

ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse
Electrische Tram over het jaar 1954.

Beheer.

Krachtens artikel 10 van de Beheersverordening berust het beheer van het bedrijf bij het College van Burgemeester en Wethouders, daarin bijgestaan door een Commissie uit de Gemeenteraad.

Deze Commissie was op 31 December 1954 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. M. Blik, M. Frenkel, A. R. de Kwaadsteniet, C. van der Linden en J. H. Nefkens. Als secretaris was aan de Commissie toegevoegd: de heer N. de Vries, hoofd-administrateur ter Secretarie, chef van de afdeling Bedrijven.

Tarieven.

De voortdurende stijging van de lasten, waarop reeds in het vorige jaarverslag werd gewezen, heeft tot gevolg gehad, dat de tarieven moesten worden herzien. Bij de opbouw van het nieuwe tarief, waarbij het grondtarief voor de stadstram- en stadsautobuslijnen werd verhoogd van 12 ct. tot 15 ct., terwijl de grondtarieven voor de overige autobuslijnen over het algemeen iets werden verlaagd, is rekening gehouden met de wens het tariefsysteem te vereenvoudigen. Op de bijzondere lijnen en op de stadslijnen zijn van 1 Augustus af dezelfde soorten kaarten en biljetten in gebruik, zodat de tariefsopbouw van de bijzondere lijnen thans analoog is aan die van de stadslijnen. Voorts werden de bijzondere lijnen zoveel mogelijk gerangschikt onder de stadslijnen voor zover het vervoersgebied van die lijnen was gelegen binnen de bebouwde kom van de gemeente Rotterdam.

Dit heeft tot gevolg gehad, dat met ingang van 1 Augustus:

- a. de bijzondere autobuslijnen 32, 33, 38, 42, 43, 45 en 48 tot de stadslijnen worden gerekend, waardoor de bewoners van de randgebieden, behorende tot het stedelijk vervoersgebied in engere zin, kunnen worden vervoerd tegen het uniforme stadstarief;
- b. tot de bijzondere autobuslijnen nog slechts worden gerekend de autobuslijnen 34, 35, 36, 40, 50 en 52 met grondtarieven van 15, 20, 25 en 30 ct. Op deze lijnen werden secties ingevoerd voor de reizigers van Kralingse Veer, Pernis en Heyplaat, waardoor deze tegen betaling van het stadstarief per autobus de stad kunnen bereiken.

Wat de reducties betreft is uitgegaan van het criterium, dat deze verband moeten houden met de mate, waarin van de vervoersdiensten gebruik wordt gemaakt. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen:

- a. de incidentele reiziger (enkele reis of overstapje);
- b. de reiziger, die vrij intensief, doch niet regelmatig van de tram of autobus gebruik maakt (rittenkaart);
- c. de regelmatige intensieve gebruiker (dagelijks 2 enkele of 2 overstapritten – weekkaart), of abonnement (onbeperkt aantal ritten).

Een overzicht van de nieuwe tarieven, welke door de Gemeenteraad in zijn zitting van 3 Juni werden goedgekeurd en welke op 1 Augustus van kracht werden, is opgenomen op blz. 18 en 19.

Vertegenwoordiging in organen en instellingen.

Het bedrijf is vertegenwoordigd in de Nederlandse Vereniging van Transport-ondernemingen (N.V.T.O.).

PERSONEEL.

Personeelssterkte.

Het aantal ambtenaren op jaarwedde en op weekloon bedroeg per 31 December 1953 resp. 318 en 2.255 en per 31 December 1954 resp. 332 en 2.191. De personeelssterkte verminderde dus in totaal met 50 ambtenaren.

Tengevolge van de huidige situatie op de arbeidsmarkt kon in een aantal vacatures niet worden voorzien. Aan het einde van het jaar nam de R.E.T. deel aan de wervingsactie in de migratiegebieden.

Jubilea.

In het verslagjaar vierden 119 ambtenaren hun 25-jarig jubileum, terwijl 18 ambtenaren de dag herdachten, waarop zij 40 jaar geleden bij de oude R.E.T.M. in dienst traden.

Overlijden.

In het jaar 1954 ontvielen het bedrijf door de dood 12 ambtenaren.

Loon- en salariswijzigingen en wettelijke bepalingen.

Met ingang van 1 Januari 1954 werden nieuwe lonen en salarissen vastgesteld, terwijl over het vierde kwartaal een uitkering ineens werd verstrekt gebaseerd op een loonsverhoging van 6%.

De verordeningen, regelende de toekenning van een vacanti toeslag en de kindertoeelage, werden min of meer ingrijpende gewijzigd.

Het overleg met de vertegenwoordigers der personeelsorganisaties in de medezeggenschaps- en dienstcommissies vond regelmatig plaats. In totaal werden 13 vergaderingen gehouden.

De commissie van gemeenschappelijk onderzoek, welke is ingesteld om een onderzoek in te stellen naar ernstige aanrijdingen en naar misdragingen van het personeel, kwam 10 maal bijeen.

In het jaar 1954 werd de Ideeënbuscommissie ingesteld, welke commissie 4 maal vergaderde. De tijd is nog niet rijp om nu reeds een definitief oordeel uit te spreken over het nut van de ideeënbus bij de R.E.T.

Personeelsverenigingen.

Ook dit jaar nam het personeel weer in belangrijke mate deel aan het verenigingsleven in de diverse verenigingen der R.E.T. Een gedeelte van het personeel bracht zijn vakantie door in het vacatiecentrum voor R.E.T.-personeel op de Veluwe. De Contactcommissie organiseerde weer het jaarlijks St.-Nicolaasfeest, terwijl voor een aantal kinderen van het personeel in de zomer een uitstapje werd georganiseerd.

Het personeel bracht voor het comité Vluchtelingenhulp een bedrag bijeen van ruim f 2.100,—.

Een woord van waardering is op zijn plaats voor de wijze, waarop het personeel onder vaak moeilijke omstandigheden in 1954 zijn taak heeft volbracht.

Algemene beschouwingen.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. tezamen werden in 1954 157.991.404 reizigers vervoerd, tegen 154.545.483 in 1953. Dit betekent een vooruitgang met 3.445.921 reizigers, of 2,23%.

Tot 1 Augustus – de datum waarop de nieuwe tarieven werden ingevoerd – werden 3.525.544 of 3,96% meer reizigers vervoerd dan in dezelfde periode van 1953, terwijl van 1 Augustus t/m 31 December 1954 79.623 of 0,12% minder passagiers werden vervoerd dan in het overeenkomstige tijdvak van 1953.

Uit deze cijfers blijkt, dat de invoering van het nieuwe tarief van invloed is geweest op het aantal reizigers, zij het in mindere mate dan de hier gepubliceerde cijfers zouden doen vermoeden. Er werd n.l. als overgangsmaatregel bij de invoering van het nieuwe tarief bepaald, dat rittenkaarten, welke geldig waren tot „nadere aankondiging”, nog mochten worden gebruikt tot en met 31 October, mits de eerste rit was gemaakt vóór 1 Augustus. Uit de verkoopcijfers over de maand Juli, welke cijfers veel hoger waren dan normaal, is gebleken, dat veel passagiers gebruik hebben gemaakt van de gelegenheid om nog enige tijd tegen de oude tarieven te kunnen worden vervoerd.

In Juli 1954 was het aantal reizigers dan ook 996.000, of 7,95% hoger dan in Juli 1953.

Behalve de invloed, welke een tariefsverhoging in het algemeen heeft, kan de teruggang van het aantal reizigers in de maanden Augustus en September, waarin resp. 2,84% en 4,70% passagiers minder werden vervoerd, dan ook voor een groot deel worden toegeschreven aan deze voorverkoop in Juli.

Van 1 October af heeft het reizigersvervoer zich geleidelijk aan hersteld. In de maanden October, November en December werden n.l. resp. 2,60%, 3,50% en 0,54% meer reizigers vervoerd dan in de overeenkomstige maanden van 1953.

Hoewel de tijd, welke sedert de invoering van het tarief is verlopen, nog te kort is om zich een gefundeerd oordeel te kunnen vormen, mag uit deze cijfers wel de conclusie worden getrokken, dat het totaal aantal reizigers geleidelijk aan weer een stijgende tendens zal gaan vertonen.

De vooruitgang van het aantal reizigers op de autobuslijnen bedroeg 4.585.438, terwijl het vervoer op de tramlijnen daalde met 1.139.517 passagiers.

De grote vooruitgang van het aantal reizigers op de autobuslijnen is o.a. het gevolg van:

- a. de zich nog steeds uitbreidende woonwijken aan de periferie van de stad, die door autobuslijnen worden bediend;
- b. de ongetwijfeld gunstige invloed, welke is uitgegaan van de tariefsverlaging voor verschillende autobuslijnen. Als voorbeeld mogen dienen de reeds onder het hoofdstuk „Tarieven” genoemde autobuslijnen 32, 33, 38, 42, 43, 45 en 48, waarop vóór 1 Augustus over het algemeen grondtarieven golden van 20 ct., welke na deze datum werden verlaagd tot 15 ct., terwijl ook op de bijzondere autobuslijnen over het algemeen lagere tarieven zijn ingevoerd;
- c. de vereenvoudiging van het tariefsysteem, waardoor ook op de bijzondere autobuslijnen o.a. gebruik kan worden gemaakt van rittenkaarten met onbeperkte geldigheidsduur tegen een lager tarief dan het grondtarief.

De achteruitgang van het aantal reizigers op de tramlijnen moet deels worden toegeschreven aan de tariefsverhoging, deels aan een verschuiving van het vervoer naar de autobuslijnen als gevolg van de hierbovengenoemde verplaatsing van wooncentra en de verlaging van de tarieven op de bijzondere autobuslijnen.

Mede onder invloed van de tariefswijziging en het groter aantal vervoerde reizigers zijn ook de ontvangsten toegenomen. Deze bedroegen f 19.521.667,75 tegen f 17.591.952,63 in 1953. De opbrengsten over 1954 waren derhalve f 1.929.715,12 of 10,97% hoger dan in 1953.

Ten slotte kan nog worden vermeld, dat de in de jaren 1940/45 geleden oorlogsschade in dit verslagjaar tot een voor het bedrijf bevredigende afwikkeling is gekomen.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF

Tramlijnen.

Op de lijnen met electrische railtractie werden 112.716.442 reizigers vervoerd tegen 113.855.959 in 1953. Dit betekent een achteruitgang met 1.139.517 reizigers, of 1,00%.

Gedurende de perioden 1 Januari tot 1 Augustus 1954 (de datum waarop de nieuwe tarieven werden ingevoerd) en 1 Augustus t/m 31 December 1954 werden resp. 67.197.479 en 45.518.963 reizigers vervoerd tegen resp. 65.715.708 en 48.140.251 reizigers in de overeenkomstige perioden van 1953 (resp. + 2,25% en — 5,45%).

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg 10,76 ct tegen 9,79 ct in 1953. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 en 1 Augustus t/m 31 December 1954 bedroegen deze opbrengsten resp. 9,78 ct en 12,22 ct.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.628.121,5, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers 3.602.650,6. In totaal werden derhalve 15.230.772,1 rijtuigkilometers afgelegd tegen 15.137.041,4 in 1953.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,40 tegen 7,52 in 1953. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 en 1 Augustus t/m 31 December 1954 waren deze cijfers resp. 7,61 en 7,11.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 79,66 ct tegen 73,62 ct in 1953. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 en 1 Augustus t/m 31 December 1954 bedroegen deze opbrengsten resp. 74,46 ct en 86,82 ct.

Het aantal reizigers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van knipkaarten, is in onderstaand overzicht weergegeven:

	Aantal reizigers op knipkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1 Jan. t/m 31 Dec. 1953.	65.290.520	57,34
1 Jan. „ 31 Juli 1954	40.046.027	59,59
1 Aug. „ 31 Dec. 1954.	24.033.986	52,80

Bij de beoordeling van de percentages over 1954 moet rekening worden gehouden met hetgeen hiervoor is opgemerkt over de grote verkoop van knipkaarten in de maand Juli 1954.

Met ingang van 1 Juli werden de tramlijnen 4 en 8 gecombineerd. Vqn deze datum af werd een nieuwe ringlijn in dienst gesteld onder het lijnnummer 4, welke lijn in twee verschillende richtingen wordt bereden, n.l.: Schiedam (Koemarkt)–Middellandstraat–Hofplein–Coolsingel–Nieuwe Binnenweg–Schiedam (Koemarkt) en omgekeerd. Het trajectgedeelte van de oude lijn 4 Hofplein–Oostplein kwam te vervallen.

Op 19 October 1954 werden de nieuwe tramsporen op het Stationsplein en het Kruisplein in dienst gesteld.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden in 1954 45.274.962 reizigers vervoerd tegen 40.689.524 in 1953. Dit betekent een toeneming met 4 585.438 reizigers, of 11,27%.

Gedurende de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 (1 Augustus datum tariefswijziging) en 1 Augustus t/m 31 December 1954 werden resp. 25.368.952 en 19.906.010 reizigers vervoerd tegen resp. 23.325.179 en 17.364.345 reizigers in de overeenkomstige perioden van 1953 (resp. + 8,76% en + 14,64%).

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg 16,32 ct tegen 15,85 ct in 1953. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 en 1 Augustus t/m 31 December 1954 bedroegen deze opbrengsten resp. 16,36 ct en 16,28 ct.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 11.057.179,7 tegen 10.258.533,7 in 1953.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg 4,09 tegen 3,97 in 1953. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 en 1 Augustus t/m 31 December 1954 waren deze cijfers resp. 4,02 en 4,20.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 66,82 ct tegen 62,86 ct in 1953. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1954 en 1 Augustus t/m 31 December 1954 bedroegen deze opbrengsten resp. 65,71 ct en 68,31 ct.

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten, is in onderstaand overzicht weergegeven:

	Aantal reizigers op knipkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1953	13.273.127	32,62
1 Jan. t/m 31 Juli 1954	8.558.721	33,74
1 Aug. „ 31 Dec. 1954.	7.228.349	36,31

Zoals reeds bij de tramlijnen werd opgemerkt, moet bij de beoordeling van de percentages over 1954 rekening worden gehouden met de grote verkoop van knipkaarten in Juli 1954.

Op 1 Juli werd het begin-/eindpunt van de autobuslijnen 35 en 36 verplaatst van het Heemraadsplein (Schonebergerweg) naar de Jongkindstraat bij de Rochussenstraat.

Van 8 Juni t/m 4 November werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd.

Met ingang van 30 October werd de route van autobuslijn 47 in Zuidwijk als volgt gewijzigd:

bestaande route– Oldegaarde–Langenhorst–de Slinge–Diepenhorst–Eigelhorst–bestaande route.

Op 29 November werden de begin-/eindpunten van de autobuslijnen 33, 45 en 50 verplaatst van het oude naar het nieuwe Stationsplein. Met ingang van dezelfde

datum werd de route van autobuslijn 51 (Spaansepolder-Spartastraat) doorgetrokken naar het Centraal Station.

Op 3 December werden de tijdelijke aparte diensten van autobuslijn 34 opgeheven. Van deze datum af worden weer de oorspronkelijke diensten naar Kralingseveer en naar Capelle a.d. IJssel gereden.

Met ingang van 13 December werd autobuslijn 54 aan het bestaande net toegevoegd over het traject Katendrechtse Lagedijk bij de Pleinweg-Dorpsweg-Oldegaarde-Pendrecht.

Van dezelfde datum af worden door autobuslijn 40 buiten de normale ritten verkorte ritten gemaakt van Station Schiedam naar Kethel Tuindorp (Hargsingel) en terug.

Afd. Electrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Electrisch Materieel ondergingen 38 motorrijtuigen en 9 aanhangrijtuigen een revisie I, 25 motor- en 9 aangangrijtuigen een revisie II. terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens resp. 795, 150 en 15 revisies III werden uitgevoerd.

Zowel in de centrale werkplaats als in de depôts werden aan verschillende rijtuigen reparaties verricht; een aantal hiervan betrof het herstel van beschadigingen tengevolge van aanrijdingen.

140 rijtuigen kwamen in de centrale werkplaats voor het afdraaien of vernieuwen van wielbanden, 25 motorrijtuigen werden voorzien van een antislipschakeling, 90 schaarbeugels, 407 tractiemotoren en 54 controllers werden gerevideerd, terwijl 42 motorhuizen werden opgelast en uitgekotterd.

Ook in dit verslagjaar werd voortgegaan met het aanbrengen van stroomdraden voor de richtingaanwijzers aan de motorrijtuigen.

Voor het depôt Hillegersberg werd een wielbandenslijpinstallatie gemaakt en een zanddroogtrommel gedeeltelijk vernieuwd. Voor de aanhangrijtuigen van de serie 1021-1056 werden 4 nieuwe wielstellen vervaardigd.

Alle machines en werktuigen in de centrale werkplaats ondergingen de gebruikelijke jaarlijkse revisie.

Ten slotte werden nog diverse werkzaamheden verricht voor andere afdelingen der R.E.T.

Bovenleiding.

Gedurende het gehele jaar werd de gebruikelijke snelrevisie van het bovenleiding-net uitgevoerd volgens het vastgestelde rooster.

De bovenleiding op de Bergweg en de Walenburgerweg werd, in verband met asfalteringswerkzaamheden, gerevideerd en zo nodig vernieuwd. Op de West-Varkenoordseweg werd de bovenleiding, in verband met het gedeeltelijk vernieuwen van het brugdek, gerevideerd.

Ten dienste van de wederopbouw werden twee grote werken – het Oostplein en het nieuwe Stationsplein – uitgevoerd. Het bovenleidingnet van het oude Stationsplein, de Karel Doormanstraat, de Kruiskade en van het Oostplein tot aan het oude Maasstation werd verwijderd.

Voor het Gemeente-Energiebedrijf werd het bovenleidingnet in de Galileistraat uitgebreid.

Het gebruik van arbeidsdraad bedroeg 8.612 meter rijdraad van 80 mm², 762 meter rijdraad van 65 mm², 246 meter koper- en bronskabel, terwijl voor het Gemeente-Energiebedrijf nog 685 meter rijdraad van 80 mm² werd gebruikt.

Aan het tramkabelnet werden de nodige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

De kabels van voedingspunt 35 aan de Kruiskade werden omgelegd naar de nieuwe opstijgpunten aan het Kruisplein.

Het aantal electriche wissels bedraagt 77, waarvan er in verband met de aanleg van het Oostplein en het Stationsplein een aantal werd vernieuwd.

Dit jaar werden 222 palen geschilderd, waarvan 107 gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting.

In de remise Hillegersberg werd een nieuwe hoofdkastenbatterij en in de centrale werkplaats een nieuwe voedingskabel met verdeelkast aangebracht.

Aan de electriche installaties in de nieuwe autobussengarage aan de Waalhaven werden diverse wijzigingen aangebracht en een nieuwe luchtcompressor geplaatst voor het oppompen van banden.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 59 autobussen een grote en 11 autobussen een kleine revisie.

Wegens aanrijdingen werden 503 keer aan autobussen en 19 keer aan het overige automaterieel reparaties verricht.

Van de door de Saurerfabriek in 1953 afgeleverde chassis werden de laatste 6 door de firma Hainje van een carrosserie voorzien (nos. 432-433-434-435-438 en 439).

Door de Saurerfabriek werden in 1954 8 chassis afgeleverd, welke alle door de firma Hainje van een carrosserie werden voorzien (nos. 437-440-441-442-443-444-445 en 446).

Van de in dit verslagjaar bestelde 25 autobussen werden 2 stuks afgeleverd (nos. 501 en 502).

Ten behoeve van de afdeling Weg en Werken werd een Chevrolet truck gekocht, welke door de firma Lith van een carrosserie werd voorzien (no. V.42); tegelijkertijd werd een lasauto (no. V.8) buiten dienst gesteld.

De kraanwagens zijn 99 keer uitgerukt; 72 keer ten behoeve van het tram- en 27 keer ten behoeve van het autobusbedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 3.176 meter oude rails door nieuwe vervangen, 16 kruisstukken werden vernieuwd, 15 wissels vervangen en 3.489 meter spoor gelicht.

Speciale werken.

In dit verslagjaar werden twee belangrijke wederopbouwwerken, waarmede in 1953 een aanvang was gemaakt, voltooid.

Het eerste betrof de aanleg van een sporencomplex op het nieuwe Stationsplein. De aanleg hiervan werd vervroegd, omdat de bouw van het spoorwegpostkantoor op het oude Stationsplein belangrijke wijzigingen aan de bestaande sporen noodzakelijk zou hebben gemaakt, waarvan de kosten, gezien het tijdelijke karakter van deze wijzigingen, niet verantwoord werden geacht. Op 19 October 1954 werden de nieuwe tramsporen met de aansluitingen op het Weena en het Kruisplein in dienst gesteld.

Het tweede grote wederopbouwwerk, dat in 1954 werd voltooid, betrof de aanleg van het Oostplein. De vele werkzaamheden, welke door verschillende Gemeentebedrijven op dit plein moesten worden uitgevoerd, maakten dit werk gecompliceerd

en vrij langdurig, zodat eerst op 8 Augustus 1954 de nieuwe sporen op dit plein in dienst konden worden gesteld.

Ten behoeve van deze werken werden de volgende hoeveelheden materiaal verwerkt:

	rails	wissels	kruisstukken
Stationsplein	4.664 m	26	29
Oostplein.	3.040 m	12	24

In verband met asfalteringswerkzaamheden op de Bergweg en de Walenburgerweg werden vernieuwd: 5.320 meter rails, 17 wissels en 54 kruisstukken.

Op de Kruiskade werd in verband met asfaltering 1.057 meter rails vernieuwd.

De bogen Crooswijksestraat-Pijperstraat (186 meter rails) werden vernieuwd.

In de remise Delfshaven werden op de achterplaats 8 halve wissels vernieuwd.

Gebouwen.

Isaac Hubertstraat. De inrichting van het geldtelbureau werd gewijzigd.

In de centrale werkplaats werd de bruieneerinrichting verplaatst, terwijl voorts een nieuwe laswerkplaats werd ingericht. De verwarmingsinstallatie van de stelwerkplaats en die van de elektrische werkplaats werd gerevideerd. In de stelwerkplaats werd een heater vervangen door een grotere van de remise Delfshaven.

Remises. In de remises Kralingen, Charlois, Delfshaven, Hillegersberg, Schiekade en op het terrein aan de Binnenhaven werden slechts kleine onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

Garage Sluisjesdijk. De rijwielstalling werd uitgebreid. Verder vonden ook hier alleen kleine reparaties plaats.

Woonhuizen. Het woonhuis Nieuwe Binnenweg 364 werd gesplitst in 2 woningen. Een aantal schoorstenen van de woningen aan de Nieuwe Binnenweg werd vernieuwd.

Wachthuisjes enabri's. Op het nieuwe Stationsplein en op het Oostplein werden in totaal 19abri's geplaatst. De vrijgekomen wachtkamers werden verplaatst, o.a. de grote wachtkamer met dienstruimte en kiosk van het oude Stationsplein naar de Spoorsingel.

Op het nieuwe Stationsplein werd een tijdelijke wachtkamer geplaatst, terwijl een 2 delige tweezijdigeabri werd geplaatst aan de Boergoensevliet.

Waalhaven. Door aankoop van het perceel Waalhaven 25 t/m 29 van de N.V. Handelscompagnie kreeg de R.E.T. de beschikking over de dringend benodigde garageruimte. In dit gebouw werden scheidingswanden uitgedbroken en het gedeelte, dat bestraat was met basaltine tegels, voorzien van een klinkerbestrating.

Verdere werkzaamheden. Voor de afdeling Weg werden de nodige mallen gemaakt, gereedschappen en keetwagens gerepareerd en hout aangebracht onder de sporen op de Bergweg en op de Walenburgerweg.

Bedrijfsresultaten.

Uit de in dit verslag opgenomen Balans en Rekening van Baten en Lasten blijkt, dat de exploitatie van het tram- en autobusnet een verlies heeft opgeleverd van f 189.962,48, tegen een geraamd nadelig saldo van f 873.819,—.

Zowel de baten als de lasten ondergingen in vergelijking met de geraamde bedragen een aanzienlijke stijging.

De ontvangsten stegen met f 2.781.628,76, terwijl de lasten f 2.097.772,24 hoger waren dan het hiervoor geraamde bedrag.

De stijging van de baten werd, zoals uit onderstaand overzicht blijkt, voor een belangrijk deel veroorzaakt door de hogere opbrengst uit het reizigersvervoer, o.a. als gevolg van de op 1 Augustus ingevoerde tariefswijziging.

	Begroting	Uitkomst
1 Jan. t/m 31 Juli	f 9.899.166,67	f 10.720.972,31
1 Aug. „ 31 Dec.	„ 7.070.833,33	„ 8.800.695,44
Totaal	f 16.970.000,—	f 19.521.667,75

De hogere lasten zijn o.a. het gevolg van verschillende loons- en salarisverhogingen, waarmede bij het opmaken der begroting geen rekening kon worden gehouden, zoals de technische herziening van lonen en salarissen, welke voor het eerst in September 1953 werd uitbetaald, de verhoging van de onregelmatigheidstoeslag voor het rijdend personeel van 1 September 1953 af, de loonsverhoging per 1 Januari 1954 (i.v.m. huurverhoging en opheffing consumptiebeperking) en de loonsverhoging ad 6% van 1 October 1954 af. De met de lonen en salarissen verband houdende sociale lasten ondergingen een overeenkomstige stijging.

Beneden de raming bleven o.a. de lasten voor tractiestroom, omdat, evenals in het vorig verslagjaar, de kolenprijs ook dit jaar iets lager was dan die waarmede in de begroting werd rekening gehouden.

Wat de verwachtingen ten aanzien van de toekomst betreft kan worden opgemerkt, dat de lasten nog zullen stijgen, o.a. door de loonsverhoging van 6%, welke in 1954 slechts voor 3 maanden de exploitatierekening beïnvloedde. Bovendien mag worden verwacht, dat het aantal ambtenaren groter zal worden, in de eerste plaats omdat door het personeelstekort als gevolg van de huidige situatie op de arbeidsmarkt een aantal vacatures nog vervuld zal moeten worden en in de tweede plaats door de nodig geoordeelde frequentieverbetering op sommige lijnen.

Eveneens zullen de lasten een stijging ondergaan door de uitbreiding van het wagenpark, de toeneming van de vervoersprestaties en de verbetering van de arbeidsvoorwaarden en van de sociale voorzieningen (o.a. aanstelling van personeel op het maximum van hun loonklasse en vergoeding van pension- en reiskosten aan personeel uit de migratiegebieden).

Op grond van de resultaten van de tariefsverhoging in dit verslagjaar mag echter worden aangenomen, dat de ontvangsten ongeveer gelijke tred zullen houden met de lasten, zodat, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, mag worden verwacht dat 1955 een ongeveer sluitende exploitatierekening te zien zal geven. Hierbij mag echter niet uit het oog worden verloren, dat in de lasten practisch geen kapitaalsuitgaven voor rollend trammaterieel zijn opgenomen, met welke factor in de naaste toekomst ernstig rekening dient te worden gehouden.

De Directeur,
N. A. BOGTSTRA

P E R S O N E E L.			
Jaar	Personeelssterkte op 31 December		
	Ambtenaren		Totaal
	Op jaarwedde	Op weekloon	
1939	209	1.879	2.088
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
1950	328	2.324	2.652
1951	324	2.289	2.613
1952	332	2.205	2.537
1953	318	2.255	2.573
1954	332	2.191	2.523

TRAMLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

JAREN	Aantal afgelegde kilometers			Aantal vervoerde reizigers 1)	Opbrengst 2)
	Motor-rijtuigen	Aanhang-rijtuigen	Totaal		
1941	11.259.231,1	5.594.681,2	16.853.912,3	86.051.487	f 6.327.571,65
1942	11.429.974,2	6.068.917,0	17.498.891,2	123.300.250	„ 9.199.094,32
1943	10.959.529,3	6.014.427,9	16.973.957,2	147.102.192	„ 11.628.885,62
1944	7.789.871,0	4.395.376,9	12.185.247,9	123.683.776	„ 10.143.949,56
1945	2.709.639,8	1.929.742,2	4.639.382,0	55.755.797	„ 4.720.522,99
1946	8.700.892,3	5.378.011,9	14.078.904,2	161.081.619	„ 13.680.259,02
1947	9.574.927,9	5.802.317,5	15.377.245,4	153.718.210	„ 13.007.703,77
1948	11.152.633,5	5.938.253,7	17.090.887,2	149.598.537	„ 12.608.318,93
1949	11.340.371,2	5.149.346,9	16.489.718,1	132.305.831	„ 11.158.021,29
1950	11.340.982,8	4.386.515,8	15.727.498,6	124.514.497	„ 11.397.120,41
1951	11.680.193,2	4.202.806,3	15.882.999,5	116.735.162	„ 11.461.531,24
1952	12.057.878,1	3.072.322,9	15.130.201,0	114.785.413	„ 11.248.655,67
1953	12.002.690,8	3.134.350,6	15.137.041,4	113.855.959	„ 11.143.264,08
1954	11.628.121,5	3.602.650,6	15.230.772,1	112.716.442	„ 12.132.726,70

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

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

TRAMLIJNEN.

Staat van gemiddelde opbrengsten per reiziger en per wagenkilometer,
gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer,
aantallen reizigers op knipkaarten in % van het totaal.

Jaren	Gemiddelde opbrengst in ct. per		Gemiddelde aan- tal vervoerde reizigers per wagenkilometer	Aantal reizigers op knipkaarten in % van het totaal
	Reiziger	Wagenkilometer		
1941	7,35	37,54	5,11	40,31
1942	7,46	52,57	7,05	41,94
1943	7,91	68,51	8,67	34,04
1944	8,20	83,25	10,15	27,66
1945	8,47	101,75	12,02	31,20
1946	8,49	97,16	11,44	28,19
1947	8,46	84,59	10,00	28,03
1948	8,43	74,00	8,75	31,10
1949	8,43	67,66	8,02	33,07
1950	9,15	72,47	7,92	39,23
1951	9,82	72,15	7,35	50,91
1952	9,80	74,35	7,59	54,95
1953	9,79	73,62	7,52	57,34
1954	10,76	79,66	7,40	56,85

AUTOBUSLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

JAREN	Aantal afgelegde kilometers	Aantal vervoerde reizigers ¹⁾	Opbrengst ²⁾
1941	1.733.530,1	6.381.595	f 582.650,67
1942	1.431.904,0	6.401.293	„ 601.120,45
1943	1.272.929,8	7.166.301	„ 717.164,98
1944	567.572,9	3.177.665	„ 366.061,65
1945	122.923,0	571.264	„ 144.048,84
1946	1.925.082,6	11.030.347	„ 1.509.458,26
1947	3.164.341,6	16.359.507	„ 2.118.546,61
1948	4.979.345,1	26.656.036	„ 3.130.066,88
1949	6.812.961,3	29.390.079	„ 4.084.642,40
1950	7.821.338,9	33.451.803	„ 4.872.895,77
1951	8.663.529,1	37.658.128	„ 5.510.866,17
1952	9.487.254,9	38.971.659	„ 5.838.319,41
1953	10.258.533,7	40.689.524	„ 6.448.688,55
1954	11.057.179,7	45.274.962	„ 7.388.941,05

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

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

AUTOBUSLIJNEN.

**Staat van gemiddelde opbrengsten per reiziger en per wagenkilometer,
gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer
en aantallen reizigers op knipkaarten in % van het totaal.**

Jaren	Gemiddelde opbrengst in ct. per		Gemiddeld aan- tal vervoerde reizigers per wagenkilometer	Aantal reizigers op knipkaarten in % van het totaal
	Reiziger	Wagenkilometer		
1941	9,13	33,61	3,68	29,87
1942	9,39	41,98	4,47	33,15
1943	10,01	56,34	5,63	33,21
1944	11,01	61,63	5,60	33,90
1945	13,71	63,75	4,65	32,16
1946	12,79	78,41	6,29	19,99
1947	11,82	66,95	5,51	20,21
1948	11,74	63,00	5,35	24,17
1949	13,89	59,95	4,31	18,66
1950	14,57	62,30	4,28	22,42
1951	14,63	63,61	4,35	31,93
1952	14,98	61,54	4,11	31,94
1953	15,85	62,86	3,97	32,62
1954	16,32	66,82	4,09	34,87

VERHOUDINGSCIJFERS DER EXPLOITATIEKOSTEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN

(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.). Basisjaar 1939 = 100.

Omschrijving	1939	1951	1952	1953	1954
I. Salarissen en lonen, incl. vacantie, verlof, ziekte, ongeval en lonen van derden	100	256	254	265	288
II. Overige sociale lasten	100	786	836	829	1059
III. Afschrijvingen en rente					
a. afschrijvingen	100	114	128	126	144
b. rente	100	44	70	70	70
IV. Overige huisvestingskosten	100	626	736	670	676
V. Belastingen, rechten en verzekeringen					
a. omzetbelasting	1) ¹⁾	112	111	113	125
b. motorrijtuigenbelasting	100	404	495	539	602
c. overige belastingen	100	129	127	128	153
VI. Materialen, hulpstoffen, enz.	100	437	446	464	459
VII. Beweegkracht, enz.					
a. Tractiestroom	100	382	377	372	353
b. Gasolie	100	926	1058	1100	1221
c. Benzine	100	71	65	69	73
d. Smeerolie	100	385	388	373	376
e. Stroom-, gas- en waterverbruik machines, motoren, enz.	100	393	438	419	425
VIII. Algemene kosten	100	371	365	358	394
IX. Overige kosten	100	304	303	390	517
Totaal	100	267	274	282	309

1) 1939 geen omzetbelasting; Basis 1949 = 100.

OVERZICHT EXPLOITATIEKOSTEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN
 (exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.) in procenten van het
 totaal over de jaren 1939, 1951 t/m 1954

Omschrijving	1939	1951	1952	1953	1954
I. Salarissen en lonen, incl. sociale lasten	53,8	58,0	56,8	57,0	58,2
II. Afschrijvingen en rente.	24,3	9,0	10,3	9,9	10,1
III. Overige huisvestingskosten	0,6	1,4	1,6	1,4	1,3
IV. Belastingen, rechten en verzekeringen	3,1	5,6	5,8	5,8	6,0
V. Materialen en hulpstoffen	4,8	7,9	7,8	7,9	7,1
VI. Beweegkracht					
a. Tractiestroom	7,9	11,3	10,9	10,4	9,0
b. Brandstof autobussen, enz.	2,1	2,8	3,0	3,0	2,9
VII. Algemene kosten	0,7	1,0	0,9	0,9	0,9
VIII. Overige kosten	2,7	3,0	2,9	3,7	4,5
Totaal	100	100	100	100	100

Vergelijkend overzicht van het stroomverbruik in de jaren 1952, 1953 en 1954						
OMSCHRIJVING	Verbruik in kWh			Bedrag		
	1952	1953	1954	1952	1953	1954
Tramdiensien	25.778.655	25.820.075	25.994.000	f 1.365.501,18	f 1.390.694,09	f 1.388.946,26
Kabelbelasting en onderhoud tramkabelnet				" 36.211,07	" 81.077,76	" 41.916,63
Verrekening kolenclausule				" 601.769,19	" 543.107,80	" 445.851,72
Centr. werkplaats, Remises, Hoofdkantoor, Binnenhaven en Schiekade				f 2.003.481,44	f 2.014.879,65	f 1.876.714,61
Beweegkracht	304.358	376.810	408.021	" 29.699,16	" 32.869,65	" 35.006,40
Verlichting	326.848	342.327	347.770	" 33.255,18	" 32.374,10	" 32.924,46
Werkplaatsen Autobussen en Garage						
Beweegkracht	252.324	268.512	278.779	" 22.225,12	" 22.317,23	" 22.517,01
Verlichting	168.216	179.008	187.350	" 14.816,81	" 14.878,13	" 15.402,32
Wachtkamers	36.523	42.425	39.653	" 2.325,23	" 2.651,63	" 2.982,03
Totaal	26.866.924	27.029.157	27.255.573	f 2.105.802,94	f 2.119.970,39	f 1.985.546,83

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 December 1954 in exploitatie waren.

Lijnen	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters				Geëxploiteerd over andere lijnen
		Baanlengte		Constructie- lengte	Exploitatie- lengte	
		Enkelspoor	Dubbelspoor			
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	—	7.411 ^s	14.823	7.427 ^s	16 m. over lijn 3
2	Centraal Station—Charlois	—	8.869	17.738	9.676	807 m. " " 1,
3	Blijdorp (Diergaarde)—Groenezoom . .	—	5.126	10.252	10.293	5.167 m. " " 1, 2.
4a	Schiedam—N. Binnenweg—Schiedam .	—	5.852	11.704	6.455 ^s	603 ^s m. " " 1, 2.
4b	Schiedam—Middellandstr.—Schiedam .	—	3.809 ^s	7.619	6.398 ^s	2.589 m. " " 1, 2, 4a.
5	Schieweg—Willensplein	35	2.215 ^s	4.466	4.770	2.519 ^s m. " " 1, 2, 3, 4.
9	Centraal Station—Lange Hilleweg . .	—	1.596 ^s	3.193	7.543	5.946 ^s m. " " 1, 2, 3, 4.
10	Spangen—Kleiweg	—	7.156 ^s	44.313	10.118	2.961 ^s m. " " 1, 4, 5, 14.
11	Mathenesserplein—Lisplein	39	4.102	8.243	6.291 ^s	2.150 ^s m. " " 1, 2, 4.
12	Westblaak—Mijnsherenlaan	40	1.072 ^s	2.185	6.827 ^s	5.715 m. " " 1, 2, 4, 10.
14	Heenraadspl.—Hillegersb. (Molenlaan)	—	3.526	7.052	8.814	5.288 m. " " 1, 2, 4, 5, 9, 10, 11, 22.
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	17	3.059 ^s	6.136	6.882 ^s	3.806 m. " " 1, 2, 4, 5, 10, 11.
16	Spangen—Oudedijk	46	3.629 ^s	7.305	7.656 ^s	3.981 m. " " 1, 2, 4, 5, 10, 11, 15.
17	Marconiplein—Oudedijk	46	275 ^s	597	7.907	7.585 ^s m. " " 1, 4, 10, 16.
22	Vierambachtsstraat—Oudedijk	31	3.058	6.147	6.944 ^s	3.855 ^s m. " " 1, 4, 10, 14, 16.
	Totaal	254	60.759 ^s	121.773	114.005	
	Hulp- en remisesporen.			24.677		
				146.450		

Baanlengte in meters per 31 December: 61.013^s = de met sporen belegde straat- en weglengte, enkel spoor, exclusief hulp- en remisesporen.
 Exploitatielengte in meters per 31 December: 114.005 = de som der exploitatielengten van alle lijnen; voor iedere lijn genomen de lengte heen en terug, gedeeld door 2.
 Constructielengte in meters per 31 December: 146.450 = het aantal meters spoor, inclusief hulp- en remisesporen.

**Overzicht van de autobuslijnen, welke op 31 December 1954
in exploitatie waren.**

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
30	Hofplein—Katendrecht	5.350
31	Statenweg—Prinsenhoofd	6.400
32	Mathenesserplein—Overschie.	4.400
33	Centraal Station—Overschie	6.000
34 *)	Station Blaak—Capelle a/d IJssel	10.900
35 *)	Jongkindstraat—Charlois—Heijplaat.	10.100
36 *)	Jongkindstraat—Charlois—Pernis—Hoogvliet—Vondelingenplaat	23.450
37	Hillevliet (Putselaan)—Sportsingel (Wielrenstraat).	3.000
38	Hoofdstation Vlaardingen—Hoofdstation Vlaardinger. (ringlijn) .	8.200
39	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringlijn) . . .	7.200
40 *)	Hillegersberg (Kootsekade)—Kethel.	14.500
41	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringlijn) . . .	7.200
42	Rochussenstraat—Boergoensevliet	5.800
43	Schiedam (Broersvest)—Vlaardinger-Ambacht	4.950
44	Heemraadsplein—Schiedam (Emmaplein)	5.300
45	Centraal Station—Schiebroek (Kastanjeplein)	7.100
46	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge	2.700
47	2e Rosestraat—Zuidwijk—2e Rosestraat (ringlijn)	7.000
48	Schiedam (Broersvest)—Vlaardingen (Hoflaan)	4.600
49	Sluisjesdijk—Ogiersingel.	8.250
50 *)	Centraal Station—IJsselmonde	12.150
51	Centraal Station—Spaanse polder	5.350
52 *)	Centraal Station—Breeplein	7.850
54	Katendrechtse Lagedijk — Pendrecht — Katendrechtse Lagedijk (ringdijk)	6.200
Totaal		183.950

*) = Bijzondere autobuslijn.

De gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de bijzondere lijnen, bedraagt 5.833 meter.

De gemiddelde exploitatielengte van alle autobuslijnen bedraagt 7.664 meter.

Lengte van een ringlijn = van beginpunt tot beginpunt.

WAGENPARK (Tramrijtuigen)							
Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31 Dec. 1953	Aantal in 1954			Aantal op 31 Dec. 1954	Aantal plaatsen per wagen	Totaal aantal plaatsen
		Aange- schaff	Ver- bouwd	Gesloopt			
Motorrijtuigen (2 assen)							
152—201	13	—	— 1 ¹⁾	—	12	{ 4 à 66 8 à 68	264 656
202—221	20	—	—	—	20	89	17.80
Motorrijtuigen (4 assen)							
100—101	2	—	—	—	2	104	216
102—135	34	—	—	—	34	117	3.978
301—306	6	—	—	—	6	103	618
401—570	164	—	—	—	164	{ 64 à 98 1 à 105 99 à 101	6.272 105 9.999
Totaal . . .	239	—	— 1	—	238		
Aanhangrijtuigen (2 assen)							
1351—1406	18	—	—	5	13	88	1.144
Aanhangrijtuigen (4 assen)							
1001—1020	20	—	—	—	20	102	2.040
1021—1056	36	—	—	—	36	113	4.068
Totaal . . .	74	—	—	5	69		31.140
Motorrijtuigen voor materiaalvervoer . . .	2	—	+ 1 ¹⁾	1	2		
Zoutwagens	18	—	—	—	18		
Zandtransportwagens . . .	3	—	—	—	3		
Railreinigingswagens . . .	2	—	—	—	2		
Railslijpwagens	2	—	—	—	2		
Totaal . . .	27	—	+ 1	1	27		
Museumtrams							
Omnibus	1	—	—	—	1		
Paardentrams	2	—	—	—	2		
Motorrijtuigen	4	—	—	—	4		
Aanhangrijtuigen	2	—	—	—	2		
Totaal . . .	9	—	—	—	9		

1) M.R. 168 werd ingericht als werkwagen.

WAGENPARK (Autobussen)									
Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31 Dec. 1953		Aantal in 1954		Aantal op 31 Dec. 1954		Nummers van de in dienst zijnde autobussen op 31 Dec. 1954	Aantal plaatsen per wagen	Totaal aantal plaatsen
	Buiten dienst	In dienst	In dienst gesteld	Verkocht	Buiten dienst	In dienst			
Kromhout									
21- 26	—	1	—	—	—	1	22	44	44
51- 59	—	4	—	—	—	4	51-55-58-59	41	164
71- 91	—	6	—	2	—	4	77-79-82-91	44	176
92-111	—	1	—	1	—	—	117-133-134-135- 136-137-138	44	308
112-138	—	13	—	6	—	7			
Crossley									
151-156	—	25	—	9	—	16		72	432
	—	6	—	—	—	6			
Saurer, groot									
201-260	—	60	—	—	—	60		55 à 66 5 à 65	3.630 325
261-291	—	31	—	—	—	31		70	2.170
401-446	—	32	14	—	—	46		70	3.220
501-525	—	—	2	—	—	2	501-502	84	168
Saurer, klein									
301-330	—	30	—	—	—	30		51	1.530
Aanhangwagen									
	—	184	16	9	—	191		68	68
	—	1	—	—	—	1	1001		
Totaal	—	185	16	9	—	192			12.235
(Automaterieel)									
Dienstautomobielen									
Vrachtautomobielen	—	9	—	—	—	9			
Bestelautomobielen	—	5	—	—	—	5			
Kraanwagens	—	3	—	—	—	3			
Lasautomobielen	—	4	1	—	1	4			
Montageautomobielen	—	7	—	—	—	7			
Wisselkastenreinigungsauto	—	1	—	—	—	1			
Vrachtautomobielen met kiplaadbak	—	2	—	—	—	2			
Trekkers	—	1	—	—	—	1			
Opleggers	—	2	—	—	—	2			
	—	3	—	—	—	3			
Totaal	—	42	1	—	1	42			

**Overzicht van de gebouwen en terreinen op 31 December 1954
in het bezit der R.E.T.**

OMSCHRIJVING		Oppervlakte
Isaïc 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 garage, met bovenwoningen	22,24 a
Nieuwe Binnenweg/ Schonebergerweg . .	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, 2 op de hoek Nieuwe Binnenweg-Schonebergerweg en 1 aan de Schonebergerweg	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 Keyserstraat	Percelen grond met opstallen, nos. 11 en 13 . . .	1,15 a
Sluisjesdijk	Garage met werkplaatsen, kantoor, magazijn, dienstwoningen en terrein	157,30 a
Waalhaven	Garage en erven	47,15 a

**Overzicht van de wachthuisjes enabri's op 31 December 1954
in het bezit der R.E.T.**

	Wachthuisjes met dienstlokaal
Rotterdam	Marconiplein, Aelbrechtsplein, Spartastraat, Molenlaan, Rusthoflaan, Weena, Willemsplein, Spoorsingel, Groenezoom, Lange Hilleweg, Grondherenstraat, Statenweg, (Cleyburchstraat), Avenue Concordia, van Aerssenlaan, Westzeedijk, Mijnsherenlaan, Veerlaan, Randweg, 2e Rosestraat, Breeplein, Putseplein, Beursplein, Heemraadssingel, Rochussenstraat, Lislein, Stationsplein, Schie-laan, Schieweg, Martinus Dorpiusstraat.
Schiedam	Broersvest en Stationsplein.
	Wachthuisjes zonder dienstlokaal.
Rotterdam	Schiedamseweg bij Groene Wegje, Burgemeester Verduynstraat (pernis), Burgemeester de Josselin de Jonglaan, Rondoplein, Westzeedijk bij de Pieter de Hoogweg, Schiedamseweg bij het Witte Dorp, Brielselaan, Groenendaal, Mauritsweg bij de Kruiskade, P. C. Hooftplein, Putselaan, Mauritsweg bij de Nieuwe Binnenweg, Stadionweg, Eendrachtsweg, Schiekade, Lange Geer, Linker Rottekade, Statenweg, Waalhaven bij pier 8, Oude Wal, Waalhaven bij steiger 3, Waalhaven bij steiger 8.
Schiedam	Rotterdamsedijk bij Pompstation, en Rubensplein.
Vlaardingen	Hoflaan en Verploegh Chasséplein.
	Abri's.
Rotterdam	Bergselaan (1 × 2 delig-2 zijdig), Blaak (3 × 4 delig + 5 × 2 delig-2 zijdig), Boergoensevliet (1 × 2 delig-2 zijdig), Coolsingel (3 × 2 delig), G. J. de Jongheweg (1 × 2 delig-2 zijdig), 's-Gravendijkwal (1 × 2 delig), Groenendaal (2 × 2 delig), Grondherenstraat (3 × 2 delig), Heemraadssingel (1 × 2 delig), Hofplein 1 × 2 delig, Jongkindstraat (1 × 2 delig-2 zijdig), Kastanjeplein (1 × 1 delig), Kruisplein (1 × 2 delig), Nieuwe Binnenweg (1 × 2 delig-2 zijdig), Nieuwe Binnenweg bij de Heemraadssingel (1 × 2 delig-2 zijdig), Oostzeedijk (1 × 2 delig), Pompenburg (4 × 2 delig), Putselaan (1 × 2 delig-2 zijdig), Rochussenstraat (1 × 4 delig), 2e Rosestraat (2 × 2 delig + 1 × 3 delig), Schaardijk (1 × 2 delig), Schiekade (3 × 2 delig), Statenweg (1 × 2 delig), Stationsplein (4 × 2 delig + 10 × 2 delig-2 zijdig), Stationssingel (1 × 2 delig), Viaduct Varkenoord (1 × 2 delig), Weena 1 × 4 delig + 3 × 2 delig, Westzeedijk-St. Job (1 × 2 delig-2 zijdig).
Schiedam	Schiedamseweg (1 × 2 delig-2 zijdig).
Vlaardinger-Ambacht.	Ant. Knottenbeltsingel (1 × 2 delig).
Capelle a/d IJssel . .	IJsseldijk bij veer v. d. Ruit (1 × 2 delig).

Activa	BALANS VAN HET TRAMBEDRIJF D	
OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Activa, gefinancierd door de Gemeente:		
Gebouwen	f 2.493.942,60	
Wacht- en dienstruimten	„ 31.238,80	
Baan	„ 707.746,91	
Wederopbouwwerken afd. Weg	„ 1.334.031,90	
Bovenleiding	„ 28.073,12	
Wederopbouwwerken afd. Bovenleiding	„ 668.950,43	
Tramkabelnet	„ 232.308,56	
Motorrijtuigen	„ 2.530.948,63	
Aanhangrijtuigen	„ 1,—	
Rail-, zout- en slijpwagens	„ 1,—	
Transportwagens	„ 1,—	
Museumwagens	„ 1,—	
Autobussen	„ 623.551,50	
Autobussen in opbouw	„ 178.900,—	
Personenautomobielen	„ 1.969,50	
Bedrijfsautomobielen	„ 82.461,61	
Machines, werktuigen en gereedschappen	„ 122.449,57	
Inventaris	„ 1,—	
Hulpvoertuigen	„ 1,—	
Autobusconcessies	„ 1,—	
Herstellkosten stormvloedschade	„	f 9.036.580, „ 82.935,
Voorraden		
Voorraad hoofdmagazijn	f 1.109.719,74	
„ magazijn autobussen	„ 658.380,94	
„ magazijn weg en werken	„ 801.101,05	
„ emballage hoofdmagazijn	„ 6.119,71	
„ emballage magazijn autobussen	„ 1.927,—	
Werkvoorraad centrale werkplaats	„ 7.843,67	
„ gebouwendienst	„ 1.209,24	
„ afd. Bovenleiding	„ 18.095,06	
„ afd. Automobielen	„ 58.535,87	
Machines en hulpwerktuigen	„ 77.396,54	„ 2.740.328,
Vorderingen		
Gemeente Rotterdam	f 2.112.338,28	
Gem. instellingen en -bedrijven	„ 63.918,25	
Ministerie van Wederopbouw	„ 1.442.492,33	
Gefactureerde nog niet ontvangen goederen	„ 6.098,80	
Overige vorderingen	„ 180.680,08	
Knipkaarten-depots	„ 282.823,75	„ 4.088.351,
Vooruitbetaalde kosten	f 181.471,15	
Nog te ontvangen inkomsten	„ 24.358,06	„ 205.829,
Geldmiddelen		
Kas, enz.	f 155.145,36	
Gemeente Ontvanger	„ 4.298.885,14	
Postrekening	„ 88.198,66	„ 4.542.229,
Werken voor Derden	„ 10.032,	„ 10.032,
Goederen in bewerking	„ 36.284,	„ 36.284,
Verliessaldo	„ 189.962,	„ 189.962,
		f 20.932.533,

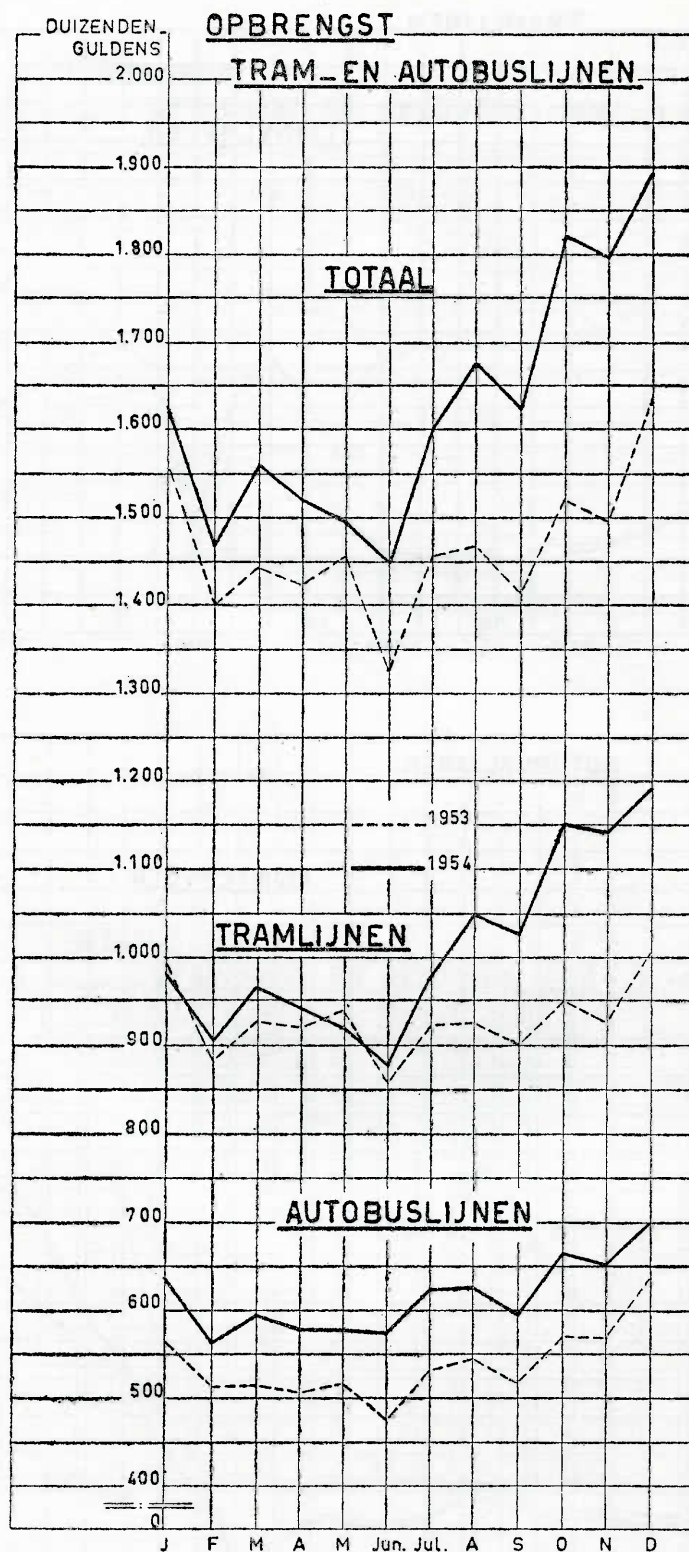
GEMEENTE ROTTERDAM per 31 December 1954

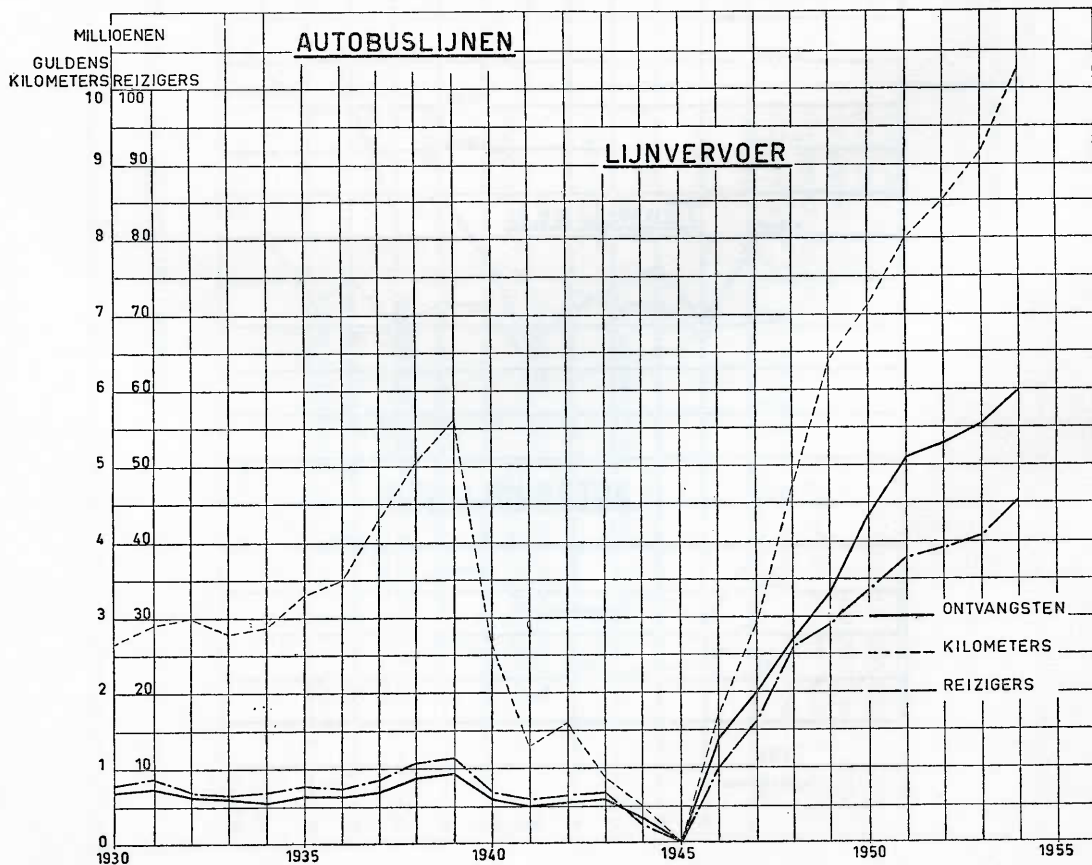
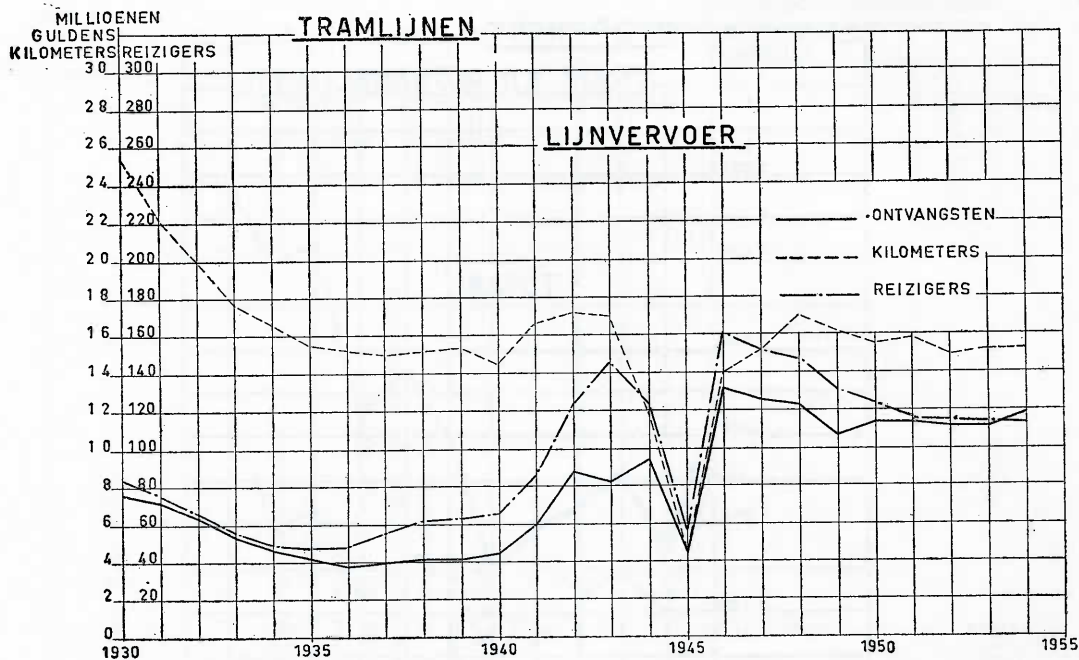
Passiva

OMSCHRIJVING		BEDRAG	
Kapitaal, verstrekt door de Gemeente:			
Geconsolideerde schuld	f	9.036.580,13	
af: Rijksbijdragen wederopbouwwerken	„	1.465.380,—	
			f 7.571.200,13
Voorschotten Rijksbijdragen wederopbouw			„ 1.465.380,—
Nog met het Rijk af te rekenen wederopbouwuitgaven . .			„ 537.602,33
Overige schulden			
Gemeente Rotterdam	f	2.583.377,39	
Gem. instellingen en -bedrijven	„	409.345,18	
Overige crediteuren	„	364.560,16	
Ontvangen nog niet gefactureerde goederen	„	4.114,86	
Inhoudingen t.b.v. derden	„	120.688,30	
Pensioeninhoudingen personeel	„	8.609,33	
Waarborgsommen abonnementen	„	3.467,50	
„ schoolkaarten	„	7.784,—	
			„ 3.501.946,72
Fonds voor vernieuwing, uitbreiding en verbetering . . .			„ 5.474.432,94
Afschrijving op magazijngoederen			„ 238.159,86
Verschil tussen geboekte en berekende opslagen wederopbouwwerken			„ 310.269,36
Diversen			
In te halen uren	„	273,57	
In dépôt gegeven knipkaarten	„	282.823,75	
Nog te betalen kosten	„	1.513.112,87	
Vooruit ontvangen inkomsten	„	37.331,97	
			„ 1.833.542,16
			f 20.932.533,50

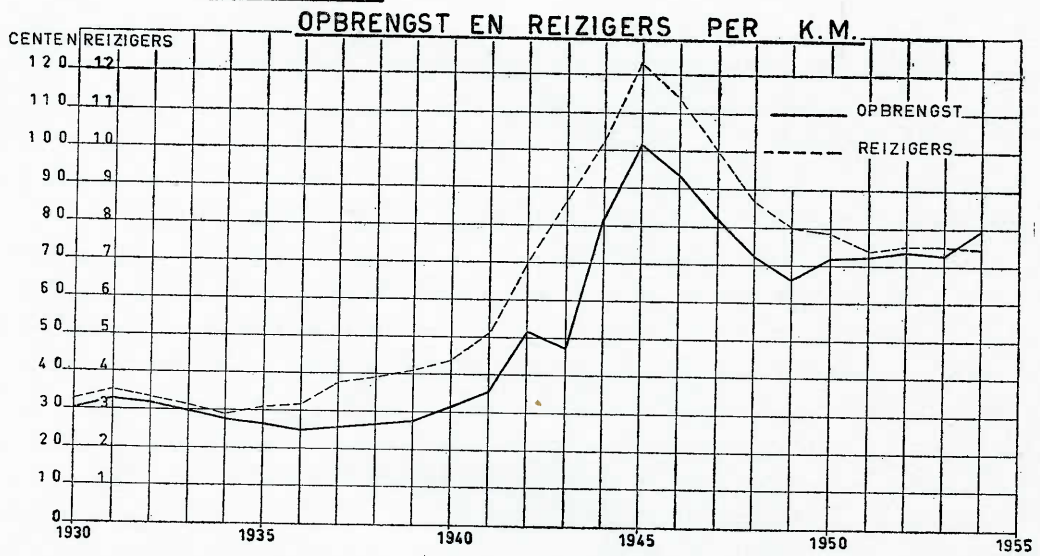
Rekening van BATEN EN LASTEN over het jaar 1954

Hoofd-stuk	LASTEN	Uitkomst	Hoofd-stuk	BATEN	Uitkomst
I	Salarissen en lonen (incl. salarissen en lonen bij vacantie, verlof, ziekte en ongeval) en salarissen en lonen van derden	f 9.559.863,83	I	Opbrengst reizigersvervoer	f 19.521.667,75
II	Sociale lasten (excl. salarissen en lonen bij vacantie, verlof, ziekte en ongeval)	" 2.243.492,29	II	Huren van gebouwen	" 14.896,49
III	Afschrijvingen en rente: a. 1. gewone afschrijvingen 2. afschrijving van 17 Saurer autobussen (aanschaffing ten laste van de gewone dienst) 3. afschrijving van in het magazijn opgeslagen reservedelen b. rente	" 570.469,66 " 1.241.000,— " 13.247,55 " 232.717,24	III	Opbrengst reclame	" 125.427,77
IV	Overige huisvestingskosten	" 259.788,93	IV	Verkoop van oude materialen	" 19.775,74
V	Belastingen, rechten en verzekeringen	" 1.214.287,98	V	Doorberekende opslagen voor wederopbouw- werken, kapitaaldienst enz.	" 336.703,87
VI	Materialen en hulpstoffen	" 1.450.068,03	VI	Diversen	" 93.276,14
VII	Bewegkracht	" 2.428.642,12		Nadelig saldo	" 189.962,48
VIII	Algemene kosten	" 182.211,77			
IX	Overige kosten	" 905.920,84			
		f 20.301.710,24			f 20.301.710,24





TRAMLIJNEN



AUTOBUSLIJNEN

