

VERSLAG OMTRENT DE TOESTAND VAN DE ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM OVER HET JAAR 1961.

Beheer.

De Commissie voor de Bedrijven was op 31 december 1961 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer J. U. Schilthuis; leden: de heren L. den Adel, W. A. Fibbe, C. van der Linden, J. Reehorst, J. Willemsen en J. Zwakhals. Als secretaris was aan de commissie toegevoegd de heer N. de Vries, hoofd van de afdeling Economische Aangelegenheden ter gemeente-secretarie.

Tarieven.

Het in het vorige verslagjaar ingediende voorstel tot verhoging van de tarieven werd door de Gemeenteraad in zijn zitting van 29 juni goedgekeurd. Op 1 september 1961 werden de nieuwe tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 17, 18 en 19, ingevoerd.

De grondtarieven werden met 5 cent verhoogd, terwijl de overige tarieven een ongeveer overeenkomstige verhoging ondergingen. In de bepalingen betreffende het overstappen werden enige wijzigingen aangebracht, nl.

1. op overstapplaatsbewijzen mag thans 2 keer i.p.v. 1 keer op andere stadslijnen worden overgestapt.
2. overstappen van bijzondere lijn op bijzondere lijn is toegestaan.
3. de geldigheidsduur is verlengd van 3 kwartier tot 1 uur en in sommige gevallen (zie het overzicht van de tarieven) tot $1\frac{1}{4}$ uur.

Voor kinderen beneden de leeftijd van 13 jaar werd een nieuwe kaart, waarop 10 enkele ritten kunnen worden gemaakt, ingevoerd.

Personeel.

De totale personeelsterkte van het bedrijf bedroeg op 31 december 1961: 2.678 man tegen 2.660 per ultimo 1960, een vermeerdering derhalve met 18 man.

Ook dit jaar moesten weer tengevolge van het tekort aan personeel, waarmee het bedrijf te kampen heeft, meerdere malen extra prestaties van het personeel worden verlangd. Voor de medewerking, die door velen werd gegeven, is hier een woord van dank op zijn plaats.

Op 31 december 1961 waren bij het bedrijf 57 Italianen en 5 Hongaren werkzaam, tegen resp. 12 en 5 aan het einde van het jaar daarvoor.

In 1961 ontvielen het bedrijf door de dood 6 ambtenaren. 4 leden van het personeel vierden hun 25-jarig jubileum, terwijl 30 ambtenaren de dag herdachten, waarop zij vóór 40 jaar in dienst traden.

De medezeggenschaps- en dienstcommissies vergaderden 12 maal. De Ideeënbuscommissie kwam 5 maal bijeen. Van de 93 ingediende ideeën waren 76 afkomstig van ambtenaren op weekloon en 17 van ambtenaren op jaarwedde. 30 ideeën, ook nu weer hoofdzakelijk afkomstig van technisch personeel, werden beloond. De ideeënbus mag zich in een nog steeds groeiende belangstelling verheugen. Het aantal ingezonden ideeën steeg nl. van 43 in 1960 tot 93 in dit jaar.

Met terugwerkende kracht tot 1 januari 1961 werden in de loop van het jaar de lonen van het vervoerpersoneel gewijzigd door toekenning van een toelage tot de volgende loonklasse; de rang van 1e conducteur kwam te vervallen.

Met ingang van 1 april werd de wekelijkse betaling van het loon gewijzigd in een betaling per maand. Omdat op 31 maart de laatste wekelijkse betaling plaatsvond en de eerste maandelijks uitbetaling eerst op 14 april zou geschieden, werd aan het betrokken personeel een overbruggingsuitkering gegeven.

Per 1 juli werd de 5-daagse werkweek ingevoerd, hetgeen o.m. een wijziging van de continuoeslag met zich meebracht. Op dezelfde datum werden de salarissen van de jeugdige ambtenaren op jaarwedde verbeterd.

In dit jaar werd voor de ambtenaren op weekloon en de chef-vaklieden een verdienstebeloning ingevoerd. Over het 1ste kwartaal werd aan allen een beloning van 8% toegekend, terwijl over de andere kwartalen een percentage van 0, 5, 8 of 12, afhankelijk van de beoordeling, werd uitbetaald.

De op 1 oktober van het verslagjaar in dienst zijnde lagere en middelbare ambtenaren op jaarwedde ontvingen een uitkering ineens (de zgn. franje-uitkering) van f 60,— of f 140,— afhankelijk van het salaris, dat betrokkene op 1 oktober genoot. Deze uitkering had betrekking op de periode 1 april 1960 tot en met 31 december 1961.

In de loop van het jaar werd, alsnog gerekend van 1 oktober 1960 af, de kindertoeslag verhoogd.

Algemeen.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. werden 156.257.314 reizigers vervoerd, tegen 162.003.788 in 1960, een achteruitgang derhalve met 5.746.474 passagiers, of 3,55%.

Uit onderstaand overzicht blijkt, dat de daling van het aantal reizigers voor een belangrijk deel het gevolg moet zijn geweest van de op 1 september van dit verslagjaar ingevoerde tariefsverhoging.

Aantal vervoerde reizigers op de tram- en autobuslijnen.			
Jaar	1 januari t/m 31 augustus	1 september t/m 31 december	Totaal
1960	106.487.315	55.516.473	162.003.788
1961	105.024.020	51.233.294	156.257.314
verschil	—1.463.295	—4.283.179	—5.746.474

De achteruitgang van het aantal reizigers vóór de tariefsverhoging moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan het niet plaatsvinden van belangrijke evenementen

in 1961. Dit was wel het geval in 1960, in welk jaar de tuinbouwtentoonstelling „Floriade” werd gehouden. Vele bezoekers aan deze tentoonstelling hebben van de openbare vervoermiddelen gebruik gemaakt.

Wat de ontvangsten betreft, kan het volgende worden opgemerkt. De totale opbrengsten uit het lijnvervoer, het groepsvervoer, het afgehuurde materieel en de rondritten, welke tot de datum van de tariefsverhoging nog een daling te zien gaven van *f* 351.400,59, vertoonden daarna een zodanige stijging, dat over het gehele jaar 1961 gerekend *f* 370.263,31 méér werd ontvangen dan over 1960. Aangezien de opbrengsten uit het groepsvervoer, het afgehuurde materieel en de rondritten in totaal over 1961 een vermindering met *f* 174.551,62 te zien gaven, is de recette uit het lijnvervoer gestegen met *f* 370.263,31 + *f* 174.551,62, of in totaal met rond *f* 545.000,—.

De hogere ontvangsten uit het lijnvervoer, waarvan mag worden aangenomen dat zij voor een zeer belangrijk deel het resultaat waren van de tariefsverhoging, bleven iets beneden de verwachting. De tijd, die er verlopen is sedert de datum waarop de tarieven werden verhoogd, is echter nog te kort om nu reeds een definitief oordeel over de verhoging te kunnen uitspreken. De mogelijkheid is namelijk niet uitgesloten, dat het vervoer zich na verloop van tijd enigermate zal herstellen van de terugslag, die meestal direct na een tariefsverhoging wordt geconstateerd.

De stijging van de lasten, in hoofdzaak veroorzaakt door een verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden, de hogere kapitaalslasten door nieuwe investeringen en de belangrijke verhoging van de door het bedrijf te betalen bijdrage aan het Pensioenfonds, overtrof verre het bedrag, waarmede de baten toenamen. Het nadelig saldo, dat over 1960 nog *f* 5.398.703,64 bedroeg, steeg in 1961 dan ook tot *f* 8.619.828,43.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 93.573.313 reizigers vervoerd, tegen 98.935.664 in 1960, of wel een vermindering met 5,42 %.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg door de tariefsverhoging van 14,78 cent in 1960 tot 15,67 cent in dit jaar.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 10.609.878, waarvan 1.128.919 door de gelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 2.634.343 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 13.244.221 tegen 13.384.117 in 1960.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer daalde van 7,39 in 1960 tot 7,07 in 1961.

Het aantal reizigers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, vooruitbetaalde plaatsbewijzen en abonnementen is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal reizigers op rittenkaarten enz.	percentage van het totaal aant. reizigers
1960	56.015.441	56,62
1961	54.735.565	58,49

Door personeelsgebrek gedwongen, werd met ingang van 1 augustus tramlijn 12, die voor een zeer groot deel parallel liep met andere tramlijnen, opgeheven.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 62.684.001 reizigers vervoerd, tegen 63.068.124 in 1960. In 1960 werden dus 384.123 passagiers minder vervoerd, of 0,61 %.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg van 15,44 ct in 1960 tot 16,34 ct in 1961.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 15.115.868 (incl. 644.581 aanhangwagenkilometers), tegen 15.344.883 (incl. 693.512 aanhangwagenkilometers) in 1960, een vermindering derhalve met 1,49 %.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer voor het lijnvervoer liep terug van 4,29 in 1960 tot 4,24 in dit jaar.

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen, is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal reizigers op rittenkaarten enz.	Percentage van het totaal aant. reizigers
1960	29.014.084	46,00
1961	30.232.476	48,23

Op 14 januari werd autobuslijn 61 als ringlijn aan het bestaande net toegevoegd over het traject 2e Rosestraat via Lombardijen terug naar de 2e Rosestraat. Op dezelfde datum werd het eindpunt van autobuslijn 49 aan de Ogierssingel verlegd naar de Cicerostraat in Lombardijen.

Met ingang van 28 mei werd de route van autobuslijn 37 doorgetrokken van de Sportsingel naar de Kooiwalweg bij de Dordtsestraatweg.

Van 1 maart tot en met 31 oktober werd ook dit jaar weer in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. de zgn. „Sightseeing Tour” speciaal voor vreemdelingen gereden. De belangstelling voor deze ritten bleef nagenoeg gelijk.

In 1961 werden 17.353 passagiers vervoerd, tegen 17.785 in het jaar daarvoor.

Voor de „Wederopbouwritten”, welke van 25 juni tot en met 10 oktober werden gehouden, konden door gebrek aan personeel dit jaar veel minder autobussen ter beschikking worden gesteld dan in 1960. Aangenomen mag worden, dat dit de voornaamste oorzaak was van de grote daling van het aantal reizigers. Dit aantal liep terug van 55.218 in 1960 tot 20.272 in 1961. Het tarief van f 1,25 per persoon onderging geen wijziging.

Afd. Elektrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel werden de normale revisies en onderhoudswerkzaamheden aan het wagenpark uitgevoerd. In totaal ondergingen 33 motor- en 8 aanhangrijtuigen een revisie I, 23 motor- en 6 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens resp. 861, 157 en 21 revisies III werden uitgevoerd.

Voor het afdraaien en vernieuwen van wielbanden kwamen 138 rijtuigen in de werkplaats, 72 stroomafnemers werden gereviseerd, terwijl 88 controllers en 280 tractiemotoren werden gerepareerd en gereviseerd.

Zowel in de centrale werkplaats als in de depots werden aan verschillende rijtuigen reparaties verricht, waarvan een aantal het herstel van beschadigingen tengevolge van aanrijdingen betrof.

Het aantal rijtuigen bleef onveranderd.

Onderafd. Bovenleiding.

De omleggingen van het net, die door de aanleg van de metro noodzakelijk werden, zomede de verhuizing van de Isaäc Hubertstraat naar de Kleiweg, brachten ook dit jaar weer verschillende werkzaamheden met zich mede.

In verband met de asfaltering van de Oudedijk werden op de Vlietlaan en de Oudedijk tot aan de Gerdesiaweg palen verplaatst en spandraden vernieuwd. De vernieuwing van de rijdraden werd uitgesteld tot 1962, in welk jaar de asfaltering van de gehele Oudedijk tot aan de Kortekade gereed komt.

Door het opheffen van lijn 12 en de omleggingen, die verband hielden met de aanleg van de metro, daalde het aantal elektrische wissels en het aantal wissels, dat verwarmd kan worden, van resp. 71 en 176 in 1960 tot resp. 65 en 173 stuks per ultimo 1961.

Voor vernieuwing en onderhoud werden gebruikt 760 m rijdraad van 80 mm² en 485 m rijdraad van 65 mm².

Tenslotte werden nog reparaties en vernieuwingen verricht aan de licht- en krachtinstallaties in de verschillende gebouwen der R.E.T.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 49 autobussen een grote revisie. Van 22 autobussen, alsmede van 1 personen-aanhangwagen en 2 montageauto's werden de carrosserieën bij derden gereviseerd.

Van de in 1959 bestelde 32 autobussen werd de laatste (nr. 803) in 1961 afgeleverd. Van de in 1960 bestelde 30 autobussen werden dit jaar 25 stuks afgeleverd (nrs. 106 t/m 112, 730 t/m 738 en 751 t/m 759).

Bij de N.V. Verheul werd een bestelling geplaatst voor 40 autobuschassis, type Vb10, met Kromhout motor. 30 stuks hiervan zullen door de N.V. Werkspoor en 10 stuks door de N.V. Verheul van een carrosserie worden voorzien. Deze laatste 10 stuks werden in dit verslagjaar afgeleverd (nrs. 760 t/m 769). Tevens werd bij de N.V. Verheul een autobus voor representatieve doeleinden besteld.

35 autobussen werden verkocht of gesloopt (nrs. 204, 207, 209, 211 t/m 218, 221, 222, 225, 229, 231 t/m 233, 235, 236, 238, 239, 241, 242, 245, 247, 248, 251, 252, 254, 255, 257 t/m 259 en 309).

De volgende mutaties vonden plaats in het overige autopark. De in 1959 bestelde 2 bovenleiding-montageauto's (nrs. V.2413 en 2414), zomede een bestelauto, fabrikaat Volkswagen, (nr. V.59) werden afgeleverd. De bestelauto werd ingericht als laslijpauto. Aangeschaft werd nog een Volkswagen-bestelauto, welke werd ingericht voor het onderhoud vanabri's en haltepalen. (nr. V.60).

Verkocht werden 1 lasauto (nr. V.18) en 1 bestelauto (nr. V.37).

De kraanwagens zijn in totaal 148 keer uitgerukt, waarvan 74 keer ten behoeve van het autobus- en 74 keer ten behoeve van het trambedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 6.004 m oude rails door nieuwe vervangen, 14½ wissels en 8 kruisstukken werden vernieuwd. In de remise Delfshaven werden 466 m rails vervangen. In totaal werd 4.153 m spoor gelicht.

Spoorwijzigingen.

In de Isaïc Hubertstraat werd het spoor gesloopt van de voormalige centrale werkplaats tot nabij de Linker Rottekade. In verband met een profielwijziging werden op de Straatweg de sporen omgeschild, waarbij 339 m rails werden verwerkt. Het eindpunt aan de Honingerdijk werd gewijzigd; 120 m rails werden verwerkt.

Speciale werken.

In verband met de metrowerken werd een begin gemaakt met het omleggen van de sporen op het Hofplein en op het Weena. Hierbij werden 803 m rails verwerkt. De halteplaatsen op het Pompenburg werden gewijzigd, waarbij 266 m rails werden ingebouwd en 2 wissels en 2 kruisstukken kwamen te vervallen.

Op de Oudedijk werd in verband met asfalteringswerkzaamheden een begin gemaakt met de vernieuwing van de sporen.

Onderafd. Gebouwen.

Isaïc Hubertstraat.

Op 1 maart 1961 werd de vroegere centrale werkplaats in eigendom overgedragen aan de afdeling Rentegevende Eigendommen van de gemeente Rotterdam.

Het hoofdkantoor, het bijkantoor, het magazijn en een voorterrein werden verkocht aan de N.V. Heineken's Brouwerijen. De overdracht van deze objecten vond plaats op 1 juni 1961.

Complex Kleiweg.

De in 1959 aangevangen verbouwingen werden voortgezet. In 1961 kwamen gereed: het hoofdkantoor, een tweede autobussengarage, een wasinrichting voor autobussen en een loods voor de railbuis machines. Ook het gehele straatwerk en de terreinafscheiding kwamen gereed.

Remise Schiekade.

Nadat de aldaar gevestigde bedrijfsonderdelen waren overgeplaatst naar het complex aan de Kleiweg, werden op 1 maart 1961 de opstallen en het terrein in eigendom overgedragen aan het Grondbedrijf van de gemeente Rotterdam.

Overige gebouwen.

In de overige gebouwen vonden de nodige onderhoudswerkzaamheden plaats.

SLOTBESCHOUWING.

In dit jaar werd de overplaatsing van verschillende bedrijfsonderdelen naar de Kleiweg, waarmede in 1960 een aanvang was gemaakt, voltooid. Op 5 juni werd het nieuwe complex aan de Kleiweg officieel door de Burgemeester van de gemeente Rotterdam geopend.

De overplaatsing betekende een aanzienlijke verbetering van de huisvesting. De beoogde concentratie van de werkplaatsen van de afdelingen Bovenleiding, Elektrisch Materieel Gebouwen en Weg en Werken kwam hiermede tot stand, evenals de samenvoeging van de schilderswerkplaatsen van de afdelingen Elektrisch Materieel en Automaterieel.

De invoering van de 5-daagse werkweek voor het gemeentepersoneel maakte uitbreiding van het personeelbestand noodzakelijk. De moeilijkheden, die er reeds bestonden om in de bestaande vacatures te voorzien, werden hierdoor nog groter. Hoewel enig soelaas kon worden verkregen door tramlijn 12, die voor een groot deel parallel liep met andere tramlijnen, op te heffen, bleef de situatie op het gebied van de personeelvoorziening verre van gemakkelijk. Om de bestaande service aan het publiek te kunnen handhaven, moest al het mogelijke worden gedaan om arbeidskrachten aan te trekken, zoals het indienstnemen van Italianen, uitbreiding van het aantal werknemers uit de migratiegebieden, terwijl tevens gebruik moest worden gemaakt van ongeschoolde arbeiders in dienst van andere bedrijven voor schoonmaakwerkzaamheden en voor werkzaamheden aan de trambaan.

Zoals uit de hierbijgevoegde balans met verlies- en winstrekening blijkt, is de financiële positie van het bedrijf niet rooskleurig. Het boekjaar moest namelijk worden afgesloten met een verliessaldo van f 8.619.828,43.

Aangenomen mag worden dat de in september ingevoerde tariefsverhoging wel enige verbetering zal geven, echter lang niet in die mate, dat hierdoor een belangrijke vermindering van het tekort het gevolg zal zijn. Bovendien zal deze verbetering van de financiële positie weer voor een belangrijk deel teniet worden gedaan door een in uitzicht gestelde verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden in 1962.

Invoering van tarieven, die de kosten volledig of nagenoeg volledig dekken, is, door de voortdurende stijging van de lasten, zowel uit sociale als verkeerspolitieke overwegingen niet mogelijk. Alleen de personeelkosten, die ca. 60% van de totale lasten uitmaken, zijn in 1960 reeds met ruim 13% gestegen. In de toekomst zal dan ook met belangrijke verliezen rekening moeten worden gehouden.

De Directeur:

Ir. N. A. BOGTSTRA.

Rotterdam, mei 1962.

P E R S O N E E L.			
Jaar	Personeelssterkte op 31 december		
	Ambtenaren		Totaal
	Op jaarwedde	Op weekloon	
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
1955	328	2.231	2.559
1956	400	2.190	2.590
1957	430	2.249	2.679
1958	451	2.240	2.691
1959	466	2.191	2.657
1960	480	2.180	2.660
1961	494	2.184	2.678

TRAMLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers			Aantal vervoerde reizigers ¹⁾	Opbrengst ²⁾
	Motorrijtuigen	Aanhangrijtuigen	Totaal		
1948	11.152.633	5.938.254	17.090.887	149.598.537	f 12.608.318,93
1949	11.340.371	5.149.347	16.489.718	132.305.831	„ 11.158.021,29
1950	11.340.983	4.386.516	15.727.499	124.514.497	„ 11.397.120,41
1951	11.680.193	4.202.806	15.882.999	116.735.162	„ 11.461.531,24
1952	12.057.878	3.072.323	15.130.201	114.785.413	„ 11.248.655,67
1953	12.002.691	3.134.350	15.137.041	113.855.959	„ 11.143.264,08
1954	11.628.121	3.602.651	15.230.772	112.716.442	„ 12.132.726,70
1955	11.548.139	3.806.231	15.354.370	109.343.737	„ 13.404.326,46
1956	11.587.253	3.736.546	15.323.799	109.325.339	„ 13.378.103,68
1957	11.208.688	3.283.225	14.491.913	99.934.194	„ 15.148.197,20
1958	11.073.731	2.704.897	13.778.628	94.514.629	„ 14.666.239,54
1959	10.988.224	2.536.948	13.525.172	90.795.068	„ 14.055.143,51
1960	10.872.365	2.511.752	13.384.117	98.935.664	„ 14.668.553,14
1961	10.609.878	2.634.343	13.244.221	93.573.313	„ 14.709.207,80

1) Tot en met 1959 zijn als reizigers opgenomen uitsluitend diegenen, die gebruik maakten van plaatsbiljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af zijn hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

2) In deze rubriek wordt de totale opbrengst uit het reizigersvervoer verantwoord, niet alleen van de onder ¹⁾ genoemde reizigers, maar ook de opbrengsten van het afgehuurde materieel.

TRAMLIJNEN.

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

Jaren	Gemiddelde opbrengst in ct. per reiziger ¹⁾	Gemiddeld aantal ver- voerde reizigers ¹⁾ per wagenkilometer	Aantal reizigers ²⁾ op rittenkaarten in % van het totaal
1948	8,24	8,75	31,10
1949	8,24	8,02	33,07
1950	8,91	7,92	39,23
1951	9,61	7,35	50,91
1952	9,57	7,59	54,95
1953	9,55	7,52	57,34
1954	10,49	7,40	56,85
1955	11,93	7,12	51,49
1956	11,92	7,13	49,93
1957	14,75	6,90	51,52
1958	15,06	6,86	52,43
1959	15,02	6,71	52,82
1960	14,78	7,39	56,62
1961	15,67	7,07	58,49

¹⁾ Tot en met 1959 als reizigers geteld diegenen, die gebruik maakten van biljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. De opbrengsten werden op dezelfde wijze berekend als de aantallen reizigers.

²⁾ Tot en met 1959 als reizigers opgenomen diegenen, die van rittenkaarten en weekkaarten gebruik maakten. Te beginnen met 1960 hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

AUTOBUSLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers	Aantal vervoerde reizigers ¹⁾	Opbrengst ²⁾
1948	4.979.345	26.656.036	f 3.130.066,88
1949	6.812.961	29.390.079	„ 4.084.642,40
1950	7.821.339	33.451.803	„ 4.872.895,77
1951	8.663.529	37.658.128	„ 5.510.866,17
1952	9.487.255	38.971.659	„ 5.838.319,41
1953	10.258.534	40.689.524	„ 6.448.688,55
1954	11.057.180	45.274.962	„ 7.388.941,05
1955	12.392.020	52.315.485	„ 8.381.620,32
1956	12.916.179	57.106.661	„ 9.406.605,51
1957	13.080.945	52.578.736	„ 10.842.766,89
1958	13.930.930	55.663.501	„ 11.740.204,—
1959	14.615.294	56.936.657	„ 12.088.667,72
1960	15.344.883	63.068.124	„ 12.185.887,38
1961	15.115.868	62.684.001	„ 12.515.496,03

1) Tot en met 1959 zijn als reizigers opgenomen uitsluitend diegenen, die gebruik maakten van plaatsbiljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af zijn hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

2) In deze rubriek wordt de totale opbrengst uit het reizigersvervoer verantwoord, niet alleen van de onder 1) genoemde reizigers, maar ook de opbrengsten uit het groepsvervoer, het afgehuurde materieel en de rondritten.

AUTOBUSLIJNEN.

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

Jaren	Gemiddelde opbrengst in ct. per reiziger ¹⁾	Gemiddeld aantal vervoerde reizigers ¹⁾ per wagenkilometer	Aantal reizigers ²⁾ op rittenkaarten enz. in % van het totaal
1948	11,74	5,35	24,17
1949	11,66	4,31	18,66
1950	12,82	4,28	22,42
1951	13,34	4,35	31,93
1952	13,41	4,11	31,94
1953	13,44	3,97	32,62
1954	13,25	4,09	34,87
1955	13,05	4,22	36,97
1956	13,05	4,42	36,24
1957	16,26	4,02	37,10
1958	16,40	4,—	40,25
1959	16,21	3,90	41,78
1960	15,44	4,29	46,00
1961	16,34	4,24	48,23

¹⁾ Tot en met 1959 als reizigers geteld diegenen, die gebruik maakten van biljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af eveneens opgenomen de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. De opbrengsten werden op dezelfde wijze berekend als de aantallen reizigers;

²⁾ Tot en met 1959 als reizigers opgenomen diegenen, die van rittenkaarten en weekkaarten gebruik maakten; te beginnen met 1960 hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

**Overzicht van het totaal aantal vervoerde reizigers ¹⁾
per soort plaatsbewijs.**

Soort plaatsbewijs	1960		1961 ²⁾			
	Aantal reizigers	in % v.h. tot.	1 jan. t/m 31 aug.		1 sept. t/m 31 dec.	
			Aantal reizigers	in %	Aantal reizigers	in %
Biljetten						
enkele reis	34.905.236	21,55	22.640.665	21,60	10.477.457	20,37
„ „ (kind).	11.840.119	7,31	7.742.141	7,39	2.054.234	3,99
overstap	30.228.908	18,66	19.797.226	18,88	8.577.550	16,67
Rittenkaarten						
enkele reis	44.551.870	27,50	29.428.613	28,08	12.905.469	25,09
„ „ (kind)	—	—	—	—	1.088.320	2,12
overstap	18.566.460	11,46	13.030.960	12,43	9.126.810	17,74
Weekkaarten						
enkele reis	7.321.764	4,52	3.865.320	3,69	2.331.336	4,53
overstap	6.162.528	3,80	3.095.184	2,95	1.832.952	3,56
Schoolkaarten.	4.294.212	2,65	2.537.184	2,42	1.472.388	2,86
Vooruitbetaalde plaatsbewijzen.	352.900	0,22	142.653	0,14	174.100	0,34
Abonnementen.	3.779.791	2,33	2.534.284	2,42	1.402.468	2,73
Totaal	162.003.788	100	104.814.230	100	51.443.084	100

¹⁾ 1 overstaprit = 2 reizigers
²⁾ 1 september tariefsverhoging

VERHOUDINGSCIJFERS DER EXPLOITATIEKOSTEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN

Basisjaar 1947 = 100.

(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.)

Omschrijving	1947	1958	1959	1960	1961
I. Salarissen en lonen, incl. vakantie, verlof, ziekte, ongeval en lonen van derden	100	228	231	258	284
II. Overige sociale lasten	100	249	251	270	349
III. Afschrijvingen en rente					
a. afschrijvingen	100	205	222	252	263
b. rente	100	642	631	634	888
IV. Overige huisvestingskosten	100	236	273	247	275
V. Belastingen, rechten en verzekeringen					
a. omzetbelasting	100	213	206	214	217
b. motorrijtuigenbelasting	100	716	742	751	792
c. overige rechten en belastingen	100	200	213	308	356
VI. Materialen, hulpstoffen, enz.	100	151	153	131	161
VII. Beweegkracht, enz.					
a. Tractiestroom	100	235	221	212	203
b. Gasolie	100	1055	1075	958	902
c. Benzine	100	374	373	407	380
d. Smeerolie	100	282	292	299	278
e. Stroom-, gas- en waterverbruik machines, motoren, enz.	100	944	929	1005	845
VIII. Algemene kosten	100	184	196	242	292
IX. Overige kosten	100	631	739	755	797
Totaal	100	243	249	266	295

OVERZICHT EXPLOITATIEKOSTEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN

(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.) in procenten van het totaal
over de jaren 1947, 1958 t/m 1961.

Omschrijving	1947	1958	1959	1960	1961
I. Salarissen en lonen, incl. sociale lasten	58,8	56,3	55,4	57,6	59,1
II. Afschrijvingen en rente.	11,2	10,7	11,1	11,6	11,6
III. Overige huisvestingskosten	1,5	1,4	1,6	1,4	1,4
IV. Belastingen, rechten en verzekeringen	4,8	5,8	5,7	5,7	5,5
V. Materialen en hulpstoffen	10,9	6,8	6,7	5,4	5,9
VI. Beweegkracht					
a. Tractiestroom	7,8	7,6	7,0	6,3	5,4
b. Brandstof autobussen, enz.	0,9	2,8	2,8	2,5	2,0
VII. Algemene kosten	1,1	0,8	0,8	1,0	1,0
VIII. Overige kosten	3,0	7,8	8,9	8,5	8,1
Totaal	100	100	100	100	100

TARIEVEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN VAN DE R.E.T.

Stadstarieven, geldig op alle tramlijnen en de autobuslijnen

30 - 31 - 32 - 33 - 37 - 39 - 40 - 41 - 42 - 44 - 45 - 46 - 47 - 48 - 49 - 51 - 52 - 53 - 54 - 55 - 56 - 58 - 61

PLAATSBILJETTEN			RITTENKAARTEN					MAANDABONNEMENTEN
Enkele reis		Over- stap	Enkele reis	Kind	Overstap	Weekkaarten		Alle dagen geldig
Volwassene	kind		6 ritten	10 ritten	5 ritten	2 ritten per dag	2 overstap- ritten per dag	
			1.25	1.10	1.25	1.80	2.30	
25	13	30						1 lijn
								2 lijnen
								1 lijn
								f 11,—
								f 12.50
								f 21.—

Voor bijzondere ritten, welke buiten de normale dienst vallen, zoals ritten op de personeelsautobusdiensten, ritten van en naar het stadion Feijenoord, bijzondere nachtritten enz., bedraagt het tarief voor volwassenen 30 cent, voor kinderen van 4 tot en met 12 jaar 13 cent.

TARIEVEN, GELDIG OP DE BIJZONDERE AUTOBUSLIJNEN.

TRAJECT	PLAATSBILJETTEN				RITTENKAARTEN							Maand- abonnementen (alle dagen geldig) 1)							
	Enkele reis		Overstap		Enkele reis		Kind	Overstap		Weekkaarten			Schoolkaarten						
	Volwasse- nen	Kind	cents	cents	gld.	gld.		5 ritten	m. bijbet. p. rit v.	2 ritten p. dag	2 overst. p. dag		2 ritten p. dag	4 ritten p. dag					
															1 lijn	1 lijn en 1 st.l.	Alle lijnen		
Lijn 34:	cents	cents	cents	cents	gld.	gld.	gld.	gld.	cents	gld.	gld.	gld.	gld.	gld.	gld.	gld.	gld.	gld.	gld.
Station Blaak-Kralingseveer	30	13	30 + 5 ²⁾	1,25	1,10	1,25	1,25	1,25	5 ²⁾	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Station Blaak-Algerbrug	35	18	30 + 10	1,50	1,60	1,25	1,25	1,25	10	2,60	3,10	1,50	1,90	13,—	14,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Station Blaak-Capelle a. d. IJssel	40	18	30 + 15	1,75	1,60	1,25	1,25	1,25	15	3,—	3,50	1,75	2,15	14,—	15,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Rustwat-Station Blaak (richt. Stat. Blaak)	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Rustwat-Algerbrug	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25	5	1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Rustwat-Capelle a. d. IJssel	30	13	30 + 5	1,25	1,10	1,25	1,25	1,25		2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Kralingseveer-Capelle a. d. IJssel	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25		1,80		1,—	1,40	11,—		21,—	21,—	21,—	21,—
Lijn 35:																			
Jongkindstraat-Heijplaat	30	13	30 + 5	1,25	1,10	1,25	1,25	1,25	5	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Charlois-Jongkindstr. (richt. Jongk.str.)	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Charlois-Heijplaat	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Heijplaat-Pernis	25	13			1,10	1,25	1,25	1,25		1,80		1,—	1,40	11,—		21,—	21,—	21,—	21,—
Heijplaat-Hoogvliet	30	13		1,25	1,10	1,25	1,25	1,25		2,20		1,25	1,65	12,—		21,—	21,—	21,—	21,—
Heijplaat-Vondelingenplaat	35	18		1,50	1,60	1,25	1,25	1,25		2,60		1,50	1,90	13,—		21,—	21,—	21,—	21,—
Lijn 36.																			
Jongkindstraat-Pernis	30	13	30 + 5	1,25	1,10	1,25	1,25	1,25	5	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Charlois-Jongkindstr. (richt. Jongk.str.)	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Charlois-Pernis	25	13	30		1,10	1,25	1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—	21,—	21,—	21,—
Pernis-Heijplaat	25	13			1,10	1,25	1,25	1,25		1,80		1,—	1,40	11,—		21,—	21,—	21,—	21,—

Jongkindstr.-Hoogvliet	35	18	30+10	1,50	1,60	1,25	10	2,60	3,10	1,50	1,90	13,—	14,50	21,—
Jongkindstr.-Vondelingenplaat	40	18	30+15	1,75	1,60	1,25	15	3,—	3,50	1,75	2,15	14,—	15,50	21,—
Charlois-Jongkindstraat (richt. Jongk.str.)	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—
Charlois-Pernissegeweg	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—
Charlois-Hoogvliet	30	13	30+5	1,25	1,10	1,25	5	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—
Charlois-Vondelingenpl.	35	18	30+10	1,50	1,60	1,25	10	2,60	3,10	1,50	1,90	13,—	14,50	21,—
Pernissegeweg-Hoogvliet	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—
Pernissegeweg-Vondelingenplaat	30	13	30+5	1,25	1,10	1,25	5	2,20	2,30	1,25	1,65	12,—	12,50	21,—
Hoogvliet-Vondelingenplaat	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—
Pernissegeweg-Heijplaat	25	13	30		1,25	1,25		1,80		1,—	1,40	11,—		21,—
Hoogvliet-Heijplaat	30	13		1,25	1,10			2,20		1,25	1,65	12,—		21,—
Vondelingenplaat-Heijplaat	35	18		1,50	1,60			2,60		1,50	1,90	13,—		21,—

Lijn 43:														
Schiedam - Vlaardingen, Station	30	13	30+5	1,25	1,10	1,25	5	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—
Schiedam - Vlaardinger-Ambacht	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—
Schiedamsdijk - Vlaardingen, Station	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—

Lijn 50:														
Centraal Station-IJsselmonde	30	13	30+5	1,25	1,10	1,25	5	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—
Zuidplein-IJsselmonde	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—

Lijn 60:														
Hillegersberg - Schiedam	30	13	30+5	1,25	1,10	1,25	5	2,20	2,70	1,25	1,65	12,—	13,50	21,—
Hillegersberg - Overschie	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—
Overschie - Schiedam	25	13	30		1,25	1,25		1,80	2,30	1,—	1,40	11,—	12,50	21,—

1) Jaarabonnement 10 × de prijs van een maandabonnement. Waarborgsom f 5,— voor jaarabonnement en f 2,50 voor stamkaart maandabonnement. Prijs stamkaart f 0,25. Uit- en inruktarief: Stadstarief.

2) Voor elke 5 ct die op een rit moet worden bijbetaald kan gebruik worden gemaakt van de suppletiekaart, welke verkrijgbaar is tegen de gereduceerde prijs van f 0,50 voor 12 ritten.
Overstapplaatsbewijzen zijn strikt persoonlijk. Op overstapbiljetten en overstaprittenkaarten mag op andere stadslijnen tweemaal worden overstapt, op de bijzondere lijnen echter met bijbetaling van het verschil tussen de grondtarieven van de bijzondere lijn en de stadslijn, mits binnen de hiervoor vastgestelde tijd. Deze bedraagt 1 uur, met uitzondering van de lijnen 53, 54, 55 en van lijn 38 voor zover het in Hoogvliet en het ten westen daarvan gelegen traject betreft. Hiervoor is de geldigheidsduur 1¼ uur. Overstapweekkaarten worden in 4 soorten uitgegeven. Deze mogen niet als retour worden gebruikt, terwijl overstappen (tweemaal) binnen de vastgestelde tijden uitsluitend is toegestaan op de stadslijnen.

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 december 1961 in exploitatie waren.

Lijnen	Eindpunten der lijnen	Lengte van het spoor bereiden:			Exploitatie- lengte
		alleen door de lijn		met andere lijnen	
		Dubbelspoor	Enkelspoor	Enkelspoor	
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	8.625 ^s	27	—	8.652 ^s
2	Centraal Station—Charlois	8.249 ^s	—	2.742	9.620 ^s
3	Blijdorp (Diergaarde)—Groenezoom . .	5.291 ^s	—	12.457	11.520
4a	Schiedam—N. Binnenweg—Schiedam .	6.259	—	1.709	7.113 ^s
4b	Schiedam—Middellandstr.—Schiedam .	4.230	—	5.775	7.117 ^s
5	Schieweg—Willemsplein	1.792	58	5.705	4.702 ^s
9	Centraal Station—Lange Hilleweg . .	1.575	—	11.826	7.488
10	Spangen—Kleiweg	7.452	—	7.062	10.983
11	Mathenesserplein—Lisplein	4.099	39	4.249	6.262 ^s
14	Heemraadsplein—Molenlaan	3.516	—	10.693	8.862 ^s
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	2.653	17	8.419	6.879 ^s
16	Spangen—Oudedijk	3.570 ^s	46	8.074	7.653 ^s
17	Marconiplein—Oudedijk	275 ^s	46	15.171	7.907
22	Vierambachtstraat—Oudedijk	3.160	—	7.597	6.958 ^s
	Totaal	60.748 ^s	233	101.479	111.721
Totaal aantal m' dienstspoor $2 \times 60.748^s + 233 = 121.730 \text{ m'}$ „ „ „ hulpspoor 17.711 m' „ „ „ spoor 139.441 m'					

**Overzicht van de autobuslijnen, welke op 31 december 1961
in exploitatie waren.**

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
30	Hofplein—Katendrecht	5.600
31	Statenweg—Prinsenhoofd	6.400
32	Mathenesserplein—Overschie.	4.800
33	Centraal Station—Overschie.	6.100
34 *)	Station Blaak—Capelle a/d IJssel.	10.450
35 *)	Jongkindstraat—Heijplaat	10.400
36 *)	Jongkindstraat—Pernis	13.400
37	Hillevliet—Kooiwalweg (Dordtsestraatweg).	7.850
38 *)	Jongkindstraat—Hoogvliet—Vondelingenplaat	18.600
39	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringl.)	9.300
40	Station N.S. (Schiedam)—Kethel	6.700
41	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringl.)	7.200
42	Rochussenstraat—Boergoensevliet	5.800
43 *)	Schiedam (Broersvest)—Station N.S. (Vlaardingen)	8.600
44	Heemraadsplein—Schiedam (Emmaplein)	5.800
45a	Centraal Station—Wilgenplaslaan—Centraal Station (ringl.) . . .	13.400
45b	Centraal Station—Meidoornsingel—Centraal Station (ringl.) . . .	13.400
46	Terbregge—Peppelweg	4.100
47	2e Rosestraat—Pendrecht (Osseniseweg)	6.200
48	Schiedam (Broersvest)—Vlaardingen—Schiedam (Broersvest) (ringlijn)	10.700
49	Sluisjesdijk—Lombardijen	9.200
50 *)	Centraal Station—IJsselmonde	12.150
51	Centraal Station—van Noortwijkstraat.	5.800
52	Centraal Station (Noord)—Breeplein	7.700
53	Hoogvliet—Botlek	17.800
54	Hoogvliet—Meeuwenplaat—Hoogvliet (ringl.)	9.300
55	Pernis—Hoogvliet—Veer Petroleumweg	10.000
56	Station N.S. (Vlaardingen)—Vlaardingen West	4.100
58	Jongkindstraat—Zuidwijk	8.500
60 *)	Rotterdam (Station Noord)—Overschie—Schiedam	11.600
61	2e Rosestraat—Lombardijen—2e Rosestraat (ringlijn)	8.000
Totaal		278.950

*) = Bijzondere autobuslijn.

De gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de bijzondere lijnen, bedraagt 8.074 meter.

De gemiddelde exploitatielengte van alle autobuslijnen bedraagt 8.998 meter.

Lengte van een ringlijn = van beginpunt tot beginpunt.

WAGENPARK (Tramrijtuigen)

Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31 dec. 1960	Bij	Af	Aantal op 31 dec. 1961	Aantal plaatsen per rijtuig	Totaal aantal plaatsen
Motorrijtuigen (2 assen)						
202—221	4	—	—	4	89	356
Motorrijtuigen (4 assen)						
1—15	15	—	—	15	121	1.815
100—101	2	—	—	2	108	216
102—135	34	—	—	34	117	3.978
231—244	14	—	—	14	187	2.618
301—306	5	—	—	5	103	515
401—570	160	—	—	160	{ 62 à 98 98 à 101	6.076
						9.898
Totaal . . .	234	—	—	234		
Aanhangrijtuigen (4 assen)						
1001—1020	20	—	—	20	102	2.040
1021—1056	36	—	—	36	113	4.068
Totaal . . .	56	—	—	56		31.580
Motorrijtuigen voor materiaalvervoer . . .	1	—	—	1		
Zoutwagens	16	—	—	16		
Zandtransportwagens . . .	3	—	—	3		
Instructierijtuig	1	—	—	1		
Railreinigingswagens . . .	2	—	—	2		
Railslijpwagens	2	—	—	2		
Totaal . . .	25	—	—	25		
Museumtrams						
Omnibus (nr. 111)	1	—	—	1		
Paardentrams (nrs. 327, 514)	2	—	—	2		
Motorrijtuigen (nrs. 1, 11, 86 en 119)	4	—	—	4		
Aanhangrijtuigen (nrs. 284 en 296)	2	—	—	2		
Totaal . . .	9	—	—	9		

**Overzicht van de gebouwen en terreinen op 31 december 1961
in het bezit van de R.E.T.**

OMSCHRIJVING		Oppervlakte
Kleiweg	Kantoren, werkplaatsen, garage, magazijn en opslagterrein	649,60 a
Oostzeedijk/Elisabethstraat	Remise en erven	64,18 a
Maastunnelplein . . .	Remise en garage, met bovenwoningen	22,24 a
Nieuwe Binnenweg/ Schonebergerweg .	Remise met bovenwoningen, loods en erven. 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
Sluisjesdijk	Garage met werkplaatsen, kantoor, magazijn, dienstwoningen en terrein	157,30 a
Waalhaven N.Z. . .	Garage met dienstwoning en terreinen	47,15 a
diverse plaatsen . . .	63 wachtkamers	
idem	121 abri's	

Activa	BALANS VAN HET TRAMBEDRIJF DE		
OMSCHRIJVING	BEDRAG		
Activa, gefinancierd door de Gemeente:			
Gebouwen en terreinen	<i>f</i> 7.052.528,77		
Bestratingskosten complex Kleiweg	„ 294.661,49		
Wacht- en dienstruimten	„ 170.445,24		
Baan	„ 2.471.551,97		
Bovenleiding	„ 489.706,06		
Wederopbouwwerken afd. Bovenleiding	„ 6.253,35		
Tramkabelnet	„ 300.492,18		
Motorrijtuigen	„ 1.196.825,63		
Lichtgewicht motorrijtuigen	„ 2.311.602,05		
Gelede motorrijtuigen	„ 3.185.091,53		
Reservedelen lichtgewicht- en gelede motorrijtuigen	„ 208.646,08		
Tractiemotoren voor motorrijtuigen 100/1	„ 14.980,—		
Aanhangrijtuigen	„ 1,—		
Rail-, zout- en slijpwagens	„ 1,—		
Transportwagens	„ 1,—		
Museumwagens	„ 1,—		
Autobussen	„ 1.436.637,97		
Aanhangwagens voor autobussen	„ 141.250,30		
Personenauto's	„ 14.620,—		
Bedrijfsauto's	„ 139.292,58		
Machines, werktuigen en gereedschappen	„ 724.591,22		
Inrichting en meubilair	„ 238.441,67		
Hulpvoertuigen	„ 1,—		
Autobusconcessies	„ 53.786,40		
Voorraden			
Voorraad magazijn Kleiweg	<i>f</i> 2.029.548,50		
„ magazijn Sluisjesdijk	„ 671.867,82		
„ emballage magazijn Kleiweg	„ 3.292,53		
„ emballage magazijn Sluisjesdijk	„ 1.949,25		
Transporteren	<i>f</i> 2.706.658,10		
		<i>f</i> 20.451.409,49	

GEMEENTE ROTTERDAM per 31 december 1961

Passiva

OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Kapitaal, verstrekt door de Gemeente:		
Geconsolideerde schuld	f 17.455.130,30	
af: Voorschot Rijksbijdragen Wederopbouwwerken	„ 4.430,—	f 17.450.700,30
Voorschotten Rijksbijdragen Wederopbouw	„	4.430,—
Nog met het Rijk af te rekenen Wederopbouwuitgaven	„	1.823,35
Eigen kapitaal	„	5.624.931,92
Fonds voor vervanging en uitbreiding van trammaterieel	„	6.607,28
Fonds voor vervanging en uitbreiding van autobussen	„	990.571,20
Gemeente-ontvanger	„	1.055.323,20
Overige schulden		
Gemeente Rotterdam	f 9.312.609,87	
Gem. instellingen en -bedrijven	„ 542.269,76	
Crediteuren	„ 1.355.087,02	
Overige schulden	„ 103.641,94	
Ontvangen nog niet gefactureerde goederen	„ 27.816,57	
Inhoudingen t.b.v. derden	„ 297.672,91	
Waarborgsommen abonnementen	„ 5.542,50	
„ schoolstamkaarten	„ 12.845,—	
In dépôt gegeven plaatsbewijzen	„ 1.042.391,75	„ 12.699.877,32
Diversen		
Nog te betalen kosten	f 1.908.035,30	
Vooruit ontvangen inkomsten	„ 39.669,48	„ 1.947.704,78
Transporteren		f 39.781.969,35

Activa

VERVOLG

OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Transport	<i>f</i> 2.706.658,10	<i>f</i> 20.451.409,49
Werkvoorraad Kleiweg	„ 5.612,24	
„ Sluisjesdijk	„ 86.087,56	
„ motoren Kleiweg	„ 36.009,66	
„ motoren Sluisjesdijk	„ 28.606,—	
	<i>f</i> 2.862.973,56	
Afschrijving op magazijngoederen	„ 234.320,83	„ 2.628.652,73
Magazijn plaatsbewijzen	<i>f</i> 5.584.591,54	
Afrekenbureau (koffers)	„ 1.123.850,—	
Depôts Inlichtingenbureau	„ 76.994,50	
Afrekenbureau (conducteurstroommels)	„ 198.303,37	
	<i>f</i> 6.983.739,41	
Af: te verkopen plaatsbewijzen	„ 6.983.739,41	„ —,—
Vorderingen		
Gemeente Rotterdam	<i>f</i> 5.182.724,15	
Gem. instellingen en -bedrijven	„ 409.452,50	
Debiteuren	„ 322.447,—	
Overige vorderingen	„ 206.427,41	
Belegde gelden pensioensparen	„ 21.800,28	
Depôts plaatsbewijzen	„ 1.042.391,75	„ 7.185.243,09
Geldmiddelen		
Kas, enz.	<i>f</i> 275.201,30	
Postchèque- en girodienst	„ 87.658,06	„ 362.859,36
Vooruitbetaalde kosten	<i>f</i> 348.453,29	
Nog te ontvangen inkomsten	„ 118.710,92	„ 467.164,21
Werken voor derden		„ 7.115,50
Goederen in bewerking		„ 59.696,54
Verliessaldo		„ 8.619.828,43
Totaal		<i>f</i> 39.781.969,35

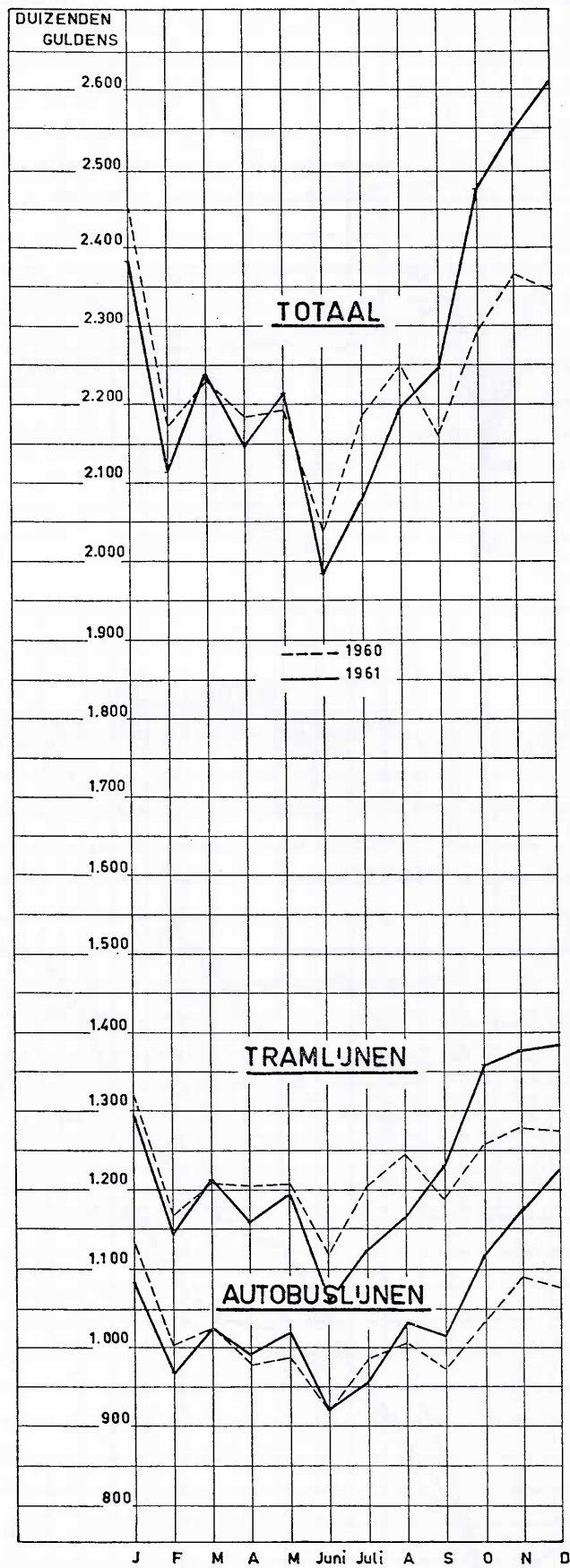
Passiva

OMSCHRIJVING	BEDRAG
Transport	<i>f</i> 39.781.969,35
Totaal	<i>f</i> 39.781.969,35

Rekening van BATEN EN LASTEN over het jaar 1961

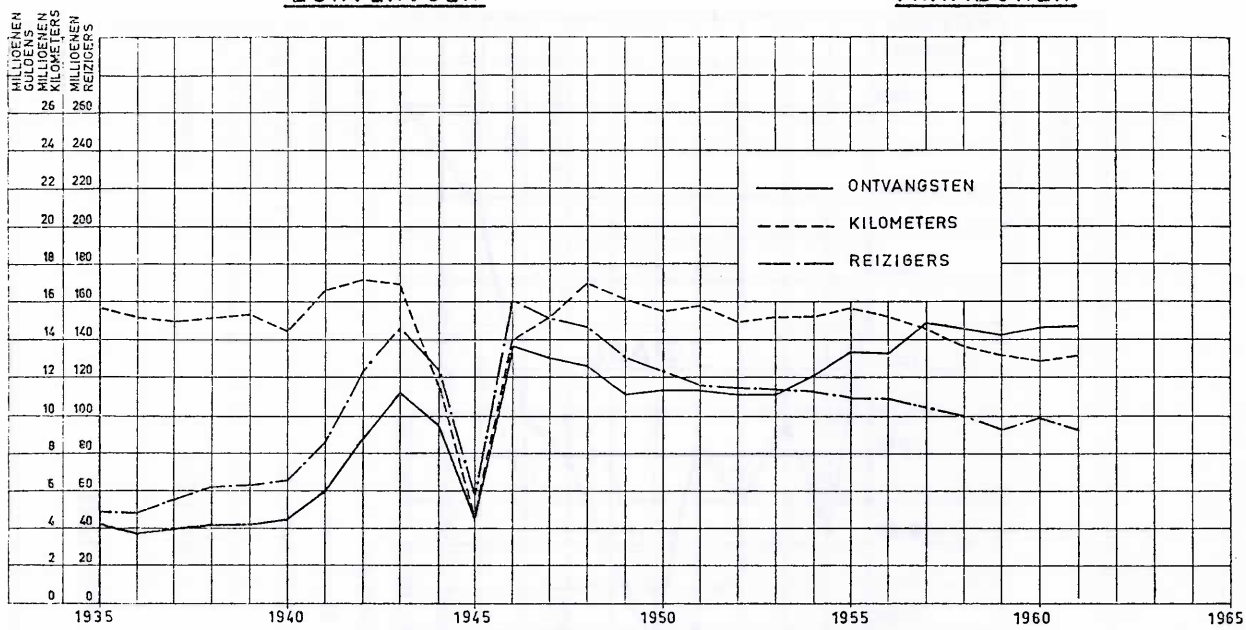
Hoofd- stuk	LASTEN	Uitkomst	Hoofd- stuk	BATEN	Uitkomst
I	Salarissen en lonen (incl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval en salarissen en lonen van derden).	f 16.854.042,25	I	Opbrengst reizigersvervoer	f 27.224.703,73
II	Sociale lasten (excl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval)	„ 4.909.297,78	II	Huren van gebouwen	„ 31.983,11
III	Afschrijvingen en rente: a. 1. gewone afschrijvingen	„ 1.500.395,—	III	Opbrengst reclame	„ 182.284,70
	2. afschrijving op in het magazijn opgeslagen reservedelen	„ 6.362,—	IV	Verkoop van oude materialen	„ 154.493,41
	3. afschrijving op magazijngoederen	„ 10.000,—	V	Doorberekende opslagen voor kapitaaldienst, enz.	„ 384.100,27
	4. Dotatie ten gunste van het Fonds voor vervanging en uitbreiding van autobussen	„ 1.927.436,—	VI	Diversen	„ 223.600,18
	b. rente	„ 770.176,95		Nadelig saldo	„ 8.619.828,43
IV	Overige huisvestingskosten	„ 505.143,02			
V	Belastingen, rechten en verzekeringen . . .	„ 2.034.741,37			
VI	Materialen en hulpstoffen	„ 2.189.131,02			
VII	Beweegkracht	„ 2.745.349,66			
VIII	Algemene kosten	„ 384.853,90			
IX	Overige kosten	„ 2.984.064,88			
		f 36.820.993,83			f 36.820.993,83

OPBRENGST TRAM-EN AUTOBUSLIJNEN.



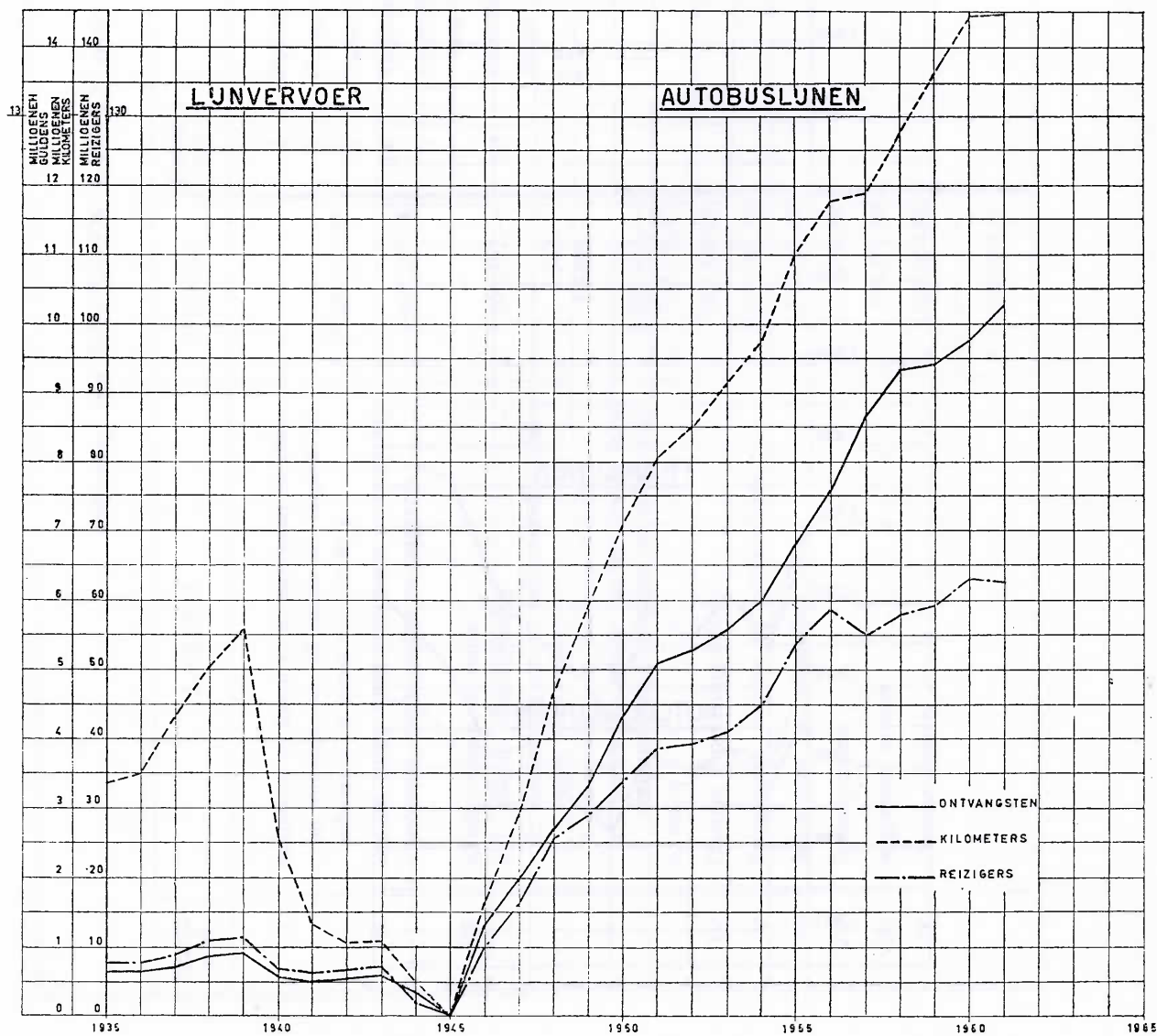
LUNVERVOER

TRAMLUNEN



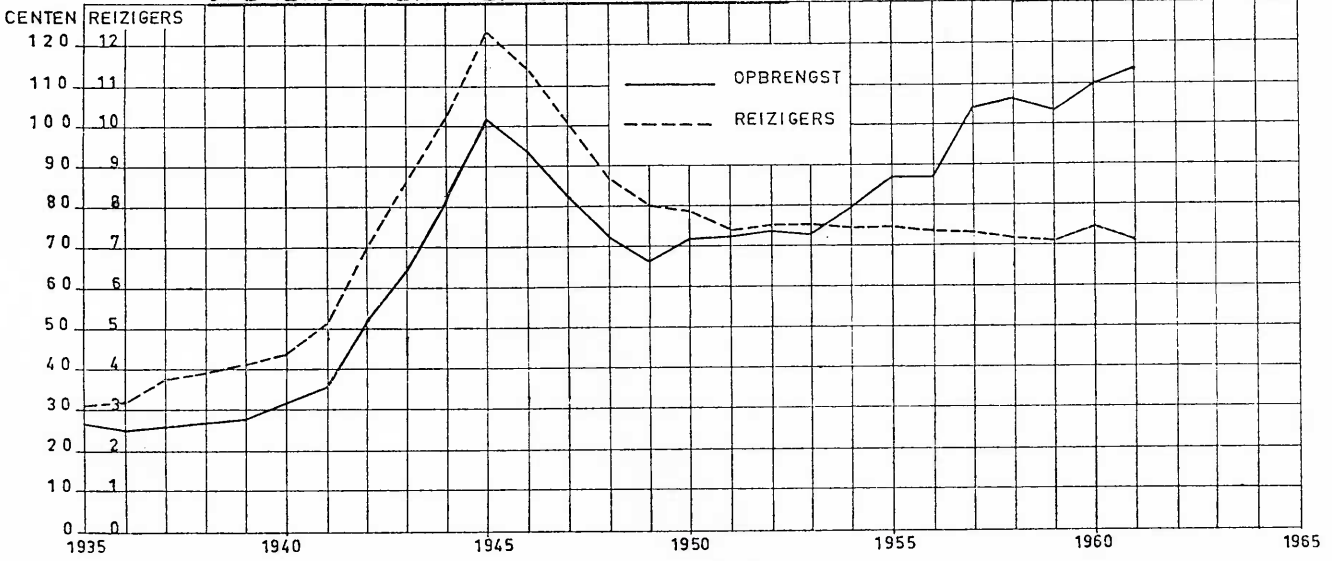
LUNVERVOER

AUTOBUSLUNEN



OPBRENGST EN REIZIGERS PER K.M.

TRAMLIJNEN



OPBRENGST EN REIZIGERS PER K.M.

AUTOBUSLIJNEN

