

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electriche Tram over het jaar 1932.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf.

Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat, evenals over de vier voorafgaande boekjaren, ook over het boekjaar 1932 de exploitatie van het tramnet en van de autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd. Het verlies over 1932 bedroeg niet minder dan f 1.684.715,30⁵, d.w.z. f 929.125,30⁵ meer dan het op de Begrooting geraamde verlies.

Een nadere beschouwing der Bedrijfsrekening leert aanstonds, dat de aanmerkelijke overschrijding van het voor 1932 geraamde verlies geheel te wijten is aan den voortdurenden achteruitgang van het reizigersvervoer, welke toegeschreven moet worden aan de economische depressie. De opbrengst van het reizigersvervoer bleef f 1.295.790,71 beneden de raming, terwijl daartegenover de uitgaven in totaal f 357.563,94⁵ beneden het begrootingscijfer bleven.

Commissie. De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1932 samengesteld als volgt: Wethouder-Voorzitter: de heer A. Hanemaaijer; leden: de heeren Jos. de Jonge, Ir. E. H. A. Kraaijvanger, A. A. Lührs, H. Mol, Mr. F. A. Nelemans en Dr. H. E. Reeser.

Als Secretaris was aan de Commissie toegevoegd: de heer Mr. J. B. de Klerk.

Personeel. Op 31 December 1931 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst: 131 ambtenaren op maandsalaris
2641 „ „ weekloon

totaal 2772

in lossen dienst: 1 ambtenaar op maandsalaris
78 ambtenaren op weekloon

totaal 79

tezamen dus 2851 personen.

Op 31 December 1932 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst: 120 ambtenaren op maandsalaris
2584 „ „ weekloon

totaal 2704

in lossen dienst: 8 ambtenaren op weekloon

tezamen dus 2712 personen.

Overzicht der lijnen met electriche tractie, welke

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in	
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.
1	Honingerdijk—Parkkade	35	5925
2	Vlaskade—Station D. P.	35	8961
3	Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk	442	4390 ^s
4	Maasstation—Schiedam	31	8099
5	Spangen—Oudedijk	36	5189
6	Insulindestraat—Prinsenhoofd	203	3054
7	Marconiplein—Maasstation	—	2644
8	Beursplein—Schiedam	—	354
9	Lange Hilleweg—Aelbrechtsplein	—	4079 ^s
10	Ruigeplaatbrug—Zaagmolenstraat	81	4191 ^s
11	Lischplein—Mathenesserplein	39	1410
12	Station D. P.—Groene Zoom	—	1803 ^s
14	Willemsplein—Hillegersberg	204	4887
15	Crooswijk—Spangen	—	1253
16	Vierambachtsstraat—Oudedijk	—	1398 ^s
17	Marconiplein—Beursplein	—	132
18	Crooswijk—Marconiplein	—	4440 ^s
20	Spangen—Vlietlaan	—	1229
21	Honingerdijk—Aelbrechtsplein	—	111 ^s
22	Walenburgerweg—Oudedijk	77	2023
23	Kootsche Kade—Maasstation	83	135
25	Carnisselaan—Beursplein	—	1414 ^s
Totaal		1266	67125

Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 7050 Meter.

op 31 December 1932 in exploitatie waren.

Meters.		Geëxploiteerd over andere lijnen.
Totale lengte.	Exploitatie-lengte.	
11885	5960	
17957	9286	290 M. over lijn 1 en 4.
9223	9242 ^s	4410 " " " 1, 2, 10 en 14.
16229	8530	400 " " " 1 en 2.
10414	7670 ^s	2445 ^s " " " 1, 2, 4, 14 en 20.
6311	4940 ^s	1683 ^s " " " 1, 2 en 3.
5288	6393	3749 " " " 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 14 en 20.
708	6922	6568 " " " 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 14 en 20.
8159	10154	6074 ^s " " " 1, 2 en 4.
8464	6341	2068 ^s " " " 2, 3 en 4.
2859	5848 ^s	4399 ^s " " " 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 14 en 20.
3607	8015 ^s	6212 " " " 1, 2, 3, 4 en 6.
9978	8467	3376 " " " 1, 2, 3, 4, 10, 11 en 22.
2506	6392 ^s	5139 ^s " " " 2, 3, 4 en 5.
2797	5961 ^s	4563 " " " 2, 4, 5, 6, 9 en 11.
264	4789 ^s	4657 ^s " " " 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 9 en 20.
8881	8390	3949 ^s " " " 1, 4, 7, 8, 10, 15 en 20.
2458	7353	6124 " " " 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 14 en 15.
223	6991 ^s	6880 " " " 1, 2, 4, 9 en 20.
4123	4656	2556 " " " 5, 6, 14, 16 en 18.
353	4989 ^s	4771 ^s " " " 1, 3, 4, 7, 10, 11, 14 en 22.
2829	7815	6400 ^s " " " 1, 2, 3, 6 en 8.
135516	155109	

Bezittingen en Kapitaals- uitgaven.	De boekwaarden der van de R. E. T. M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1932 (na aftrek der afschrijvingen) als volgt:
Baan	f 1.394.103,78
Bovenleiding	„ 486.925,—
Rollend materieel	„ 1.072.362,44
Hulpvoertuigen en paarden	„ 20.048,06
Terreinen en gebouwen	„ 1.980.039,15
Meubilair en kantoorbehoeften	„ 16.500,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„ 87.925,—
	f 5.057.903,43

Sedert de overname van het bedrijf der R. E. T. M. kwamen de volgende uitbreidingen ten laste van den Kapitaaldienst en waren de boekwaarden op 31 December 1932 als volgt:

48 Autobussen	f 433.199,29 ⁵
Sporen en bovenleiding	„ 1.693.807,22
Rollend materieel (nieuwe motor- en aanhangwagens, alsmede verbouwing van motor- en aanhangwagens)	„ 6.507.329,78
Vrachtautomobielen, enz.	„ 146.014,28
Werktuigen en gereedschappen	„ 69.481,24
Wachtlokalen	„ 57.023,30 ⁵
Terreinen en gebouwen	„ 165.022,96
	f 9.071.878,08

In totaal was alzoo op 31 December 1932 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 14.129.781,51.

Door den Gemeenteraad werd in zijn zitting van 2 Juni 1932 voor den dienst der R. E. T. gevoteerd:

Aanleg van sporen over het Zuidersluishoofd der Parksluizen en langs de N.O. zijde van de Coolhaven f 101.200,—

Voor de in 1932 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage 3.

Tramlijnen. Op 31 December 1932 waren in exploitatie 22 lijnen overeenkomstig den staat op bladz. 2 en 3.

Met ingang van 13 Januari 1932 werden de lijnen 12 en 19 niet meer via Keizersbrug, Gedempte Glashaven en Boompjes, doch via Noordblaak, Beursplein en Gelderschekade naar den Linker Maasoevers geleid; Burgemeester en Wethouders hadden hiertoe reeds den 18en December 1931 besloten.

Onder den druk der economische crisis werd op 2 Mei 1932 door den Gemeenteraad besloten de lijnen 19 en 24 op te heffen, en met ingang van 8 Mei 1932 nam de exploitatie van beide lijnen een einde.

De route van lijn 6 onderging een belangrijke wijziging; sedert 4 Augustus 1932 wordt deze lijn vanaf de Schiekade via Coolsingel, van Hogendorpsplein, Noordblaak, Beursplein en Gelderschekade naar het Noorder-eiland geleid. Ook de route van lijn 10 werd gewijzigd; sedert 1 November 1932 wordt deze lijn niet meer via den Pieter de Hoochweg doch langs de Oostzijde der nieuwe Coolhaven naar de Claes de Vrieselaan geleid.

Behalve bovenstaande belangrijke wijzigingen vonden slechts geringe veranderingen plaats in de lengte der lijnen sedert 31 December 1931.

Naast de cijfers uit het overzicht op bladz. 2 en 3 kan hier nog vermeld worden de totale lengte der hulpsporen; op 31 December 1932 bedroeg deze 7099 M. De totale lengte der remisesporen bedroeg 7776 M.

Autobuslijnen. Op 31 December 1932 waren 8 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1932 in exploitatie waren.		
Lijn	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
A	Station D. P.—Katendrecht	5850
D	Rotterdam (van Hogendorpsplein)—Over- schie (Schielaan)	6300
F	Vlaskade—Heijplaat	5450
H	Boschpolderplein—Bergweg	5700
K	Schiedam: Station—Rubensplein	3000
L	Schiedam: Rubensplein—Rozenburger- plein	4000
M	Schiedam: Rozenburgerplein—Station . .	3000
N	Wilhelminakade—Beukendaal	3200
	Totaal . . .	36500
Gemiddelde exploitatie-lengte van een autobuslijn: 4612 ⁵ Meter.		

Gelijktijdig met de opheffing van lijn 19 werd autobuslijn N in exploitatie genomen, terwijl gelijktijdig met de routeverandering van lijn 6 autobuslijn B werd opgeheven.

In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijto-terrein werd van 29 April—8 Mei 1932 de voormalige lijn A (Station D. P.—Nenijto-terrein) weder in dienst gesteld; evenals in de beide voorafgaande jaren geschiedde de exploitatie geheel met eigen autobussen.

**Werkzaam-
heden aan den
weg.**

A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

Op het van Hogendorpsplein, in de Crooswijkschestraat en op den Noordsingel vanaf den Hofdijk tot aan de Jacob Catsstraat werden de sporen gelicht.

Het spoor in de Zegwaardstraat en de sporen in de Havenstraat vanaf de Lage Erfbrug tot aan de Willem Buitewechstraat werden gelicht en vernieuwd. Op het Proveniersplein werden de sporen gelicht, waarbij 80 M. spoor werd vernieuwd; in de Vierambachtsstraat werden de sporen gelicht, waarbij tevens één spoor van den Heemraadssingel af tot aan de Van Oosterzeestraat werd vernieuwd. Op den Goudscherijweg vanaf den Boezemsingel tot aan de Hugo de Grootstraat werden de sporen gelicht en vernieuwd, waarbij tevens proefvakken werden gemaakt met toepassing van verschillende materialen voor de onderstopping der rails.

Verder werden nog sporen vernieuwd in de Brielsche- en Putschelaan (tezamen 750 M.) en in de Mathenesserlaan (120 M.); voorts werden nog vernieuwd het spoor op den Noordsingel tusschen Jacob Catsstraat en Burgemeester Roosstraat, de beide sporen in de Westerstraat, de beide sporen op den Pompenburgsingel, de sporen op den Oudedijk vanaf de Nieuwe Rubensstraat tot aan de Jericholaan, de beide sporen in de Jonker Fransstraat, de beide sporen op de Oosterkade bij het Timmerhuis, alsmede het spoor tot aan het Oude Hoofdplein.

De sporen vanaf het Roode Hek tot aan de IJus te Schiedam werden verlegd.

B. Kruisingen en wissels.

Vernieuwd werden de kruising en beide wissels op den Coolsingel bij de Kruiskade, de wissel en een hartstuk op den Coolsingel bij de Aert van Nesstraat, de kruising en wissel bij Café Caland op den Coolsingel, en de verbindingswissel op den Honingerdijk (gedeeltelijk).

Aan diverse kruisingen werden beduidende reparatiën uitgevoerd, terwijl een aantal wissels en hartstukken werden vervangen.

De kruising op de Schiekade, bij den Provenierssingel werd verwijderd, alsmede de kruising met het spoor der R. T. M. in de Putschelaan. De verbindingswissel in de Jonker Fransstraat bij de Dirk Smitsstraat werd eveneens verwijderd.

C. Bogen.

Vernieuwd werden: Claes de Vrieselaan-Schietbaanlaan (beide bogen), Boompjes-Reederijstraat (binnenboog), Coolsingel-Kruiskade (beide bogen), Bergstraat (twee bogen), IJus Rustwat (één spoor), 1e Middellandstraat (beide bogen bij de Tiendstraat), Boschje (beide bogen), Westerstraat-Westplein (beide bogen), Middensteiger (S-boogjes bij de Hoofdsteege), Henegouwerlaan-1e Middellandstraat (buitenboog), Middensteiger (S-boog bij het wachthuisje), Varkenoordschebrug (vier bogen), boog v. d. Duynstraat-Hofdijk, boog Kaasmarkt-Moriaanstraat, boog Zomerhofbrug en boog aan het eindpunt van lijn 2.

D. Aanleg.

Op het Slagveld werd, in verband met de routewijziging van lijn 6, ingebouwd een complex van 2 dubbele aftakkingen en een viervoudige kruising met aansluitende sporen.

Ten behoeve van lijn 10 werden nieuwe sporen gelegd langs de Oostzijde van de Coolhaven.

In verband met de profielwijziging van het Koemarktplein te Schiedam werd aldaar een geheel nieuwe lus gemaakt, en in aansluiting hieraan een opstelspoor voor lijn 4.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1932 had de R. E. T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom:

1°. Remise met centrale werkplaats, hoofdkantoor, bijgebouwen en erven aan de Isaäc Hubertstraat, ter gezamenlijke grootte van 82,36 A. Het complex bestaat uit:

- a. een remise met centrale werkplaats,
- b. hoofdkantoor,
- c. een bijgebouw met 23 kantoorlokalen, 2 teekenkamers, kleedingmagazijn, enz.,
- d. een magazijngebouw met garage;

2°. Remise en erve aan den Oostzeedijk 84 (groot 38,48 A.) met de westelijke helft van de Elisabethstraat. Overeenkomstig het besluit van den Gemeenteraad van 17 April 1930 werden ten behoeve van den dienst der R. E. T. door de gemeente Rotterdam van den heer W. G. A. v. d. Lugt gekocht de perceelen aan den Oostzeedijk 90 en 98 ter gezamenlijke grootte van 39,51 A. Deze perceelen werden aan den dienst van Gemeentewerken in beheer gegeven;

3°. Remise met loodsen, werkplaatsen en erve aan de Schiekade 133. Het complex (groot 36,91 A.) bestaat uit: een remisegebouw met werk- en dienstlokalen, paardenstal en zolder, een autogarage en een hoefstal, en heeft een voor- en een achterterrein, respectievelijk aan de Schiekade en den Molenwaterweg gelegen. Een gedeelte van het remisegebouw met het open terrein aan den Molenwaterweg, sedert jaren verhuurd aan de firma Moerman & Robbers, werd met ingang van 1 November 1929 ten behoeve van den dienst der R. E. T. in gebruik genomen;

4°. Remise en erven aan de Velgersdijkstraat 2 en 4 (groot 22,24 A.); deze remise werd in 1929 met ongeveer 1000 M². grondoppervlakte uitgebreid, waarvan alleen de opstand eigendom der R. E. T. is, terwijl de grond van de gemeente Rotterdam werd gehuurd. Op dezelfde wijze werd in 1930 het complex uitgebreid met ongeveer 100 M². grondoppervlakte ten behoeve van den bouw van een garage en van een bergplaats voor de Afdeeling Weg en Werken;

5°. Remise met bovenwoningen, loods en erve aan den Nieuwen Binnenweg 362—386 en Schoonebergerweg 13 (groot 72,32 A.). De remise is voor een gedeelte overbouwd met woningen, n.l. 22 aan de zijde van den Nieuwen Binnenweg, 1 op den hoek van den Nieuwen Binnenweg en den Schoonebergerweg en 1 aan den Schoonebergerweg;

6°. Remise en erve aan de Kootsche Kade, Willem van Hildegardsbergstraat en Hillegondastraat te Hillegersberg (groot 79,90 A.);

7°. Remise met huis, paardenstal, loodsen en erve aan den Straatweg van Rotterdam naar Overschie te Overschie (groot 25,97 A.);

8°. Perceelen weiland, watering en weg aan den 's-Gravenweg te Rotterdam, ter gezamenlijke grootte van 101,19 A.;

9°. Weg en weiland nabij de Delftsche Schie te Overschie (tezamen groot 3,90 A.). De perceelen vormen een deel van den openbaren weg en zijn dus voor het bedrijf niet van waarde;

10°. Mede-eigendom van 6 c.A. in een huis en erve aan den Straatweg naar Rotterdam te Overschie;

11°. Wachthuisjes (Mauritsweg, Claes de Vrieselaan, Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Parkkade, Westplein, Coolsingel, Middensteiger, Hofplein (2 stuks), Spoorsingel, Henegouwerplein, P.C. Hooftplein, Schiedamscheweg, Tweede Rosestraat, Groene Hilledijk, Wolphaertsbocht, Heijplaat, Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Putschelaan bij de Graansilo, Carnisselaan, Putscheplein, Maasstation, Jonker Fransstraat, Schans en Pompstation [Schiedam];

12°. Wachthuisjes met dienstlokaal (Beursplein, Oostplein, Stationsplein, Veerlaan, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Marconiplein, Aelbrechtsplein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Heer Vrankestraat, Lefèvre de Montignylaan [Hillegersberg], Schielaan [Overschie], Stationsplein [Schiedam] en Kcemarktplein [Schiedam]).

Volledigheidshalve zij hier vermeld, dat op het terrein der R. E. T. aan de Schiekade in 1929 voor rekening van het Gemeente-Electriciteitsbedrijf een gelijkrichterstation werd gebouwd.

Werkzaamheden aan de gebouwen. Isaäc Hubertstraat. In het hoofdgebouw werd de centrale verwarmingsinstallatie gereviseerd, de verwarmingskachel werd vernieuwd en de schoorsteen in verband met verspreiding van kolendamp geheel afgebroken en opnieuw opgetrokken.

De kantoren in het Magazijn werden voorzien van een automatisch werkende gasverwarming.

In de centrale werkplaats werden de kap en de ijzerconstructie van de stelwerkplaats opnieuw geleverd; in de stelwerkplaats werd verder een waterdichte betonnen werkkuil van 15 M. lengte gemaakt, terwijl in de electriche werkplaats eenige beton-fundeeringen voor werktuigen gemaakt werden.

Remise Kralingen. Van het plaatijzeren dak werd circa 1800 M². gebitumineerd, terwijl enkele gegolfd ijzeren platen werden vernieuwd. Aan de zanddrooginrichting werden eenige verbeteringen aangebracht.

Remise Charlois. De gegolfd plaatijzeren dakbedekking werd gebitumineerd, terwijl voorts de noodige voorzieningen werden getroffen met betrekking tot de wanden, de bestrating, enz.

Remise Delfshaven. De schutting op het achterterrein werd gedeeltelijk vernieuwd. De lantaarns in de kleine remise, de schilderswerkplaats en de wagenmakerij werden vernieuwd, van gewapend glas voorzien en bekleed met zink en timmeroid. Verschillende herstellingen aan de dakbedekking vonden plaats.

Remise Hillegersberg. Ook hier werden aan de dakbedekking de noodige voorzieningen getroffen; de bestrating werd, waar noodig, hersteld en de rioleering werd nagezien en schoongemaakt. De verwarmingsinstallatie werd gewijzigd.

Schiekade. De schoorsteen van de kleine centrale verwarming werd ge-bitumineerd. Bij de vuilstortinrichting werd een waterleidingaansluiting gemaakt.

Autobusgarage. In de autobusgarage werd de bestaande uitbouw verlengd. Achter de smederij werd een werkplaats ingericht, benevens een kantoor voor den opzichter. Verder werden in de garage nog twee betonnen werkkuiten gemaakt.

Woonhuizen. Aan de woonhuizen werden de noodige voorzieningen getroffen.

Wachtkamers. De bestaande wachtkamer met restauratie te Schiedam werd, in verband met de profielwijziging van het Koemarktplein, gesloopt en vervangen door een nieuwe wachtkamer met kiosk en dienstruimte, welke voorzien werd van automatisch werkende gasverwarming.

De wachtkamer op den Goudschen Singel bij de Jonker Fransstraat werd verplaatst naar den Spoorsingel; deze wachtkamer werd geheel gerepareerd, opnieuw geveerd en voorzien van een nieuwen betonvoet met tegelvloer. De wachtkamer aan de Wilhelminakade werd, als gevolg van de opheffing van lijn 19, verwijderd en naar het terrein te Overschie gebracht.

Werkzaamheden in de centrale werkplaats. Naast de gewone reparatiewerkzaamheden werd het verbouwingswerk krachtig voortgezet.

Met de verbouwing der motorwagens uit de serie 127—151 kwam men geheel gereed, terwijl men in het laatste kwartaal van 1932 eveneens gereed kwam met de verbouwing van 4 semi-convertible volgwagens.

Met de groote revisie van de motorwagens uit de serie 401—450 werd een begin gemaakt, doch ultimo December 1932 was men nog met geen enkele der hiervoor binnengekomen wagens gereed.

91 Motorwagens en 2 volgwagens kwamen in reparatie wegens aanrijding. Verder zij nog vermeld, dat begonnen werd met den bouw van twee railslijpwagens.

Tenslotte werden nog diverse werkzaamheden verricht voor de Afdeeling Weg en Gebouwen, voor de Afdeeling Tractie, voor het Magazijn, enz.

Wagenpark. Een wisselkastenreinigingswagen werd aan het wagenpark toegevoegd; overigens vonden geen veranderingen van eenige beteekenis plaats. Alzoo bestond het wagenpark op 31 December 1932 uit:

Voor de lijnen met electrische tractie.	{	81 motorwagens	à 33 plaatsen =	2673 plaatsen
		50 „	„ 38 „ =	1900 „
		20 „	„ 51 „ =	1020 „
		170 „	„ 63 „ =	10710 „
		56 semi-convertible volgwagens . „	42 „ =	2352 „
		20 volgwagens	„ 62 „ =	1240 „
		30 open volgwagens	„ 41 „ =	1230 „

transporteeren 427 rijtuigen

21125 plaatsen

Transport	427 rijtuigen	21125 plaatsen
Voor den auto-		
busdienst	48 autobussen à 31 plaatsen =	1488 „
Totaal 475 rijtuigen		met 22613 plaatsen

Voorts: 1 Directie-auto, 2 dienst-automobielen, 1 trommel-automobil, 1 bestelwagen, 5 vrachtautomobielen, 1 kraanwagen, 1 deraillements-automobil, 2 lasch-automobielen, 7 montage-automobielen, 2 montage-wagens op spoorwielen, 1 montagewagen met paardentractie (op spoorwielen), 2 magirus-ladders, 4 sleepers-wagens, 2 sleeperswagens voor railtransport, 1 aanhang-railwagen, 1 railtransport-wagen, 3 mallejans, 1 mestwagen, 1 fouragewagen, 1 haspelwagen, 1 haspelwagen op spoorwielen, 20 handwagens, 5 gesloten handwagens voor wisselreparatie, 1 open handwagen voor wisselreparatie, 11 schaftkeetwagens, 8 ijzeren vuilniswagens, 17 zoutwagens, 2 slijpwagens, 2 railreinigingswagens, 1 wisselkasten-reinigingswagen, 2 zandtransportwagens, 2 motorwagens, 5 volgwagens, 1 open volgwagen, 1 gesloten paardentramwagens.

Tractie. Door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1932 ten behoeve van den tramdienst 23.456.355 k. W. h. geleverd, waarvoor f 901.955,36 moest worden betaald.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises (uitgezonderd de remise Hillegersberg) werd voor beweegkracht 109.668 k. W. h. geleverd, waarvoor f 8.008,40 betaald moest worden. Voor verlichting, verwarming, enz. werd geleverd 138.284 k. W. h., kostende f 14.934,34. In totaal werd dus door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam 23.704.307 k. W. h. geleverd.

Door de gemeente Hillegersberg werd, ten behoeve van de remise aan de Kootsche Kade, geleverd voor beweegkracht 8.608 k. W. h. en voor verlichting en verwarming 41.929 k. W. h., waarvoor respectievelijk f 1.501,06 en f 3.430,79 moest worden betaald. Voor verlichting in het wachthuisje aan de Lefèvre de Montigny-^{aan} werd 100 k. W. h. geleverd, kostende f 32,16. Bovendien werd 11 k. W. h. geleverd voor de electrisch bewogen brug aan den Straatweg te Hillegersberg.

Door de gemeente Overschie werd voor verlichting van de wachtkamers en van de remise te Overschie 154 k. W. h. geleverd, terwijl door de gemeente Schiedam voor verlichting der wachtkamers 286 k. W. h. werd geleverd. Respectievelijk werd hiervoor betaald f 52,12 en f 60,74 inclusief meterhuur.

Voor gebruik, onderhoud en vernieuwing der voedingskabels werd een bedrag van f 58.504,95 betaald, benevens een bedrag van f 416,86 voor getroffen extra voorzieningen in verband met het bezoek van het luchtschip „Graf Zeppelin” aan het vliegveld Waalhaven op 18 Juni 1932.

Over 1932 werd van het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam ontvangen als restitutie overeenkomstig de kolenclausule een bedrag van f 93.825,42.

Bovenleiding. De toestand der bovenleiding werd regelmatig gecontroleerd. In totaal werd aan arbeidsdraad gebruikt:

vernieuwing	24.158	Meter arbeidsdraad van 80 m.M ² .
bijdraden	4.493	„ „ „ 80 m.M ² .

28.651 Meter

vernieuwing	1.165	Meter arbeidsdraad van 65 m.M ² .
bijdraden	127	„ „ „ 65 m.M ² .

1.292 Meter

bijdraden	340	Meter arbeidsdraad van 50 m.M ² .
---------------------	-----	--

Hier volgt een overzicht van de voornaamste werkzaamheden. Door den aanleg van het collecteurriool was een gedeelte van het net op den Bergweg tot aan de Ceintuurbaan nog uitgevoerd met tijdelijk opgezette masten; hier werd de bovenleiding definitief afgewerkt, terwijl in aansluiting hieraan op den Straatweg te Hillegersberg de armpaalconstructie vervangen werd door ophanging aan spanraden.

De bovenleiding op de Linker Rottekade werd grondig gereviseerd en de aansluiting op de zinkerkabels bij de Zaagmolenbrug vernieuwd; het traject Oosterkade-Spoorwegstraat-Costmolenwerf werd vernieuwd, alsmede de aansluiting op de zinkerkabels bij de Oostbrug. Ook de aansluitingen op de zinkerkabels bij de Mathenesserbrug werden vernieuwd.

Het viaduct aan de Schiekade werd in aansluiting aan de door de Nederlandsche Spoorwegen daaraan verrichte werkzaamheden voorzien van een nieuwe ophangconstructie; tevens werd het traject Schiekade-Provenierssingel-Spoorsingel gereviseerd en op maat gelegd, waarbij verschillende masten moesten worden verplaatst. De bovenleiding op het Slagveld en het Hofplein werd eveneens vernieuwd.

De bovenleiding op den Nieuwen Binnenweg, welke nog was uitgevoerd met oud contactdraad van 50 m.M²., werd vernieuwd.

In verband met de wijziging van de Broersvest en het Koemarktplein te Schiedam moest de bestaande bovenleiding worden gesloopt en een nieuwe geconstrueerd; op den Rotterdamschen Dijk werd een gedeelte vernieuwd. Ook de bestaande bovenleiding op den Pieter de Hoochweg werd gesloopt, terwijl een nieuwe bovenleiding werd aangelegd aan de Oostzijde van de nieuwe Coolhaven; in verband met de werkzaamheden aan de Parksluizen kon een gedeelte hiervan nog niet definitief worden afgewerkt.

In de remises Kralingen en Charlois werd de ophanging der bovenleiding gewijzigd.

Vermeld kan nog worden, dat in den loop van 1932 een zestal draadbreuken voorkwamen.

Met betrekking tot het voedingkabelnet kan vermeld worden, dat ter verbetering

van de stroomvoorziening op den Linker Maasoever het voedingpunt Groene Hilledijk-Beijerlandschelaan werd aangelegd. Het voedingpunt Schiedamscheweg bij de Lage Erfbrug werd uitgebreid met een stijgpunt in de Havenstraat. Het bestaande voedingpunt Mauritsweg-Kruiskade werd voorzien van overbruggings-schakelaars.

Tenslotte kan met betrekking tot de bovenleidingmasten nog worden vermeld, dat verschillende netgedeelten opnieuw werden geveerd.

Electriche wissels. In den loop van 1932 kwamen 10 electriche wissels te vervallen tengevolge van de opheffing der lijnen 19 en 24 en de routewijziging der lijnen 6 en 10. Daartegenover werden 7 nieuwe electriche wissels ingebouwd, zoodat op 31 December 1932 nog 77 electriche wissels in bedrijf waren.

Kracht en verlichting. In de centrale werkplaats, de autobusgarage en de remises werden aan de verlichtingsinstallaties de noodige voorzieningen getroffen. In de nieuwe wachtkamer op het Koemarktplein werd een verlichtingsinstallatie aangebracht en in de kiosk tevens een electriche verwarmingsinstallatie.

In de autobusgarage werd de krachtinstallatie uitgebreid met een gelijkstroom-machene van 80 P. K. voor het inloopen van de gereviseerde benzinemotoren.

Paarden. Op 31 December 1931 waren 9 paarden aanwezig. In den loop van 1932 werd één paard, dat voor den dienst niet meer geschikt bleek, verkocht, terwijl een ander paard het slachtoffer werd van een ongeval. Daartegenover werden drie paarden aangekocht, zoodat op 31 December 1932 weder 10 paarden aanwezig waren.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1932: f 2796,62, d.i. per paard en per dag f 0,78 tegen f 0,81 over 1931, f 1,14 over 1930 en f 1,37 over 1929.

Verbruikt werden 29.078 K. G. haver en 28.588 K. G. hooi.

Vervoer. In 1932 werden door de R. E. T. 13.440.133 reizigers minder vervoerd dan in 1931. Dit beteekent een achteruitgang van 15,53 %.

De staat op bladz. 13 geeft een overzicht van den achteruitgang van het reizigersvervoer op de electriche geëxploiteerde lijnen afzonderlijk. In totaal werd op deze lijnen een achteruitgang van 12.146.029 reizigers geboekt, d.i. 15,54 %.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle electriche geëxploiteerde lijnen tezamen daalde van 3,53 (in 1931) tot 3,32. Ook voor elke lijn afzonderlijk valt een achteruitgang van het gemiddeld aantal reizigers per wagenkilometer te constateeren, met uitzondering evenwel van de lijnen 2, 9, 12, 18 en 20.

Het aantal reizigers dat op de lijnen met electriche tractie gebruik maakte van knipkaarten bedroeg 24.989.766, d.w.z. 37,86 % van het op deze lijnen in totaal vervoerde aantal reizigers.

Voor alle electriche geëxploiteerde lijnen gezamenlijk bedroeg het maximum aantal vervoerde reizigers op één dag 290.906, welk resultaat op 2en Pinksterdag (16 Mei) werd verkregen, doch het op Nieuwjaarsdag vervoerde aantal reizigers was slechts weinig minder (289.080).

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren
1931 en 1932.

Lijnen met elektrische tractie.

Lijnen.	1932.	1931.	Meer in 1932.	Meer in 1931.	Percentage verschil.
1	1.740.236	2.186.277	—	446.041	— 20,40 %
2	4.691.740	5.941.584	—	1.249.844	— 21,04 „
3	5.301.183	6.386.779	—	1.085.596	— 17,00 „
4	4.763.271	5.515.809	—	752.538	— 13,64 „
5	3.471.107	3.832.627	—	361.520	— 9,43 „
6	945.391	1.115.178	—	169.787	— 15,23 „
7	1.885.191	2.063.817	—	178.626	— 8,66 „
8	3.834.426	5.055.182	—	1.220.756	— 24,15 „
9	5.657.652	6.438.344	—	780.692	— 12,13 „
10	2.073.842	2.442.051	—	368.209	— 15,08 „
11	2.476.517	2.951.801	—	475.284	— 16,10 „
12	2.991.808	3.109.243	—	117.435	— 3,78 „
13	—	81.771	—	81.771	—
14	4.325.939	4.990.164	—	664.225	— 13,31 „
15	3.279.733	3.928.917	—	649.184	— 16,52 „
16	2.935.275	3.499.267	—	563.992	— 16,12 „
17	1.792.080	1.933.142	—	141.062	— 7,30 „
18	3.678.447	4.296.088	—	617.641	— 14,38 „
19	293.984	790.213	—	496.229	—
20	3.288.261	3.627.415	—	339.154	— 9,35 „
21	2.207.118	2.343.270	—	136.152	— 5,81 „
22	1.292.723	1.520.149	—	227.426	— 14,96 „
23	1.183.861	1.482.763	—	298.902	— 20,16 „
24	256.829	886.504	—	629.675	—
25	1.640.731	1.735.019	—	94.288	— 5,43 „
Alle lijnen	66.007.345	78.153.374	—	12.146.029	— 15,54 %

Onderstaande staat geeft een overzicht van den voor- en achteruitgang van het reizigersvervoer op de autobuslijnen afzonderlijk. In totaal werd op deze lijnen een achteruitgang van 1.294.104 reizigers geboekt, d.i. 15,43 %.

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren 1931 en 1932. Autobuslijnen.					
Lijnen.	1932.	1931.	Meer in 1932.	Meer in 1931.	Percentage verschil.
A	1.868.619	2.044.984	—	176.365	— 8,62 %
B	612.306	1.263.022	—	650.716	—
D	1.136.685	1.234.836	—	98.151	— 7,95 „
E	8.591	10.111	—	1.520	— 15,03 „
F	480.241	686.023	—	205.782	— 30,00 „
H	2.077.295	2.070.210	7.085	—	+ —,34 „
K	355.007	400.617	—	45.610	— 11,38 „
L	265.791	371.427	—	105.636	— 28,44 „
M	212.757	303.873	—	91.116	— 29,98 „
N	69.490	—	69.490	—	—
Extra dienst Wielerbaan	4.217	—	4.217	—	—
Alle lijnen	7.090.999	8.385.103	—	1.294.104	— 15,43 %

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle autobuslijnen tezamen daalde van 2,82 (in 1931) tot 2,31. Ook voor elke autobuslijn afzonderlijk valt een achteruitgang van het gemiddeld aantal reizigers per wagenkilometer te constateeren.

Ook in 1932 is autobuslijn H de eenige autobuslijn geweest, welke meer reizigers heeft vervoerd dan in het voorafgaande jaar.

Het aantal reizigers dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten bedroeg 2.535.455, d.w.z. 35,76 % van het op deze lijnen in totaal vervoerde aantal reizigers.

Voor alle autobuslijnen gezamenlijk bedroeg het maximum aantal vervoerde reizigers op één dag 32.249, welk resultaat bereikt werd op 2en Pinksterdag (16 Mei).

Met betrekking tot de opbrengst kan vermeld worden, dat lijn 12 en autobuslijn H de eenige lijnen zijn, welke in 1932 een hogere opbrengst hebben geboekt dan in het voorafgaande jaar. De jaaropbrengst der lijnen 4, 8, 14 en D is ongunstig beïnvloed door de afschaffing (op 20 Mei 1932) van het 15 cts-tarief en van de knipkaarten van f 1,65, f 1,20 en f 1,40.

Met ingang van 1 Juni 1932 werden de tarieven en bepalingen voor abonnementen en schoolkaarten gewijzigd. Voor de lijnen met elektrische tractie werden in het tijdvak 1 Januari—31 Mei 1932 afgegeven 652 jaarabonnementen (f 100.163,34) en 2.771 maandabonnementen (f 33.483,—); voor de autobuslijnen werden in hetzelfde tijdvak afgegeven 3 jaarabonnementen (f 300,—) en 237 maandabonnementen (f 2.133,—), terwijl voor de elektrisch geëxploiteerde lijnen en autobuslijnen gecombineerd 1 jaarabonnement (f 130,—) en 114 maandabonnementen (f 1.320,—) werden verstrekt.

In het tijdvak 1 Juni—31 December 1932 werden afgegeven 274 jaarabonnementen (f 31.272,50, waarvan f 30.218,34 ten bate van de elektrisch geëxploiteerde lijnen) en 4.907 maandabonnementen (f 49.293,—, waarvan f 46.677,62 ten bate van de elektrisch geëxploiteerde lijnen).

Verder werden in 1932 verstrekt 19.661 schoolkaarten (f 50.663,84) voor de lijnen met elektrische tractie en 2.051 (f 5.467,16) voor de autobuslijnen.

Aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming werden in 1932 verkocht 2.220.000 witte (à f 1,10), 23.816 groen-witte (à f 1,10), 28.114 groene (à f 1,65), 1.835 oranje-witte (à f 1,20), 4.000 oranje-witte (à f 1,10), 2.248 oranje (à f 1,40), 6.500 oranje (à f 1,10) en 3.118 wit-oranjegestreepte (à f 1,—) knipkaarten, in totaal voor f 2.534.602,90.

Het aantal aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming in dépôt gegeven kaarten bestond op 31 December 1932 uit 40.000 witte, 2.000 oranje-witte en 500 oranje knipkaarten.

Aan de conducteurs waren op 31 December 1932 kaarten in dépôt gegeven voor een totale waarde van f 84.194,—.

Door het Hoofdbureau der R. E. T. werden in 1932 direct aan conducteurs en aan het publiek verkocht: 1.579 witte (à f 1,10), 12 oranje (à f 1,40), 80 wit-oranje-gestreepte (à f 1,—), 44 groen-witte (à f 1,10), 62 groene (à f 1,65), 5 oranje-witte (à f 1,20) knipkaarten, in totaal voor f 1.990,40.

Aan oude knipkaarten werden ingeleverd 34 groen-witte (à f 1,10), 66 groene (à f 1,65), 43 oranje-witte (à f 1,20) en 26 oranje (à f 1,40), in totaal voor f 234,30.

Tot ultimo December 1932 werd aan het publiek gerestitueerd voor tengevolge van het in werking treden van het nieuwe tarief vervallen knipkaarten een bedrag van f 2.417,03. In totaal heeft dus in 1932 de verkoop van kaarten opgebracht een bedrag van f 2.533.941,97 tegen f 3.819.783,01⁵ in 1931.

De Directeur,
NIEUWENHUIS.

Bijlage I.

Activa.

Balans

Datum.	Omschrijving.		Bedrag.
Dec. 31	Kas	f	25.254,21
	Postrekening No. 133395	"	12.069,14
	Gemeente-Ontvanger	"	942.374,95
	Baan	f	1.607.503,78
	Bovenleiding	"	515.600,—
	Rollend materieel	"	1.226.872,44
	Terreinen en gebouwen	"	2.021.459,15
	Werktuigen en verdere inventarissen	"	106.325,—
	Meubilair en kantoorbehoeften	"	20.000,—
	Hulpvoertuigen en paarden	"	24.348,06
		f	5.522.108,43
	Uitbreidingen:		
	Sporen en bovenleiding f	1.864.467,22	
	Rollend materieel "	6.829.205,78	
	Vrachtautomobielen, enz. "	146.014,28	
	Werktuigen en gereedschappen "	69.481,24	
	Wachflokalen "	57.023,30 ⁵	
	Terreinen en gebouwen "	165.022,96	
		f	9.131.214,78 ⁵
		f	14.653.323,21 ⁵
	Af: Afschrijvingen	"	956.741,—
			" 13.696.582,21
	Autobussen, Nos. 1—14.	f	106.378,19 ⁵
	" " 15—28	"	157.734,26
	" " 29—40, 41—46, 101, 102	"	283.937,84
		f	548.050,29 ⁵
	Af: Afschrijvingen	"	114.851,—
			" 433.199,29
	Uniformen	f	79.086,17
	Magazijn Weg en Werken	"	67.653,26
	Fourage-Magazijn	"	1.123,27
	Goederen-Magazijn	"	404.691,39 ⁵
	Magazijngoederen in bewerking	"	10.101,16
			" 562.655,25
	Debiteuren	f	186.723,51
	Voorschotten	"	25,—
	Conducteurs (knipkaarten in dépôt)	"	84.194,—
	Werken voor derden	"	10,36
	Nog te innen pensioenbijdragen	"	2.138,81
			" 273.091,68
	Disagio op 4½% leeningen gemeente Rotterdam	f	211.423,08
	Disagio op 4% leeningen gemeente Rotterdam	"	58.623,32
		f	270.046,40
	Af: Afschrijvingen Disagio	"	14.408,—
			" 255.638,40
	Saldo Verlies		f 16.200.865,14 ⁵
			" 1.684.715,30 ⁵
			f 17.885.580,45

1932.

Passiva.

Datum.	Omschrijving.		Bedrag
Dec. 31	4 $\frac{0}{10}$ leeningen gemeente Rotterdam	f 2.053.431,46	
	4 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{10}$ " " "	" 10.706.716,76	
		f 12.760.148,22	
	Nog met leeningen te dekken	" 3.087.455,03 ⁵	f 15.847.603,25 ⁵
	Crediteuren	"	109.431,88
	Pensioenfonds	"	851.816,75
	Zieken- en Ondersteuningsfonds	"	2.701,55
	Wachtgelden.	"	24.026,58
	Waarborgsommen voor abonnementen.	"	5.142,50
	Omslag-Rekening	"	190.460,93 ⁵
	Reserve voor nog te betalen loonen	"	50.187,47
	Pensioenfonds personeel R. E. T.	"	7.440,—
	Interest.	"	665.825,53
	Reserve voor in dépôt gegeven 12-rittenkaarten.	"	130.944,—
			f 17.885.580,45

Bedrijfsrekening over het jaar 1932.					Credit.	
Bijlage II. Debet.						
Datum.	Omschrijving.	Bedrag.	Datum.	Omschrijving.	Bedrag.	
Dec. 31.	Beweegkracht	f 870.181,20	Dec. 31.	Opbrengst reizigersvervoer.	f 7.501.709,29	
	Salarissen en loonen van Controleurs, Bestuurders, Chauffeurs, Conducteurs, enz.	" 2.944.934,99 ⁵		Huren van gebouwen en terreinen	" 10.620,36	
	Onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel	" 1.151.821,47 ⁵		Opbrengst reclame	" 46.240,35	
	Onderhoud en vernieuwing der trambanen	" 546.839,26		Pensioenkortingen	" 310.996,19	
	Onderhoud en vernieuwing der bovenleiding	" 142.235,15		Diversen	" 2.734,56	
	Algemeene kosten van centrale werkplaats, dépôts en garage	" 254.293,99				
	Onderhoud van gebouwen	" 49.088,16				
	Overige kosten	" 135.205,65				
	Uniformen	" 97.097,36				
	Salarissen van Directie, afdelingschefs, ambtenaren en kantoorpersoneel.	" 199.535,13		Nadeelig Saldo	f 7.872.300,75	
	Bureaukosten en administratiebehoefte	" 35.163,19			" 1.684.715,30 ⁵	
	Assurantien	" 30.127,63				
	Belastingen, retributien en erfpachten	" 137.150,65				
	Ziekengelden enz.	" 169.077,39				
	Ongevallenverzekering.	" 15.675,24				
	Rentezegels Invaliditeitswet	" 69,57 ⁵				
	Pensioenbijdragen	" 851.871,50				
	Rente	" 663.822,72				
	Afschrijvingen	" 1.086.000,—				
	Bijdrage Pensioenfonds Tramponeel	" 43.155,28				
	Restitutie Forensenbelasting	" 609,11				
	Benzine voor tractie der autobussen	" 133.061,40				
		f 9.557.016,05 ⁵			f 9.557.016,05 ⁵	

Bijlage III.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1931	f	14.704.160,17
Motorwagens No. 471—570	„	160.030,45
Volgwagens No. 1001—1020 (2e serie)	„	58.693,78
Verbouwing van 25 motorwagens, No. 127—151	„	268.222,30
Verbouwing van 20 volgwagens, No. 1001—1020 (1e serie), tot motorwagens	„	41,42
Verbouwing van 20 motorwagens, No. 202—221	„	14.311,80
Aanleg van sporen op den Oostelijken oprit van de Willems- brug (inclusief de nieuwe Jan Kuitenbrug)	„	378,24
Aanleg van sporen over het Zuidersluishoofd der Parksluizen en langs de N.O. zijde van de Coolhaven	„	20.889,85
	f	15.226.728,01
Credit:		
Bouw van de noodige wachtlokalen	f	584,—
Aanschaffing van gereedschappen en machines	„	214,90
	„	798,90
	f	15.225.929,11
Af:		
Opbrengst (gedeelte) van het terrein aan den Straatweg te Hillegersberg	f	24.429,60
Opbrengst wachthuisje	„	126,—
	„	24.555,60
	f	15.201.373,51
Af: Afschrijvingen	„	1.071.592,—
	f	14.129.781,51

VAN WAESBERGE, HOOGWEREF & RICHARDS N.V. ROTTERDAM