

No. 10
ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM.

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse
Electrische Tram over het jaar 1947.

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 jaar 1947 een voordelig saldo heeft opgeleverd van f 1.209.794,42, terwijl op de begroting over het jaar 1947 een voordelig saldo was geraamd van f 574.209,—.

De baten, welke volgens bovengenoemde begroting waren geraamd op f 12.454.765,—, bedroegen in werkelijkheid f 15.719.720,44, zodat het bedrag der raming met f 3.264.955,44 werd overschreden.

De lasten, welke voor het jaar 1947 werden geraamd op f 11.880.556,—, bedroegen in werkelijkheid f 14.509.926,02, zodat ook hier een overschrijding van de raming plaats vond en wel met f 2.629.370,02. Het wat de baten betreft buitengewoon gunstige resultaat is het gevolg van de nog steeds abnormaal hoge opbrengsten van het reizigersvervoer. De verwachting, dat het aantal te vervoeren reizigers ten opzichte van het jaar 1946 sterk zou dalen in verband met de ruimere toewijzing van fietsbanden, het eventueel vrijkomen van rijwielen en het toenemende taxi-vervoer, is niet geheel bewaarheid geworden.

Het nog niet vrijgeven van rijwielen en rijwielbanden en de onderschatting van de waarde van het geld door het publiek hebben op het gunstige resultaat hun invloed doen gelden. Het aantal vervoerde reizigers, dat in 1946 172.111.966 personen bedroeg, daalde in 1947 tot 170.077.717, zodat de teruggang slechts 2.034.249 reizigers betrof, of ruim 1 %.

Hoewel de absolute daling van het aantal reizigers dus betrekkelijk gering was, is zij relatief gezien tegenover het aantal afgelegde tram- en autobus-kilometers enigszins sterker. Het aantal tram- en autobus-kilometers bedroeg in 1946 respectievelijk 14.078.904,2 en 1.925.082,6 en in 1947 15.377.245,4 en 3.164.341,6. Deze vermeerdering van het aantal afgelegde kilometers was het gevolg van het weder in dienst stellen van een aantal tramrijtuigen en autobussen, het heropenen van een aantal tram- en autobuslijnen en het verhogen van de frequentie der tram- en autobusdiensten.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer op alle tramlijnen bedroeg in 1946 en 1947 respectievelijk 11,44 en 9,996, terwijl het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer in 1946 6,29 tegen 5,51 in 1947 bedroeg. Ten opzichte van het totaal aantal afgelegde tram- en autobuskilometers bedroeg

de achteruitgang dus ca. 14 %. De stijging van de lasten was o.a. het gevolg van de toename van het personeel wegens de uitbreiding van het tram- en autobusmaterieel, de onvoorziene salarismwijzigingen (technische herziening, kinderbijslag) en de stijging van algemene kosten, bureaunkosten en sociale lasten in verband met gestegen materiaal- en loonprijzen.

De noodzakelijke vernieuwingen en herstellingen aan de weg en de gebouwen vonden normaal plaats. In verband met de wederopbouw van de stad moesten verschillende tijdelijke voorzieningen worden getroffen.

Gedurende 1947 werd doorgegaan om de nog resterende provisorische herstelwerkzaamheden aan de bovenleiding, welke na de bevrijding in 1945 en 1946 werden uitgevoerd, definitief te maken.

Ten behoeve van de Diwero moesten vele omleggings-werkzaamheden worden uitgevoerd in het verwoeste stadsgebied. Hierdoor ontbrak de tijd voor een algehele revisie van verschillende netgedeelten, welke in verband met de onderhoudstoestand van het net wenselijk was.

De herstellingen aan de gevorderde en uit Duitsland teruggekeerde rijtuigen werden met versneld tempo voortgezet; 23 motorrijtuigen en 2 aanhangrijtuigen werden weer dienstvaardig gemaakt. Aan 16 motorrijtuigen en 1 aanhangrijtuig werd een grote revisie gegeven. In 705 gevallen werden reparaties verricht aan de motorrijtuigen en in 173 gevallen aan de aanhangrijtuigen. Voorts werden nog 214 reparaties verricht tengevolge van aanrijdingen. In het verslagjaar werden nog uit Duitsland terugontvangen 4 aanhangrijtuigen. Het motorrijtuig no. 453 is echter niet uit Duitsland teruggekomen.

Op 10 April 1947 werden aan de Sluisjesdijk de nieuwe garage en de werkplaatsen officieel geopend.

In de werkplaatsen van de garage Sluisjesdijk vonden 273 maal reparaties plaats aan autobussen wegens aanrijdingen, terwijl 23 wagens van het automaterieel werden gerepareerd.

Van de 15 in 1946 ontvangen chassis werden 14 stuks voorzien van een carrosserie, zodat dus 14 autobussen in gebruik konden worden genomen.

Door de „Saurer” fabrieken werden wederom 20 chassis afgeleverd.

Voorts werden 10 autobussen geheel dienstklaar gemaakt en 10 autobussen wegens sloop verkocht.

Aan de technische uitrusting van de garage Sluisjesdijk werden in het verslagjaar nog 14 verschillende machines toegevoegd, zodat deze uitrusting thans zo goed als geheel compleet is.

Hoewel het resultaat over 1947 dus nog zeer gunstig is geweest, moet worden opgemerkt, dat dit alleen het gevolg is van de hoge vervoersopbrengsten, tengevolge van bijzondere omstandigheden. Verwacht mag worden dat, indien normale verhoudingen zullen zijn teruggekeerd, bij handhaving van hetzelfde tarief de opbrengsten sterk zullen dalen. De lasten zullen echter door de nog steeds voortgaande stijging van de materiaal- en loonprijzen in nog sterkere mate stijgen. Een voorzichtige bedrijfspolitiek is dus voor de toekomst gewenst, vooral daar door de achterstand van vervanging en vernieuwing van het materieel in de toekomst

grote investeringen nodig zullen zijn. Het is dus noodzakelijk nu het nog mogelijk is hiervoor de nodige reserves te vormen.

De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1947 samengesteld als volgt:

Wethouder-Voorzitter: de heer L. W. Schmidt; leden: de heren Mr H. Bavinck, L. J. A. van Doorn, M. Frenkel, S. Groenendijk, Ir A. Plate, J. Spronkers.

* Secretaris: de heer Mr A. W. Joolen.

Personeel										
	Ambtenaren in vaste dienst op		Ambtenaren in tijdelijke dienst op		Ambtenaren op arbeidsovereenkomst op		Ambtenaren met een proeftijd v. 1 jaar op		Totaal aantal ambtenaren op	
	maand-salaris	week-loon	maand-salaris	week-loon	maand-salaris	week-loon	maand-salaris	week-loon	maand-salaris	week-loon
31 Dec. 1946 . .	223	1688	39	389	—	—	—	—	262	2077
31 Dec. 1947 . .	232	1667	45	589	1	—	1	—	279	2256
	+9	—21	+6	+200	+1	—	+1	—	+17	+179

Bij zijn terugkeer bij de R.E.T. had de Directeur de wens uitgesproken, het gehele personeel met hun dames bijeen te roepen en toe te spreken op het moment, dat de zuivering beëindigd zou zijn. Op 9, 10, 11 en 12 Juni 1947 is dit in de Riviera-Hal geschied. De Directeur voerde het woord op alle vier de avonden, terwijl op de openingsavond de Burgemeester namens het Gemeentebestuur en de heer de Later namens de vakverenigingen hebben gesproken. Op de laatste avond is door de heer Driessen namens het personeel een dankwoord gesproken.

Het programma vóór de pauze werd verzorgd door de R.E.T.-verenigingen, terwijl na de pauze een cabaret-gezelschap optrad. Een gezellig bal besloot deze zeer geslaagde avonden.

Bezittingen en kapitaals-uitgaven.

De boekwaarden der van de R.E.T.M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1947 als volgt:

Hulpvoertuigen en paarden	f	1,—
Terreinen en gebouwen	„	1.255.434,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„	1,—
	f	1.255.436,75

De boekwaarden der sedert de overneming van het bedrijf der R.E.T.M. ten laste van de kapitaaldienst gekomen uitbreidingen en vernieuwingen waren op 31 December 1947 als volgt:

Baan	f	88.521,45
Bovenleiding	„	41.225,78
Rollend materieel:		
motor- en aanhangrijtuigen	„	189.977,45
autobussen	„	1,—
vrachtautomobielen enz.	„	1,—
Werktuigen en gereedschappen en verdere inventarissen der werk-		
plaatsen, remises en garage	„	134.280,10
Wachtlokalen	„	15.151,81
Terreinen en gebouwen	„	1.625.426,88
Tramkabelnet	„	53.904,02
Autobusconcessies	„	1,—
	f	2.148.490,49

In totaal was op 31 December 1947 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 3.403.927,24.

Voor de in 1947 verwerkte bedragen zij verwezen naar bijlage I.

Tramlijnen. Op 31 December 1947 waren 15 lijnen in exploitatie overeenkomstig de staat op bldz. 5.

Met ingang van 7 Juli werd in plaats van te 23.00 uur op alle lijnen de laatste volledige rit te 24.00 uur van alle beginpunten gemaakt.

Op 29 September werd lijn 12 aan het bestaande tramnet toegevoegd op het traject Mijnsherenlaan-Bulgersteyn, terwijl het begin-/eindpunt van lijn 8 werd verplaatst van de Van Oldenbarneveltstraat naar Bulgersteyn.

De lijnen 11 en 17 werden op 1 December weer in exploitatie genomen resp. op de trajecten Mathenesserplein-Lisplein en Marconiplein-Oudedijk. In verband hiermede werd op dezelfde datum het begin-/eindpunt van lijn 22 verplaatst van de 's-Gravenweg naar de Avenue Concordia.

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 December 1947 in exploitatie waren.

Lijnen	EINDPUNTEN DER LIJNEN	LENGTE IN METERS			GEËXPLOITEERD OVER ANDERE LIJNEN
		Enkel spoor	Dubbel spoor	Totale lengte	
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	—	7.440	14.880	16 m. over lijn 3
2	Station D.P.—Charlois	35	8.381 ⁵	16.798	866 m. „ „ 1
					94 ⁵ m. „ „ 4
					38 m. „ „ 5
3	Blijdorp—Groene Zoom	—	5.091 ⁵	10.183	5.208 ⁵ m. „ „ 1 en 2
4	Schiedam—Station Maas	—	7.974	15.948	296 ⁵ m. „ „ 1 en 2
5	Schieweg—Willemsplein	35	2.462 ⁵	4.960	2.108 m. „ „ 1, 2, 3 en 4
8	Schiedam—Coolsingel (Bulgersteyn)	—	3.884 ⁵	7.769	2.437 ⁵ m. „ „ 1, 4, 5, 10 en 11
9	Station D.P.—Lange Hilleweg	—	1.579	3.158	5.782 ⁵ m. „ „ 1, 2, 3, 4 en 5
10	Spangen—Kleiweg	—	7.006	14.012	3.089 m. „ „ 1, 4, 5, 8 en 14
11	Mathenesserplein—Lisplein	39	3.899 ⁵	7.838	2.247 m. „ „ 1, 4, 5 en 8
12	Coolsingel—Mijnsherenlaan	—	1.049 ⁵	2.099	5.621 m. „ „ 1, 2 en 8
14	Heenraadsplein—Hillegersberg (Molenl.)	—	3.526	7.052	5.295 ⁵ m. „ „ 1, 2, 4, 5, 8, 10, 11 en 22
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	33	2.623	5.279	4.388 m. „ „ 1, 2, 4 en 10
16	Spangen—Oudedijk	25	3.130 ⁵	6.286	4.353 ⁵ m. „ „ 1, 2, 4, 5 en 10
17	Marconiplein—Oudedijk	25	189 ⁵	404	7.781 ⁵ m. „ „ 1, 4, 5, 8, 10 en 15
22	Vieramb.str.—Oudedijk (Av. Concordia)	31	3.058	6.147	2.855 ⁵ m. „ „ 1, 4, 10, 14 en 16
		223	61.295	122.813	114.996 ⁵

De gemiddelde exploitatielengte van een tramlijn bedroeg 7,667 m. De totale lengte der hulpspooren bedroeg 15,654 m. De totale lengte der remisespooren bedroeg 8,434 m.

Autobuslijnen. Op 31 December 1947 waren 13 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen op 31 December 1947 in exploitatie		
Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
A	Hoifplein—Katendrecht	5.400
B	Statenweg—Prinsenhoofd	6.400
D	Station D.P.—Overschie	5.900
E	Oostplein—Capelle	9.800
F	Vlaskade—Pernis	10.300
K	Schiedam (Station)—Rembrandtlaan	3.000
L	Schiedam (Station)—Kethel.	5.900
M	Schiedam (Broersvest)—Rozenburgerplein	2.100
N	Boergoensevliet—Rochussenstraat	4.400
P	Schiedam (Broersvest)—Vlaardinger-Ambacht	5.300
S	Hillegersberg (Kootsekade)—Schiebroek	3.200
T	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge	2.400
V	Schiedam (Broersvest)—Vlaardingen	4.600
Totaal		68.700
De gemiddelde exploitatie-lengte bedraagt 5.285 m.		

Met ingang van 6 Januari werd lijn F doorgetrokken van Tuindorp Heijplaat naar Charlois (Vlaskade), terwijl op 14 April de route in Pernis enigszins gewijzigd werd.

Van 16 Juni tot 1 September werden in samenwerking met het Bureau Voorlichting en Publiciteit van de gemeente Rotterdam wederom de z.g. Wederopbouw-rondritten gereden.

Evenals op de tramlijnen werd van 7 Juli af op de autobuslijnen de laatste volledige rit van alle beginpunten te 24.00 uur in plaats van te 23.00 uur gemaakt.

Het begin-/eindpunt van autobuslijn D werd eveneens met ingang van 7 Juli verplaatst van de Bentincklaan naar het Station D.P. (Z.Z.), terwijl op autobuslijn F van deze datum af verkorte ritten werden ingelegd op het traject Charlois (Vlaskade)-Heijplaat (Rondplein).

2 October werd autobuslijn M weer in exploitatie genomen op het traject Broersvest-Rozenburgerplein-Lekstraat-Broersvest (ringlijn) en op 1 December de lijnen A en B resp. op de trajecten Katendrecht (Veerlaan)-Hoifplein en Statenweg (Gordelweg)-Prinsenhoofd.

Werkzaamheden aan de weg.

A. Vernieuwing.

1e. Rails. Voor het onderhoud van de transporen werden op de volgende plaatsen rails vervangen.

Stationsweg—Straat 296	33 m rail
Hofdijk	45 „ „
Geldersekade	50 „ „
Groenezoom	175 „ „
Kruiskade—Kruisstraat	45 „ „
Goudserijweg—Vlietlaan	60 „ „
L. Rottekade—Noorderbrug	15 „ „
Hofdijk	34 „ „
Karrensteeg	45 „ „
Blaak (Plein 1940)	34 „ „
Blaak—Coolsingel	14 „ „
Straat 296—Stationsplein	36 „ „
Kruiskade (bij Mauritsweg)	116 „ „
Bergsingel (Schievenstraat)	56 „ „
Koninginnebrug	22 „ „
Jonker Fransstraat (Noorderbrug)	33 „ „
Oudedijk (Avenue Concordia)	41 „ „
Crooswijksestraat	50 „ „
Provenierssingel—Stationssingel	36 „ „
Vlietlaan—Goudserijweg	86 „ „
Varkenoordseweg	150 „ „
Coolsingel—Karrensteeg	27 „ „
Schiedamseweg	72 „ „
Nw. Binnenweg (Saftlevenstraat)	344 „ „
Oostkousdijk—Havenstraat	46 „ „
Straatweg (Viaduct)	106 „ „
Oude Havenkade	98 „ „
Bergselaan—Stadhoudersweg	35 „ „
Goudsesingel—Jonker Fransstraat	52 „ „
Hofplein	94 „ „
Oranjeboomstraat	98 „ „
Nw. Binnenweg	206 „ „
Kreekbrug—Stadionweg	24 „ „
Straatweg (Adriaanstichting)	36 „ „
Noordsingel	594 „ „
Bergwegbrug	90 „ „
Goudserijweg	108 „ „
Schiedamseweg	144 „ „
Nw. Binnenweg (v. Speykstraat)	72 „ „

Mathenesserdijk (Zoutziedersstraat	128 m rail
Stationsweg	44 „ „
Stationsplein	80 „ „
Nw. Binnenweg	102 „ „
Nassaukade (Oranjeboomstraat)	101 „ „
Goudserijweg	108 „ „
Strooveer—Pompenburgsingel	110 „ „
Molenlaan (lus)	20 „ „
Stationsplein (bogen)	60 „ „
Bergweg (Gem. Ziekenhuis)	144 „ „

2e. Wissels. Op de volgende plaatsen werden wissels vervangen.

Oranjeboomstraat	1 stuk(s)
Strooveer	2 „
Zaagmolenstraat—Benthuizerstraat	2 „
Stationsplein	1 „
Vlietlaan	1 „
Koemarkt	1 „
Nw. Binnenweg	1 „
Van Hogendorpsplein	1 „
Hofplein	1 „
Bergweg—Noordsingel	3 „
Plein 1940	1 „
Goudserijweg	1 „
Stationsweg	1 „
Bergweg—Benthuizerstraat	2 „

3e. Kruisingen. De onderstaande kruisingen en kruisstukken werden vernieuwd.

Stadionweg—Kreekbrug	1 kruisstuk(ken)
Hofplein—Schiekade	4 „
2e Rosestraat	3 „
Goudsesingel—Mariniersweg	3 „
Zaagmolenstraat—Benthuizerstraat	6 „
Vlietlaan—Brouwerstraat	4 „
Bergweg—Noordsingel	10 „
Hofplein	4 „
Bergweg—Benthuizerstraat	6 „
Blaak (Bijenkorf)	6 „
Coolsingel—Aert van Nesstraat	5 „
Goudsesingel—Boezemsingel	2 „

B. Lichten.

In de onderstaande straten werden sporen gelicht.

Beyerlandselaan	344 m spoor
---------------------------	-------------

Polderlaan	690 m spoor	
Burg. Droogleever Fortuynplein	1400 „ „	(incl. kruisingen)
Rotterdamsedijk	280 „ „	
Rotterdamsedijk (Groene Wegje)	80 „ „	
Linker Rottekade	530 „ „	
Noordsingel	700 „ „	
Avenue Concordia	75 „ „	
Provenierssingel—Stationssingel	250 „ „	
Van Aerssenlaan	230 „ „	
's-Gravenweg	470 „ „	
Wolphaertsbocht	540 „ „	
Geldersekade	230 „ „	
Provenierssingel W.Z.	280 „ „	
Nw. Binnenweg (Math.laan)	380 „ „	
Cl. de Vrieselaan (Middell.plein)	100 „ „	
Eendrachtsweg	230 „ „	
Nw. Binnenweg (Van Speykstraat)	232 „ „	
Stationsplein	98 „ „	
Stadionweg (Gasfabriek)	211 „ „	
Wolphaertsbocht	325 „ „	
Beyerlandselaan	270 „ „	
Mathenesserdijk	100 „ „	
Goudserijweg	500 „ „	
Nw. Binnenweg	800 „ „	

C. Spoorw i j z i g i n g e n.

- 1e. Ten laste van de Diwero.** Op de Boompjes bij de Rederijstraat werd het spoor tijdelijk omgelegd i.v.m. het vernieuwen der kademuren.

Voor de aanleg van een collecteurriool werden 400 m spoor in de Kruisstraat omgelegd.

De sporen in de Rederijstraat bij de Boompjes werden omgelegd i.v.m. wederopbouwwerken; eveneens de sporen op de Blaak (Plein 1940).

De sporen op de Boezemsingel werden ten behoeve van de aanleg van een collecteurriool omgelegd.

- 2e. Ten laste van de R.E.T.** Op de Mauritsweg werden 2 verbindingswissels aangebracht. Het eindpunt aan de Groenezoom werd gewijzigd en een opstel-

spoor werd er bijgemaakt. De verbindingsboog van de Ius Mijnsheerenlaan met de 2 wissels werden verwijderd.

D. Speciale werken.

In de remise Delfshaven werden van de wisselkam (ingang Schoonebergerweg) 8 wisselstukken, 8 kruisstukken en $\pm$ 86 m rail vernieuwd en in de bijwagen remise 36 m spoor vernieuwd en 174 m spoor gelicht.

In de remise Hillegersberg werden 310 m rails vervangen.

Op de Lange Geer werd onder 270 m spoor keislag aangebracht in gleuven van ± 30 cm diep en ± 60 cm breed.

In de Jacob Catsstraat werd 175 m spoor gesloopt.

Bij de ingang remise Hillegersberg werd een kruisstuk en 20 m rail vervangen.

Op de Oranjeboomstraat werd onder 639 m spoor een grindbed aangebracht.

3 Schuifstukken werden vernieuwd op de Koninginnebrug en 2 op de Kreekbrug.

Gebouwen en terreinen.

Op 31 December 1947 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 Isaac 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 dienstlokalen, paardenstal en zolder, een autogarage en een hoefstal en heeft 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 Nw. 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 Nw. Binnenweg, 1 op de hoek van de Nw. Binnenweg en de Schonebergerweg en 1 aan de Schonebergerweg;
6. Remise en erve aan de Kootsekade, Willem van Hillegersbergstraat 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.

Werkzaamheden aan de gebouwen.

Is. Hubertstraat. In het bijkantoor werd kamer 4 (loonbureau) gesepareerd in twee kantoorlokalen, waarvan het tweede bestemd is als ponskamer voor de mechanische boekhouding. In het Hoofdkantoor werd de deur tussen

entree en hal vervangen door een tourniquet. In het kantoor van de kassier werd een nieuwe portiersloge gemaakt. De bestaande portiersloge werd gewijzigd in een kantoorlokaal voor de Afd. Personeelszaken. De entree, hal (beneden en boven) en trappenhuis werden opnieuw geschilderd. Op het voorterrein werd een houten loods, welke in de garage Lusthofstraat dienst heeft gedaan als krachtstation voor het G.E.B., geplaatst en ingericht als rijwielberging.

In de Centrale Werkplaats werden de rails der traverse gelicht en opnieuw ondergoten, terwijl van een gedeelte der stelwerkplaats de sporen werden gelicht en herstraat. Door het verplaatsen der schilderswerkplaats naar de remise Delfshaven werd een aanvang gemaakt met het verwijderen der installatie, om deze ruimte geschikt te maken voor uitbreiding der stel- en electriciens-werkplaats. Tevens bleek hierbij dat de houten fundering, welke door de verlaging van de grondwaterstand geheel droog staat, is vergaan en dringend verlaagd moet worden.

Verder vonden de normale kleine herstellingen plaats.

Remise Kralingen. De zoutsilo der remise werd geheel gerepareerd en opnieuw geasfalteerd. Het kantoor der depôtchef, cantine en dienst- en chefslokaal der Afd. Vervoer werden opnieuw geschilderd.

Verder vonden kleine herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Charlois. De nog aanwezige schuilkelder in de werkkuil der remise werd gesloopt. Het dienst- en chefslokaal der Afd. Vervoer werden opnieuw geschilderd.

Verder vonden kleine onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Delfshaven. De zoutsilo dezer remise werd geheel gerepareerd en opnieuw geasfalteerd. In verband met ruimtegebrek in de Centrale Werkplaats aan de Is. Hubertstraat werd een tijdelijke schilderswerkplaats ingericht in de z.g. bijwagen-remise. De verwarmingsinstallatie hiervoor werd uitgevoerd door de firma Beukers uit Schiedam.

De op het achterterrein staande garage werd tijdelijk ingericht als kantoor voor rayonchef en bazen van de Afdeling Weg en Werken.

Verder vonden kleine onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats.

Remise Hillegersberg. De zoutsilo dezer remise werd geheel gerepareerd en opnieuw geasfalteerd. De gehele goliplaten dakbedekking, glasroeden, afdekbanden enz. werden aan de buitenzijde opnieuw gebitumineerd, terwijl de staalconstructie aan de binnenzijde t/m. de 6e zakgoot opnieuw geschilderd en het schilderen van het gedeelte van de 6e zakgoot tot aan de achtergevel in uitvoering is.

Verder vonden de normale kleine herstel- en onderhoudswerkzaamheden plaats.

Gebouwen Schiekade. Hier vonden alleen kleine reparaties en herstelwerkzaamheden plaats.

**Garage
Lusthofstraat.**

Door het per 10 April 1947 in gebruik stellen der garage aan de Sluisjesdijk kon dit complex per 1 Mei 1947 als geheel verlaten worden. Aanwezige eigendommen der R.E.T., zoals dienst- en chefslokaal der Afd. Vervoer en gasolie- en benzinetanks etc. werden verwijderd.

Het chefs- en dienstlokaal werd opnieuw opgebouwd op het terrein der Afdeling Weg en Werken aan de Binnenhaven en in dienst gesteld als bazenkantoor, schaft- en kleedlokaal.

De gasolietanks werden uitgegraven en opgeslagen aan de garage Sluisjesdijk.

**Garage
Sluisjesdijk.**

De garage werd in het begin van het jaar voltooid en het geheel kon per 10 April officieel in gebruik worden genomen.

Het acculaadstation werd in twee gedeelten gesplitst, de ene ruimte als acculaadstation, terwijl in de andere ruimte de koperslagerij werd ondergebracht.

Verder vonden kleine onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats.

**Terrein
Binnenhaven.**

Het verwijderde chefs- en dienstlokaal der garage Lusthofstraat werd hier in dienst gesteld als bazenkantoor en schaft- en kleedlokaal.

In verband met wijzigingen in de magazijn-administratie werden de stellingen in het magazijn veranderd en in deze ruimte een toonbank voor materiaaluitgifte geplaatst.

Verder vonden kleine onderhouds- en herstelwerkzaamheden plaats.

Woonhuizen. Door het tijdens vorstperioden geregeld bevrozen en springen der waterleiding van alle woonhuizen moest deze geheel worden vernieuwd, waarbij deze aanleg gelijk werd gewijzigd en voor het gehele woningcomplex een centrale leiding door de kap der remise werd gelegd en het geheel geïsoleerd.

Verder vonden kleine reparaties en herstelwerkzaamheden plaats.

Wachtkamers. De wachtkamer van het Lislein werd verplaatst naar het Hofplein bij de Schiekade en werd tevens geheel opnieuw geschilderd. Aan het eindpunt van autobuslijn P in Vlaardingerambacht werd eenabri geplaatst. De wachtkamer aan de Groene Zoom werd in verband met een wijziging van het stratenplan $\pm$ 40 meter verplaatst.

Aan het Maasstation en Rondoplein werden wachtkamers geplaatst. De wachtkamer aan het Verploegh Chasséplein in Vlaardingen werd opnieuw van glas voorzien en geschilderd.

In verband met het verplaatsen van het eindpunt der autobuslijn D naar het Stationsplein werd deabri verplaatst, terwijl de wachtkamer werd ingericht als dienstruimte voor het eindpunt Avenue Concordia van tramlijn 22.

In verband met het weder in dienst stellen van de tramlijnen 11, 12 en 17 en autobuslijnen A en B werden de wachtkamers Veerlaan en Mijnsherenlaan geheel gerepareerd en geschilderd. Voor tramlijn 11 werd de wachtkamer Ozingastraat,

welke verwijderd moest worden in verband met bouwplannen ter plaatse, ingericht als dienstruimte en geplaatst aan het Mathenesserplein.

De wachtkamer, welke tijdens de oorlog stond aan het eindpunt van de autobuslijn te Overschie en daarna in depôt werd genomen, is geheel hersteld en opnieuw geschilderd en in gebruik genomen als dienstruimte voor autobuslijn B aan de Statenweg bij de Cleyburchstraat.

Aan de halte Blaak bij het Beursstation werden één vierdelige en twee tweedelige abri's geplaatst, terwijl de tijdelijk in depôt genomen abri aan de Bergschelaan opnieuw werd geplaatst.

Verdere werkzaamheden. De keetwagen, welke aan de Binnenhaven in gebruik was als bazenkantoor, kon, door het in dienst stellen van een nieuw bazenkantoor, opnieuw worden ingericht als schaftlokaal ten behoeve van het personeel van de Afdeling Weg en Werken, werkzaam bij de aanleg en het onderhoud der sporen. Tevens werden voor de Afdeling Weg de nodige mallen gemaakt en gereedschappen gerepareerd.

Een aanvang werd gemaakt met het bouwen van een nieuwe keetwagen voor de Afdeling Weg.

Wachthuisjes met dienstlokaal in Rotterdam. Marconiplein, Aelbrechtsplein, Spartastraat, Avenue Concordia, Molenlaan, Rusthoflaan, Willemsplein, Stationsplein, Groene Zoom, L. Hilleweg, Vlaskade, Van Aerssenlaan, Ruigeplaat, Mijnsherenlaan, Veerlaan, Randweg, 2e Rosestraat met abri, Essenlaan, Oostplein met abri, Schielaan, Rochussenstraat met abri, Mathenesserplein, Schieweg en Statenweg bij de Cleyburchstraat.

In Schiedam. Broersvest en Stationsplein.

Wachthuisjes in Rotterdam. Schiedamseweg (Groene wegje), Hofplein, Westzeedijk, Pieter de Hoochweg, Schiedamseweg (Witte Dorp), Brielselaan, Groenendaal, Kruiskade, P. C. Hooftplein, Mauritsweg, Putseplein, Eendrachtsweg, Stationsplein, Hofplein, Lange Geer, Rondoplein, Maasstation en L. Rottekade.

In Schiedam. Pompstation en Rubensplein.

In Vlaardingen. Hoflaan en Verploegh Chasséplein.

Abris in Rotterdam. 2 tweedelige en 4 vierdelige.
Blaak 4 stuks (2×2 en 2×4); Hofplein 3 stuks en Blaak bij het Beursstation 3 stuks (1×4 en 2×2); Stationsweg 2 stuks (2×2); Westzeedijk St. Job, Nieuwe Binnenweg bij de Heemraadssingel, Burgemeester Meineszplein, Hofplein, Stadhoudersweg, 2e Rosestraat, Molenwei, Stationssingel, Putselaan bij de Abcoudestraat, Kastanjesingel, Bergselaan en Stationsplein Z.Z., alle 1 stuk (1×2).

In Vlaardingen- 1 tweedelige, Knottenbeltsingel.
Ambacht.

Werkzaamheden in de Centrale Werkplaats.

Een grote revisie werd gegeven aan:

16 motorrijtuigen van de serie 401—570

1 aanhangrijtuig „ „ „ 1001—1020

Van de uit Duitsland terugontvangen rijtuigen werden weer dienstvaardig gemaakt:

23 motorrijtuigen van de serie 401—470;

n.l. de No. 436, 437, 438, 439, 440, 441, 444, 446, 447, 449, 451, 452, 454, 455, 456, 458, 459, 462, 464, 465, 467, 468 en 469.

1 aanhangrijtuig van de serie 1001—1020, n.l. No. 1004.

1 „ „ „ „ 1351—1360, „ „ 1355.

Tevens werden reparaties verricht aan:

Motorrijtuigen van de serie 152—201 15 maal

„ „ „ „ 202—221 74 „

„ „ „ „ 301—306) 616 „

„ „ „ „ 401—570)

Aanhangrijtuigen van de serie 1001—1020 44 „

„ „ „ „ 1127—1151 14 „

„ „ „ „ 1152—1201 7 „

„ „ „ „ 1351—1406 88 „

Railreinigungs-, railslijpwagens enz. 20 „

De zoutwagens ondergingen de gebruikelijke jaarlijkse revisie.

Bovendien werden gerepareerd voor aanrijdingen:

Motorrijtuigen van de serie 152—201 6 maal

„ „ „ „ 202—221 21 „

„ „ „ „ 301—306 4 „

„ „ „ „ 401—570 184 „

Aanhangrijtuigen van de serie 1001—1020 12 „

„ „ „ „ 1127—1151 2 „

„ „ „ „ 1152—1201 1 „

„ „ „ „ 1351—1406 13 „

Railslijpwagen 2302 1 „

Van de aanhangrijtuigen der serie 1351—1406 werden 9 rijtuigen voorzien van een tweede ventilator op de balcon.

Voortgegaan werd met het vervaardigen van onderdelen voor railremmen en het wijzigen van trucks voor het aanbrengen van railremmen in de motorrijtuigen der serie 471—570.

4 motorrijtuigen, n.l. de No. 468, 505, 509 en 552 en tevens 2 aanhangrijtuigen No. 1004 en 1007 werden van railremmen voorzien.

Voor afdeling Weg en Gebouwen werden diverse wissels en kruisingen gereed gemaakt.

Een railreinigingswagen werd uitgerust met een inrichting voor het controleren van de straathoogte boven het railoppervlak.

Voor de nieuwe motorrijtuigen No. 571 en 572 werden diverse onderdelen gereed gemaakt, zoals ijzerwerk voor deuren en oeklappbare zitbanken en rubberverende wielen. Tevens werd een rijtuigkop op proef als model gemaakt voor het bepalen van de plaatsen der diverse apparaten voor bediening.

Tevens werden nog diverse werkzaamheden verricht voor het Magazijn, de Autobussengarage en de afdeling Vervoer.

Uit Duitsland werden terug ontvangen:

4 aanhangrijtuigen No. 1130, 1131, 1132 en 1133.

Het motorrijtuig No. 453 is niet uit Duitsland terug ontvangen.

De volgende rijtuigen werden gekocht:

4 Motorrijtuigen, No. 127, 150, 460 en 461.

6 Aanhangrijtuigen, No. 1128, 1129, 1130, 1131, 1132 en 1133.

Wagenpark. Op 31 December 1947 bestond het wagenpark uit:

24	motorrijtuigen met 2 assen	No.	152, 153, 156, 157, 158, 159, 160, 163, 166, 168, 169, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 190, 191, 192, 194, 195, 199	à 38 pl.	912 pl.
20	"	" 2 "	" 202 t/m 221	à 51 "	1020 "
6	"	" 4 "	" 301 " 306	à 63 "	378 "
164	"	" 4 "	" 401 " 417, 419 t/m 444, 446 " 452, 454 " 459, 462 " 539, 541 " 570,	à 63 "	10332 "
20	aanh.rijtuigen	" 4 "	" 1001 " 1020	à 62 "	1240 "
17	"	" 2 "	" 1134 " 1149 en 1151	à 41 "	697 "
6	"	" 2 "	" 1155, 1170, 1175, 1197, 1198 en 1201	à 44 "	264 "
54	"	" 2 "	" 1351, 1353 t/m 1398 1400 t/m 1406	à 48 "	2592 "
311				Totaal	<u>17435 pl</u>

Trammaterieel.

6	Motorrijtuigen voor materiaalvervoer n.l.	No. 154, 162, 171, 177, 179 en 186.
17	Zoutwagens van de serie 2001—2019 n.l.	" 2001 t/m 2011 en 2014 t/m 2019.
4	Zandtransportwagens	" 2101—2102 en 2401—2402.
2	Railreinigingswagens	" 2201—2202.
2	Railslijpwagens	" 2301—2302.
1	Motorpekelwagen	" 2403.

Museumtrams.

1 Omnibus	No. 111.
2 Paardentrams	„ 327 en 514.
4 Motorrijtuigen	„ 1, 11, 86 en 119.
1 Motortram (benzine)	„ 2408.
2 Aanhangrijtuigen	„ 284 en 296.
1 Model „Nieuw Amsterdam”.	

Werkzaamheden bij de afdeling Automaterieel.

In de werkplaatsen werden gerepareerd wegens aanrijding:

Autobussen van de serie	21—26	29 maal
„ „ „ „	50—59	10 „
„ „ „ „	68—70	4 „
„ „ „ „	71—91	57 „
„ „ „ „	92—111	63 „
„ „ „ „	112—133	76 „
„ „ „ „	201—260	34 „

terwijl 23 wagens van het automaterieel wegens aanrijding werden gerepareerd.

**Wagenpark
autobussen.**

In 1947 werden van de 15 in 1946 ontvangen chassis 14 stuks voorzien van een carrosserie, zodat het autobusmaterieel werd uitgebreid met de nos. 201, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 218, 219 en 220.

Voor sloop werden verkocht de nos: 7, 9, 10, 20, 23, 25, 86, 96, 103 en 127.

Van de gevorderde autobussen kwam één (AB. 61) weder bij de R.E.T. terug. In de loop van 1947 werd een begin gemaakt met de ombouw van deze autobus tot lasauto. Hiertoe werden chassis en carrosserie 1 meter ingekort.

Voorts werden door de „Saurer” fabrieken wederom 20 chassis afgeleverd.

In de loop van dit verslagjaar werden de navolgende autobussen wederom geheel dienstklaar gemaakt: nos. 51, 71, 73, 90, 109, 118, 122, 123, 125 en 129.

Aangeschaft werden: 2 dienstautomobielen merk Vauxhall, 3 gebruikte kraanwagens merk Ward La France en 1 gebruikte reparatie-auto merk Willys Overland (Jeep), welke nog moeten worden opgebouwd. Eén kraanwagen kwam gereed, eveneens de nog op te bouwen lasauto V. 18. 2 Vrachtautomobielen werden tot montage-auto omgebouwd.

Per 31 December 1947 bestond het autobussenpark uit:

Auto- bussen serie	genummerd	Aantal plaatsen	Totaal plaatsen
3 21—26	21, 22, 24	34	102
1 21—26	26	37	37
4 50—59	51, 55, 58, 59	36	144
3 62—67	62, 64, 65	45	135
11	Transporteren		418

Auto- bussen serie	genummerd	Aantal plaatsen	Totaal plaatsen
11		Transport	418 pl.
1 68—70	69	20	20
17 71—91	71 t/m 75, 77, 79, 80, 82 t/m 85, 87 t/m 91	40	680
15 92—111	92 t/m 95, 100 t/m 102, 104 t/m 111	40	600
21 112—133	112 t/m 126, 128 t/m 133	40	840
14 201—260	201, 203 t/m 209, 211 t/m 213, 218, 219, 220	62	868
79 autobussen met			3426 pl.

Van deze autobussen moeten de nos. 22, 55, 62, 64, 65, 72, 77, 80 en 128 nog dienstklaar gemaakt worden. De autobussen 22 en 65 werden in 1945 voorlopig rijklaar gemaakt.

Automaterieel. 10 dienstautomobielen
 4 vrachtautomobielen
 3 bestelautomobielen
 4 kraanwagens
 3 lasautomobielen
 7 montage-automobielen
 1 wisselkastenreinigingsauto
 2 vrachtautomobielen met kiplaadbak
 1 reparatie-auto

35

Ten behoeve van de verdere technische uitrusting van werkplaatsen en garage werden in dit verslagjaar nog in gebruik genomen:

1 puntlasmachine
 1 horizontale fraismachine
 1 elektrische schuurmachine
 2 kolomboormachines, borend tot 13 mm
 1 elektrische handbandslijpmachine
 1 smeerapparaat
 1 instrumentmakersdraaibank
 1 testbank voor brandstofinspuitpompen
 1 verticale fijnboor- en hoonmachine
 1 tafelboormachine, borend tot 10 mm
 1 draaibank, draailengte 1000 mm
 1 draaibank, draailengte 1500 mm
 1 drijfstaangboormachine

Voor het instructielokaal werd een complete geluidsfilminstallatie aangeschaft.

Op 10 April 1947 werden door de heer Burgemeester de nieuwe garage en werkplaatsen aan de Sluisjesdijk officieel geopend. Aanwezig waren o.a. H.H. Wethouders, Oud-Wethouders, Raadsleden, Hoofden van Dienst en een aantal genodigden.

Na de openingsdatum tot het eind van 1947 werd het nieuwe complex door plm. 1500 personen bezocht, o.a. door:

Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen
Koninklijk Instituut van Ingenieurs
Een groep Engelse Tramdirecteuren
Diverse personeelsverenigingen van verschillende bedrijven
Leerlingen van de Nijverheidsschool te Mechelen
Cursisten Volks Universiteit
Cursisten Ambtelijke Vorming, enz.

Tractie. Door het Gem. Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1947 ten behoeve van de tramdienst 20.496.280 kWh geleverd, waarvoor in totaal f 476.538,95 werd betaald.

Ten behoeve van de Centrale Werkplaats en de Remises werd voor beweegkracht 214.591 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f 14.709,65. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 225.933 kWh, kostende f 18.160,32.

Aan de Garage werd geleverd voor beweegkracht 137.699 kWh en voor verlichting 122.684 kWh, waarvoor respectievelijk f 8989,63 en f 8168,34 werd betaald.

Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 31.163 kWh, kostende f 1464,01.

Verder werd nog geleverd voor verlichting van de wachthuisjes Hoflaan en Verploegh Chasséplein door Licht en Waterbedrijven Vlaardingen 228 kWh tegen f 28,96 en van de wachtkamers Stationsplein en Rotterdamsche Dijk door de Gem. Schiedam 2010 kWh tegen f 112,85.

Door het Electriciteitsbedrijf Capelle-Krimpen werd voor het lichtpunt halte Busdienst E (Kerklaan-Capelle a.d. IJssel) 193 kWh geleverd, kostende f 56,18.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd f 12.864,75 betaald.

Tevens werd betaald over 1947 als toeslag op de stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van f 491.492,43.

Bovenleiding. Gedurende 1947 werd doorgegaan om de nog resterende proviso-rische herstelwerkzaamheden, welke na de bevrijding in 1945 en 1946 werden uit-gevoerd, definitief te herstellen.

Tijdens de het gehele jaar gehouden snelrevisie van het gehele bovenleidingnet bleken verschillende netgedeelten in een zodanige toestand te verkeren, dat de normale daarvoor beschikbare tijd niet voldoende bleek te zijn door het grote aantal reparaties welke nodig waren. Bovendien moesten vele omleggingswerk-zzaamheden worden uitgevoerd ten behoeve van Diwero-werken in het verwoeste stadsgebied, waardoor de beschikbare tijd ontbrak en waardoor algehele revisie van verschillende netgedeelten niet uitgevoerd kon worden zoals de onderhoudstoestand van het net dit wenselijk maakte.

Gereviseerd werden de volgende netgedeelten:

Bergsingel, Bergselaan, Crooswijksestraat, 's-Gravenweg, Isaac Hubertstraat, lus Groenezoom, Mathenesserdijk, P. C. Hooftplein met lus Spangen, Mathenesserlaan vanaf Nw. Binnenweg tot Claes de Vrieselaan.

31.163,34
220,00
2010,00
193,00
23.546,34
1464,01
28.76,34
113.05,00
56,18
1.662,00

Muurrozetten werden gereviseerd en geschilderd in het Westelijk stadsgedeelte en aan de Linker Maasoever.

De voornaamste werkzaamheden, welke in de loop van het jaar werden uitgevoerd als gevolg van omleggingen of netswijzigingen waren de volgende:

Omlegging Reederijstraat Boompjes in verband met Diwero-werkzaamheden.

Aanleg opstelsporen en omlegging lus Groenezoom.

Omlegging Kruisstraat voor de aanleg van nieuw collecteurriool.

Omlegging Blaak- en Beursplein wegens wijziging stratenaanleg.

Omlegging Noordsingel in verband met werkzaamheden door de Gem. Techn. Dienst.

Omlegging Boezemsingel voor de aanleg nieuw collecteurriool.

Tijdelijk wegnemen bovenleiding Aert van Nesstraat wegens wederopbouw-werkzaamheden.

Het verbruik aan rijdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg:

4597 meter rijdraad 80 mm²

372 „ „ 65 „

45 „ „ 50 „

Verder werden nog gebruikt voor onderhoud en vernieuwing:

560 meter blanke koperkabel 10 mm²

250 „ „ „ 50 „

1289 „ grondkabel 1 × 500 „ Aluminium

Aan het tramkabelnet werden in samenwerking met het G.E.B. en de G.T.D. de volgende werkzaamheden verricht:

2e omlegging van de voeding- en retourkabels in de omgeving van de Wijnhaven en het Leuvehavencomplex.

Ophoging en profielwijziging Pieter de Hoochweg.

Omlegging voedingskabels Scheepmakershaven en Boompjes.

Omlegging voedingskabels Blaak-Beursplein.

Wijziging kabels Delftsevaart in verband met verbouwing onderstation.

Ophoging straatprofiel Simonstraat.

Het aantal storingen en onregelmatigheden was dit jaar groter dan normaal, als gevolg van de nog steeds bestaande achterstand in de onderhoudswerkzaamheden.

Het na de oorlog sterk toegenomen aantal aanrijdingen door automobilisten tegen palen en viaducten bedroeg 16 stuks, wat iets lager is dan over 1946, doch nog veel te hoog geacht mag worden.

De voornaamste bedrijfsstoringen, welke voorkwamen waren de volgende:

10 Jan. Voedingpunt 4 Boompjes stroomloos door kabelstoring Koninginnebrug.

22 Jan. Paal omver gereden door auto, bovenleiding en spandraden vernield aan de 2e Rosestraat.

21 Feb. Gehele Linker Maasoever stroomloos door storing in het onderstation Wilhelminakade.

1 Mrt. Voedingpunt 42 Mathenesserdijk stroomloos door defecte schaarbeugel.

15 Apr.	Voedingpunt	1	Blaak stroomloos wegens draadbreuk Groenendaal.
29 Apr.	„	52	Oostzeedijk stroomloos door defecte schaarbeugel in remise Kralingen.
28 Juni	„	43	R'damse dijk stroomloos door gebroken isolatorband.
29 Juli	„	1	Blaak stroomloos wegens kabelstoring door ingeslagen pen Wijnstraat.
25 Sept.	„	1	Blaak stroomloos wegens kabelstoring Haringvliet.
13 Oct.	„	23	Oranjeboomstraat stroomloos wegens kabelstoring door Baggerwerkzaamheden in de Binnenhaven.
24 Nov.	„	25	Polderlaan stroomloos wegens gebroken isolatorband Polderlaan.
28 Nov.	„	8	Westzeedijk stroomloos wegens defecte geïsoleerde bouten van ophangers Parksluizenbrug.

In 1947 werd doorgegaan met het inhalen van de achterstand in het schilderwerk aan bovenleidingpalen.

Geschilderd werden de palen langs de volgende netgedeelten:

De gehele Linker Maasoever, Mathenesserdijk, lus Spangen, Marconiplein, Stationsplein, Isaac Hubertstraat, Nw. Binnenweg, vanaf Mauritsweg tot Gouvernestraat.

Bovendien werden in samenwerking met de Dienst der Openbare Verlichting de volgende trajecten geschilderd:

Coolsingel, Witte de Withstraat, Schiedamse singel, Provenierssingel, Stationsingel, Walenburgerweg, Bentincklaan, Statenweg, Henegouwerlaan, Oostzeedijk, Oudedijk en Mathenesserlaan.

In totaal 843 palen.

Verschillende elektrische wissels welke na de bevrijding nog niet weer in dienst waren gesteld, werden opnieuw gemonteerd en in bedrijf genomen.

In totaal werden in gebruik genomen 14 elektrische wissels, terwijl 1 wissel buiten dienst werd gesteld.

Op 31 December 1947 waren 68 elektrische wissels in gebruik.

Kracht en verlichting.

De kracht- en lichtinstallatie in de verschillende gebouwen werd gereviseerd en waar nodig, vonden vernieuwingen plaats. Door de aanschaffing van verschillende werktuigen en apparaten bleek het nodig in de Garage Sluisjesdijk de installatie uit te breiden. Een nieuwe installatie werd aangelegd in de Pompenkelder van de Garage, en de Rijwielstalling. De keuken werd voorzien van een geheel elektrische kookinstallatie. Ten behoeve van deze laatste uitbreiding en de aanschaffing van elektrische lasmachines bleek het noodzakelijk de hoofdkastenbatterij te vergroten en kabels te verzwaren.

Wegens verbouwingswerkzaamheden in het kantoorgebouw Isaac Hubertstraat werden de installaties op de Hollerith-afdeling en Dienstindeling gewijzigd.

In verband met de verplaatsing van de Schilderswerkplaats naar de remise Delfshaven werd een geheel nieuwe licht- en krachtinstallatie in de nieuwe schilderswerkplaats aangelegd.

Verder werd nog een nieuwe lichtinstallatie gemonteerd in het schaftlokaal en kantoor op het terrein der afdeling „Weg” Binnenhaven. Aan de diverse elektrische werktuigen, lasmachines e.d. der verschillende afdelingen van het bedrijf werden de nodige onderhouds- en revisie-werkzaamheden verricht.

Paarden. Op 31 December 1946 waren 6 paarden aanwezig. In de loop van 1947 werd 1 paard verkocht en 1 paard gekocht, zodat op 31 December 1947 het aantal paarden 6 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1947 f 10.907,05, d.i. f 5,— per paard en per dag, tegen f 5,45 over 1946, f 3,83 over 1945, f 3,35 over 1944 en f 3,35 over 1943.

Verbruikt werden 4.297 kg grasmeel, 5.142 kg voerbieten, 11.904 kg voermeel, 15.512 kg hooi en 6.305 kg krachtvoer.

Tarieven. Het jaar 1947, waarin ook het in 1946 geldende tariefsysteem werd gehandhaafd, zette in met de uitbreiding van autobuslijn F op 6 Januari 1947. Het oude traject Heyplaat—Pernis werd gewijzigd in Charlois—Pernis. De tarieven op deze lijn werden als volgt vastgesteld:

Traject	E.R.	Kind.	Retour	Weekkrt. 2 r. p. d.	Schoolkrt. 2 r. p. d.	Abonnem. alle dagen
Charlois—Heijplaat	20	10	30	1,25	0,80	8,75
Charlois—Pernis	35	20	55	2,—	1,40	8,75
Heijplaat—Pernis	20	10	30	1,25	0,80	8,75

Op 14 April 1947 ondergingen deze tarieven de volgende wijziging:

Traject	E.R.	Kind.	Retour	Weekkrt. 2 r. p. d.	Schoolkrt. 2 r. p. d.	Schoolkrt. 2 overst.	Maand- abonn.	Mnd.abon. pl. 1 stadsl.
Charlois—Heijplaat	10	6	15	80	60	1,—	7,—	8,—
Charlois—Pernis . .	20	10	30	1,25	80	1,—	7,—	8,—
Heijplaat—Pernis .	10	6	15	0,80	60	1,—	7,—	8,—

Met ingang van 25 Augustus 1947 werden de 15 cts overstapjes, uitgegeven op lijn N, niet meer geldig verklaard voor de tweede rit op deze autobuslijn; zij golden dus niet meer als retour-biljet op lijn N.

Een nieuwe schakel in het vervoer vormde het in dienststellen van tramlijn 12 (Mijnsherenlaan—Bulgersteyn).

Ten overvloede kan nog opgemerkt worden, dat op deze nieuwe lijn het normale stadstarief werd ingevoerd.

In Schiedam werd op 2 October 1947 autobuslijn M (een z.g. ringlijn; Broersvest—Rozenburgplein—Broersvest) in exploitatie genomen. Tarieven als volgt:

Volwassenen: 10 cts e.r.; kinderen: 6 cts e.r.; verder alle bijzondere tarieven behalve het overstap. Ook de vroegrittenkaart à f 0,70 werd geldig verklaard.

Het slot in 1947 vormde de indienststelling van de tramlijnen 11 (Lisplein—Mathenesserplein), 17 ('s-Gravenweg—Marconiplein), autobuslijn A (Hofplein—Katendrecht) en B (Statenweg—Prinsenhoofd). Dit vond plaats op 1 December 1947. Voor deze lijnen werden de normale stadstarieven geldig verklaard.

Vervoer. Volgens bijlage No. V heeft de R.E.T. in 1947 2.034.249 reizigers minder vervoerd dan in 1946.

Op de lijnen met electrische tractie werd een achteruitgang geboekt van 7.363.409 reizigers.

De opbrengst per reiziger bedroeg 8,46 cents, tegen 8,49 cents in 1946. Hierin is voor 1947 0,18 cents en voor 1946 0,21 cents begrepen wegens opbrengst van abonnementen schoolkaarten, extra-vervoer enz.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 9.574.927,9, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers bedroeg 5.802.317,5. In totaal werden dus 15.377.245,4 rijtuigkilometers afgelegd (hierin zijn begrepen 78.572 motorrijtuigkilometers en 29.669,8 aanhangrijtuigkilometers voor zogenaamd extra-vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer op alle tramlijnen bedroeg 9.996.

De opbrengst per rijtuigkilometer daalde van 97,16 in 1946 tot 84,59 in 1947. (Hierin is begrepen voor 1946 2,36 cts en voor 1947 1,77 cts wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra-vervoer enz.)

Het aantal reizigers, dat op de lijnen met electrische tractie gebruik maakte van knipkaarten bedroeg in de jaren 1946 en 1947:

	Aantal	Percentage v/h. totaal aantal reizigers
In 1946	45.414.753	28,19
In 1947	43.095.178	28,03

Op de autobuslijnen werd een vooruitgang geboekt van 5.329.160 reizigers. Dit betekent een vooruitgang van 48,31 %.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 3.164.341,6 (hierin zijn begrepen 194.736,4 km afgelegd voor z.g. extra-vervoer).

De opbrengst per reiziger bedroeg (exclusief abonnementen, schoolkaarten, extra-vervoer enz.) 11,82 cts tegen 12,79 cts in 1946.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer op alle autobuslijnen bedroeg 5,51 (exclusief abonnementen, schoolkaarten, extra-vervoer enz.) tegen 6,29 in 1946.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 66,95 cts tegen 78,41 cts in 1946. (Hierin is begrepen 5,82 cts wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra-vervoer enz. en voor 1946 5,11 cts.)