

ROTTERDAMSCHÉ

Electrische Tramweg-Maatschappij.



VERSLAG

over het Boekjaar

1921/1922.

# VERSLAG

van den Directeur der Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij  
aan H.H. Commissarissen.

---

*Mijne Heeren!*

Ik heb de eer U hierbij een overzicht te geven van de lotgevallen onzer Maatschappij gedurende het achttiende boekjaar, loopende van 1 Juli 1921 tot 30 Juni 1922 en U aan te bieden de Balans met Winst- en Verliesrekening, opgemaakt ingevolge het bepaalde bij Art. 24 der Statuten, in overleg met den door U benoemden deskundige.

---

## a. Bestuur.

In het Bestuur onzer Maatschappij hadden ingrijpende veranderingen plaats.

De Algemeene Vergadering van 25 October 1921 nam met groot leedwezen kennis van een schrijven, waarin de President-Commissaris Mr. J. KNOTTENBELT haar mededeelde zich wegens hoogen leeftijd terug te moeten trekken.

In zijn plaats werd de Heer V. BEGEREM tot President-Commissaris verkozen, terwijl als opvolger van Mr. J. KNOTTENBELT de Heer Mr. H. J. KNOTTENBELT te Rotterdam tot Commissaris werd benoemd.

Den 1<sup>sten</sup> April 1922 werd op zijn verzoek en op de meest eervolle wijze aan den Heer Ir. J. W. VAN DER VEGT als Directeur ontslag verleend. Door benoeming tot Commissaris en later tot Gedelegeerd Commissaris werd deze eminente Directeur gelukkig voor de Maatschappij behouden.

In zijn plaats werd tot Directeur benoemd de Heer J. G. SCHUURING, Electro-technisch Ingenieur, tot nu toe Onderdirecteur der Maatschappij.

In het afgelopen boekjaar had de Maatschappij het verlies van twee mannen te betreuren, aan wie zij grooten dank verschuldigd is.

Kort na elkander overleden de Commissaris H. F. GUICHART en de vroegere President-Commissaris Mr. J. KNOTTENBELT. Op deze plaats zij nogmaals eerbiedige hulde gebracht aan de nagedachtenis van den oprichter onzer Maatschappij, met zijn ver vooruitzienden blik, en aan den scherpzinnigen, welsprekenden rechtsgeleerde.

Den 1<sup>sten</sup> Mei werd tot Ingenieur benoemd de Heer Ir. J. H. DE JONGH w. i.

In de plaats van den Heer J. L. HANEWINCKEL, aan wien op verzoek, op eervolle wijze wegens ziekte ontslag werd verleend, werd op 1 April 1922 tot Chef de Bureau, Hoofd van den Administratieven Dienst benoemd de Heer H. C. J. DRIESSEN, tot dien datum Boekhouder bij de Maatschappij.

Door de ontslagaanvraag van den Directeur, den Heer J. W. VAN DER VEGT, was het oogenblik gekomen tot wijziging der Statuten over te gaan, op welke wijziging de Koninklijke goedkeuring werd verkregen.

Deze statutenwijziging heeft hoofdzakelijk betrekking op de electrische exploitatie van de lijn naar Hillegersberg, de instructie voor den nieuwbenoemden Directeur, de bevoegdheid der Commissarissen één hunner als gedelegeerde aan te wijzen en enkele bepalingen noodig met het oog op eventueele liquidatie der Maatschappij (overname door de Gemeente Rotterdam.)

## b. Personeel.

Het personeel in dienst bij onze Maatschappij bestond op 30 Juni 1922 uit 1852 beambten tegen 1740 op 30 Juni 1921.

Evenmin als vorige jaren zijn in dezen staat opgenomen de personen, die alleen des Zondags ter versterking van den dienst dikwijls invallen, doch als regel bij anderen werkzaam zijn.

De uitbreiding van het personeel was een gevolg van de nieuwe lijnen 13, 8a en 14, en van dienstuitbreiding op de paardentram naar Overschie.

Het groote aantal losse wegwerkers sproot voort uit den wensch den achterstand door den oorlog ontstaan geheel in te halen, en verder uit het betrekkelijk groote aantal nieuwe werken, waarover later nog het een en ander zal worden medegedeeld.

De loonen welke in September 1920 in overleg met het Gemeentebestuur werden vastgesteld, teneinde toestemming tot de toenmalige tariefsverhooging te verkrijgen, zijn thans hoog te noemen.

Met voldoening kan geconstateerd worden dat de geest onder het zich steeds uitbreidende personeel verbetert.

Als maatstaf hiervoor kan o.a. het aantal opgelegde straffen gelden. Blijkens het jaarverslag van het Scheidsgerecht over 1921 zijn behandeld 11 gewone beroepszaken. In zeven dier gevallen werden de straffen opgeheven, in één geval de straf verlicht en in drie gevallen de straffen gehandhaafd.

Het totaal der straffen waarop beroep mogelijk was, doch waarvoor niet werd geappelleerd, bedroeg onderscheidelijk in het kalenderjaar 1919 — 965 straffen; 1920 — 846 straffen en 1921 — 477 straffen.

Aangezien het R. D. V. niet voldoet aan de vereischten gesteld in Art. 1637 u van het Burgerlijk Wetboek met betrekking tot de oplegging der straffen van boete en schorsing, is de hulp van een rechtskundige ingeroepen, om hierin verandering te brengen.

De beambten zijn te splitsen in de navolgende categorieën:

### A. Administratie en Chefs van Dienst.

- 1 Directeur.
- 1 Ingenieur.
- 1 Chef de bureau (tevens boekhouder).
- 1 Kassier.
- 2 Hoofdopzichters Weg en Werken.
- 1 Hoofdopzichter-Electrotechnicus.
- 1 Chef van de Werkplaats.
- 1 Assistent-Chef van de Werkplaats.
- 1 Opzichter-Teekenaar.
- 3 Assistent-Opzichters.
- 2 Teekenaars.
- 1 Assistent-Teekenaar.
- 1 Magazijnmeester.
- 1 Inspecteur (tevens stalmeester.)
- 1 Inspecteur.
- 1 Hoofdcontroleur-Bestuurder.
- 1 Hoofdcontroleur.
- 1 Chef van den Paardentram Hillegersberg.
- 1 Ambtenaar voor het Archief.
- 19 Ambtenaren.
- 13 Bedienden.
- 1 Telefoniste.
- 1 Assistent-Telefoniste.
- 1 Portier.
- 20 Kantoorjongens.
- 3 Magazijnbedienden.

### B. Mouvement.

- 25 Controleurs.
- 6 Hoofdconducteurs.
- 5 Hoofdbestuurders.
- 652 Conducteurs (waaronder 46 hulpconducteurs).
- 452 Wagenbestuurders (waaronder 40 hulpbestuurders.)
- 16 Wisselwachters, seingevers.
- 4 Wachtkamerjongens.

### C. Staldienst en Paardentram Overschie en Hillegersberg.

- 1 Stalbaas.
- 1 Assistent Stalbaas.
- 1 Hoofdconducteur.
- 17 Koetsiers.
- 11 Conducteurs.
- 16 Stalknechts (waaronder 5 losse.)
- 2 Sleepers.
- 1 Smid.
- 1 Voorslager.
- 1 Railveger.

### D. Weg en Werken, Gebouwen, Bovengrondsche geleiding en Verlichting.

- 1 Metselaar-aardwerker.
- 3 Ploegbazen groote ploegen.
- 5 Ploegbazen kleine ploeg.

- 16 Wegwerkers 1e Klasse.
- 64 Wegwerkers 2e Klasse (waaronder 44 losse).
- 2 Wachtslieden (losse).
- 3 Timmerlieden.
- 3 Baas-lijnvegers.
- 29 Railvegers.
- 1 Voorman-Monteur.
- 2 Hoofdmonteurs.
- 5 Monteurs.
- 7 Hulpmonteurs.
- 4 Koetsiers (montage wagens.)
- 1 Palenverver-muurrozettenaanmaker.
- 1 Bankwerker.
- 1 Chauffeur.

### E. Remise- en Werkplaats Personeel,

- |                                                  |           |
|--------------------------------------------------|-----------|
| 4 Depôtchefs.                                    |           |
| 8 Assistent-Depôtchefs.                          |           |
| 85 Electriciens en Remwerkers.                   | Voor      |
| 3 Voormanpoetsers.                               |           |
| 4 Wagenmakers.                                   | revisie   |
| 3 Schilders.                                     |           |
| 2 Smeden.                                        | en        |
| 2 Smidsjongens.                                  |           |
| 4 Smeeders.                                      | reiniging |
| 1 Zanddroger.                                    |           |
| 100 Poetsers.                                    |           |
| 3 Remisevegers.                                  |           |
| 2 Tijdschrijvers.                                |           |
| 1 Werkmeester.                                   |           |
| 1 Bankwerkersbaas.                               |           |
| 1 Schildersbaas.                                 |           |
| 1 Rijtuigmakersbaas.                             |           |
| 1 Baas ankerwikkelaar en Electricienswerkplaats. |           |
| 1 Voorman.                                       |           |
| 34 Bankwerkers 1e klasse.                        |           |
| 8 Bankwerkers 2e klasse.                         |           |
| 15 Leerling Bankwerkers.                         |           |
| 1 Koperslager.                                   |           |
| 1 Kopergieter.                                   |           |
| 1 Vormer.                                        |           |
| 1 Metaalgieter.                                  |           |
| 9 Draaiers (waarvan 4 wielendraaiers.)           |           |
| 3 Schavers.                                      |           |
| 3 Boorders.                                      |           |
| 3 Wagenlichters.                                 |           |
| 6 Smeden.                                        |           |
| 4 Voorslagers.                                   |           |
| 1 Autogenisch Lasscher en Brander.               |           |
| 10 Poetsers.                                     |           |
| 18 Schilders.                                    |           |
| 20 Rijtuigmakers.                                |           |
| 4 Zadelmaker-Rijtuigbekleeders.                  |           |
| 18 Electriciens.                                 |           |
| 15 Leerling-Electriciens.                        |           |
| 4 Ankerwikkelaars.                               |           |
| 5 Jongens (Spoelenmakers).                       |           |



Evenals in het vorige boekjaar deed zich ook thans het verschijnsel voor, dat niettegenstaande een voortgezette vermindering van het aantal ziektedagen de afrekening van het Ziekenfonds met een belangrijk tekort van ruim f 8000.— sloot. De helft van dit tekort kwam voor rekening van de R. E. T. M.

De oorzaak van de hooge uitgaven werd reeds in het vorige jaarverslag vermeld, zij bestaat uit de zeer hooge loonen.

Teneinde de uitgaven van het Ziekenfonds te verminderen is bij wijze van proef gedurende den tijd van een jaar 1 Mei 1922 beginnende een contract met 2 geneesheeren gesloten, waarbij een zéér strenge contrôle in het oog gevat is.

Afgezien van een hernieuwde griep epidemie die in December 1921 en Januari 1922 woedde, was het aantal zieken bevredigend.

In Januari kwam het maximum aantal zieken zijnde 210 voor, waarbij de dienst een oogenblik gevaar liep.

Zonder veel stagnatie kon de dienst evenwel gaande gehouden worden, daar reeds personeel voor de nieuwe lijn 8a was aangenomen en door de opening van deze nieuwe lijn uit te stellen.

## *f.* Aanleg, Verbouwing en in Exploitatie brengen van nieuwe lijnen.

Den 3den October 1921 had de opening van lijn 13 (Wilhelminakade—Groene Hilledijk) plaats.

Op deze lijn is den 1sten April 1922 reeds overgegaan tot het rijden met aanhangwagens, waarbij het aantal motorwagens tegelijkertijd van 3 op 4 werd gebracht.

Den 7den Februari 1922 werd lijn 8a (Havenspoor—Coolsingel) in dienst gesteld, ter ontlasting van de zeer drukke lijn 8 naar Schiedam.

Eindelijk werd op den 9den Mei 1922 het eerste gedeelte van lijn 14 (Centraal Station—Hillegersberg) geopend. Zij rijdt voorloopig niet verder dan tot de viaduct der Nederlandsche Spoorwegen aan den Bergweg, alwaar op den paardentram wordt overgestapt.

Reeds in het najaar 1921 werd van de N.V. Machinefabriek en Scheepswerf P. SMIT JR., een schrijven ontvangen met een voorstel tot gedeeltelijke exploitatie van de lijn 12 (Nassaukade—Vlaskade) over te gaan.

Het gold hier het gedeelte van deze lijn, dat gelegen is tusschen de Nassaukade en den Varkenoordschen Weg, met een kleine aftakking naar de bovengenoemde fabriek

van P. SMIT JR., alwaar ons de benoodigde remise-ruimte gratis ter beschikking gesteld zou worden. De kleine aftakking hierboven genoemd zou op kosten van P. SMIT JR., en enkele andere fabrieken aangelegd en opgebroken worden. Blijkbaar door gebrek aan overeenstemming tusschen de belanghebbende fabrieken aldaar gevestigd, en waarschijnlijk als gevolg van de malaise is van dit plan evenwel niets gekomen, terwijl ook de onderhandelingen van de Gemeente over den bouw van een viaduct aan den Varkenoordschen Weg nog niet geëindigd zijn.

Voorloopig zal dus van den aanleg van lijn 12 nog niets komen.

Aan de Gemeente Rotterdam werd een opgave der kosten verstrekt voor de verlenging van de sporen van lijn 9 van af het eindpunt Vlaskade tot het Gemeentelijke vliegveld aan de Waalhaven. Op dit vliegveld zal in de maand September een 14 daags Internationaal Concours Aviatique plaats hebben. Door de hoge kosten van dit spoor zag de Gemeente hiervan af.

De verlenging der lijnen 3 en 6 tot een nieuwe lus door den Soetendaalschen Weg, de Hoyledestraat en de Heer Vrankenstraat en de aanleg van de lijn 14 voorbij de viaduct zijn in het loopende boekjaar weinig gevorderd.

Het heeft n.l. zeer lang geduurd voor de omvangrijke werkzaamheden der Gemeente in de straten tot de lus behorende, en waarop de R. E. T. M. moest wachten, waren afgelopen, terwijl zich op den zeer smallen Bergweg allerlei bezwaren voordeden, waardoor de bouw van lijn 14 vertraagd werd. Boomen moesten gerooid, slooten van onwillige eigenaars moesten gedempt worden.

In den Gemeenteraad van Hillegersberg werd tegen het reeds vastgestelde tracé geprotesteerd, zoodat eerst weder op antwoord van een rekest moest worden gewacht dat door dien Gemeenteraad bij Gedeputeerde Staten werd ingediend.

Gelukkig handhaafde dit College het eenmaal vastgestelde tracé, doch intusschen had begrijpelijker wijze het Gemeente Electriciteitsbedrijf Rotterdam de verlegging zijner kabels gestaakt, daar het niet de kans wilde loopen vergeefschen arbeid te verrichten.

Het Gemeente Electriciteitsbedrijf Rotterdam begon met de door den aanleg van de elektrische tram noodzakelijk geworden wijziging van het bovengrondsch verlichtingsnet der Gemeente Hillegersberg. Met deze laatste Gemeente werd overeengekomen dit net ondergronds te maken, en daar beide partijen belang hebben bij deze verbetering, werd overeengekomen de hoogere kosten gezamenlijk te dragen.

De aanleg van de lijn naar Hillegersberg staat onder toezicht van de Gemeente Rotterdam. Zooals reeds bekend is zal de Gemeente Rotterdam aan het einde onzer concessie deze lijn overnemen op dezelfde voorwaarden als ingevolge de concessie-voorwaarden voor het stadsnet is bepaald.

De Gemeente Hillegersberg zal bij het einde der concessie bijbetalen wat de Gemeente Rotterdam voor deze lijn minder vergoedt dan de aanlegkosten, verminderd met een jaarlijksche afschrijving, berekend met een vaste annuïteit op 5 % basis.

De nieuwe remise aan de Kootsche Kade, welke een groot deel der wagens van de remise Isaäc Hubertstraat zal opnemen, welke laatste in verband met de uitbreiding onzer centrale werkplaats zal worden ontruimd, werd ontworpen voor berging van 200 wagens.

De bouw dezer grootste remise, waarmede een kapitaal van rond f 600.000.— gemoeid is, vordert goed.

Een staking in de bouwvakken, welke slechts 3 dagen duurde (12—15 Juni) kan feitelijk buiten beschouwing blijven, terwijl ook de scheepvaartstaking geen noemenswaardigen invloed op den aanvoer van bouwmaterialen had.

Te dezer plaatse zij een woord van hulde gebracht aan de nagedachtenis van den aannemer dezer remise, den Heer F. W. ZONNEVELD, die vanaf de oprichting der Maatschappij verschillende werken heeft aangenomen en ons dikwijls met raad en daad ter zijde stond en om zijn onkreukbare trouw en groote kennis van zaken ons onbeperkt vertrouwen genoot.

Het eenige kunstwerk van de lijn naar Hillegersberg, een ophaalbrug bij de buitenplaats „Lommerrijk”, werd aanbesteed.

De levering van den bovenbouw werd opgedragen aan de firma HOERMANN te Utrecht, terwijl de onderbouw werd gegund aan de Rotterdamsche Aannemersfirma P. & J. VERHAGEN.

In de maand Juni 1922 is deze laatste met de werkzaamheden begonnen.

Den 1sten Juli 1922 zou de Gemeente Rotterdam beginnen met de verbreeding van den dijk naar Schiedam tusschen de Hooge Boomen en het Roode Hek. Eerst na afloop van deze verbreeding kunnen de transporen van beneden naar bovendijks worden verlegd.

In de kosten van deze verlegging wordt door de Gemeente Rotterdam voor een bedrag van f 22500.— bijgedragen.

In dit verslag is het gewenscht er reeds op te wijzen dat de gemeente pas in de tweede helft van de maand Augustus met dit werk begonnen is, zoodat alleen als alles medeloopt vóór den winter de tram boven op den nieuwen dijk zal loopen. De ombouw van lijn 8 is, evenals vroeger met den aanleg van lijn 13 het geval was, aan een aannemer opgedragen, die dit werk onder dagelijksch toezicht onzerzijds zal uitvoeren.

Ingevolge een overeenkomst met de Gemeente Rotterdam zal de R. E. T. M. de sporen van de paardentram naar Overschie voorzien van contralatten. Deze contralatten waren noodig omdat de Gemeente, genoodzaakt door het steeds toenemende verkeer, den weg over de volle breedte en dus ook tusschen onze sporen, ging bestraten. Als tegen-

prestatie zal de Gemeente het geheele onderhoud der bestrating en de helft van het onderhoud der beschoeiing op zich nemen.

Met het aanbrengen der contralatten werd gevorderd tot dicht bij den tol; de rest zal uitgevoerd worden nadat de Gemeente Overschie met het Rijk tot overeenstemming ten opzichte van de bestrating is gekomen.

Het ligt in onze bedoeling na electrificatie van de lijn naar Hillegersberg het aldaar vrijkomende rollend materieel van de paardentram op de lijn naar Overschie te gebruiken. Dit materieel zal eerst voor het breede spoor naar Overschie omgebouwd moeten worden.

Om tegen dit tijdstip over de noodige remise-ruimte te beschikken werden de huurcontracten van onze terreinen en gebouwen te Overschie tijdig opgezegd.

Met het oog op toekomstige uitbreiding van de lijnen 9 en 13 en den aanleg van lijn 12 werd door H. H. Commissarissen machtiging verleend tot uitbreiding van de remise Charlois over te gaan.

De in het vorige jaarverslag vermelde partij rails, bestaande uit 1800 ton van het normaalprofiel IV en 400 ton van het normaalprofiel VIa benevens 1000 stel bijbehorende voetlaschplaten werden in dit boekjaar geleverd. De beide genoemde profielen zijn de zwaarste, die hier te lande voor electrische tramwegen worden toegepast.

Gelijktijdig met dit nieuwe railprofiel werd een nieuw soort lasch, de thermietlasch volgens de methode Goldschmidt, voor het eerst op lijn 13 toegepast. Wel is waar is deze lasch veel duurder dan de tot nu toe toegepaste Falk'sche lasch, doch de buitengewoon lange levensduur rechtvaardigt ten volle de meerdere uitgaven.

De ervaringen met deze lasch opgedaan zijn zeer gunstig, zoodat deze thans algemeen bij nieuwen aanleg wordt toegepast.

---



## g. Weg en Werken.

## TRAMLIJNEN in Exploitatie op 30 Juni 1922.

| Lijn.                | OMSCHRIJVING DER LIJNEN.                          | LENGTE IN METERS. |                  |                   |                     | AANMERKINGEN                                                                                                                            |
|----------------------|---------------------------------------------------|-------------------|------------------|-------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                      |                                                   | Enkel<br>spoor.   | Dubbel<br>spoor. | Totale<br>lengte. | Exploit.<br>lengte. |                                                                                                                                         |
| ELECTRISCHE TRACTIE. |                                                   |                   |                  |                   |                     |                                                                                                                                         |
| 1                    | Honingerdijk—Park . . . . .                       | —                 | 5382             | 10764             | 5382                |                                                                                                                                         |
| 2                    | Prinsenhoofd—Centraal-Station . .                 | —                 | 2848             | 5696              | 3477                | wordt 629 M. geëxploit. over lijn 1 en 4.                                                                                               |
| 3                    | Bergweg—Boompjes . . . . .                        | 180               | 3836             | 7852              | 4183                | wordt 167 M. geëxploit. over lijn 1 en 2.                                                                                               |
| 4                    | Oude Hoofdplein—Willemsplein . .                  | 19                | 4365             | 8749              | 5330                | wordt 946 M. geëxploit. over lijn 1 en 2.                                                                                               |
| 5                    | Middellandstraat—Oude dijk . . .                  | 34                | 5070             | 10174             | 6846                | wordt 1742 M. geëxploit. over lijn 1,<br>2, 3 en 4.                                                                                     |
| 6                    | Feijenoord (Koninginnebrug)—<br>Heulbrug. . . . . | 201               | 2273             | 4747              | 4498                | wordt 2024 M. geëxploit. over lijn 2,<br>3 en 4.                                                                                        |
|                      | Beursplein—Delfshaven (ceintuur)                  | —                 | 6104             | 12208             | 7601                | wordt 1497 M. geëxploit. over lijn 1,<br>2, en 4.                                                                                       |
| 8                    | Rotterdam—Schiedam . . . . .                      | —                 | 3428             | 6856              | 6905                | wordt 3477 M. geëxploit. over lijn 1,<br>2, 4 en 7.                                                                                     |
| 9                    | Wilhelminakade—Vlaskade . . . .                   | 2628              | 1611             | 5850              | 4239                |                                                                                                                                         |
| 10                   | Ruige Plaatweg—Oosterkade. . . .                  | 72                | 5412             | 10896             | 8678                | wordt 3194 M. geëxploit. over lijn 3<br>4, 5, 7 en 10.                                                                                  |
| 11                   | Mathenesserlaan—Lischplein . . .                  | 36                | 3068             | 6172              | 5857                | wordt 2753 M. geëxploit. over lijn 1,<br>2, 3, 4, 7 en 10.                                                                              |
| 13                   | Wilhelminakade—Groene Hilledijk.                  | 1514              | 299              | 2112              | 3078                | wordt 1265 M. geëxploit. over lijn 9.                                                                                                   |
|                      | TOTAAL met elektrische Tractie                    | 4684              | 43696            | 92076             | 66074               |                                                                                                                                         |
| PAARDENTRACTIE.      |                                                   |                   |                  |                   |                     |                                                                                                                                         |
|                      | Rotterdam—Overschie . . . . .                     | 4272              | 64               | 4400              | 4866                | wordt 530 M. geëxploit. over lijn 6<br>van 157 M. dubbel spoor valt een<br>been samen met het spoor van<br>lijn 11. Is thans in ombouw. |
|                      | Rotterdam—Hillegersberg . . . . .                 | 3933              | 438              | 4809              | 4371                |                                                                                                                                         |
|                      | TOTAAL . . . . .                                  | 12889             | 44198            | 101285            | 75311               |                                                                                                                                         |

De wijziging der lengten heeft de volgende oorzaken:

- op Lijn 2 door verschuiving van den wissel Stationsplein—hoek Kruisstraat;
- op Lijn 5 door de omlegging door de Vlietlaan, waardoor het gedeelte Alettastraat, Helenastraat, Kettingstraat en Brouwerstraat kwamen te vervallen;
- op Lijn 7 door wijziging der sporen op het Lage Erf;
- op Lijn 8 eveneens door wijziging der sporen op het Lage Erf;
- op Lijn 9 door spoorverdubbeling vanaf de Wilhelminakade tot de Pretorialaan en verder door wijziging van het eindpunt aan de Wilhelminakade, mede in verband met den aanleg van lijn 13;
- op Lijn 10 door een geringe wijziging bij het vernieuwen van de kruising Noordsingel O.Z. hoek Jacob Catsstraat.

Onder exploitatielengte van een lijn wordt verstaan de afstand van eindpunt tot eindpunt door de wagens van die lijn bereden.

Wanneer opgaand en afgaand spoor, langs verschillende wegen loopende, niet even lang zijn, is de exploitatielengte de som van de beide wegen gedeeld door 2.

Evenals in het vorige jaarverslag kan ook thans met voldoening gewezen worden op het groote aantal sporen, bogen, wissels en kruisingen, dat in dit boekjaar vernieuwd werd. Bij het schrijven van dit verslag mag geconstateerd worden, dat de achterstand door den grooten oorlog ontstaan, vrijwel is ingehaald.

Door de lage valuta hebben wij wederom met voordeel het vervaardigen van vele wissels en kruisingen aan derden opgedragen.

De volgende werkzaamheden werden uitgevoerd:

### Grootere Werken.

- 1<sup>e</sup> De beide sporen op de Geldersche Kade van Jan Kuijtenbrug tot Beursplein met de daarin liggende wissels en aansluitende bogen bij Kolkkade en Gelderschestraat werden geheel vernieuwd.  
Op aandringen van de Gemeente, werden onder deze sporen, waarin een bestrating van keien met aangegoten asphaltvoegen aangebracht werd, betonliggers geplaatst.
- 2<sup>e</sup> In de houtbestrating op het Beursplein werden de kruising en wissels voor het Postkantoor met de bogen aan beide kanten daaraanluitend, dus in 't geheel loopende van af de Noordblaak tot nabij het dienstgebouw Beurs, vernieuwd.
- 3<sup>e</sup> Op den Coolsingel en Slagveld werden de beide sporen van af het Stadhuis tot Schiebrug geheel omgelegd en vernieuwd tot aan de kruisingen liggende voor de Delftsche Poort en op den Stationsweg, welke beide opgeschoven werden.  
De kruisingen en wissels bij Kruiskade met de bogen daarachter en de aftakking met de bogen naar Stationsweg werden dus geheel vernieuwd.
- 4<sup>e</sup> De beide sporen op de Kruiskade en Kruisplein werden geheel omgelegd en vernieuwd met de daarin liggende kruising en wissels bij den Mauritsweg. Sporen werden tevens aanmerkelijk gelicht.
- 5<sup>e</sup> In de v. Oldenbarneveltstraat werd  $\pm$  400 M. spoor geheel vernieuwd en ook werd ten behoeve van lijn 11 de verbindingsboog met enkel spoor Coolsingel-v. Oldenbarneveltstraat gelegd.
- 6<sup>e</sup> Op den Schiedamscheweg nabij de kruisingen met den Havenspoorweg werden 4 wissels en een kruising in lijn 8 ingebouwd ten behoeve van het opstelspoor in de lus voor lijn 8 a.
- 7<sup>e</sup> De aanleg van lijn 13 kwam in Augustus gereed.
- 8<sup>e</sup> Voortgegaan werd met het veranderen van het veldspoor van de paardentram naar Overschie in groefspoor en wel vanaf de Melkmarkt tot aan de Ceintuurbaan. Het spoor werd tegelijkertijd  $\pm$  50 cM. gelicht.

- 9<sup>e</sup> Het spoor van lijn 9 voor zoover dit met lijn 13 samen loopt dus van Wilhelminakade tot Pretorialaan werd uitgewisseld, gelicht en van nieuwe Falklasschen voorzien.
- 10<sup>e</sup> De beide sporen van af het Oude Hoofdplein tot aan de Spoorwegstraat als ook de sporen van lijn 10 voor Maasstation werden aanmerkelijk ( $\pm 0.60$  cM.) omhoog gebracht. De rechte sporen werden verwisseld en van nieuwe Falklasschen voorzien, de bogen Oude Hoofdplein-Oosterkade en de bogen Oosterkade-Spoorwegstraat alsook het wissel en hartstuk Oude Hoofdplein werden vernieuwd.
- 11<sup>e</sup> Op den Schiedamscheweg werden de beide sporen vanaf Aelbrechtsbrug tot aan Hooge Boomen geheel gelicht, grootendeels uitgewisseld en van nieuwe Falklasschen voorzien, terwijl de wissel en de binnenboog voor Aelbrechtsbrug werden vernieuwd.
- 12<sup>e</sup> Op den Bergweg nabij het eindpunt van lijn 3 werd in de eerste helft van April aangevangen met den aanleg van het eerste spoor van lijn 14, naast het bestaande paardentramspoor, in de richting Hillegersberg.
- Nadat dit spoor tot nabij de Ceintuurbaan gereed was, werd op 9 Mei lijn 14 tot zoover in dienst gesteld en het paardentramspoor van daar af opgebroken voor den aanleg van het 2<sup>e</sup> spoor, terwijl vervolgens met den aanleg van beide sporen werd voortgegaan in de richting Heulbrug en met den aanleg van de lus voor de lijnen 3 en 6 door de Hoyledestraat;
- Deze werken ondervonden voortdurend stagnatie zooals reeds elders in dit verslag werd opgemerkt;
- 13<sup>e</sup> Op den Bergsingel en in de Bergschelaan werden voor lijn 11, ter vervanging van het traject Bergweg—Rodenrijschelaan, 2 nieuwe sporen gelegd en in dienst gesteld, de vrijkomende sporen werden verwijderd;
- 14<sup>e</sup> Op de Binnenwegsche Brug werden, bijna geheel met gebruikmaking van de bestaande kruisingen de sporen op de verbrede brug gedeeltelijk omgelegd, in afwachting van de algeheele wijziging van de sporen daar ter plaatse, wanneer de bestaande kruisingen versleten zullen zijn;
- Verder werden vernieuwd:

#### Aan kruisingen:

- 1<sup>e</sup> De beide kruisingen van lijn 9 met de R. T. M. in de Wolphaertsbocht en Brielschelaan ;
- De kruisingen Middellandstraat voor 's Gravendijkwal ;
- De kruising Botersloot—Heerenstraat, in de houtbestrating, werd grootendeels vernieuwd en verder gerepareerd ;
- De kruising Schiebrug werd grootendeels, de wissels geheel vernieuwd ;
- Voor het overige werd de kruising gerepareerd.



### Aan Wissels :

- 2<sup>e</sup> Het wissel Botersloot bij Telefoonbureau ;  
 2 Wissels Ruige Plaatweg voor de Centrale van het G. E. B. ;  
 1 Wissel Ruige Plaatweg einde lijn 10 ;  
 Het wissel met hartstuk Stationsplein bij Kruisstraat ;  
 1 Wissel met hartstuk Oost Molenwerf ;  
 1 Wissel met hartstuk Oostplein (Molen) ;  
 2 Wissels met hartstukken St. Janstraat en verder nog 14 normale hartstukken op Stationsweg, West Nieuwland, Eendrachtsweg, Coolsingel, Hofdijk, Nieuwe Binnenweg en Mathenesserlaan, terwijl nog eenige wissels, tot geheele complexen behorend, nog voorloopig door een goeden ouden wissel vervangen werden ;  
 In verschillende wissels werden wederom afwateringbakken aangebracht, wat het vastliggen van de wissels zeer ten goede komt.

### Aan bogen :

- 3<sup>e</sup> Boog Kaasmarkt—Botersloot (houtbestrating) ;  
 Boog Botersloot—Heerenstraat ;  
 Binnenboog Hofplein (Weinthal) ;  
 Boog Schiebrug—Schiekade ;  
 Bogen Schiebrug—Hofplein ;  
 Binnenboog Hilledijk—Paul Krugerstraat ;  
 Binnenboog Jacob Catsstraat—Zaagmolenstraat ;  
 Bogen Stationsplein—Kruisstraat ;  
 Bogen Schietbaanlaan—'s Gravendijkwal ;  
 Binnenboog Stationsweg bij Diergaardelaan ;  
 De beide S bogen Kipstraat—Achterklooster ;  
 Het buitenbeen (75 M.) boog Prinsenhoofd ;  
 Van het buitenbeen lus Schiedam 60 M. ;  
 Verder werden nog een aantal bogen gerepareerd door vervanging van enkele rails.

### Aan rechte sporen :

- 4<sup>e</sup> Onder de viaduct Schiekade en op de Proveniersbrug werd 75 M. nieuw spoor normaalprofiel No. III aangebracht en met asphalt ondergoten ; voor aanbrenging van hogere rails ontbreekt hier de noodige hoogte ;  
 Op het Proveniersplein werd 100 M. spoor vervangen en tevens van nieuwe Falklasschen voorzien, eveneens op de Nieuwe Binnenweg  $\pm$  160 M. en in de Middellandstraat  $\pm$  240 M.  
 Verder werden vele sporen gelicht, gericht en op mal gebracht.



Teneinde verwijding van de sporen in onzen slappen bodem meer tegen te gaan, werd in den loop van het jaar een nieuw type spoorstang ingevoerd aan beide einden van 2 aangeklonken hoekknieplaten voorzien, waardoor deze stangen zoo sterk zijn dat verlenging en als gevolg daarvan spoorverwijding, practisch niet meer mogelijk is.

De dit jaar in gebruik genomen spoorstaven normaalprofiel IV en IVa voldoen zeer goed, deze profielen bieden dan ook tegenover de profielen 23c en 23d groote voordeelen.

### Diversen.

5e. Regelmatig werd voortgegaan met oplasschen, bijvijlen en slijpen van ingeslagen kruisingspunten en lasschen, en het verrichten van verder laschwerk aan de sporen, tot nog toe met een gehuurde laschdynamo.

Een eigen machine is besteld en geleverd, doch was einde van het boekjaar nog niet in gebruik.

Intusschen wordt doorgegaan met het aankweeken van enkele „spoorlasschers”.

O.a. werden opgelascht voor rekening van de Ned. Spoorwegen de 16 stuks mangaanstalen kruisstukken in de kruisingen aan de Ruige Plaatweg, met goed resultaat. Het wegslijpen van de golfslijtage wordt regelmatig voortgezet, zoodat ons net weinig hinder van dit verschijnsel ondervindt.

Voor vlug transport van rails, vooral over lange afstanden werd een 14 M. lange, tot 17 M. verlengbare motoraanhangwagen met bestuurbare achteras ontworpen en gebouwd door de Rotterdamsche Wagenfabriek W. J. VERBAKEL.

Hoewel het rijden met zulk een langen trein, (een unicum in Rotterdam), in den aanvang veel oefening vereischte van het bedienend personeel, werkt men thans zeer vlot met dezen wagen.

Met inbegrip van de afkoopsom voor het onderhoud der bestrating bedragen de kosten van onderhoud voor den dienst van Weg en Werken, waartoe ook behoort het schoonhouden van het spoor, het smeren der bogen en het nazien en smeren van wissels f 446.512.79½.

### *h.* Gebouwen en onroerende goederen.

Na opening van lijn 14 is het wachthuisje voor de paardentram staande aan de Schiekade O. Z. nabij het Hofplein vervallen.

Dit huisje werd op het terrein van de remise Delfshaven geplaatst en als kantoor voor den dienst van Weg en Werken ingericht.

Van Gemeentewerken werden twee wachthuisjes overgenomen, welke voor den omnibusdienst naar het Tuindorp Vreewijk hadden dienst gedaan.

Het huisje bij den ingang van dit Tuindorp het eindpunt van onze lijn 13 bleef staan na door ons opgeknapt te zijn, terwijl het andere huisje geplaatst werd aan de Vlaskade, het eindpunt van lijn 9.

De wegbermen tusschen Overschie en Delft, welke eigendom der R. E. T. M. waren, werden ten behoeve van den aanleg eener waterleiding aan de Gemeente Delft verkocht.

De volgende verfwerken werden uitgevoerd:

In de groote remise Isaäc Hubertstraat de deuren, de glasroeden van de kap en de dienstlocalen voor het personeel.

De oude zoogenaamde klokremise en de oude ziekenstal, benevens magazijnen en werkplaatsen.

Van de remise Schiekade de voorgevel, het zouthok, schutting en poort, ramen en staldeuren.

Van de remise Overschie het geheele gebouw van buiten, ramen en deuren ook van binnen.

In Hillegersberg de diverse woningen.

De remise Oostzeedijk met het kantoor van den chef.

Verder werden 16 wachthuisjes geschilderd.

De kosten van het verfwerk tot 11 Juni 1922 bedragen f 8610,40.—

Overigens werden slechts de gewone onderhoudswerken en kleine reparatiën aan de gebouwen verricht, die allen in goeden staat van onderhoud verkeerden.

De kosten van onderhoud bedroegen f 45079,51.

## i. Wagenpark.

De aflevering der reeds in 1916 bij de firma ALLAN & Co. alhier bestelde motorwagens had in gedeelten van 5 stuks op de volgende data plaats: 19 Augustus, 19 September, 3 October, 26 October en 25 November 1921.

De balcon van deze wagens zijn iets grooter dan bij de laatstelijk geleverde wagens, zoodat het aantal passagiers per wagen van 36 op 38 gebracht is kunnen worden.

Daar de behoefte aan nog grootere wagens zich doet gevoelen, werd aan het Ingenieursbureau H. SELS & CIE. te Brussel verzocht een nieuw type motorwagen te ontwerpen, waarbij tevens de eenassige draaibare truc patent DELMEZ zou worden toegepast.

De door dit bureau ontworpen wagen is ingericht voor in totaal 51 plaatsen, waarvan 21 zitplaatsen, 5 staanplaatsen binnen, 12 staanplaatsen voor en 13 staanplaatsen op het achterbalcon.

De lengte van den wagen bedraagt c.a. 10½ meter, asafstand 4 meter.

Na verkregen goedkeuring van de gemeente Rotterdam om deze wagens toe te passen, zullen een 20-tal besteld worden.

Den 3den Februari 1922 werden voor 't eerst sedert den oorlog weder getrokken sleepstukken in 't magazijn uitgegeven.

Zooals bekend is werden in de oorlogsjaren, toen getrokken aluminium-sleepstukken niet verkrijgbaar waren, de beugels in onze eigen werkplaats van aluminium gegoten.

Welke vaardigheid in het gieten hierbij langzamerhand werd bereikt, bewijst het volgende lijstje bevattende de opgave van het aantal kilometers, dat met één sleepstuk gemiddeld kon worden afgelegd:

|         |           |                         |
|---------|-----------|-------------------------|
| 1917/18 | . . . . . | 3900 K.M. per sleepstuk |
| 1918/19 | . . . . . | 5400 " " "              |
| 1919/20 | . . . . . | 6600 " " "              |
| 1920/21 | . . . . . | 7900 " " "              |

Met getrokken sleepstukken werden vóór den oorlog c.a. 12000 K.M. afgelegd.

Het zich steeds uitbreidende tramwegnet maakte de aanschaffing van eenige automobielen noodzakelijk.

Augustus 1921 werd een directie-auto merk Bergmann—Métallurgique aangeschaft, een dienst-auto merk Overland voor de diverse afdeulings-chefs volgde Februari 1922, terwijl een Ford-bestel-auto speciaal voor het vervoer der trommelkisten van de diverse remises naar het Hoofdkantoor (geldtransport) in Mei 1922 werd ontvangen.

In Juli 1921 werd onze tweede vrachtauto type Büssing aangeschaft. (De eerste vracht-auto reeds in het verslag over het boekjaar 1920/1921 vermeld, is van het type Mannesmann).

In bestelling zijn nog 2 Magirus-automobiel-montagewagens, die reeds wat hun levertijd aangaat, over hun tijd zijn.

Deze automobielen maakten den ombouw van een wagenloods aan de Schiekade tot garage noodzakelijk, terwijl het koetshuis in de Isaäc-Hubertstraat eveneens tot garage werd ingericht.

De zich aldaar bevindende landauer werd verkocht.

Het toezicht en het beheer der automobielen is ondergebracht bij de afdeling Bovenleiding.

Een volledige staat van het rollend materieel volgt hieronder:

|                                |                                     |                               |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------|
| Voor den<br>electrischen tram. | 10 motorrijtuigen . . . . .         | à 32 plaatsen = 320 plaatsen. |
|                                | 141 " . . . . .                     | " 33 " = 4653 "               |
|                                | 25 " . . . . .                      | " 36 " = 900 "                |
|                                | 25 " . . . . .                      | " 38 " = 950 "                |
|                                | 50 gesloten bijwagens . . . . .     | " 29 " = 1450 "               |
|                                | 56 semi-convertiblewagens . . . . . | " 42 " = 2352 "               |
|                                | 10 open bijwagens . . . . .         | " 34 " = 340 "                |
|                                | 30 " " . . . . .                    | " 41 " = 1230 "               |

|                                                                |                                |                |
|----------------------------------------------------------------|--------------------------------|----------------|
| Voor den<br>paardentram naar<br>Overschie en<br>Hillegersberg. | 5 gesloten rijtuigen . . . . . | à 29 " = 145 " |
|                                                                | 4 " " . . . . .                | " 28 " = 112 " |
|                                                                | 2 open rijtuigen . . . . .     | " 47 " = 94 "  |
|                                                                | 2 " " . . . . .                | " 42 " = 84 "  |
|                                                                | 2 " " . . . . .                | " 36 " = 72 "  |
|                                                                | 2 tramomnibussen . . . . .     | " 20 " = 40 "  |

Totaal 364 rijtuigen

met 12742 plaatsen

1 directie-auto.  
1 dienst-auto.  
1 trommel-auto.  
11 zoutwagens.  
2 pekelwagens (waarvan 1 ingericht  
als slijpwagen).  
1 coupé.  
1 dogear.  
4 montagewagens (waarvan 1 op  
spoorwielen)  
1 auto-montagewagen.  
2 vrachtauto's  
4 sleeperswagens.  
1 railtransportwagen.  
1 aanhangrailwagen

3 mallejans (transport rails)  
1 mestwagen.  
1 fouragewagen.  
3 wagens (trommeldienst).  
2 stortkarren.  
2 zandstrooikarren.  
16 handkarren.  
1 transportabele gietoven.  
1 handkar met transportabelen motor  
1 meetwagen (bovenleiding).  
1 draadspanwagen.  
2 ijzeren vuilniswagens.  
1 trekhandwagen.  
1 slijpwagen met electromotor.

De kosten van onderhoud der tramrijtuigen met inbegrip der kosten van dagelijksche revisie en reiniging bedroegen f 883.654.31½.



## k. Trekkkracht.

Behalve de lijnen Rotterdam—Overschie en het laatste gedeelte van de lijn Rotterdam—Hillegersberg, waar paardentractie bestaat, worden alle lijnen electrisch geëxploiteerd.

Paarden worden, behalve voor de paardentractie op genoemde lijnen, gebruikt voor de montagewagens, transport- en andere dienstwagens, alsmede op de werken aan den weg voor het bijbrengen en wegvoeren van rails en palen.

Op 1 Juli 1921 waren aanwezig 57 paarden.

6 paarden werden verkocht, 2 paarden werden aangekocht, terwijl er 1 is gestorven, zoodat op 30 Juni 1922 52 paarden aanwezig waren.

De kosten voor voeding en ligging der paarden bedroegen *f* 35.555,33 d.i. per paard en per dag *f* 1.79 tegen *f* 2.41 het vorig jaar, en *f* 3.31 in het boekjaar 1919/1920.

Gebruikt werden:

153.299 K.G. . . . . Haver.

120.932 „ . . . . . Klaverhooi.

Het stroo, dat vroeger werd geleverd tegen opbrengst van de mest is zoo zeer in prijs gestegen, dat per dag *f* 4.50 moet worden bijbetaald.

De electrische kracht werd geleverd door de centrale der gemeente.

Totaal werd geleverd voor beweegkracht 7.085.535 K. W. U. ten behoeve van den tramdienst en 50.848 K. W. U. in de centrale werkplaats, waarvoor werd betaald *f* 442.726.43, benevens de hieronder vermelde toeslag. Voor verlichting, verwarming enz. werden nog geleverd 68.125 K. W. U., zoodat totaal 7.204.508 K. W. U. van de centrale betrokken werden. Het stroomverbruik voor electrische tractie per wagenkilometer bedroeg 585 K. W. U., tegenover 557 K. W. U. in 1920/1921. Het meerverbruik zal waarschijnlijk op rekening van het slechte weer in 1922 geschoven kunnen worden.

Krachtens het bepaalde bij de concessievoorwaarden wordt voor elk geleverd K. W. U. indien de kolenprijs (d.i. de gemiddelde prijs door de gasfabriek bij contract per 1000 K.G. gaskolen voor den wal betaald) hooger is dan *f* 8.50, aan het eind van het kalenderjaar bijbetaald  $0.0025 \times$  dit hoogere bedrag in guldens uitgedrukt. Is de kolenprijs lager dan wordt volgens denzelfden maatstaf gerestitueerd.

Het vorig jaar werd in het verslag reeds de verwachting uitgesproken, dat over 1921 een belangrijk lager bedrag zou moeten worden bijbetaald wegens de sterke daling der kolenprijzen. De over 1921 te betalen toeslag bedroeg *f* 246.495,72½ tegenover *f* 857.344,90½ over het jaar 1920, waarvan ons later *f* 250.000,— werden gerestitueerd door de Gemeente om de terugwerkende kracht op loonen van het personeel te kunnen betalen.

Ook dit jaar werd de exploitatie-rekening maandelijks belast met een bedrag hetgeen volgens berekening over het aantal verbruikte eenheden zal zijn bij te betalen.

Voor het gebruik, onderhoud en vernieuwing van voedingskabels moet worden betaald  $6\frac{1}{2}$  % van de aanlegkosten en wel f 26.174,88.

## l. Electrische geleidingen.

Ook dit jaar, werden vele arbeidsdraden, die te dun geworden waren, vernieuwd: 4820 Meter arbeidsdraad werd vervangen, terwijl 2450 Meter bijdraad werd aangebracht. Bovendien waren voor den aanleg van de nieuwe lijnen 13, 8a en 14 (eerste gedeelte) respectievelijk 2790 Meter, 655 Meter en 480 Meter arbeidsdraad noodig. In totaal zijn dus 11195 Meter arbeidsdraad verwerkt. Aan seindraden werden 90 Meter vernieuwd en 400 Meter nieuw gelegd voor de lijn 13.

Alle lijnen werden regelmatig gereviseerd, waarvoor steeds 4 montage-wagens in dienst waren. Een vijfde montage-wagen deed als regel dienst voor het onderhoud der electrische wisselverstellers en bij kleine voorkomende storingen. Op deze wijze wordt ieder ophangpunt regelmatig om de 3 maanden gecontroleerd en worden daarbij zoo noodig onderdeelen verwisseld.

Tengevolge van het breken van sleepstukken of door het omwaaien van boomen zijn enkele draadbreuken voorgekomen, die echter geen aanleiding tot bedrijfsstoring van beteekenis gaven terwijl ook persoonlijke ongelukken daarbij niet voorkwamen.

Het verven van palen en rozetten heeft steeds regelmatig plaats, behalve in de wintermaanden is een man met assistent daaraan geregeld bezig.

Voor het eerst na den oorlog werden weder Mannesmannpalen besteld en geleverd door de Mannesmannwerke Komotau in Tsecho-Slowakije.

## m. Werkplaatsen.

In de werkplaats grepen de volgende veranderingen plaats.

Aangeschaft werden :

Een draaistroommotor, 3 P.K. fabriikaat „Heemaf” voor een oude draaibank, die naar de electriciens-werkplaats werd verplaatst.

Een sneldraaibank van de firma VAN RIETSCHOTEN & HOUWENS.

Een gecombineerde pons- en knipmachine van dezelfde firma, met motor van  $5\frac{1}{2}$  P.K.

Een wielenbank fabriikaat Demoor Brussel, met motor van 18 P.K.

Een kleine slijpmachine met ingebouwden motor voor de electriciens-werkplaats van de Technische Handelmaatschappij voorheen JAN MULDER.

Voor de bankwerkerij werden 4 loopkraantjes in onze eigen werkplaats vervaardigd.

Voor het in het vorig jaarverslag vermelde transformator-station is een schakelbord aangeschaft.

Een sterkearm-schaafmachine werd door de firma VAN RIETSCHOTEN & HOUWENS geleverd.

Voor de afdeeling Weg en Werken werd een kleine werkplaats ingericht met de volgende werktuigen:

Een dubbel-smidsvuur met ventilateur.

Een slijpsteen.

Een kleine verticale boormachine.

Deze werktuigen worden allen apart aangedreven door een electromotor.

In de werkplaats behorende bij de remise Kralingen werd een elektrische ventilateur geplaatst.

De uit de smederij afkomstige 50 K.G.-luchthamer werd opgeknapt, van een 6 P.K. electromotor voorzien en in de bovenbouw-werkplaats geplaatst.

De werktuigen verkeerden in goeden staat.

## n. Vervoer en Exploitatie.

Eerder dan gedacht was, den 1sten December 1921, werd het tarief van 12½ cents tot 10 cents verlaagd.

Voor een rit op een stadslijn:

Rotterdam—Havenspoor. . . . .

Lage Erf—Schiedam . . . . .

Schiedam—Delfshaven . . . . .

Slagveld—Schans . . . . .

Schans—Overschie . . . . .

10 cents of 1 coupon.

De prijs der 10-ritten boekjes werd van f 1:10 verlaagd tot f 1.—.

### Onveranderd bleven:

De vroegritten op lijn 7 en 8 . . . . . 7½ cents.

Rotterdam—Schiedam . . . . . 15 „

Slagveld—Overschie . . . . . 15 „

Rotterdam—Hillegersberg . . . . . 15 „

Hillegersberg—Rotterdam (overstapkaartjes op lijn 3) 17½ „

Bij de opening van lijn 14 op 9 Mei 1922 kwamen de laatstgenoemde overstapkaartjes te vervallen en werd het tarief op deze lijn als volgt vastgesteld:

Centraalstation—Hillegersberg 15 cents; Centraalstation—Bergweg (Ceintuurbaan) 10 cents of 1 coupon; Bergweg (Heer Vrankenstraat)—Hillegersberg 10 cents of 1 coupon.

Voorts werden op lijn 3 verkrijgbaar gesteld overstapjes à 12½ cents geldig voor het traject Beursplein—Boompjes, verder voor overtocht met het veer Leuvehaven—Wilhelminakade (2e Klasse) en vervolgens op lijn 13 naar Tuindorp of lijn 9 tot den Dordtschen Straatweg.

Op de bovengenoemde trajecten van de lijnen 9 en 13 werden eveneens overstapkaartjes à 12½ cents verkrijgbaar gesteld in omgekeerde richting tot het Beursplein geldig.

Neemt men de ongunstige tijden, de heerschende malaise en het slechte zomerweer 1922 in aanmerking, dan kunnen het reizigersvervoer en de opbrengst niet ongunstig genoemd worden.

Het reizigersvervoer nam toe met 7.28 %, de opbrengst met 0.7 %, vergeleken met het vorige boekjaar.

Bij bezichtiging van bijlage II valt zelfs op, dat reeds vóór invoering van het verlaagde tarief, d.w.z. in de maand November 1921, de gemiddelde opbrengst der electrische lijnen per rijtuigkilometer aan het dalen was, waarschijnlijk onder den invloed der malaise.

Een blik op de onderstaande tabel leert het aandeel kennen, dat iedere lijn had in de toename resp. afname van het vervoer en de opbrengst, vergeleken met het voorgaande bedrijfsjaar, toen de lijnen 13 en 14 nog niet bestonden.

| LIJNEN.            | R E I Z I G E R S. |          | OPBRENGST IN GULDENS. |             | Lengte in<br>K. M. |
|--------------------|--------------------|----------|-----------------------|-------------|--------------------|
|                    | Meer.              | Minder.  | Meer.                 | Minder.     |                    |
| II                 | —                  | 96590    | —                     | 31960.29½   | 3,5                |
| VII                | —                  | 221231   | —                     | 67463.02    | 3,8                |
| IX                 | 53610              | —        | —                     | 8310.27½    | 4,2                |
| III                | 569335             | —        | 19577.17              | —           | 4,2                |
| VI                 | 94969              | —        | —                     | 9747.73     | 4,5                |
| IV                 | 29767              | —        | —                     | 21665.68½   | 5,3                |
| I                  | 4290               | —        | —                     | 33662.96½   | 5,4                |
| XI                 | 378676             | —        | 3569.28               | —           | 5,9                |
| V                  | 718298             | —        | 8566.93½              | —           | 6,8                |
| VIII               | 436180             | —        | 8325.64½              | —           | 6,9                |
| X                  | 680513             | —        | 20823.34              | —           | 8,7                |
| XIII               | 1198700            | —        | 108015.78             | —           | —                  |
| XIV                | 159169             | —        | 19815.70              | —           | —                  |
| TOTAAL.            | + 4323507          | ÷ 317821 | + 188693.85           | ÷ 172809.97 |                    |
|                    | ÷ 317821           | —        | ÷ 172809.97           | —           |                    |
| EIND-<br>RESULTAAT | + 400566.5         | —        | + 15883.88            | —           |                    |



Het merkwaardige verschijnsel doet zich voor, dat de kortste lijnen allen *minder* ontvingen dan verleden jaar. Hierbij bedenke men dat lijn 7 een ringlijn is en dus bij een totale lengte van 7.6 K.M. eigenlijk uit 2 lijnen ieder van 3.8 K.M. bestaat.

De teruggang op de korte lijnen is dus hoogstwaarschijnlijk een gevolg van de malaise; de menschen loopen of fietsen liever, daar de tram hun te duur is

Een uitzondering op dezen regel maakt evenwel lijn 3, wat wellicht zijn oorzaak heeft in de goedkoope overstapkaartjes geldig op de veerboot en lijn 9, resp. 13.

De gemiddelde opbrengst per reiziger op de electrische lijnen bedroeg in 1921/1922 10,903 cents, tegen 11,693 cents in 1920/1921.

De vooruitgang in het verkeer en de opbrengst onzer beide paardetrams was bevredigend. Het verkeer op de lijn naar Hillegersberg gedurende de zomermaanden was veelbelovend.

De ontvangst van het reizigersvervoer was:

#### a. Electrische Tram.

Reizigers gebruik makende

|                           |                                    |
|---------------------------|------------------------------------|
| van Couponboekjes . . .   | f 1.092.076.72                     |
| Betalende reizigers . . . | „ 5.145.581.20                     |
| Abonnementen . . . . .    | „ 221.905.64                       |
| Schoolkaarten . . . . .   | „ 58.145.50                        |
| Diversen . . . . .        | „ 87.637.62 $\frac{1}{2}$          |
|                           | <hr/> f 6.605.346.68 $\frac{1}{2}$ |

Over 1920/1921 was dit:

|                      |
|----------------------|
| f 1.125.548.74       |
| „ 5.104.482.15       |
| „ 200.591.99         |
| „ 50.215.50          |
| „ 81.831.66          |
| <hr/> f 6.562.670.04 |

#### b. Paardentram.

Reizigers gebruik makende

|                           |                                  |
|---------------------------|----------------------------------|
| van Couponboekjes . . .   | f 1.079.67                       |
| Betalende reizigers . . . | „ 141.248.02 $\frac{1}{2}$       |
| Abonnementen . . . . .    | „ 6.357.15                       |
| Schoolkaarten . . . . .   | „ 1.819.—                        |
| Diversen . . . . .        | „ 384.50                         |
|                           | <hr/> f 150.888.34 $\frac{1}{2}$ |
|                           | <hr/> f 6.756.235.03             |

f 1.205.21

„ 138.301.07 $\frac{1}{2}$

„ 5.415.80

„ 1.472.—

„ 266 —

---

f 146.660.08 $\frac{1}{2}$

---

f 6.709.3

De diversen bestaan uit:

Het vervoer van Gemeente-Ambtenaren, voorzien van vooruitbetaalde plaatsbewijzen voor één rit. (De Jaarkaarten der Gemeente-Ambtenaren worden echter onder de Abonnementen verantwoord.)

# Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij.

Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers der Paardentramlijn

ROTTERDAM—OVERSCHIE

1 Juli 1921 tot en met 30 Juni 1922.

| MAANDEN.            | Aantal afgelegde<br>Kilometers | Aantal Reizigers. | Opbrengst.              |
|---------------------|--------------------------------|-------------------|-------------------------|
| Juli . . . . .      | 10817                          | 28218             | 5.515.66                |
| Augustus . . . . .  | 10924                          | 40990             | 5.899.16                |
| September . . . . . | 10637                          | 36482             | 5.248.82                |
| October . . . . .   | 11251                          | 38186             | 5.493.17                |
| November . . . . .  | 10549                          | 32118             | 4.615.43 $\frac{1}{2}$  |
| December . . . . .  | 11070                          | 36273             | 5.027.20                |
| Januari . . . . .   | 11060                          | 35943             | 4.936.70                |
| Februari . . . . .  | 10369                          | 31987             | 4.406.40                |
| Maart . . . . .     | 13362                          | 37341             | 5.119.85                |
| April . . . . .     | 13294                          | 39737             | 5.454.80                |
| Mei . . . . .       | 13206                          | 39744             | 5.485.70                |
| Juni . . . . .      | 13343                          | 39775             | 5.485.35                |
|                     | 139882                         | 436794            | 62.688 24 $\frac{1}{2}$ |

# Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij.

Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers der Paardentramlijn

ROTTERDAM—HILLEGERSBERG

1 Juli 1921 tot en met 30 Juni 1922.

| M A A N D E N.      | Aantal afgelegde<br>Kilometers. | Aantal Reizigers. | Opbrengst.              |
|---------------------|---------------------------------|-------------------|-------------------------|
| Juli . . . . .      | 11723                           | 81994             | 12.027.72 $\frac{1}{2}$ |
| Augustus . . . . .  | 15281                           | 95102             | 13.924.05               |
| September . . . . . | 10630                           | 56001             | 8.134.77 $\frac{1}{2}$  |
| October . . . . .   | 9144                            | 42769             | 6.145.22 $\frac{1}{2}$  |
| November . . . . .  | 8427                            | 31443             | 4.473.70                |
| December . . . . .  | 9293                            | 37935             | 5.410.37 $\frac{1}{2}$  |
| Januari . . . . .   | 8768                            | 32938             | 4.686.20                |
| Februari . . . . .  | 8034                            | 31784             | 4.561.97 $\frac{1}{2}$  |
| Maart . . . . .     | 9074                            | 34000             | 4.849.87 $\frac{1}{2}$  |
| April . . . . .     | 9065                            | 38723             | 5.552.07 $\frac{1}{2}$  |
| Mei . . . . .       | 2264                            | 37531             | 5.066.97 $\frac{1}{2}$  |
| Juni . . . . .      |                                 | 36736             | 4.806.50                |
|                     | 101703                          | 556956            | 79.639.45               |