in bedrijf genomen waren.

Paarden. Op 31 December 1944 waren 8 paarden aanwezig. In den loop van 1945 werden 4 paarden verkocht en 2 paarden gekocht, zoodat op 31 December 1945 het aantal paarden 6 bedroeg, met in totaal 1937 paardendagen.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1945 f 7.430,71, d.i. f 3,83 per paard en per dag, tegen f 3,25 over 1944, f 3,35 over 1943, f 3,03 over 1942 en f 1,87 over 1941.

Verbruikt werden: 13.712 kg hooi, 9.430 kg voermeel, 25.245 kg voerbieten, benevens voor een bedrag van f 1190,— aan groenvoer.

Tarief. Bij het weder in dienst stellen van een beperkt net van tramlijnen op 8 Juni 1945 werden tot nader order de volgende tarieven geldig verklaard: enkele rit 10 cent, overstaprit 15 cent, kindertarief 6 cent;

6 rittenkaart f 0,50, rechtgevend op 6 enkele ritten

12 „ „ 1,— „ „ 12 „ „

8 „ „ 1,— „ „ 8 overstapritten

24 „ „ 1,50, „ „ 24 enkele ritten

In den geldigheidsduur der kaarten was geen wijziging gekomen.

De op 8 Juni 1945 nog in omloop zijnde 6-rittenkaarten van *f* 0,50, 12-rittenkaarten van *f* 1,— en 8-rittenkaarten van *f* 1,— werden geldig verklaard tot en met 7 September 1945, indien zij op 1 December 1944, den datum, waarop de tramdiensten geheel werden gestaakt, nog geldig waren. Deze kaarten werden dus beschouwd als te zijn gekocht op 8 Juni 1945.

De op Vrijdag 8 Juni 1945 nog in omloop zijnde 24-rittenkaarten van *f* 1,50, welke op 1 December 1944 nog geldig waren, werden geldig verklaard tot en met Vrijdag 15 Juni. Deze knipkaarten werden dus beschouwd als te zijn gekocht op 8 Juni 1945.

Vroegrittenkaarten, schoolkaarten en abonnementen werden voorloopig niet geldig verklaard.

Alle uitgegeven voorrangskarten werden vervallen verklaard.

Bij het weder in dienst stellen van de autobuslijn E op 3 September 1945 bleven alle bestaande tarieven van kracht, met uitzondering van schoolkaarten en abonnementen, welke tot nader order niet geldig verklaard werden.

Met ingang van 1 October 1945 werd het abonnementstarief weer ingevoerd, alsmede het vroegrittenstarief. Met ingang van dien datum werden ook de politieabonnementen, de politieherkenningskaarten, postabonnementen en legitimatiekaarten voor behoeftige blinden weer ingevoerd.

Bij het weder in dienst stellen van autobuslijn D, Rotterdam (Bentinklaan) — Overschie (Schielaan), op 15 October 1945 werd het tarief vastgesteld als volgt: Volwassenen 15 cts. (8-rittenkaarten van *f* 1,—; voor een rit moest een vakje worden afgestempeld en de overstaprit gelijktijdig worden geknipt). Kinderen 10 cts. (12-rittenkaarten van *f* 1,—, 6-rittenkaarten van *f* 0,50).

De abonnementen, uitgegeven voor autobuslijn D en die voor alle lijnen, waren eveneens geldig.

Bij het weder in dienst stellen op 3 December 1945 van de autobuslijnen F, Heyplaat (Veer) — Pernis (Ozingastraat), en V, Schiedam (Broersvest) — Vlaardingen (Hoflaan) werd het tarief als volgt samengesteld:

Volwassenen (personen van 13 jaar en ouder): 15 cts. (8-rittenkaarten van *f* 1,—; voor een rit moest een vakje worden afgestempeld en de overstaprit gelijktijdig worden geknipt).

Kinderen: 10 cts. (12-rittenkaarten van *f* 1,—; 6-rittenkaarten van *f* 0,50).

De blauwe en witte vooruitbetaalde plaatsbewijzen voor gemeentepersoneel, Maatschappelijk Hulpbetoon, Posterijen en Telegrafie, enz., welke geldig waren voor een 10-cts. stadsrit, waren op deze lijnen voor volwassenen niet geldig.

De overstap-vooruitbetaalde plaatsbewijzen waren echter wel geldig; deze moesten voor een rit tweemaal afgestempeld worden. Voor kinderen van 4 tot 13 jaar waren de blauwe zoowel als de witte vooruitbetaalde plaatsbewijzen, welke uitgegeven waren door Maatschappelijk Hulpbetoon, geldig.

Van de rittenkaarten voor gemeentepersoneel waren alleen de 8-rittenkaarten geldig; voor een rit moest een vakje afgestempeld en de overstaprit gelijktijdig geknipt worden. De abonnementen, uitgegeven voor de autobuslijnen F en V, en de abonnementen voor alle lijnen waren geldig.

Vervoer. Volgens bijlage V heeft de R.E.T. in 1945 in totaal 70.534.380 reizigers minder vervoerd dan in 1944. Dit beteekent een achteruitgang van 55,6 %.

Op de lijnen met electrische tractie werd een achteruitgang geboekt van 67.927.979 reizigers, d.i. 54,92 %.

Deze achteruitgang in het reizigersvervoer is ontstaan, doordat gedurende de eerste vijf maanden van 1945 in het geheel geen reizigersvervoer heeft plaats gehad; in de maanden Juni en Juli waren slechts vijf lijnen in exploitatie, in de maand Augustus steeg dit aantal tot negen lijnen, terwijl in de maand October reeds elf lijnen in exploitatie waren genomen.

De opbrengst per reiziger bedroeg 8,47 cts., tegen 8,20 cts. in 1944 (hierin is voor 1945 0,15 cts. en voor 1944 0,29 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten en extra-vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde motorrijtuig-kilometers bedroeg 2.709.639,8, het aantal afgelegde aanhangrijtuig-kilometers bedroeg 1.929.742,2. In totaal werden dus 4.639.382 rijtuigkilometers afgelegd (hierin zijn 91.522,2 motorrijtuig-kilometers en 14.877,3 aanhangrijtuig-kilometers begrepen voor zoogenaamd extra-vervoer).

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer op alle tramlijnen steeg van 10,15 (over 1944) tot 12,02. De opbrengst per rijtuigkilometer steeg van 83,25 cts. (over 1944) tot 101,75 cts. (hierin is begrepen voor 1944 2,90 cts. en voor 1945 1,82 cts. 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 1944 en 1945 als volgt:

Jaar	Aantal	Percentage van het totaal aantal reizigers
1944	34.209.569	27,66
1945	17.395.766	31,20

Op de autobuslijnen werd een achteruitgang van 2.606.401 reizigers geboekt, d.i. 82,02 %.

De achteruitgang van het reizigersvervoer op de autobuslijnen is ontstaan, doordat gedurende het tijdvak Januari t/m Augustus 1945 in het geheel geen reizigersvervoer heeft plaats gehad. In de maand September werd slechts één autobuslijn in exploitatie genomen, in October werd dit aantal met één verhoogd, terwijl in de maand December reeds vier autobuslijnen in exploitatie genomen waren.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 122.923 (hierin zijn 28.839 kilometers begrepen, afgelegd voor zoogenaamd extra-vervoer).

Dit extra-vervoer (buitenritten) was als gevolg van de bijzondere tijdsomstandigheden belangrijk meer dan in 1944.

Een vergelijking van de opbrengst per reiziger over beide jaren, met inbegrip van de opbrengsten van deze buitenritten, zou een onjuist beeld geven, aangezien voor dit vervoer geen reizigers worden verantwoord. In de nu volgende cijfers zijn dan ook deze opbrengsten buiten beschouwing gelaten.