

No. 10
ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM.

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse Electriche Tram over het jaar 1946.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf. Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat de exploitatie van het tram- en autobusnet over het boekjaar 1946 een voordelig saldo heeft opgeleverd.

Het voordelig saldo van de baten en lasten over het jaar 1946 bedroeg f 1.108.770,11, terwijl op de begroting voor dat jaar een bedrag van f 518.069,— was geraamd.

Dit resultaat was in hoofdzaak het gevolg van de buitengewoon gunstige ontvangsten uit het reizigersvervoer, welke tot een nog niet gekende hoogte stegen. Het aantal vervoerde reizigers in 1946 bedroeg n.l. 115.784.905, hetgeen tegenover het aantal vervoerde reizigers in 1945 een stijging van 205,55 % betekende.

Welk een belangrijke rol hierin de bijzondere tijdsomstandigheden hebben gespeeld, blijkt wel uit de vergelijking van de opbrengst over het jaar 1946 met die over het jaar 1939. In dit laatste voor-oorlogse jaar bedroegen de ontvangsten uit het reizigersvervoer f 5.637.597,78, terwijl in 1946 een bedrag van f 15.189.717,28 werd ontvangen.

Dezelfde bijzondere tijdsomstandigheden hadden echter eveneens tot gevolg een belangrijke stijging van de uitgaven, welke voor dit jaar nog bestreden konden worden uit de hogere ontvangsten.

Als oorzaken van het sterk gestegen reizigersvervoer moeten o.a. worden genoemd:

1. Het door de vordering in de oorlogsjaren zeer sterk verminderde aantal rijwielen, waarover het publiek beschikte.
2. Het wegvallen van de binnenstad tengevolge van het bombardement in Mei 1940, zodat het publiek voor een groot deel aangewezen is op de winkelcentra in de stadswijken, waardoor de afstanden in vele gevallen te groot worden om te voet te worden afgelegd.
3. Het zeer lage tarief van voor de oorlog in verhouding tot het gestegen loonpeil.
4. De sterk uitgebreide overheidsbemoeiingen, waarvan vele verplichte bezoeken door het publiek aan Rijksbureaux, Distributiekantoren, enz. het gevolg waren.

Er mag echter verwacht worden, dat in de toekomst, wanneer b.v. het aantal rijwielen weer het voor-oorlogs peil bereikt zal hebben, de opbrengsten uit het

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 December 1946 in exploitatie waren.

Lijnen	EINDPUNTEN DER LIJNEN	LENGTE IN METERS			GEËXPLOITEERD OVER ANDERE LIJNEN	
		Enkel spoor	Dubbel spoor	Totale lengte	Exploitatie-lengte	
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	—	7.414	14.828	7.430	16 m. over lijn 3
2	Vlaskade—Station D.P.	35	8.380 ⁵	16.796	9.414	998 ⁵ m. " " 1, 4 en 5
3	Groene Zoom—Blijdorp	—	5.087	10.174	10.284 ⁵	5.197 ⁵ m. " " 1 en 2
4	Schiedam—Station Maas	—	7.974	15.948	8.270 ⁵	296 ⁵ m. " " 1 en 2
5	Schieweg—Willemsplein	35	2.462 ⁵	4.960	4.605 ⁵	2.108 m. " " 1, 2, 3 en 4
8	Schiedam—Coolsingel	—	3.468	6.936	6.133 ⁵	2.665 ⁵ m. " " 1, 4, 5, 10 en 14
9	Lange Hilleweg—Station D.P.	—	1.579	3.158	7.335 ⁵	5.756 ⁵ m. " " 1, 2, 3, 4 en 5
10	Koolschekade—Spangen	—	7.573	15.146	10.069	2.496 m. " " 1, 4, 5, 8 en 14
14	Molenlaan—Heenraadsplein	—	4.770	9.540	8.821 ⁵	4.051 ⁵ m. " " 1, 2, 4, 5, 8, 10 en 22
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	33	2.623	5.279	7.044	4.388 m. " " 1, 2, 4 en 10
16	Spangen—Oudedijk	25	3.130 ⁵	6.286	7.509	4.353 ⁵ m. " " 1, 2, 4, 5 en 10
22	Vierambachtsstraat—Oudedijk	25	3.028	6.081	7.260 ⁵	4.207 ⁵ m. " " 1, 4, 10, 14 en 16
		153	57.489 ⁵	115.132	94.177 ⁵	

Gemiddelde exploitatielengte van een tramlijn: 7.848 meter.

De totale lengte der hulpsporen bedroeg 23.135 meter en de totale lengte der remisesporen bedroeg 8.434 meter.

**Overzicht der autobuslijnen welke op 31 December 1946
in exploitatie waren.**

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
D	Bentincklaan—Overschie (Schielaan)	4.800
E	Oostplein—Capelle a.d. IJssel (buitenlijn)	9.800
F	Heijplaat (Veer)—Pernis (Ozingastraat)	5.800
K	Station N.S. (Schiedam)—Rembrandtlaan (Schiedam)	3.000
L	Station N.S. (Schiedam)—Kethel (R.K. Kerk)	5.900
N	Rochussenstraat—Boergoensevliet	4.400
P	Broersvest (Schiedam) — Vlaardinger-Ambacht (Ant. Knottenbelt-singel) (buitenlijn)	5.300
S	Hillegersberg (Kootsekade)—Schiebroek (Kastanjesingel)	3.200
T	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge (Ommoordseweg)	2.400
V	Broersvest (Schiedam)—Vlaardingen (Hoflaan) (buitenlijn)	4.600
Totaal		49.200
Gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de buitenlijnen: 4.214 meter.		

Werkzaamheden aan de weg. A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

De belangrijkste lichtwerken werden uitgevoerd op de Beukelsdijk, de Coolsingel, de Westzeedijk van de Kievitslaan af tot aan de ingang van het Park, de Boezemsingel, de Straatweg en de Bergse Dorpsstraat, de Blaak en de Groenendaal, de Mauritsweg, het Proveniersplein, de Statensingel en de Claes de Vrieselaan. Op de Schiekade van de Schepenstraat af tot aan de Molenwaterweg, werden de sporen gemiddeld 1 meter omhoog gebracht.

Voorts werden nog gelicht de sporen boven de auto-tunnel op de Mathenesserlaan en de Nieuwe Binnenweg, op de Rotterdamsedijk, de lus te Schiedam, de sporen en kruisingen op het Marconiplein, de sporen op de Noordsingel tussen de Zomerhofstraat en de Hofdijk, de sporen aan beide zijden van de Bergwegbrug, in de Korenaarstraat, het eindpunt Lange Hilleweg, de Wolphaertsbocht, de Schiedamseweg, de bogen op het Slagveld, de sporen in de Crooswijksestraat en de sporen en kruising op het Calandplein. In de Oranjeboomstraat werd steenslag onder een gedeelte der sporen aangebracht, terwijl tevens enkele stukken geheel vernieuwd en gelicht werden. Ook in de remise Delfshaven werd een groot gedeelte der sporen gelicht, terwijl aangevangen werd met belangrijk lichtwerk op de trajecten Bergse laan tussen Lisplein en Bergsingel, in de Polderlaan, de Parksluizen, en op de Noordsingel. Waar nodig werden tijdens deze lichtwerken grotere of kleinere ge-

deelten vervangen of vernieuwd, o.a. op de Straatweg nabij de Ceintuurbaan, op de Proveniersbrug, in de Korenaarstraat, op de Schiekade, in de Claes de Vrieselaan en op het Hofplein.

Vervangingen en vernieuwingen van kleinere omvang vonden voorts nog plaats op de Coolsingel, op de Goudsesingel nabij de Jonker Fransstraat, op de L. Rottekade nabij Is. Hubertstraat, in de remise Delfshaven, op de West Kruiskade, op beide landhoofden van de Mathenesserbrug en voor en achter de kruising op de Bergweg nabij de Zaagmolenstraat.

Het vervangen van de rails op de Willemsbrug werd voltooid.

Op het Aelbrechtsplein werd de gehele situatie belangrijk gewijzigd, waarbij grote gedeelten werden vernieuwd en de sporen gemiddeld 80 cm omhoog werden gebracht.

In verband met de werkzaamheden aan de Leuveluis en de vaststelling van de nieuwe rooilijn in de Posthoornsteeg, werden ook op de Vismarkt belangrijke wijzigingen tot stand gebracht, welke echter door de daar nog te verwachten situatie-wijzigingen van tijdelijke aard zullen zijn. Voorts werd nog een opstelspoor gelegd op Bulgersteijn.

In overleg met de G.T.D. en met inachtneming van de toekomstige stadsindeling, werden de sporen verwijderd in de Meent en op de Botersloot, op het Vasteland, het zuidelijk spoor op de Kruiskade tussen Kruisstraat en Coolsingel en de bogen Coolsingel—Kruiskade. Voorts werden in de Korenaarstraat een gedeelte van het spoor, in de Weteringstraat het opstelspoor en op de Stadionweg het verbindingsspoor verwijderd. Op de Straatweg nabij de Kootsekade werd een gedeelte van de verbindingswissel verwijderd.

B. Bogen.

Vernieuwd of gedeeltelijk vernieuwd werden de bogen van het inrukspoor Van Heusdestraat-G. J. Mulderstraat, de lus in Schiedam, de binnenboog Oranjeboomstraat-Korte Feyenoorddijk, de buitenboog Hofplein bij viaduct, de buitenboog Hofplein-Schiekade, de buitenboog en pasrails Straat 296-Stationsweg, de helft van de beide S-bogen op het Slagveld, de beide S-bogen Nieuwe Binnenweg-Rochussenstraat, de beide bogen Schiedamseweg-Aelbrechtsbrug, de binnenboog Coolsingel-Hofplein, de beide bogen Bergweg-Ceintuurbaan, de binnenboog halverwege de West Varkenoordseweg, gedeelte binnenboog Kruisstraat-Kruiskade en de binnenboog Scheepstimmermanslaan-Eendrachtsweg.

Vervangen of gedeeltelijk vervangen werden de boog Oostplein voor Ged. Slaak, de binnenboog Stroveer-Hofdijk, de bogen Willemsbrug-Bolwerk, de bogen in binnen- en buitenlus aan de Vlaskade, de boog in de Brielselaan nabij de Hellevoetstraat, 2 bogen in de Is. Hubertstraat naar de remise, de boog Goudsesingel-Oostplein, enkele bogen in de remise Delfshaven en 5 bogen in de remise Kralingen, waarbij contra-rails werden aangezet.

De binnenboog op het Stationsplein werd gelicht en van een contra-rail voorzien, op het Hofplein werd een boog vernieuwd en van contra-rail voorzien, de buiten-

boog West-Varkenoordsewegbrug, alsmede de boog op het Hofplein richting Stroveer en de lus aan het Stieltjesplein met de boog naar het landhoofd van de Koninginnebrug.

C. Wissels.

Evenals in de voorafgaande jaren werden, door het ontbreken van de nodige nieuwe materialen, vele reparaties aan diverse wissels uitgevoerd of werden wissels en gedeelten hiervan vervangen door in eigen werkplaats gereviseerde wissels.

Dit geschiedde o.a. bij de inrukwissel op het Marconiplein, bij 5 wisselstukken in de kam van de remise Kralingen, bij 4 wisselstukken in de kam in de remise Hillegersberg. De in- en uitrukwissels Zaagmolenbrug werden vernieuwd, evenals de wissel Stadionweg-West-Varkenoordsebrug, de wissel Oranjeboomstraat-Nassaukade, 3 wissels op het kruispunt Van Oldenbarneveldtstraat-Mauritsweg en 3 wissels in de kam van de werkplaatssporen in de Isaïc Hubertstraat. In de remise Delfshaven werden diverse reparaties verricht in de wisselkam. De uitrukwissel Nieuwe Binnenweg-Claes de Vrieselaan werd vervangen, terwijl van de volgende wissels de helft werd vervangen door de reeds genoemde gereviseerde wisselstukken: Huygensstraat-Brederodestraat, Wolphaertsbocht-Dorpsweg, L. Rottekade, Burg. Le Fèvre de Montignylaan, Hofplein-Schiekade, Hofplein-Stationsweg en Blaak-Geldersekade. Voorts vond het normale onderhoudswerk aan de wissels plaats.

D. Kruisingen.

Vernieuwd werden de kruising Stadionweg-West Varkenoordsebrug, de kruising Willemsbrug-Boompjes en de kruising Bergweg-Zaagmolenstraat. Reparaties van grote omvang werden verricht aan de kruisingen Schiedamse singel voor de Bijenkorf, Putselaan-Hilledijk, Boezembrug, Straatweg-Kootsekade, Claes de Vrieselaan-Mathenesserlaan, Van Oldenbarneveldtstraat-Mauritsweg, Aelbrechtsbrug en Nieuwe Binnenweg-Claes de Vrieselaan.

Voorts werden nog opgelast of kleinere reparaties verricht aan de kruisingen Doklaan (met spoor N.S.), Groenendaal-Geldersekade, Bulgersteyn-Coolsingel, Boergoensevliet (met spoor R.T.M.), Stieltjesplein en Binnenwegsebrug.

Het normale onderhoudswerk aan kruisingen vond regelmatig voortgang.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1946 had de R.E.T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom:

1°. hoofdkantoor met dienstwoning, bijgebouw met kantoorlokalen, tekenkamers, bibliotheek, conferentiekamer, cantine, centrale werkplaats, magazijn en erven aan de Isaïc Hubertstraat, ter gezamenlijke grootte van 82,36 a;

2°. remise en erven aan de 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 dienstlokale, paardenstal en zolder, een autogarage, een hoefstal en een voor- en achterterrein, respectievelijk aan de Schiekade en de Molenwaterweg gelegen;

4°. remise en erven aan het Maastunnelplein 2 en 4 (groot 22, 24 a);

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

6°. remise en erve aan de Kootsekade, Willem van Hildegaersbergstraat en Hillegondastraat (v.m. Hillegersberg), groot 79,90 a;

7°. weg en weiland nabij de Delftse Schie te v.m. Overschie (tezamen groot 3,90 a). De percelen vormen een deel van de openbare weg en zijn dus voor het bedrijf niet van waarde;

8°. mede-eigendom van 6 ca in een huis en erve aan de Straatweg naar Rotterdam in de v.m. gemeente Overschie;

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

10°. garage met werkplaatsen, kantoren, magazijn, dienstwoningen en terrein ter gezamenlijke grootte van 143 a aan de Sluisjesdijk.

11°. Wachthuisjes met dienstlokaal. In Rotterdam: Marconiplein, Aelbrechtsplein, Spartastraat, Ozingastraat, Molenlaan, Rusthoflaan, Willemsplein, Stationsplein, Groene Zoom, L. Hilleweg, Vlaskade, Van Aerssenlaan, Ruigeplaat, Mijnsheerenlaan, Veerlaan, Randweg, 2e Rosestraat met abri, Essenlaan, Oostplein met abri, Schielaan, Rochussenstraat met abri, Bentincklaan met abri en Schieweg.

Het wachthuisje Willemsplein is slechts gedeeltelijk eigendom der R.E.T.

In Schiedam: Broersvest en Halciusplein.

12°. Wachthuisjes. In Rotterdam: Schiedamseweg-Groenewegje, Hofplein, Westzeedijk, Pieter de Hoogweg, Schiedamseweg-Wittedorp, Brielselaan (bij de Wolphaertsbocht), Groenendaal, Kruiskade, P. C. Hooftplein, Mauritsweg, Putseplein, Eendrachtsweg, Stationsplein, Hofplein en Lange Geer.

In Schiedam: Pompstation en Rubensplein.

In Vlaardingen: Hoflaan en Verploegh Chasséplein.

13°. Abri's. In Rotterdam: Blaak (4 stuks), Westzeedijk (St. Job), Nw. Binnenweg b/d Heemraadssingel, Hofplein (3 stuks), Stationsweg (2 stuks), Burg. Meineszplein, Hofplein met kast G.E.B., Stadhoudersweg, 2e Rosestraat, Molenlei, Stationsingel, Putselaan b/d Abcoudestraat en Kastanjesingel.

In Vlaardinger-Ambacht: Knottenbeltsingel.

Werkzaamheden aan de gebouwen. Isaäc Hubertstraat. In het bijkantoor werd kamer 27 gesepareerd in twee kantoorlokalen, bestemd voor de Afd. Tractie en Materiaal en Boekhouding. Voor de bibliotheek werden nieuwe kasten gemaakt, terwijl de kamer van de Chef v. d. Adm. dienst opnieuw behangen en geschilderd werd. In de centrale werkplaats werd de gehele schilderswerkplaats herstraat, alsmede de smederij. Langs de electr. werkplaats werd een nieuw riool aangelegd, ter vervanging van het oude in die werkplaats. Het gehele dak der werkplaats werd nagezien, waarbij $\pm$ 14000 pannen moesten worden vernieuwd, alsmede alle waterdichte aansluitingen door het dak en van belendingen grenzend aan de werkplaatsen. De zadelmakerij, welke is ondergebracht in één der woonhuizen aan de H. de Keyzerstraat, werd geheel verbouwd, waarbij tevens een nieuwe beitsinrichting voor de electr. werkplaats werd gemaakt. De gehele verwarming der werkplaatsen werd gereviseerd. Verder vonden de normale kleine herstellingen plaats.

Remise Kralingen. De buitenzijde der remise werd geheel geschilderd, waarbij alle ruitjes aan de achterzijde opnieuw moesten worden ingeweld. Verder vonden kleinere herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Charlois. De bestaande trommelkuis werd te klein en vervangen door een grotere, terwijl de kleine geplaatst werd aan de Schiekade. Verder vonden kleinere herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Delfshaven. Het dak boven de bijwagen-remise werd van een nieuwe ruberoid dakbedekking voorzien. Verder vonden kleinere onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Hillegersberg. De schuilkelders in de werkkuilen werden verwijderd. De rijwielstalling werd ingericht als cantine. De riolering werd gedeeltelijk vernieuwd, terwijl verder kleinere onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats vonden.

Gebouwen Schiekade. Aan de voorzijde werden nieuwe houten toegangsdeuren aangebracht en de betonnen schutting, zowel aan de voor- als aan de achterzijde, van een prikkeldraadafrastering voorzien. De gehele stal werd gewit, terwijl hier tevens het verplaatsbare toilet van de garage Lusthofstraat werd geplaatst, één en ander als tijdelijke voorziening, in verband met plannen voor het maken van een nieuwe bebouwing ter plaatse. Het gehele voorterrein werd herstraat.

Garage Lusthofstraat. De verduistering van de stalen overkapping op het parkeerterrein werd verwijderd. Het verplaatsbare toilet werd verwijderd en geplaatst in de stal aan de Schiekade. Verder vonden kleine reparatie- en herstelwerkzaamheden plaats.

Garage Capelle. Deze is per 15 Mei 1946 overgegaan aan de Afd. Rentegevende Eigendommen der gemeente Rotterdam.

Terrein Binnenhaven. De plaatijzeren loods, die tijdelijk bij de werkplaatsen der garage Sluisjesdijk als rijwielberging was opgesteld, moest worden verwijderd voor de afbouw van de garage en werd overgebracht naar het terrein aan de Binnenhaven en ingericht als olie-bergplaats. Verder vonden kleine reparatie- en herstelwerkzaamheden plaats.

Garage Sluisjesdijk. De afbouw der garage vond op regelmatige wijze voortgang. Het geheel kon glas- en waterdicht worden gemaakt. De betonfundering voor de inloopbanken werd voltooid. In verband met de montage van kanteleuren tussen garage en werkplaatsen werden de tijdelijke houten deuren verwijderd. Verder vonden kleine herstel- en reparatiewerkzaamheden plaats aan het reeds opgebouwde gedeelte.

Woonhuizen. De waranda's der woonhuizen Nieuwe Binnenweg werden van een nieuwe ruberoid-bedekking voorzien, welke werden afgedekt met drainatategels. Tevens werden de achtergevels geschilderd. In het woonhuis Nieuwe Binnenweg 364 werd een nieuw toilet gemaakt op de zolderverdieping. Verder vonden kleine reparatie- en herstelwerkzaamheden plaats.

Wachtkamers. Op de wachtkamer Pompstation werd een nieuwe kap gemaakt, evenals op de wachtkamer Mathenesserplein, welke gelijktijdig verplaatst werd naar de Putselaan b/h Putseplein, om de daar vernielde wachtkamer te vervangen. Aan de Rochussenstraat werd bij het opnieuw in exploitatie brengen van autobuslijn N een wachtkamer metabri geplaatst. De wachtkamer enabri van autobuslijn E aan de Oostzeedijk bij het Oostplein werd in verband met de werkzaamheden van de Diwero, verplaatst naar het Oostplein bij de Goudsesingel. Van de wachtkamer Mauritsweg moest een gedeelte van de kap worden vernieuwd. De op last van de bezetting verwijderde wachtkamer aan de Westzeedijk b/d Pieter de Hoochweg werd opnieuw geplaatst. De gesloopte wachtkamer aan de Linker Rottekade b/d Zaagmolenbrug werd opnieuw opgebouwd.

Aan de 2e Rosestraat werd ten behoeve van de Afd. Vervoer een nieuwe dienst-ruimte met toilet ingericht, met tevens een ruimte voor de verkoop van knipkaarten, abonnementen enz. Naast deze dienst-ruimte werd als wachtgelegenheid een driedeligeabri geplaatst. Aan de Stationsweg bij de Kruisstraat werden tweeabri's geplaatst. Onder alleabri's werd de opening tussen de paneelplaten en de straat afgedicht met betonnen stroken.

Geschilderd werden de wachtkamers: Marconiplein, Broersvest, Stationsplein (groot), 2e Rosestraat, Oostplein, Spartastraat, Molenlaan, Rusthoflaan, Groene Zoom, L. Hilleweg, Vlaskade, Station Schiedam, v. Aerssenlaan, Essenlaan, Schieweg, Schiedamseweg-Groene Wegje, Schiedamseweg-Wittedorp, Hofplein, Groenedaal, Mauritsweg, Eendrachtsweg, Stationsplein (klein), P. C. Hooftplein, Kruiskade, Rubensplein, Lange Geer, Randweg, Willemsplein, Hoflaan (Vlaardingen) en deabri's: Blaak, Hofplein, Burg. Meineszplein, Stadhoudersweg, Stadionweg, Molenlei, Kastanjesingel, Stationsweg, 2e Rosestraat, Hofplein met kast G.E.B., Oostplein, Bentincklaan, Putselaan, Abcoudestraat, Station D.P. (Noord), Nieuwe

Binnenweg, Heemraadssingel, Westzeedijk (St. Job). De dienstruimte aan de Cool-singel werd aan de buitenzijde geschilderd en tevens van nieuwe zinken goten voorzien.

Uitgezonderd de wachtkamers Mijnsherenlaan en Veerlaan en deabri's Bentincklaan b/d Statenweg en Bergselaan b/d Bergsingel konden alle in de stad geplaatste wachtkamers enabri's van glas worden voorzien.

Verdere werkzaamheden. Voor de Afd. Weg werden diverse mallen gemaakt en gereedschappen gerepareerd. Tevens werden $\pm$ 150 haltepalen opnieuw geschilderd.

Werkzaamheden Een grôte revisie kregen:

in de centrale van de motorrijtuigen der serie 152—201 1 rijtuig,
werkplaats. „ „ „ „ „ 401—570 13 rijtuigen.

Van de gevorderde en uit Duitsland teruggekeerde rijtuigen werden weer dienstvaardig gemaakt:

3 motorrijtuigen der serie 401—470, de nrs. 443, 448 en 466
3 aanhangrijtuigen „ „ 1001—1020, „ „ 1001, 1002 en 1003
9 „ „ „ 1351—1406, „ „ 1351, 1353, 1354, 1356, 1357, 1358,
1359, 1360 en 1361.
1 railreinigingswagen no. 2201

Tevens werden reparaties verricht aan:

motorrijtuigen	van de serie	152—201	31 maal
„	„ „ „	202—221	64 maal
„	„ „ „	301—306	28 maal
„	„ „ „	401—570	458 maal
aanhangrijtuigen	„ „ „	1001—1020	42 maal
„	„ „ „	1128—1151	49 maal
„	„ „ „	1152—1201	6 maal
„	„ „ „	1351—1406	127 maal
railreinigingswagens, slijpwagens, enz.			12 maal
zoutwagens			3 maal

Bovendien werden gerepareerd wegens aanrijdingen:

motorrijtuigen	van de serie	152—201	2 maal
„	„ „ „	202—221	15 maal
„	„ „ „	301—306	5 maal
„	„ „ „	401—570	118 maal
aanhangrijtuigen	„ „ „	1001—1020	4 maal
„	„ „ „	1134—1201	9 maal
„	„ „ „	1351—1406	6 maal

Verder ondergingen de zoutwagens de gebruikelijke jaarlijkse revisie.

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

8 motorrijtuigen van de serie 401—570 en 3 aanhangrijtuigen van de serie 1001—1020 werden van railremmen voorzien.

Tevens werd in de centrale werkplaats gereedgemaakt een complete wagen voor beproeving van remsolenoides van aanhangrijtuigen.

Voor de Afd. Weg en Gebouwen werden een aantal wissels en kruisingen benevens abri's gereedgemaakt.

Voor de Afd. Bovenleiding werd een seinlichtinstallatie voor de Bree gereedgemaakt.

Verder werden nog diverse werkzaamheden verricht voor het magazijn, de autobussengarage en Afd. Vervoer.

Uit Duitsland werden terug ontvangen:

2	motorrijtuigen	der serie	127—151,	nrs.	127 en 150
11	"	"	152—201,	"	152, 153, 156, 158, 159, 160, 178, 180, 181, 182 en 183
28	"	"	401—470,	"	436 t/m 441, 443, 444, 446 t/m 449, 451, 452, 454 t/m 456, 458 t/m 462, 464 t/m 469
4	aanhangrijtuigen	der serie	1001—1020,	"	1001 t/m 1004
2	"	"	1128—1151,	"	1128 en 1129
10	"	"	1351—1406,	"	1351, 1353 t/m 1361
1	railreinigingswagen			no.	2201

Van motorrijtuig 445 en van aanhangrijtuig 1352 zijn alleen de trucks teruggekomen. Motorrijtuig 453, benevens de aanhangrijtuigen 1130 t/m 1133 zijn nog niet uit Duitsland teruggekomen.

De volgende 14 motorrijtuigen van de serie 152—201 zijn verkocht aan de Haagse Tram: 161, 164, 165, 167, 172, 173, 174, 176, 187, 188, 189, 193, 196 en 200.

Reclame-aanhangrijtuig no. 1281 is gesloopt.

Montagewagen op spoorwielen is verkocht (1932).

In Januari werden nog 2 nieuwe motorrijtuigen in dienst gesteld n.l. 305 en 306.

Wagenpark. (motor- en aanhangrijtuigen).

Op 31 December 1946 bestond het wagenpark uit:

24	motorrijtuigen	met 2 assen	nr.	152, 153, 156 t/m 160, 163, 166, 168, 169, 178, 180 t/m 185, 190, 191, 192, 194, 195, 199	à 38 pl. = 912 pl.
20	„	„ 2	„ „	202 t/m 221	„ 51 „ = 1020 „
6	„	„ 4	„ „	301 t/m 306	„ 63 „ = 378 „
166	„	„ 4	„ „	401 t/m 417, 419 t/m 444, 446 t/m 452, 454 t/m 459, 460, 461, 462 t/m 539, 541 t/m 570	„ 63 „ = 10458 „
20	aanhangrijtuigen	„ 4	„ „	1001 t/m 1020	„ 62 „ = 1240 „
236	Transporteren . . .				14008 pl.

236				Transport	14008 pl.
19	aanhangrijtuigen met 2 assen nr. 1128, 1129, 1134	t/m			
		1149, 1151		„ 41 „ =	779 „
6	„ „ 2 „ „	1155, 1170, 1175, 1197, 1198, 1201		„ 44 „ =	264 „
54	„ „ 2 „ „	1351, 1353 t/m 1398, 1400 t/m 1406		„ 48 „ =	2592 „
315					17643 pl.

Trammaterieel.

1	motorrijtuig voor rangeerwerk centr. werkpl.	no. 127
1	„ „ reclametram	„ 150
6	„ „ materiaalvervoer	nrs. 154, 162, 171, 177, 179 en 186
17	zoutwagens serie 2001—2019	„ 2001 t/m 2011 en 2014 t/m 2019
4	zandtransportwagens	„ 2101, 2102, 2401, 2402
2	railreinigingswagens	„ 2201, 2202
2	railslipwagens	„ 2301, 2302
1	motorpekelwagen	no. 2403

Museumtrams.

1	omnibus	no. 111
2	paardentrams	nrs. 327 en 514
4	motorrijtuigen	„ 1, 11, 86 en 119
1	motorbenzinetram	no. 2408
2	aanhangrijtuigen	nrs. 284 en 296
1	model „Nieuw Amsterdam”	

Wagenpark. (Autobussen).

Op 31 December 1945 bestond het autobussenpark uit:

4	autobussen serie	1— 20
6	„ „	21— 26
3	„ „	50— 59
3	„ „	62— 67
1	„ „	68— 70
18	„ „	71— 91
17	„ „	92— 111
21	„ „	112— 132

In 1946 werd autobus no. 133 aan het autobusmaterieel toegevoegd; van de gevorderde autobussen kwam autobus no. 55 bij de R.E.T. terug.

Door de Saurer-fabriek werden 15 nieuwe chassis afgeleverd.

In de loop van 1946 werden de navolgende autobussen weder volledig dienstklaar gemaakt: nrs. 26, 58, 74, 75, 79, 82, 83, 85, 87, 88, 93, 95, 100, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 115, 116, 121, 124, 126, 127 en 132. Hiervan waren de autobussen nrs. 26 en 58 reeds uitgerust met een dieselmotor; van de overige werden de houtgasmotoren weder omgebouwd tot dieseltractie, terwijl de carrosserieën van alle wagens geheel werden gereviseerd.

Op 31 December 1946 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 „
4 " " " "	50— 59 „ 36 "	=	144 „
3 " " " "	62— 67 „ 45 "	=	135 „
1 " " " "	68— 70 „ 20 "	=	20 „
18 " " " "	71— 91 „ 40 "	=	720 „
17 " " " "	92—111 „ 40 "	=	680 „
22 " " " "	112—133 „ 40 "	=	880 „
75			2948 pl.

Hiervan zijn de autobussen van de serie 1—20 uitgerust met een benzinemotor, van de overige zijn er 49 uitgerust met een dieselmotor, terwijl het restant nog moet worden opgebouwd n.l. de nrs. 25, 51, 55, 62, 64, 65, 71, 72, 73, 77, 80, 86, 90, 96, 103, 109, 118, 122, 123, 125, 128 en 129.

In de werkplaatsen van de Afd. Automaterieel werden gerepareerd wegens aanrijding:

1 autobussen van de serie	1— 20
22 " " " "	21— 26
9 " " " "	50— 59
2 " " " "	62— 67
3 " " " "	68— 70
26 " " " "	71— 91
58 " " " "	92—111
64 " " " "	112—133

terwijl 14 wagens van het automaterieel en 1 Saurer-chassis wegens aanrijding werden gerepareerd.

Automaterieel.

Op 31 December 1945 bestond het wagenpark uit:

- 6 dienstautomobielen
- 3 vrachtautomobielen
- 3 bestelautomobielen
- 1 kraanwagen
- 3 lasautomobielen (waarvan 1 nog niet opgebouwd)
- 5 montageautomobielen
- 1 wisselkastenreinigingsautomobiel
- 1 tractor

23

De tractor werd omgebouwd tot vrachtauto. 1 dienstautomobiel, merk Chevrolet, werd geruild voor een dienstauto, merk Dodge.

Aangeschaft werden: 2 dienstautomobielen (Austin-Oldsmobile), 2 vrachtautomobielen, merk Fordson, welke beide werden omgebouwd tot kipper en 2 vrachtautomobielen, merk Chevrolet, welke worden omgebouwd tot montageauto's.

Op 31 December 1946 bestond het wagenpark dus uit:

- 8 dienstautomobielen
- 4 vrachtautomobielen
- 3 bestelautomobielen
- 1 kraanwagen
- 3 lasautomobielen (waarvan 1 nog niet opgebouwd)
- 2 vrachtautomobielen met kiplaadbak
- 5 montageautomobielen
- 1 wisselkastenreinigingsautomobiel
- 2 vrachtautomobielen (om te bouwen tot montageauto's)

29

De opstelling van de proefstand met waterrem werd in 1946 voltooid; de gehele installatie werd in gebruik genomen.

Aangeschaft werden een Philips lastransformator type 1308 10—80 A en een kolomboormachine, merk Corona, model 15 AX 380 V.

Tractie. Door het Gem. Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1946 ten behoeve van de tramdienst 18.464.110 kWh geleverd, waarvoor in totaal f 447.438,10 werd betaald.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises werd voor beweegkracht 183.461 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f 12.360,31. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 183.776 kWh, kostende f 15.054,15.

Aan de Garage werd geleverd voor beweegkracht 69.047 kWh en voor verlich-

ting 38.255 kWh, waarvoor respectievelijk *f* 5.794,44 en *f* 3.280,78 werd betaald. Voor verlichting van de garage Alexanderstraat, Capelle aan de IJssel, werd door het Electriciteitsbedrijf Capelle-Krimpen 2677 kWh geleverd, kostende *f* 348,66.

Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 19.291 kWh, kostende *f* 846,95.

Verder werd nog geleverd voor verlichting van het wachthuisje Hoflaan door Licht- en Waterbedrijven, Vlaardingen, 256 kWh tegen *f* 19,91 en van de wachtkamers Rotterdamse Dijk en Stationsplein door de gemeente Schiedam 278 kWh tegen *f* 28,06.

Door het Electriciteitsbedrijf Capelle-Krimpen werd voor het lichtpunt halte busdienst E (Kerklaan-Capelle aan de IJssel) 110 kWh geleverd, kostende *f* 32,60.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd *f* 26.168,81 betaald.

Tevens werd betaald over 1946 als toeslag op de stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van *f* 341.491,83.

Bovenleiding In de loop van 1946 werd begonnen om de provisorische herstelwerkzaamheden, waarmede na de bevrijding in 1945 een aanvang werd gemaakt, definitief uit te voeren.

Door de slechte materiaalpositie gedurende de oorlog, waren vele rijdraadvernieuwingen uitgesteld, terwijl van verschillende netgedeelten de bedrijfszekerheid ernstig had geleden door de oorlogshandelingen. Toen in 1946 door Burgemeester en Wethouders werd besloten om de in 1944 aangelegde trolleybus-bovenleiding te slopen, kon een gedeelte van de daardoor vrijkomende materialen worden gebruikt om op uitgebreide schaal het trambovenleidingnet te reviseren en vernieuwen.

Naast de gedurende het gehele jaar uitgevoerde snelrevisie van het gehele bovenleidingnet, werden de volgende netgedeelten onderworpen aan een totale revisie inclusief schilderwerk en vernieuwingen: Beukelsdijk, Aelbrechtsplein, Schieweg, Noordsingel, Coolsingel, Hofplein, Vismarkt, Blaak, Schiedamsesingel, Eendrachtsweg, Drooglever Fortuynplein, Lange Hilleweg, Beijerlandse laan, gedeelte Putse laan en de remises Delfshaven en Kralingen.

Muurrozetten werden gereviseerd in het noordelijk en oostelijk stadsdeel, terwijl buiten de vernieuwingen in bovengenoemde netgedeelten nog rijdraadvernieuwingen werden uitgevoerd op diverse plaatsen in de stad, waar door oorlogshandelingen beschadigingen waren geconstateerd, doch nog niet definitief hersteld.

De voornaamste werkzaamheden, nodig wegens omleggingen en netwijzigingen, waren de volgende: omlegging en wijziging van de lus aan het Aelbrechtsplein, aanleg en wijziging van de opstelsporen Bulgersteyn, aanleg van een nieuw voedingpunt aan de Vlaskade, omlegging en wijziging van de sporen langs de Vismarkt-Posthoornstraat, verschuiving van de bovenleiding langs de Noordsingel, het zetten en trekken van diverse palen ten behoeve van werkzaamheden, welke in het verwoeste gebied werden uitgevoerd door de Diwero, het zetten en trekken van palen voor rekening van de Openbare Verlichting, slopen van de trolleybus-

bovenleiding langs het traject Rochussenstraat-Boergoensevliet, aanleg van een tijdelijke seininstallatie ten behoeve van de spoorvernieuwing langs de Oostzeedijk, aanleg van een seininstallatie bij de tramkruising Langegeer-Breeplein.

Het verbruik aan rijdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg 15.881 m rijdraad 80 mm², 482 m rijdraad 65 mm², 208 m rijdraad 50 mm².

Voor bijdraden werden nog gebruikt: 892 m rijdraad 80 mm² en 43 m rijdraad 65 mm².

Aan de Gem. Vervoer- en Motordienst werden 80 m rijdraad 80 mm² ter beschikking gesteld voor herstellingswerkzaamheden aan de kraanbaan op het terrein van de Gem. Vuilverbrandingsinrichting.

Aan het Gem. Electriciteitsbedrijf werden verkocht 2.016 m hoogspanningskabel 3×70 mm² 10.000 Volt (aluminiumuitvoering), terwijl 2.568 m grondkabel al 1×500 mm² 700 Volt werden gebruikt voor de aanleg van het nieuwe voedingpunt aan de Vlaskade.

Verder werden nog gebruikt 300 m blanke koperkabel 1×95 mm² voor het maken van diverse soorten railverbinders.

Aan het tramkabelnet werden in samenwerking met het G.E.B. en de G.T.D. de volgende werkzaamheden verricht: omlegging van de voeding- en retourkabels in omgeving van de Leuvehaven-Blaak, in verband met de bouw van een nieuwe sluis, het omhoogbrengen van de voeding- en retourkabels langs de Claes de Vrieselaan, Mathenesserlaan en de P. de Hoochweg tengevolge van ophoging en wijziging van het straatprofiel.

Tijdens de in de loop van 1946 uitgevoerde isolatiemetingen aan het tramkabelnet bleken verschillende kabels, vermoedelijk als gevolg van de oorlog en daardoor onvoldoende onderhoud, een te geringe isolatiewaarde te hebben. Dit was o.a. het geval bij de voedingkabels van voedingpunt 4 aan de Boompjes, door slechte isolatie in een eindmof aan de voedingpaal; de waterkabel bij de Mathenesserbrug, wegens gescheurde isolator van scheidingsschakelaar in de kabelverdeelkast; de voedingkabels van voedingpunt 35 Mauritsweg-Kruiskade, wegens gescheurde isolatoren in de kabelverdeelkast; de voedingkabels van voedingpunt 33 Bergweg, als gevolg van verzakking van het na het bombardement in de Schie gestort puin.

Tevens werden alle kasten onderworpen aan een grondige revisie van schakelaars en verder apparatuur.

Als gevolg van de grote achterstand in de onderhoudswerkzaamheden, welke gedurende de oorlogsjaren waren ontstaan, was het niet mogelijk deze in korte tijd in te halen. Hierdoor is het aantal storingen en onregelmatigheden over het jaar 1946 groter dan normaal het geval is. Een groot gedeelte van de onregelmatigheden moet echter toegeschreven worden aan het na de oorlog sterk gedaalde verantwoordelijkheidsgevoel van verschillende autobestuurders, gezien het aantal aanrijdingen met de bovenleiding over 1946, dat in totaal 21 bedroeg.

Het viaduct Bolwerk werd in 1946 in totaal 10 maal aangereden door diverse vrachtauto's.

De voornaamste bedrijfsstoringen, welke voorkwamen, zijn de volgende:

4 Febr. Voedingpunt 1 Beursplein stroomloos door een kabelstoring aan het Haringvliet.

13 Febr. Voedingpunt 35 Mauritsweg stroomloos door een gebroken tuidraad van een herstelling, welke de rijdraad deed doorbranden.

26 Febr. Voedingpunt 42 stroomloos door kortsluiting in een schakelaar aan de Mathenesserbrug.

12 Juni. Voedingpunt 35 Mauritsweg stroomloos door een gebroken lijnonderbreker.

15 Juli. Bovenleiding vernield door een militaire auto, kruising Beursplein-Blaak.

19 Juli. Voedingpunt 33 stroomloos door aanrijding van het viaduct Ceintuurbaan door een auto geladen met een betonmolen.

5 Sept. Voedingpunt 52 stroomloos door het breken van een beugeltouw M.R. 562, beugel bovenleiding van Oostbrug ernstig beschadigd.

20 Sept. Bovenleiding Straatweg Hillegersberg gebroken, doordat 3 bomen door de storm op de rijdraad waren gevallen.

14 Dec. Voedingpunt 35 stroomloos door een gebroken ankerdraad.

In 1946 werd begonnen de achterstand in het schilderwerk aan bovenleidingpalen weer in te halen. Door de beperkte verftoewijzing was het niet mogelijk dit in één jaar af te werken; in totaal konden 758 palen worden behandeld, welke hoofdzakelijk gelegen waren in het noorden, oosten, centrum en gedeeltelijk in het westen van de stad.

Verschillende elektrische wissels, welke in de loop van 1946 nog niet in dienst waren gesteld, werden voor zover het de aan weersinvloeden onderhevige onderdelen betrof gedemonteerd. Op 31 December 1946 waren 55 elektrische wissels in dienst.

Kracht en verlichting. De kracht- en lichtinstallaties in de verschillende gebouwen werden gereviseerd en waar nodig werden vernieuwingswerkzaamheden uitgevoerd. De verlichtingsinstallaties in de wachtkamers moesten voor het grootste gedeelte opnieuw worden gemonteerd, daar deze bijna alle waren gesloopt gedurende de bezettingstijd. In de centrale werkplaats vonden uitbreidingen aan de installaties plaats o.a. in de stelplaats, zadelmakerij en in de voormalige woonhuizen in de Hendrik de Keyserstraat.

Begonnen werd aan de verlichtingsinstallatie van de woonhuizen op het terrein van de garage-Sluisjesdijk. Tevens vonden in de werkplaatsen en kantoren verdere aanleg- en onderhoudswerkzaamheden plaats in verband met de overplaatsing van het autobusbedrijf van de Lusthofstraat naar de Sluisjesdijk. De bestaande 600 Volt lichtleiding naar de Sluisjesdijk werd in aansluiting op de aanleg van een nieuw voedingpunt aan de Vlaskade vervangen door grondkabel.

In verband met de vordering van de bouw der autobus-garage bleek het nodig een deel der elektrische installaties aan te besteden, daar het eigen personeel niet

gemist kon worden door de achterstand in onderhoudswerkzaamheden en de aanleg van installaties in de overige gebouwen.

De aanleg van de lichtinstallatie in de garage werd uitgevoerd door de Handelscompagnie te Rotterdam, terwijl de elektrische installatie behorende tot de verwarmings- en ventilatie-inrichting werden opgedragen aan de firma Groeneveld & v/d Poll te Amsterdam. Aan laatstgenoemde firma werd tevens opgedragen de vervanging van de tijdelijk gemonteerde installatie in de werkplaatsen en het ketelhuis aan de Sluisjesdijk door definitieve elektrische installaties voor de ventilatie- en verwarmingsinrichting in deze gebouwen.

De aanleg van de installaties voor de kanteldeuren, pompenkelder, laadinrichting, inloopbank en verdere werktuigen werd door eigen personeel uitgevoerd.

Paarden.. Op 31 December 1945 waren 6 paarden aanwezig. In de loop van 1946 werden 2 paarden verkocht en 2 paarden gekocht, zodat op 31 December 1946 het aantal paarden 6 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroeg over 1946 f 11.133,55, d.i. f 5,45 per paard en per dag, tegen f 3,83 over 1945, f 3,25 over 1944, f 3,35 over 1943 en f 3,03 over 1942.

Verbruikt werden: 22.310 kg hooi, 11.496 kg grasmael, 10.555 kg voermeel, 20.600 kg voerbieten en 3.745 kg krachtvoer.

Tarieven. Onder handhaving van het in 1945 geldende tariefsysteem, onderzocht het tarievenschema in 1946 een uitbreiding in verband met het wederindienststellen van verschillende tram- en autobuslijnen.

Op 7 Januari 1946 werden wederom de schoolkaarten ingevoerd, welke door schoolgaande personen, die de leeftijd van 19 jaar nog niet hadden overschreden, konden worden aangevraagd.

Op 21 Januari 1946 werden de autobuslijnen L (Schiedam (Broersvest)—Kethel), S (Hillegersberg (Kootsekade)—Schiebroek) en T (Hillegersberg—Terbregge) in exploitatie genomen.

Het tarief op de eerste twee lijnen werd als volgt vastgesteld:

Volwassenen: 15 ct. e.r. (8-rittenkaart à f 1,—; stempelen plus knippen).

Kinderen: 10 ct. e.r. (12-rittenkaart à f 1,—).

Schoolkrt.: f 0,60, f 0,80 en f 1,—; geen vroegrittenkaarten.

Voor lijn T werd het tarief:

Volwassen: 10 ct., kinderen 6 ct. Verder werden voor deze lijn alle bijzondere tarieven geldig verklaard. Het overstapje à 15 ct. vormde hierop echter een uitzondering.

Met ingang van 12 Maart 1946 werd voor lijn S hetzelfde tarief geldig als dat op lijn T.

Het opnieuw indienststellen van de autobuslijn N (Rochussenstraat via tunnel naar Boergoensevliet) vond op 18 Maart 1946 plaats. Op deze lijnen golden de volgende tarieven:

Volwassenen: 15 ct. e.r. (8-rittenkaart à *f* 1,—; stempelen plus knippen).
Kinderen: 10 ct. e.r. (12-rittenkaart à *f* 1,—);
15 ct. overstap; 24-rittenkaart à *f* 1,50; vroegrittenkaarten à *f* 0,70,
f 0,90 en *f* 1,10. Schoolkaarten à *f* 0,45, *f* 0,60, *f* 0,80 en
f 1,—.

Op 17 Juni 1946 werd tramlijn 5 (Schieweg—Westplein) in het tramnet opgenomen. Op deze lijn golden de normale stadstarieven.

15 Augustus 1946, exploitatie van autobuslijn P (Schiedam—Vlaardingerambacht. Het tarief is gelijk aan dat van autobuslijn V, n.l.:

Volwassenen: 15 ct. e.r. (8-rittenkaart à *f* 1,—; stempelen plus knippen).
Kinderen: 10 ct. e.r. (12-rittenkaart à *f* 1,—).
Schoolkaarten *f* 0,60, *f* 0,80 en *f* 1,—. Geen vroegrittenkaarten.

Eveneens in Schiedam werd op 2 December 1946 autobuslijn K geopend (Rembrandtlaan—Station N.S.). Normaal tarief, uitgezonderd overstap. Van de vroegrittenkaarten alleen die van *f* 0,70 geldig.

De doortrekking van autobuslijn L in Schiedam van Broersvest naar het Station N.S. werd op 2 December 1946 een feit. Voor dit bijgevoegde traject golden de volgende tarieven:

Volwassenen: 10 ct. e.r., kinderen 6 ct. e.r. Vregrittenkaart à *f* 0,70.

Voor de gehele lijn bleven echter de reeds eerder genoemde tarieven van kracht.

Vervoer. Volgens bijlage V heeft de R.E.T. in 1946 115.784.905 reizigers meer vervoerd dan in 1945. Dit betekent een vooruitgang van 205,55 %.

Op de lijnen met elektrische tractie werd een vooruitgang geboekt van 105.325.822 reizigers, d.i. 188,9 %. Deze vooruitgang is een gevolg van het feit, dat in tegenstelling tot 1945 het reizigersvervoer het gehele jaar door kon plaats vinden, terwijl in 1945 het reizigersvervoer gedurende de eerste 5 maanden geheel stilstand en daarna slechts geleidelijk weer opgevoerd kon worden.

De opbrengst per reiziger bedroeg, evenals in 1945, 8,49 cents. Hierin is voor 1946 0,21 cent en voor 1945 0,17 cent begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra-vervoer, enz.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 8.700.892,3, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers bedroeg 5.378.011,9. In totaal werden dus 14.078.904,2 rijtuigkilometers afgelegd (hierin zijn begrepen 89.791,8 motorrijtuigkilometers en 27.360,3 aanhangrijtuigkilometers voor zogenaamd extra-vervoer).

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer op alle tramlijnen bedroeg 11,44.

De opbrengst per rijtuigkilometer daalde van 101,99 cts. in 1945 tot 97,16 in 1946. Hierin is begrepen voor 1945 2,06 cts. en voor 1946 2,36 cts. wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra-vervoer, enz.).

Het aantal reizigers, dat op de lijnen met electriche tractie gebruik maakte van knipkaarten, bedroeg in de jaren 1945 en 1946:

Jaar	Aantal	Percentage van het totaal aantal reizigers
1945	17.395.766	31,20
1946	45.414.753	28,19

Op de autobuslijnen werd een voeruitgang geboekt van 10.459.083 reizigers.

Deze vooruitgang is een gevolg van het feit, dat in tegenstelling tot 1945 het reizigersvervoer het gehele jaar door kon plaats vinden, terwijl in 1945 het reizigersvervoer de eerste 8 maanden geheel stilstond en daarna slechts geleidelijk weer opgevoerd kon worden, door inlegging van diverse autobuslijnen.

De opbrengst per reiziger bedroeg exclusief abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz. 12,79 cts. tegen 13,71 in 1945.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 1.925.082,6 (hierin zijn begrepen 171.544,2 km afgelegd voor zogenaamd extra vervoer).

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer op alle autobuslijnen bedroeg 6,29 (exclusief abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 78,41 cts. (hierin is begrepen 5,11 cts. wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal personen, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten, bedroeg in de jaren 1945 en 1946:

Jaar	Aantal	Percentage van het totaal aantal reizigers
1945	183.722	32,16
1946	2.205.055	19,99

De opbrengst der abonnementen, met inbegrip van de post- en politieabonnementen, bedroeg in 1946:

	Jaarabonnementen	Maandabonnementen	Totaal
Tramlijnen	f 87.230,20	f 10.596,65	f 97.826,85
Autobuslijnen	„ 3.514,01	„ 3.049,85	„ 6.563,86
Totaal	f 90.744,21	f 13.646,50	f 104.390,71