

No. 4
ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse Electrische
Tram over het jaar 1949.

Commissie. De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1949 als volgt samengesteld:

Wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. J. A. van Doorn, A. Dijksman, M. Frenkel, A. R. de Kwaadsteniet en C. van der Linden.

Als secretaris was aan de Commissie toegevoegd de heer N. de Vries, administrateur ter secretarie, chef der afdeling Bedrijven.

Directie. Met ingang van 1 Februari 1949 werd in de plaats van de heer Dr Ir J. G. J. C. Nieuwenhuis, die in 1947 reeds de pensioengerechtigde leeftijd had bereikt, de heer Ir N. A. Bogtstra tot Directeur der R.E.T. benoemd.

Algemeen.

De verwachting, welke in het jaarverslag van 1948 werd uitgesproken ten aanzien van een teruggang in het reizigersvervoer als gevolg van de verminderde koopkracht bij het publiek en het toenemen van het aantal rijwielen, bleek juist te zijn.

In dit verslagjaar werden op de tram- en autobuslijnen der R.E.T. vervoerd 161.695.910 reizigers, tegen 176.254.573 in 1948. Dit betekent een teruggang van 14.558.663 reizigers, of 8,26 %.

De ontvangsten toonden eveneens een achteruitgang, zij het dan, in procenten uitgedrukt, in niet zo sterke mate als het aantal reizigers. Deze ontvangsten bedroegen in de jaren 1949 en 1948 resp. f 15.262.977,69 en f 15.738.385,81. De opbrengsten over het jaar 1949 waren derhalve f 475.408,12 of 3,02 % lager.

Deze procentueel minder sterke daling ten opzichte van het aantal vervoerde reizigers is het gevolg van de per 1 Februari 1949 ingevoerde relatief hogere tarieven op de bijzondere autobuslijnen, waaronder worden verstaan de lijnen met een interlocaal karakter en die, waarop tijdens de rit nagenoeg geen wisseling van reizigers plaats heeft.

De belangrijkste wijzigingen in dit tarief zijn:

- 1°. De prijs voor een rit werd zoveel mogelijk gebaseerd op de af te leggen afstand.

- 2°. De mogelijkheid werd geopend om tegen een gereduceerd tarief over te stappen van stadslijn op bijzondere autobuslijn, of omgekeerd, en van bijzondere autobuslijn op bijzondere autobuslijn.
- 3°. Het overstapbiljet mocht niet meer als „retour” worden gebruikt.

Een overzicht van de op 1 Februari 1949 ingevoerde tarieven is opgenomen op bladzijde 10 en 11, waarbij dient te worden opgemerkt, dat het tarief op lijn F eerst op 1 April werd gewijzigd.

In de loop van 1949 werd besloten de oorspronkelijk aan de N.V. Allan & Co. verstrekte order voor de bouw in regie van 70 aanhangrijtuigen om te zetten in een contract tot levering van 36 aanhangrijtuigen, 34 motorrijtuigbakken en 68 motordraaistellen.

De behoefte, welke zich reeds lang bij het Bedrijf deed gevoelen om een juist inzicht te krijgen in het exploitatie-resultaat van de tram- en autobuslijnen, welke gegevens de bestaande (verouderde) administratie niet voldoende kon verschaffen, was aanleiding te besluiten tot invoering van een nieuw rekeningstelsel per 1 Januari 1950. In de loop van dit verslagjaar moesten de nodige voorbereidingen worden getroffen om de invoering op de hierbovengenoemde datum mogelijk te maken.

Exploitatie Tramlijnen.

Vervoer. Op de lijnen met elektrische railtractie werd een achteruitgang geboekt van 17.292.706 reizigers, d.i. 11,56 %.

De opbrengst per reiziger bedroeg 8,43 cts. tegen eveneens 8,43 cts. voor 1948. Zowel voor 1949 als voor 1948 is hierin begrepen 0,19 cts. wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.340.371,2, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers bedroeg 5.149.346,9. In totaal werden dus 16.489.718,1 rijtuigkilometers afgelegd. Hierin zijn begrepen 67.242,4 motorrijtuigkilometers en 43.296,7 aanhangrijtuigkilometers voor zogenaamd extra vervoer.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 8,02 tegen 8,75 voor 1948.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 67,66 cts. tegen 74 cts. in 1948. Hierin is voor 1949 1,48 cts. en voor 1948 1,7 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.

Het aantal reizigers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van knipkaarten, bedroeg in de jaren 1948 en 1949:

Jaar	Aantal reizigers	Percentage v/h totaal aantal reizigers
1948	46.521.475	31,10
1949	43.768.009	33,07

Met ingang van 24 October werd op alle tramlijnen een nieuwe dienstregeling ingevoerd.

De diensten op de lijnen 3, 9 en 10 werden, of op een gedeelte van de dag, of de gehele dag, zonder aanhangrijtuigen gereden. Gedurende de tijd, dat zonder aanhangrijtuigen werd gereden, werd de frequentie vergroot.

Ald. Electrisch Materieel. In het ontwerp van de in dit verslagjaar bestelde nieuwe motorrijtuigen (102—135) werd besloten over te gaan tot schakelinrichtingen van het electro-magnetische systeem, gecombineerd met de in de practijk beproefde Zwitserse railreminstallaties.

De apparatuur voor de electro-magnetische hoofd- en hulpstroominstallaties werd besteld bij de firma Metropolitan Vickers Electrical Export Co. Ltd., te Manchester, terwijl van de motoren 103 stuks bij dezelfde firma en 40 stuks bij de N.V. Electro-technische Industrie te Slikkerveer werden besteld.

De elastische koppelingen voor de cardanaandrijving werden besteld bij de Laycock Engineering Co. te Sheffield, terwijl de tandwielaandrijvingen werden gegund aan de firma David Brown te Huddersfield (evenals bij M.R. 572).

De tandwielaandrijvingen worden uitgevoerd met z.g. hypoïdaal vertanding, waarmede speciaal in Amerika uitstekende ervaring is opgedaan.

De schaarstroomafnemers worden van het fabrikaat Brown-Boveri te Baden.

Verwacht wordt, dat het eerste nieuwe motorrijtuig medio 1950 in dienst kan worden gesteld.

De constructiewijzigingen aan mechanische en electrische installaties heeft zeer veel extra bereken- en tekenwerk gevraagd, omdat zoveel mogelijk moest worden gebruik gemaakt van de voor de bouw van de oorspronkelijk in regie bestelde 70 aanhangrijtuigen aanwezige materialen.

In 1949 werden 29 aanhangrijtuigen van de serie 1021—1056 op de lijnen 2, 4 en 8 in dienst gesteld. De rijtuigen lopen rustig, zijn goed geveerd en hebben ook overigens aan de verwachtingen voldaan.

De achterstand in het onderhoud aan het rollend materieel wordt langzamerhand ingelopen. De z.g. grote revisie der 4-assige motorrijtuigen, welke voor de oorlog na 300.000 kilometer werd uitgevoerd, vraagt nog steeds een veel groter aantal man-uren en materiaalverbruik dan voor goed onderhouden materieel wenselijk is. Dit is nog steeds het gevolg van de grote rooibouw, welke gedurende de oorlog is gepleegd. Daar de oppervlakte van de Centrale Werkplaats veel te klein is om een groter aantal rijtuigen tegelijk in bewerking te nemen, zal het naar schatting nog tot begin 1951 duren, voordat het onderhoudsprogramma wederom normaal kan worden genoemd. Bovendien doet zich steeds meer de invloed van de veroudering der rijtuigen gevoelen, waardoor meer werk aan deze 4-assige rijtuigen nodig is, dan bij moderne gelaste rijtuigen het geval behoeft te zijn. Intussen moet niet worden vergeten, dat de 190 vierassige motor- en aanhangrijtuigen reeds ca. 20 jaar oud zijn en dan ook reeds zijn afgeschreven.

De nog oudere motorrijtuigenserie 202—221 (laatste door de voormalige R.E. T.M. in 1924/25 aangeschafte z.g. Delmez rijtuigen) verkeert nog in zeer goede staat van dienst. Deze rijtuigen, welke o.a. op de lijnen 5 en 22 dienst doen, worden

successievelijk van rollagerpotten voorzien, waarmede zeer goede resultaten zijn bereikt.

In de Centrale Werkplaats ondergingen 38 motor- en 5 aanhangrijtuigen een grote revisie, terwijl aan 16 zoutwagens een kleine revisie werd gegeven.

Verder werden aan de motorrijtuigen 514 keer, aan de aanhangrijtuigen 113 keer, zomede aan de railreinigings- en railslijpwagens 14 keer reparaties verricht.

Gerepareerd werden wegens aanrijdingen 140 motorrijtuigen, 21 aanhangrijtuigen en 1 railslijpwagen.

20 motorrijtuigen en 4 aanhangrijtuigen werden voorzien van railremmen.

In motorrijtuig 572 werd als proef een buisverlichting aangebracht.

Eveneens werden diverse werkzaamheden verricht voor de afdelingen Automobielen, Vervoer, Weg & Werken, de onderafdeling Bovenleiding en het Centraal Magazijn.

Tenslotte zij nog vermeld, dat de z.g. leerschool in de Centrale Werkplaats, waar leerling-bankwerkers en electriciens na hun ambachtsschoolopleiding verder werden bekwaamd voor het z.g. Bemetel examen, inmiddels werd opgeheven, aangezien geen directe verdere behoefte aan jeugdige vaklieden bestaat.

Bovenleiding. Gedurende dit verslagjaar werd het bovenleidingnet onderworpen aan de gebruikelijke snelrevisie volgens het jaarlijkse rooster. Door de betere onderhoudstoestand van het net is het aantal reparaties vergeleken met de voorgaande vier jaren geringer geworden.

Ook dit jaar moesten weer vele omleggingswerkzaamheden worden uitgevoerd ten behoeve van Diwero-werken in het verwoeste stadsgebied, terwijl eveneens de nodige vernieuwingen moesten worden aangebracht in verband met asfaltering van straten door de Gemeentelijke Technische Dienst. De beschikbare tijd voor algehele revisie van verschillende netgedeelten is daardoor minder geworden, met het gevolg, dat slechts enkele trajecten voor een z.g. grote revisie in aanmerking kwamen.

Op verzoek van het Gem. Energiebedrijf werd een aanvang gemaakt met de ombouw en vernieuwing van de bovenleiding boven het kolenspoor op het terrein van de electriciteitsfabriek aan de Gallileïstraat en de kolenopslagplaats aan de haven.

Het verbruik van rijdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg:

10.164 meter rijdraad 80 mm²

663	„	„	65	„
99	„	„	50	„

Verder werden nog gebruikt voor onderhoud en uitbreiding:

450 meter blanke koperkabel 10 mm²

136	„	„	„	35	„
-----	---	---	---	----	---

560	„	„	„	50	„
-----	---	---	---	----	---

3.151 „ aluminium grondkabel 1 x 500 mm² -

Verschillende werkzaamheden werden nog uitgevoerd in verband met het leggen en omleggen van diverse voedingskabels.

Aan de elektrische wissels, waarvan er op 31 December 1949 67 stuks aanwezig waren, werden de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden verricht, terwijl de palen langs verschillende netgedeelten werden geschilderd.

Aan de licht- en krachtinstallaties in de verschillende gebouwen werden de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden verricht.

Afd. Weg en Werken. Voor het onderhoud van de tramsporen werden in dit verslagjaar 3.641 meter rails en 47 stuks wissels vervangen. Vernieuwd werden 148 kruisingen en kruisstukken, terwijl 13.640 meter spoor werd gelicht.

De belangrijkste wijzigingen waren die in de Kruisstraat en in de Jonker Fransstraat, beide ten behoeve van Diwero-werken, terwijl ten behoeve van de eigen dienst o.a. het eindpunt van lijn 2 aan de Vlaskade belangrijk werd gewijzigd.

Eveneens werd in verband met asfalteringswerkzaamheden in de Middellandstraat het bestaande spoor gesloopt en een nieuw aangelegd.

Voorts werden aan de sporen en wisselkammen in verschillende remises de nodige werkzaamheden verricht.

Gebouwen. Van het oude remisegedeelte in de Remise Kralingen werd de gehele dakbedekking vernieuwd. In de Remise Charlois werd een gedeelte van de kap van nieuw glas en nieuwe glasroeden voorzien.

Voorts werden aan de verschillende gebouwen de nodige onderhoudswerkzaamheden verricht.

Exploitatie Autobuslijnen.

Vervoer. Op de autobuslijnen werden in 1949 2.734.043 of 10,25 % meer reizigers vervoerd dan in 1948. Deze vooruitgang kan worden toegeschreven aan het feit, dat in het jaar 1949 enige nieuwe autobuslijnen in exploitatie werden genomen.

De opbrengst per reiziger bedroeg 13,89 cts. tegen 11,74 cts. voor 1948. Voor 1949 is hierin begrepen 2,23 cts. wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 6.812.961,3. Hierin zijn begrepen 708.822,2 kilometers voor z.g. extra vervoer.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg 4,31 tegen 5,35 voor 1948.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 59,95 cts. tegen 63 cts. in 1948. Hierin is voor 1949 9,63 cts. en voor 1948 7,03 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 1948 en 1949:

Jaar	Aantal reizigers	Percentage v/h totaal aantal reizigers
1948	6.442.877	24,17
1949	5.486.428	18,66

Op 26 Januari werd het beginpunt van autobuslijn E verplaatst van het Oostplein naar het station Beurs.

Met ingang van 1 April werd het beginpunt van lijn F verplaatst van Charlois (Vlaskade) naar de Schoonebergerweg bij de Nieuwe Binnenweg.

Van dezelfde datum af worden op lijn F enige ritten per dag rechtstreeks over de Vondelingenweg van en naar de Vondelingenplaat gemaakt onder het lijnnummer F 2.

Eveneens met ingang van 1 April werd de route van lijn L verlengd. Er wordt nu gereden over het traject Hillegersberg (Kootsekade) — Overschie — Schiedam — Kethel (R.K. Kerk).

Van 15 Juli t/m 20 October werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd. In totaal werden 19.687 passagiers vervoerd.

Op 8 September werd het traject van lijn N verlengd van de Van Blommesteijnweg bij de Boergoensevliet naar de Boergoensevliet bij de Kromme Zandweg.

Op de hiernavolgende data werden nieuwe autobuslijnen in exploitatie genomen:

Datum	Lijn	Route
8 Maart	W	Charlois (Rietdijk) — Groenezoom (Beukendaal)
2 Mei	X	Station D.P. — IJsselmonde
1 Juni	Z	Station D.P. (Noord) — Breeweg (Donkerslootstraat)

Afd. Auto-materieel. In de werkplaatsen kregen 117 autobussen een kleine- en 5 autobussen een grote revisie, terwijl 311 keer aan autobussen en 15 keer aan het overige automaterieel reparaties werden verricht wegens aanrijdingen.

De autobussen 22—62—65 en 80 werden dienstklaar gemaakt, terwijl in autobus 59 een „Perkins” dieselmotor werd geplaatst.

In de autobussen Nrs. 221 t/m 225 werd het aantal zitplaatsen verhoogd tot 41.

De laatste van de drie in 1947 aangeschafte kraanwagens kwam in dit jaar gereed.

36 Saurer-chassis werden voorzien van carrosserieën, terwijl de chassis voor 15 autobussen door de Saurerfabriek werden afgeleverd.

Eveneens werden de reeds in 1943 aangeschafte Kromhout-chassis van een carrosserie voorzien, waardoor de autobussen Nrs. 134 t/m 138 in dienst konden worden gesteld.

De in 1948 en in 1949 aangeschafte 5 chassis, respectievelijk bestemd voor 2 las-auto's en 3 montage-auto's, werden in 1949 van een carrosserie voorzien en in dienst gesteld.

De kraanwagens moesten 141 keer uitrukken, nl. 87 keer ten behoeve van het tram- en 54 keer ten behoeve van het autobusbedrijf.

Slotbeschouwing. Uit de in dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat de exploitatie van het tram- en autobusbedrijf over het jaar 1949 nog een voordelig saldo heeft opgeleverd van f 150.360,16.

Bij de beschouwing van dit winstcijfer moet in aanmerking worden genomen, dat het oude twee- en vierassige materieel geheel is afgeschreven.

In het bedrag van f 272.903,18, hetwelk onder de lasten voorkomt onder de post afschrijving, is slechts f 11.822,— begrepen voor afschrijving op de in 1948 afgeleverde twee proefaanhangrijtuigen.

De noodzakelijk gebleken vernieuwingen van het rollend materieel, waarvan een gedeelte in 1949 werd afgeleverd, zal het bedrag, hetwelk als afschrijving ten laste van volgende jaren moet worden gebracht, aanzienlijk doen stijgen.

De materiaalprijzen, welke door de devaluatie van de gulden in September 1949 eveneens zijn gestegen, hebben de exploitatie ongunstig beïnvloed. De technische loon- en salarisherziening, de per 1 Januari 1950 in uitzicht gestelde loons- en salarisverhoging met 5 %, de verder voortgaande stijging van de materiaalprijzen, alsmede de hogere lasten voor de elektrische beweegkracht, zullen de uitgaven voor 1950 eveneens belangrijk doen toenemen.

Indien men daarbij in aanmerking neemt, dat de ontvangsten, door het zich in dalende lijn bewegen van het reizigersvervoer, zullen teruglopen, dan kan niet anders worden verwacht, dat, tenzij andere maatregelen worden genomen, het jaar 1950 een aanzienlijk verlies zal opleveren, zodat de toekomst met de nodige bezorgdheid wordt tegemoet gezien.

De Directeur,

N. A. BOGTSTRA.

Rotterdam, Juli 1950.

Personeel			
JAAR	PERSONEELSSTERKTE OP 31 DECEMBER		
	Ambtenaren		Totaal
	Op jaarwedde	Op weekloon	
1940	211	1.846	2.057
1941	215	2.064	2.279
1942	215	2.194	2.409
1943	231	2.366	2.597
1944	254	2.321	2.575
1945	281	2.020	2.301
1946	262	2.077	2.339
1947	279	2.256	2.535
1948	304	2.363	2.667
1949	328	2.377	2.705

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 December 1949 in exploitatie waren.

Lijnen	EINDPUNTEN DER LIJNEN	LENGTE IN METERS				GEËXPLOITEERD OVER ANDERE LIJNEN
		Baanlengte		Constructie- lengte	Exploitatie- lengte	
		Enkelspoor	Dubbelspoor			
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	—	7.407	14.814	7.423	16 m. over lijn 3
2	Vlaskade—Station D.P.	—	8.437 ⁵	16.875	9.443	1.005 ⁵ m. " " 1, 4, 5.
3	Groene Zoom—Blijdorp (Diergaarde).	—	5.091 ⁵	10.183	10.267	5.175 ⁵ m. " " 1, 2.
4	Schiedam—Station Maas	—	8.048	16.096	8.295 ⁵	247 ⁵ m. " " 1, 2.
5	Schieweg—Willemssplein	35	2.462 ⁵	4.960	4.500 ⁵	2.003 m. " " 1, 2, 3, 4.
8	Schiedam—Coolsingel	—	3.884 ⁵	7.769	6.322	2.437 ⁵ m. " " 1, 4, 5, 10, 11.
9	Lange Hilleweg—Station D.P.	—	1.579	3.158	7.306 ⁵	5.727 ⁵ m. " " 1, 2, 3, 4, 5.
10	Kootsekade—Spangen	—	6.978	13.956	10.118	3.140 m. " " 1, 4, 5, 8, 14.
11	Lisplein—Mathenesserplein	39	3.899 ⁵	7.838	6.282 ⁵	2.344 m. " " 1, 4, 5, 8.
12	Mijnsherenlaan—Coolsingel	—	1.049 ⁵	2.099	6.670 ⁵	5.621 m. " " 1, 2, 8.
14	Molenlaan (Hilligersb.)—Heemraadsplein	—	3.526	7.052	8.846 ⁵	5.320 ⁵ m. " " 1, 2, 4, 5, 8, 10, 11, 22.
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	17	2.635	5.287	7.012	4.360 m. " " 1, 2, 4, 10.
16	Spangen—Oudedijk	25	3.130 ⁵	6.286	7.534	4.378 ⁵ m. " " 1, 2, 4, 5, 10.
17	Marconiplein—Oudedijk	25	189 ⁵	404	7.996	7.781 ⁵ m. " " 1, 4, 5, 8, 10, 16.
22	Vieramb.str.—Oudedijk (Av. Concordia)	31	3.058	6.147	6.944 ⁵	3.855 ⁵ m. " " 1, 4, 10, 14, 16.
	Totaal	172	61.376	122.924	114.961 ⁵	
	Hulp- en remisespooren			23.424		
				146.348		

Baanlengte	in km. per 31 December: 61.548	= de met sporen belegde straat- en weglengte, enkel spoor, excl. hulp- en remisespooren.
Exploitatielengte	in km. per 31 December: 114.961 ⁵	= de som der exploitatielengten van alle lijnen; voor iedere lijn genomen de lengte heen en terug, gedeeld door 2.
Constructielengte	in km. per 31 December: 146.348	= het aantal km. spoor, incl. hulp- en remisespooren.

Baanlengte in km. per 31 December: 61.548 = de met sporen belegde straat- en weglengte, enkel spoor, excl. hulp- en remisespooren.
 Exploitatielengte in km. per 31 December: 114.961⁵ = de som der exploitatielengten van alle lijnen; voor iedere lijn genomen de lengte heen en
 Constructielengte in km. per 31 December: 146.348 = het aantal km. spoor, incl. hulp- en remisespooren. [terug, gedeeld door 2.

**Overzicht van de autobuslijnen, welke op 31 December 1949
in exploitatie waren.**

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
A	Hofplein—Katendrecht	5.400
B	Statenweg—Prinsenhoofd	6.400
D *)	Station D.P.—Overschie	5.900
E *)	Station Beurs—Capelle a.d. IJssel	10.900
F ¹ *)	Heemraadsplein—Vondelingenplaat (via Heijplaat—Pernis) . . .	21.400
F ² *)	Heemraadsplein—Vondelingenplaat	17.300
G	Hillevliet (Putselaan)—Sportsingel	3.000
K	Station N.S. (Schiedam)—Rembrandtlaan (Schiedam)	3.000
L *)	Hillegersberg (Kootsekade)—Kethel	14.500
M	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringlijn) . .	3.600
N *)	Rochussenstraat—Boergoensevliet	5.800
P *)	Schiedam (Broersvest)—Vlaardinger-Ambacht	5.300
S	Hillegersberg (Kootsekade)—Schiebroek (Kastanjesingel)	3.200
T	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge	2.700
V *)	Schiedam (Broersvest)—Vlaardingen (Hoflaan)	4.600
W	Charlois—Groenezoom (Beukendaal)	6.000
X *)	Station D.P.—IJsselmonde	11.200
Z *)	Station D.P. (Noord)—Breeweg	8.000
Totaal		138.200

*) = Bijzondere autobuslijn.

De gemiddelde exploitatie-lengte van een autobuslijn met uitzondering van de bijzondere lijnen bedraagt 4.162 m.

De gemiddelde exploitatie-lengte van alle autobuslijnen bedraagt 7.678 m.

TARIEVEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN VAN DE R.E.T. PER 1 FEBRUARI 1949.
Stadstarief, geldig op alle tramlijnen en de stadsautobuslijnen A, B, G, K, M, S, T, W.

	Plaatsbiljetten		Week- kaarten	Vroegritten- kaarten			8 ritten overslapkaart		12 rittenkaarten		Schoolkaarten				Maandabonnementen alle dagen geldig ³⁾				Knipkaarten en vooruitbe- taalde plaatsbew. gem.-pers.			
	Enkele rit	volw. kind		2 ritten per dag	4 ritten per dag	6 ritten per dag	8 ritten per dag	3 maanden geldig	3 maanden geldig	2 ritten per dag	4 ritten per dag	6 ritten per dag	8 ritten per dag	1 lijn	2 lijnen	3 lijnen	Alle lijnen	Knipkaarten		Coupons	Overst.	
																		8 ¹⁾ ritten	12 ritten			
Stadslijnen	10	6	15	70	90	1,10	1,—	1,—	45	60	80	1,—	7,—	8,—	10,—	14,—	1,—	1,—	1	1 coupon	1	
Pers.-wagen	15	10					1,— ¹⁾	1,— ²⁾								14,—	1,— ¹⁾		1 ¹⁾ coupon	1 coupon		

TARIEVEN VOOR DE BIJZONDERE AUTOBUSLIJNEN.

TRAJECTEN	Plaatsbiljetten enkele rit				Weekkaarten		Schoolkaarten			Maandabonnementen Alle dagen ³⁾				
	Volw.	Volw. met overstap-biljet of 8 rittenkaart	Kind.	Busrit en overstap stadslijn	2 ritten per dag	2 ritten en 2 stadsritten per dag	2 ritten per dag	2 ritten en 2 stadsritten per dag	1 bijzondere autobuslijn	1 bijzondere autobuslijn en 1 stadslijn	1 bijzondere autobuslijn en 2 stadslijnen	Alle lijnen		
LIJNEN D, N, V ⁶⁾	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	9,—	10,—	14,—		
LIJN E														
Station (Beurs)—Oude Tol	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	9,—	10,—	14,—		
" " —Kralingse Veer	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	7,—	9,—	10,—	14,—		
" " —Veer v.d. Ruit	25	15	15	30	2,—	2,40	1,—	1,20	8,—	10,—	11,—	14,—		
" " —Capelle a.d. IJssel	30	20	15	35	2,40	2,80	1,20	1,40	9,—	11,—	12,—	14,—		
Oude Tol—Kralingse Veer	10	—	6	—	80	—	45	—	7,—	—	—	14,—		
" " —Veer v.d. Ruit	15	—	10	—	1,20	—	60	—	7,—	—	—	14,—		
" " —Capelle a.d. IJssel	20	—	10	—	1,60	—	80	—	8,—	—	—	14,—		
Kralingse Veer—Veer v.d. Ruit	10	—	6	—	80	—	45	—	7,—	—	—	14,—		
" " —Capelle a.d. IJssel	15	—	10	—	1,20	—	60	—	7,—	—	—	14,—		
Veer v.d. Ruit—Capelle a.d. IJssel	10	—	6	—	80	—	45	—	7,—	—	—	14,—		
LIJN F														
Heemraadsplein—Charlois	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	8,—	10,—	11,—	14,—		

" — Pernis	30	20	15	35	2,40	2,80	1,20	1,40	9,—	11,—	12,—	14,—
" — Hoogvliet	40	30	20	45	3,20	3,20	1,60	1,80	12,—	14,—	14,—	14,—
" — Vondelingenplaat	50	40	25	55	3,20	3,20	2,—	2,20	14,—	14,—	14,—	14,—
Charlois—Heijplaat	10	—	6	15	80	1,20	45	60	7,—	9,—	10,—	14,—
" — Pernis	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	8,—	10,—	11,—	14,—
" — Hoogvliet	30	20	15	35	2,40	2,80	1,20	1,40	9,—	11,—	12,—	14,—
" — Vondelingenplaat	40	30	20	45	3,20	3,20	1,60	1,80	12,—	14,—	14,—	14,—
Heijplaat—Pernis	15	—	10	—	1,20	—	60	—	7,—	—	—	14,—
" — Hoogvliet	25	—	15	—	2,—	—	1,—	—	8,—	—	—	14,—
" — Vondelingenplaat	35	—	20	—	2,80	—	1,40	—	10,50	—	—	14,—
Pernis—Hoogvliet	15	—	10	—	1,20	—	60	—	7,—	—	—	14,—
" — Vondelingenplaat	25	—	15	—	2,—	—	1,—	—	8,—	—	—	14,—
Hoogvliet—Vondelingenplaat	15	—	10	—	1,20	—	60	—	7,—	—	—	14,—
LIJN L												
Kethel—Bijldorp	10	—	6	—	80	—	45	—	7,—	—	—	14,—
" — Schiedam	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	8,—	10,—	11,—	14,—
" — Overschie	30	20	15	35	2,40	2,80	1,20	1,40	9,—	11,—	12,—	14,—
" — Hillegersberg	40	30	20	45	3,20	3,20	1,60	1,80	12,—	14,—	14,—	14,—
Bijldorp—Schiedam	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	9,—	10,—	14,—
" — Overschie	25	15	15	30	2,—	2,40	1,—	1,20	8,—	10,—	11,—	14,—
" — Hillegersberg	35	25	20	40	2,80	3,20	1,40	1,60	10,50	12,50	13,50	14,—
Schiedam—Overschie	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	9,—	10,—	14,—
" — Hillegersberg	25	15	15	30	2,—	2,40	1,—	1,20	8,—	10,—	11,—	14,—
Overschie—Hillegersberg	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	8,—	10,—	11,—	14,—
LIJN P ⁶⁾												
Schiedam—Vlaardingerdijk/Wilton	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	9,—	10,—	14,—
" — Vlaardinger-Ambacht	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	8,—	10,—	11,—	14,—
Vlaardingerdijk/Wilton—Vlaard.—Amb.	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	—	—	14,—
LIJN X ⁵⁾												
Station D.P.—Ijsselmonde	25	15	15	30	2,—	2,40	1,—	1,20	8,—	10,—	11,—	14,—
Zuidplein—Ijsselmonde	15	5	10	20	1,20	1,60	60	80	7,—	9,—	10,—	14,—
LIJN Z												
Breeplein—Station D.P.	20	10	10	25	1,60	2,—	80	1,—	8,—	10,—	11,—	14,—

1) Geen overstapbevoegdheid, stempelen en knippen.

2) Alleen voor kinderen.

3) Jaarabonnementen 10 x maal maandtarief.

4) De overstap-voortbetaalde plaatsbewijzen kunnen op de bijzondere autobuslijnen op dezelfde wijze worden gebruikt als de 15 cts. overstap-bijletten; de 8-ritten overstapkaart voor gemeentepersoneel als de gewone 8-ritten overstapkaarten van 1,—.

5) Reizigers van Breeplein naar D.P. moeten op lijn X het voor lijn Z geldende tarief betalen.

6) Abonnementen van lijn P zijn ook geldig op de gehele V-lijn, abonnementen van lijn V kunnen echter niet op lijn P worden gebruikt.

Uit- en inruktarief = Stadstarief,

**Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en
opbrengsten op de
TRAMLIJNEN**

MAANDEN	AANTAL AFGELEGDE KILOMETERS			Aantal ¹⁾ vervoerde reizigers	Opbrengst ²⁾
	Motor- rijtuigen	Aanhang- rijtuigen	Totaal		
Januari	948.616,1	461.576,3	1.410.192,4	12.194.705	f 1.018.073,21
Februari	861.310,5	416.461,1	1.277.771,6	10.437.699	„ 878.070,38
Maart	957.539,1	462.423,8	1.419.962,9	11.783.778	„ 992.358,80
April	942.352,4	442.520,1	1.384.872,5	11.412.230	„ 966.051,54
Mei	963.336,2	451.562,0	1.414.898,2	11.182.992	„ 948.609,18
Juni	938.924,0	438.791,7	1.377.715,7	10.541.603	„ 896.615,20
Juli	964.009,9	450.857,6	1.414.867,5	10.574.166	„ 894.433,32
Augustus	966.721,8	448.408,1	1.415.129,9	10.953.638	„ 920.188,27
September	934.758,1	433.250,5	1.368.008,6	10.028.239	„ 849.111,86
October	962.527,2	428.902,1	1.391.429,3	11.006.728	„ 930.288,43
November	936.721,3	352.266,0	1.288.987,3	10.870.650	„ 914.632,43
December	963.554,6	362.327,6	1.325.882,2	11.319.403	„ 949.588,67
Totaal . . .	11.340.371,2	5.149.346,9	16.489.718,1	132.305.831	f 11.158.021,29³⁾

¹⁾ Hierin niet opgenomen het aantal reizigers, dat vervoerd werd op abonnementen, schoolkaarten, vooruitbetaalde plaatsbewijzen, zomede met afgehuurd materieel (groepsvervoer e.d.)

²⁾ De opbrengsten van het onder ¹⁾ genoemde zijn hierin wel begrepen.

³⁾ Zie noot 6 opbrengsten Autobuslijnen.

**Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en
opbrengsten op de
AUTOBUSLIJNEN**

MAANDEN	Aantal afgelegde kilometers	Aantal vervoerde ¹⁾ reizigers	Opbrengst ⁵⁾
Januari	458.356,4	2.460.781	f 292.970,11
Februari	423.138,9	2.171.651	„ 276.892,90
Maart ¹⁾	494.932,2	2.356.852	„ 310.467,17
April	508.212,7	2.359.144	„ 323.802,35
Mei ²⁾	562.311,6	2.388.150	„ 329.996,23
Juni ³⁾	616.278,1	2.366.686	„ 344.937,84
Juli	641.556,2	2.377.146	„ 354.699,46
Augustus	623.689,7	2.453.850	„ 356.740,24
September	614.540,7	2.288.059	„ 339.283,87
October	623.495,7	2.643.679	„ 377.668,45
November	615.135,3	2.651.682	„ 375.764,10
December	631.313,8	2.872.399	„ 401.419,68
Totaal	6.812.961,3	29.390.079	f 4.084.642,40 ⁶⁾

¹⁾ 8 Maart 1949: lijn W in dienst gesteld.

²⁾ 2 Mei 1949: „ X „ „ „

³⁾ 1 Juni 1949: „ Z „ „ „

⁴⁾ Hierin niet opgenomen het aantal reizigers dat vervoerd werd op abonnementen, schoolkaarten, vooruitbetaalde plaatsbewijzen, zomede met afgehuurd materieel (groepsvervoer e.d.)

⁵⁾ De opbrengsten van het onder ⁴⁾ genoemde zijn hierin wel begrepen.

⁶⁾ Opbrengsten tramlijnen f 11.158.021,29

„ autobuslijnen „ 4.084.642,40

Totaal f 15.242.663,69

Opbrengsten volgens bedrijfsrekening „ 15.262.977,69

Verschil ad f 20.314,— betreft een ontvangst in 1949
voor het vervoer van gedemobiliseerde militairen in 1948.

Vergelijkend overzicht van het stroomverbruik in de jaren 1947, 1948 en 1949

OMSCHRIJVING	Verbruik in kWh			Bedrag		
	1947	1948	1949	1947	1948	1949
Tramdienssten						
Kabelbelasting en onderhoud tram-						
kabelnet ¹⁾	20.496.280	23.361.340	23.218.050	f 476.538,95	f 496.308,74	f 489.170,47
Verrekening kolenclausule				" 12.864,75	" 124.530,29	" 77.480,71
				" 491.492,43	" 658.527,57	" 861.792,42
Centr. werkplaats, Remises, Hoofd- kantoor Binnenhaven en Schie- kade						
Bewegkracht	214.591	253.087	278.463	" 14.709,65	" 17.777,64	" 21.234,43
Verlichting	225.933	268.040	283.809	" 18.160,32	" 21.004,70	" 23.519,04
Werkplaatsen Autobussen en Garage						
Bewegkracht	137.699	231.258	261.984	" 8.989,63	" 13.227,33	" 17.209,96
Verlichting	122.684	197.182	174.656	" 8.168,34	" 11.656,17	" 11.473,28
Wachtkamers						
	33.594	31.824	33.058	" 1.662,—	" 1.685,91	" 1.834,91
Totaal	21.230.781	24.342.731	24.250.020	f 1.032.586,07	f 1.344.718,35	f 1.503.715,22

¹⁾ Van 1948 af is het te betalen bedrag aan kabelbelasting hoger geworden.
In 1948 extra-uitgaven voor onderhoud tramkabelnet (versterking voedingspunt Hillegersberg).

WAGENPARK (Tramrijtuigen)						
Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31 Dec. 1948	Aantal in 1949			Aantal op 31 Dec. 1949	Aantal plaatsen per wagen
		Aange- schaft	Ver- kocht	Gesloopt		
Motorrijtuigen (2 assen)						
152—201	24	—	8	—	16	38
202—221	20	—	—	—	20	51
Motorrijtuigen (4 assen)						
301—306	6	—	—	—	6	63
401—570	164	—	—	—	164	63
571—572	2	—	—	—	2	85
Totaal	216	—	8	—	208	
Aanhangrijtuigen (4 assen)						
1001—1020	20	—	—	—	20	62
1021—1022	2	—	—	—	2	89
1023—1052	—	30	—	—	30	89
Aanhangrijtuigen (2 assen)						
1127—1201	23	—	10	—	13	41
1351—1406	54	—	22	1	31	48
Totaal	99	30	32	1	96	
Motorrijtuigen materiaalverv.	6	—	—	—	6	
Zoutwagens	17	—	—	1	16	
Zandtransportwagens	4	—	—	—	4	
Railreinigingswagens	2	—	—	—	2	
Railslijpwagens	2	—	—	—	2	
Motorpekelwagens	1	—	—	—	1	
Totaal	32	—	—	1	31	
Museumtrams						
Motortram	1	—	—	1	—	
Omnibus	1	—	—	—	1	
Paardentrams	2	—	—	—	2	
Motorrijtuigen	4	—	—	—	4	
Aanhangrijtuigen	2	—	—	—	2	
Model Nieuw-Amsterdam	1	—	—	—	1	
Totaal	11	—	—	1	10	
						18.617

WAGENPARK (Autobussen)							
Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31 Dec. 1948	Aantal in 1949			Aantal op 31 Dec. 1949	Aantal plaatsen per wagen	Totaal aantal plaatsen
		In dienst gesteld	Verkocht	Buiten dienst gesteld			
Kromhout							
21—26	3	—	—	—	3	40	120
21—26	1	—	—	—	1	45	45
51—59	4	—	—	—	4	36	144
62—67	3	—	—	—	3	45	135
68—70	1	—	—	—	1	20	20
71—91	17	—	1	—	16	40	640
92—111	15	—	6	1	8	40	320
112—138	21	5	4	3	19	40	760
Totaal	65	5	11	4	55		
Saurer, groot							
201—260 } 201—260 }	39	21	—	—	60	25 à 62 35 à 60	1.550 2.100
Saurer, klein							
301—315	—	15	—	—	15	45	675
Totaal	104	41	11	4	130		6.509
Dienstautomobielen	9	3	3	—	9		
Vrachtautomobielen	4	—	—	—	4		
Bestelautomobielen	3	—	—	—	3		
Kraanwagens	3	—	—	—	3		
Lasautomobielen	4	2	2	—	4		
Montageautomobielen	6	3	2	—	7		
Wisselkastenreinigingswagen .	1	—	—	—	1		
Vrachtautomobielen met kip- laadbak	2	—	—	—	2		
Reparatieautomobiel	1	—	—	—	1		
Trekker	—	1	—	—	1		
Oplegger	—	1	—	—	1		
Totaal	33	10	7	—	36		

**Overzicht van de gebouwen en terreinen op 31 December 1949
in het bezit der R. E. T.**

OMSCHRIJVING		Oppervlakte
Isaac Hubertstraat . .	Hoofdkantoor met dienstwoning, bijkantoor, centrale werkplaats, magazijn en erven	82,36 a
Oostzeedijk/Elisabethstraat	Remise en erven	64,18 a
Schiekade	Remise met loodsen, werkplaatsen en erve, met voor- en achterterrein, resp. aan de Schiekade en aan de Molenwaterweg gelegen	32,26 a
Maastunnelplein	Remise en erven	22,24 a
Nieuwe Binnenweg/ Schoonebergerweg . .	Remise met bovenwoningen, loods en erve. De remise is voor een gedeelte overbouwd met woningen, n.l. 22 aan de zijde van de Nieuwe Binnenweg en de Schoonebergerweg en 1 aan de Schoonebergerweg	72,32 a
Kootsekade	Remise en erven	79,90 a
Overschie	Weg en weiland nabij de Delftse Schie. De percelen vormen een deel van de openbare weg en zijn derhalve voor het bedrijf niet van waarde	3,90 a
Overschie	Mede-eigendom in een huis en erve aan de Straatweg naar Rotterdam	0,06 a
Hendrik de Keijzerstraat	Percelen grond met opstallen, nos. 11 en 13 . . .	1,15 a
Sluisjesdijk	Garage met werkplaatsen, kantoren, magazijn, dienstwoningen en terrein	157,30 a

**Overzicht van de wachthuisjes enabri's op 31 December 1949
in het bezit der R.E.T.**

	Wachthuisjes met dienstlokaal
Rotterdam	Stationsplein, Veerlaan, 2e Rosestraat (metabri), Randweg, Vlas-kade, Lange Hilleweg, Groenezoom, Aelbrechtsplein, Marconi-plein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, van Aerssenlaan, Sportsingel, Molenlaan, Beursplein (metabri), Schielaan, Rochus-senstraat (metabri), Lisplein, Schieweg, Statenweg bij de Cley-burchstraat, Breeplein, Willemsplein, Avenue Concordia, Coolsingel en Mijnsheerenlaan.
Schiedam	Broersvest en Stationsplein.
	Wachthuisjes zonder dienstlokaal
Rotterdam	Schiedamseweg bij Groene Wegje, Hofplein bij de Schiekade, Hofplein, Rondoplein, Westzeedijk bij de Pieter de Hooghweg, Schiedamseweg bij het Witte Dorp, Brielselaan bij de Wolphaerts-bocht, Groenendaal, Kruiskade, P. C. Hooftplein, Mauritsweg, Putseplein, Eendrachtsweg, Stationsplein, Lange Geer, Oosterkade, Linker Rottekade, Waalhaven bij Pier 8 en Vondelingenweg bij de Noordzijsedijk.
Schiedam	Pompstation en Rubensplein.
Vlaardingen	Hoflaan en Verploegh Chasséplein.
	Abri's
Rotterdam	Bergselaan (2 delig), Beursplein (2 × 2 delig—2 zijdig), Beurs-plein (4 delig), Blaak (2 × 4 en 2 × 2 delig), Hofplein (1 × 4 en 3 × 2 delig), Stationssingel (2 delig), Burg. Meineszplein (2 delig), Putselaan bij de Abcoudestraat (2 delig), 2e Rosestraat (2 × 2 delig), Stationsweg (2 × 2 delig), Bulgersteyn (4 delig), Nieuwe Binnen-weg bij de Heemraadssingel (2 delig), Westzeedijk—St. Job (2 delig), Stationsplein (4 delig), Kastanjesingel (1 delig), Ringdijk (houten) en Stadionweg (2 delig).
Vlaardinger-Ambacht .	Ant. Knottenbeltsingel (2 delig).
Capelle a/d IJssel. . .	IJsseldijk bij veer v. d. Ruit (2 delig).

Bedrijfsrekening over het jaar 1949

Hoofd-stuk	LASTEN	Uitkomst	Hoofd-stuk	BATEN	Uitkomst
1	Beweegkracht	f 1.428.443,60	1	Opbrengst reizigersvervoer	f 15.262.977,69
2	Brandstof voor tractie voor autobussen	" 148.586,04	2	Huren van gebouwen	" 14.283,38
3	Salarissen en lonen afd. Vervoer	" 3.857.000,39	3	Opbrengst reclame	" 48.454,83
4	Onderhoud, schoonhouden en vernieuwing rollend materieel	" 3.478.697,72	4	Verhaal van pensioenbijdragen	" 452.846,10
5	Onderhoud en vernieuwing trambanen	" 731.219,75	5	Verkoop van oude materialen	" 39.145,28
6	Onderhoud en vernieuwing bovenleiding	" 132.293,54	6	Terugboeking wegens opslag van algemene kosten	" 82.079,41
7	Algemene kosten van magazijn, centrale werkplaats, garage en depôts	" 616.291,82	7	Diversen	" 15.495,55
8	Onderhoud van gebouwen	" 246.554,73			
9	Overige kosten	" 597.934,76			
10	Salarissen directie, afdeling-chefs, ambtenaren	" 493.078,62			
11	Ziekengelden enz.	" 517.793,11			
12	Kindertoeslag	" 514.469,86			
13	Ongevallenverzekering	" 44.792,56			
14	Rentezels invaliditeitswet	" 17.605,32			
15	Pensioenbijdragen	" 960.791,76			
16	Toeslag op de pensioenen voor oud R.E.T.M. personeel	" 108.026,90			
17	Uniformen	" 163.258,37			
18	Bureaukosten en administratiebehoefden	" 159.757,41			
19	Assurantien	" 29.339,46			
20	Belastingen, retributiën, enz.	" 800.167,57			
21	Rente	" 95.915,61			
22	Afschrijvingen	" 272.903,18			
23	Afschrijving van het niet uit Rijksbijdragen te dekken deel van oorlogs- en bezettingsschade	" 350.000,—			
	Voordelig saldo	" 150.360,16			
		f 15.915.282,24			f 15.915.282,24

BALANS VAN HET TRAMBEDR

per 31 Decem

Activa

OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Activa, gefinancierd door de Gemeente:		
Baan	f 274.627,82	
Bovenleiding	" 31.735,99	
Rollend materieel (tram)	" 215.091,—	
Autobussen	" 1,—	
Terreinen en gebouwen	" 2.647.766,—	
Werktuigen en gereedschappen	" 249.542,93	
Meubilair en kantoorbehoeften	" 1,—	
Hulpvoertuigen en paarden	" 1,—	
Vrachtautomobielen, enz.	" 118.846,47	
Wachtlokalen	" 20.540,20	
Tramkabelnet	" 48.124,05	
Autobusconcessies	" 1,—	
		f 3.606.278
Herstellkosten oorlogsschade	f 5.301.635,90	
Herstellkosten bezettingsschade	" 143.652,24	" 5.445.288
Vorraden		
Magazijn Weg en werken	f 468.327,44	
Fourage-magazijn	" 437,14	
Goederenmagazijn	" 1.297.561,85	
Magazijn autobussen	" 530.920,73	
Magazijn goederen in bewerking	" 93.507,71	
Emballagerekening tram	" 12.846,43	
Emballagerekening autobussen	" 3.285,13	" 2.406.886
Vorderingen		
Gemeente Rotterdam	f 2.791.006,59	
Gemeentebedrijven en -instellingen	" 40.757,11	
Termijnrekeningen	" 889.362,15	
Overige debiteuren	" 241.183,05	
Voorschotten	" 560,—	
Conducteurs (knipkaarten-depôt)	" 76.500,—	
Agentschappen (knipkaarten-depôts)	" 45.620,20	
Werken voor Derden	" 16.849,18	" 4.101.838
Geldmiddelen.		
Kas	f 111.446,27	
Postrekening	" 30.388,34	
Gemeente-ontvanger	" 4.735.681,99	" 4.877.510
		f 20.437.807

DER GEMEENTE ROTTERDAM

1949

Passiva

OMSCHRIJVING

BEDRAG

Kapitaal, verstrekt door de Gemeente:

Geconsolideerde schuld f 3.606.278,46

Schulden

Gemeente Rotterdam	f 3.854.874,85	
Gem. bedrijven en -instellingen	" 363.511,03	
Overige crediteuren	" 1.380.235,28	
Waarborgsommen abonnementen	" 2.265,—	
Waarborgsommen stamkaarten	" 10.152,—	
		" 5.611.038,16

Diversen

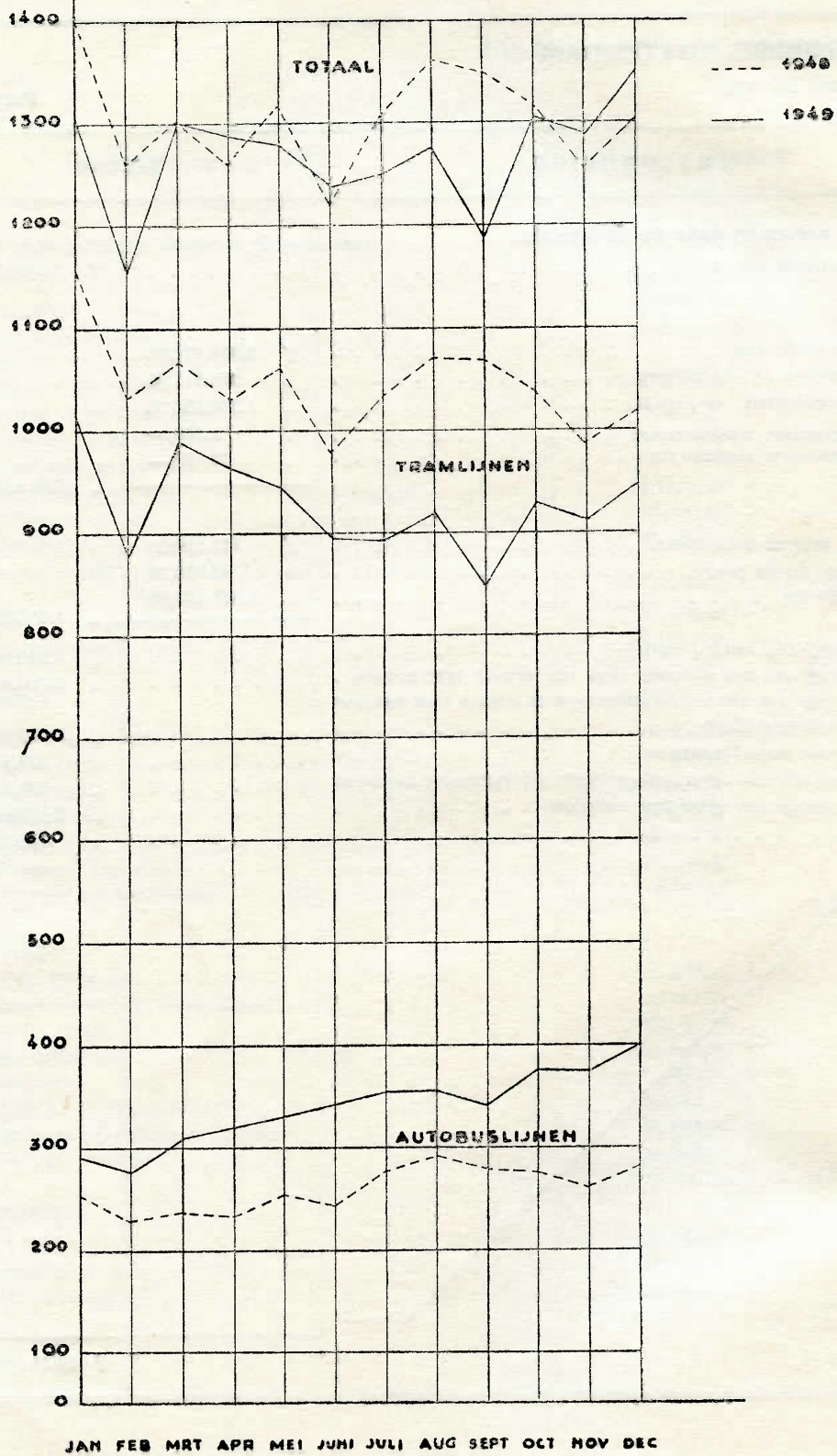
In depôt gegeven knipkaarten	f 122.120,20	
Nog te verrekenen posten	" 33.078,25	
Omslagrekening	" 1.515.463,55	
		" 1.670.662,—

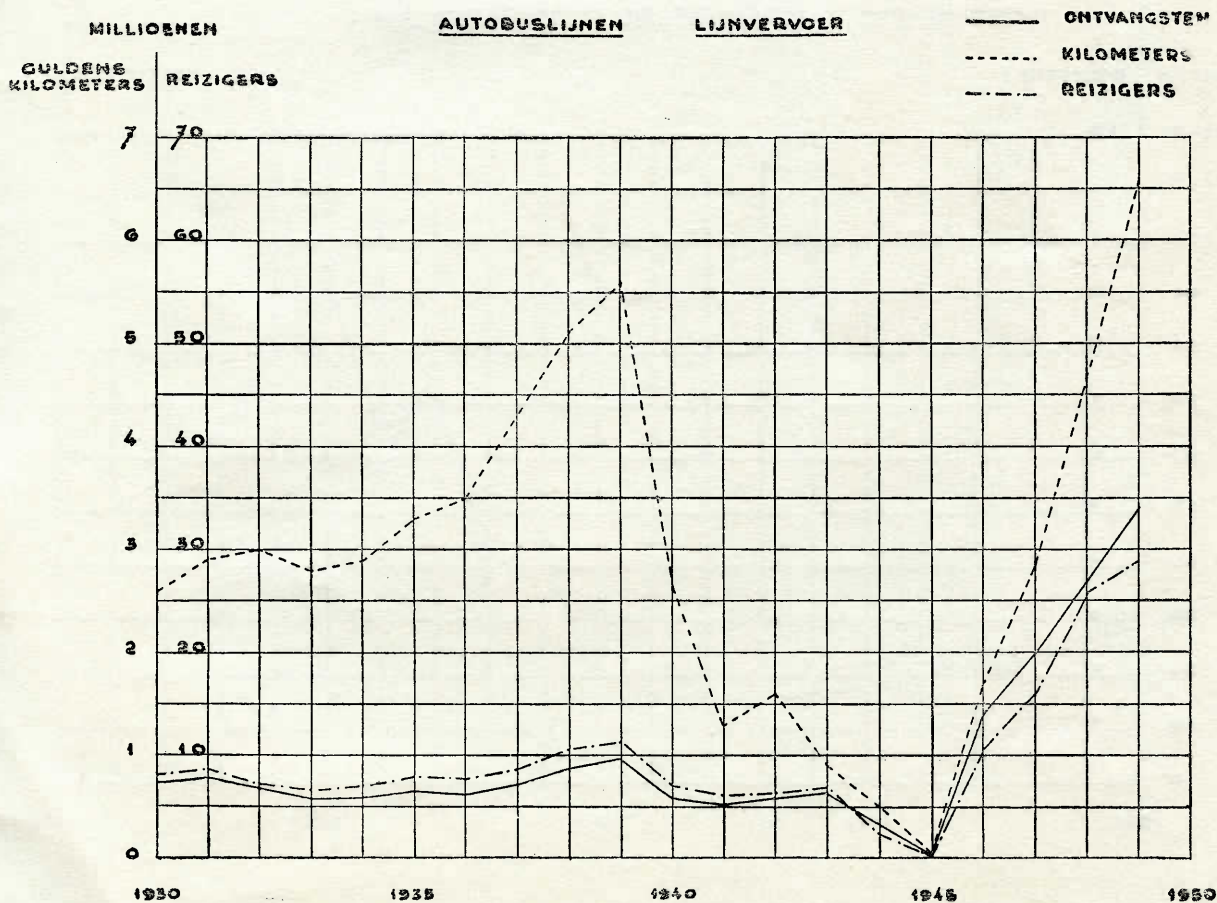
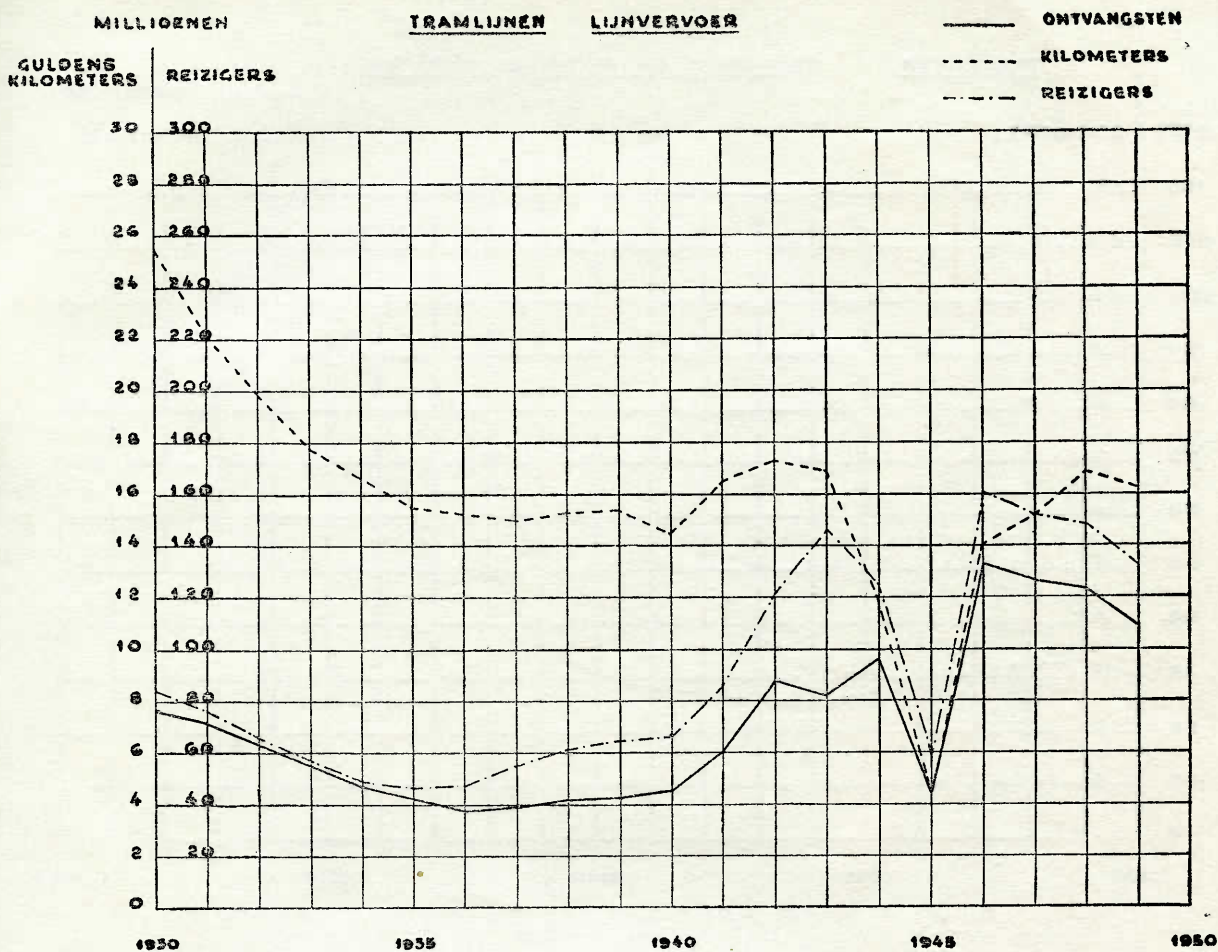
Vervangingsrekening rollend materieel		" 1.633.585,03
Afschrijving op het niet rendabele deel van nieuwe investeringen		" 2.700.000,—
Afschrijving op het niet uit Rijksbijdragen te dekken deel van oorlogs- en bezettingsschade		" 2.450.000,—
Afschrijving op magazijngoederen		" 277.555,97
Herstellkosten oorlogs- en bezettingsschade (gereserveerde bedragen)		" 274.994,38
Afwikkeling vergoeding gevorderd materieel		" 2.063.333,75
Batig saldo		" 150.360,16

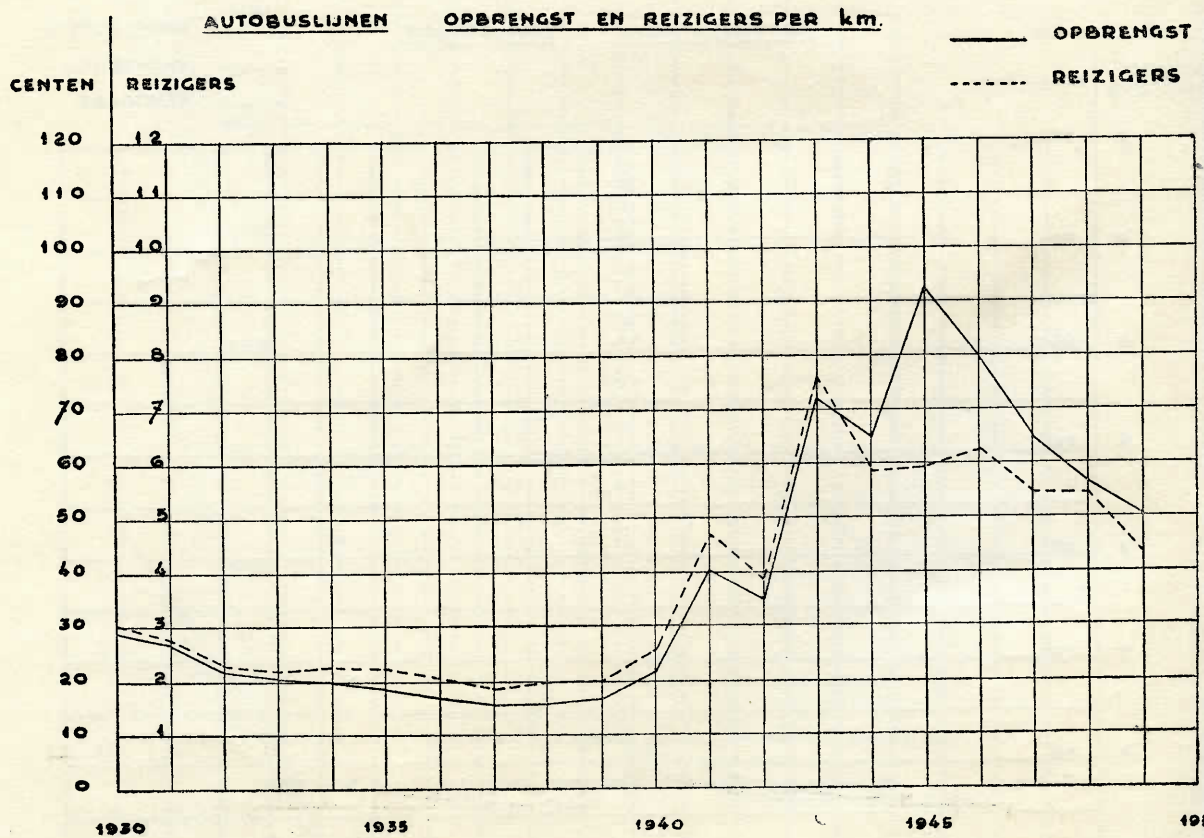
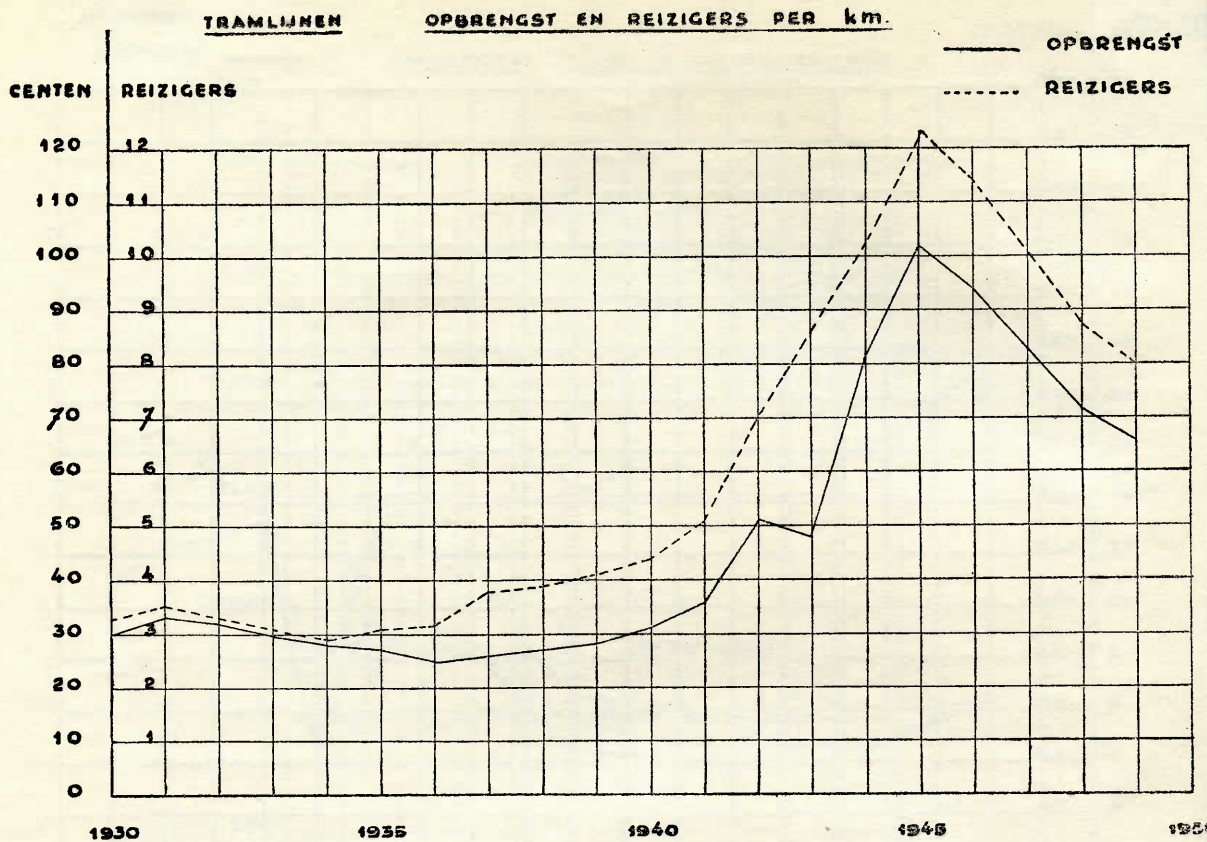
f 20.437.807,91

DUIZENDEN
GULDENS

OPBRENGST TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN







VAN WAESBERGE, HOOGEWERFF & RICHARDS N.V., ROTTERDAM