

No. 10
ROTTERDAMSCH E ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electriscbe Tram over het jaar 1937.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf. Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat, evenals over de negen voorafgaande boekjaren, ook over het boekjaar 1937 de exploitatie van het tramnet en van de autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd. Het nadeelig saldo over 1937 bedroeg f 1.220.298,07⁵, hetgeen f 287.162,92⁵ minder is dan op de begrooting was geraamd.

De opbrengst van het reizigersvervoer overschreed met f 9.955,98 het geraamde bedrag.

Commissie. De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1937 samengesteld als volgt: Wethouder-Voorzitter: de heer A. B. de Zeeuw; leden: de heeren H. E. v. d. Brule, Mr. T. de Jong Tzn., A. A. Lührs, Mr. F. A. Nelemans, C. Rotmans Jr. en J. Wacht.

Als Secretaris was aan de Commissie toegevoegd de heer J. Hasper, administrateur ter secretarie, chef der afdeling Financiën en Bedrijven.

Personeel. Op 31 December 1936 waren in dienst van de R. E. T.:
in vasten dienst: 134 ambtenaren op maandsalaris
1711 " " weekloon
totaal 1845

in lossen dienst: 5 ambtenaren op maandsalaris
23 " " weekloon
totaal 28

tezamen dus 1873 personen.

Op 31 December 1937 waren in dienst van de R. E. T.:
in vasten dienst: 176 ambtenaren op maandsalaris
1678 " " weekloon
totaal 1854

in lossen dienst: 3 ambtenaren op maandsalaris
108 " " weekloon
totaal 111

tezamen dus 1965 personen.

Overzicht der lijnen met electriche tractie, welke				
Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in		
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	
1	Honingerdijk—Schiedam	—	9336 ^s	
2	Station D. P.—Vlaskade	35	9157 ^s	
3	Station D. P.—Groene Zoom	—	3972 ^s	
4	Station Maas—Schiedam	61	5358 ^s	
5	Spangen—Oudedijk	36	3238	
6	Schieweg—Station Maas	65	2624	
7	Aelbrechtsplein—Beursplein	—	2244	
9	G. J. Mulderstraat—Lange Hilleweg	—	2338 ^s	
10	Spangen—Hillegersberg.	—	9588 ^s	
11	Mathenesserplein—Lischplein	39	4007 ^s	
14	Willemsplein—Hillegersberg	—	2510	
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	33	2944	
16	Schiedamscheweg—Oudedijk.	—	1141	
22	Spoorsingel—Oudedijk	66	1750	
	Totaal	335	60210 ^s	
Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 7816 Meter. De totale lengte der hulpspooren bedroeg 16021 Meter. „ „ „ „ remisespooren bedroeg 7920 Meter.				

op 31 December 1937 in exploitatie waren.

Meters.

Geëxploiteerd over andere lijnen.

Totale lengte.	Exploitatie- lengte.	
18673	9517 ⁵	181 M. over lijn 3, 5, 9 en 11.
18350	9427	234 ⁵ „ „ „ 1, 4 en 11.
7945	8704 ⁵	4732 „ „ „ 1, 2 en 4.
10778	8318 ⁵	2899 „ „ „ 1, 2 en 3.
6512	7652 ⁵	4378 ⁵ „ „ „ 1, 2, 4 en 11.
5313	5191 ⁵	2502 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 9 en 11.
4488	4606 ⁵	2362 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 9 en 11.
4677	8983 ⁵	6645 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5 en 11.
19177	11896	2307 ⁵ „ „ „ 1, 3 en 5.
8054	6216 ⁵	2170 „ „ „ 1, 2, 3 en 6.
5020	8493	5983 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 10, 11 en 22.
5921	7092	4115 „ „ „ 2, 3, 4 en 10.
2282	8395	7254 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 10 en 14.
3566	4930	3114 „ „ „ 5, 6, 10, 14 en 16.
120756	109424	

Bezittingen en Kapitaals- uitgaven.	De boekwaarden der van de R. E. T. M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1937 (na aftrek der afschrijvingen) als volgt:	
Baan	f	650.236,28
Bovenleiding	„	343.740,—
Rollend materieel	„	467.086,59
Hulpvoertuigen en paarden	„	—,—
Terreinen en gebouwen	„	1.739.934,75
Meubilair en kantoorbehoefte	„	—,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„	—,—
	f	3.200.997,62

Sedert de overneming van het bedrijf der R. E. T. M. kwamen de volgende uitbreidingen ten laste van den kapitaaldienst en waren de boekwaarden op 31 December 1937 als volgt:

48 Autobussen	f	—,—
Sporen en bovenleiding	„	783.156,15
Rollend materieel (nieuwe motor- en aanhangwagens, alsmede verbouwing van motor- en aanhangwagens)	„	4.435.601,68
Vrachtautomobielen, enz.	„	38.225,53
Werktuigen en gereedschappen	„	40.931,31
Wachtlokalen	„	48.263,30
Terreinen en gebouwen	„	152.662,96
	f	5.498.840,93

De „Hulpvoertuigen en paarden”, het „Meubilair en kantoorbehoefte” en de „Werktuigen enz.”, welke op 15 October 1927 van de R. E. T. M. waren overgenomen, benevens de „48 Autobussen”, welke door de R. E. T. werden aangeschaft, waren dus op 31 December 1937 volledig afgeschreven.

In totaal was op 31 December 1937 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 8.699.838,55.

Voor de in 1937 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage I.

Tramlijnen. Op 31 December 1937 waren in exploitatie 14 lijnen overeenkomstig den staat op bladz. 2 en 3.

Met ingang van 1 Maart 1937 werd, bij wijze van proef, een nieuwe lijn 17 ingelegd over het traject Aelbrechtsplein-Coolsingel-Willemsplein. Deze lijn was bedoeld als spitsurenlijn, ter ontlasting van lijn 7 op het westelijk deel van deze lijn, terwijl tevens een verbinding tusschen het Beukelsdijkkwartier en de omgeving van de Witte de Withstraat ontstond. Zij werd alléén op werkdagen gedurende bepaalde uren geëxploiteerd.

Op 27 Maart 1937 vond de eerste voetbalwedstrijd in het Feijenoord-stadion plaats, waarbij de nieuwe opstelssporen in gebruik werden genomen.

Door de overneming van de autobuslijn T (Terbregge-Hofplein) en de opheffing van autobuslijn R (Hillegersberg[Rozenlaan]-Hofplein) van de N.V. N.A.D. (vroeger T.O.D.) moest met ingang van 9 Augustus 1937 de exploitatie van de lijnen 10 en 14 gewijzigd worden. Lijn 10 werd in de lijnen 10 en 10A, lijn 14 in de lijnen 14 en 14A gesplitst. De geëxploiteerde trajecten van deze lijnen waren:

- Lijn 10 Spangen-Soetendaalscheweg
- „ 10A Pieter de Hoochweg-Hillegersberg (Grindweg)
- „ 14 Willemsplein-Soetendaalscheweg
- „ 14A Station D.P.-Hillegersberg (Bergsingel).

In verband met nog te treffen voorzieningen op den Grindweg voor het eindpunt van lijn 10A, reed deze lijn door tot het eindpunt van lijn 14A.

Met ingang van 1 September 1937 werden eenige belangrijke wijzigingen in het tramnet aangebracht. De proef met lijn 17 had niet aan de verwachtingen voldaan, de resultaten op het lijngedeelte Van Hogendorpsplein-Willemsplein waren ongunstig, zoodat deze lijn werd opgeheven. Wegens de ongunstige resultaten op het traject Crooswijk-Beursplein van lijn 7 werd deze lijn ingekort tot het Beursplein (eindpunt Oudehavenkade), zoodat het geëxploiteerde traject werd: Aelbrechtsplein-Kruiskade-Beursplein.

Het eindpunt van lijn 14 op den Soetendaalscheweg werd verlegd naar de Kootsche Kade te Hillegersberg; voor lijn 15 werd de vroegere route Ruigeplaat-brug-Station D.P.-Hofplein-Crooswijk hersteld, terwijl de vroegere lijn 22 over het traject Spoor singel (Station D.P. N.Z.)-Zaagmolenbrug-Oudedijk (Avenue Concordia) weer in exploitatie werd genomen.

Lijn 16 werd, van 2 September af, in plaats van door de Hugo de Grootstraat over den Boezemsingel geleid.

Het eindpunt van lijn 11 werd op 15 October naar het nieuwe gedeelte van het Lischplein verplaatst.

Met ingang van 30 November 1937 werd lijn 6 doorgetrokken tot het einde van den Schieweg bij den Gordelweg.

Tenslotte werd met ingang van 18 December 1937 de splitsing van de lijnen 10 en 14 in de lijnen 10 en 10A, respectievelijk 14 en 14A opgeheven; de splitsing van de lijnen gaf aanleiding tot klachten van het publiek, terwijl bovendien de vervoerscapaciteit in Hillegersberg op verschillende uren van den dag te gering was. De route van lijn 10 werd nu: Spangen-Hillegersberg (Bergsingel); de route van lijn 14 werd: Willemsplein-Hillegersberg (Bergsingel).

Autobuslijnen. Op 31 December 1937 waren 10 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1937 in exploitatie waren.		
Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
A	Coolsingel—Katendrecht	4.750
B	Nobelstraat—Prinsenhoofd	5.750
C	Parkkade—Crooswijk	5.700
D	{ Rotterdam—Overschie	6.950
	{ Rotterdam—Overschie—Delft (<i>Buitenlijn</i>)	6.950 + 9.700
E	De Savornin Lohmanlaan—Willemsplein .	6.100
F	{ Charlois (Veer)—Heijplaat	5.600
	{ Charlois (Veer)—Heijplaat—Pernis—Vondelingenplaat (<i>Buitenlijn</i>)	5.600 + 10.000
H	Boschpolderplein—Bergweg	5.600
K	Schiedam: Station—Rembrandtlaan . . .	3.200
M	Schiedam: Rozenburgerplein—Broersvest (Tramhalte)	1.900
T	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge. .	2.800
	Totaal . . .	68.050
Gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de buitenlijnen: 4.835 Meter.		

Behalve bovengenoemde lijnen is nog in exploitatie autobuslijn 8 (Beursplein-Rozenburgerplein[Schiedam]); de dienst is echter beperkt tot eenige ritten 's morgens vroeg en 's avonds laat.

Met ingang van 22 Februari 1937 werd door de autobussen van lijn H in de richting naar het eindpunt Bergweg over den Spoorsingel O.Z. in plaats van over den Spoorsingel W.Z. gereden.

Van 22 Mei 1937 af werd ten behoeve van de bewoners van Blijdorp een nieuwe lijn tusschen den Statenweg bij de Bijlwerffstraat en het Van Hogendorpsplein in dienst gesteld. Deze lijn werd beschouwd als een aanvulling van autobuslijn D. Ook werd in Delft de route van lijn D gewijzigd.

Op 9 Augustus werd ten gevolge van de overneming van lijn T van de N.V. N. A. D. (vroeger T. O. D.) een nieuwe autobuslijn T in exploitatie genomen met als route: Hillegersberg (Lefèvre de Montignylaan bij den Grindweg)-Terbregge (Ommoordscheweg). Des morgens te 6.00 uur en des nachts te 0.30 uur worden 2 interlocale ritten gemaakt over het traject Hofplein-Terbregge.

Met ingang van 1 September 1937 werd een nieuwe autobuslijn B ingelegd. De route van deze lijn werd: Blijdorp (Nobelstraat)-Coolsingel-Beursplein-Prinsenhoofd. Als gevolg hiervan werd de aanvullingsdienst van lijn D van den Statenweg naar het Van Hogendorpsplein opgeheven. Daar de verbinding Beursplein-Prinsenhoofd door autobuslijn B zou worden onderhouden, werd de route

van lijn C gewijzigd. De route van deze lijn werd: Parkkade-Van Hogendorpsplein-Beursplein-Crooswijk (Kerkhoflaan). Ten slotte werd op dien datum nog een nieuwe autobuslijn E in exploitatie genomen met als route: De Savornin Lohmanlaan (Bergpolder)-Tunnel-Heemraadssingel (W.Z.)-Willemsplein.

Met ingang van 25 September 1937 vond een combinatie tot één lijn plaats van de autobuslijnen E (Vlaskade-Vondelingenplaat) en F (Charlois [Veer]-Heijplaat-Pernis). De exploitatie van deze nieuwe lijn geschiedde onder de lijnletter F.

Van 19 tot 25 Februari 1937 werd ter gelegenheid van den „Zesdaagsche wielervedstrijd” in de Nenijs-hal een nachtautobusdienst ingelegd.

De route van lijn A werd van 25 Juni tot 8 November 1937 gewijzigd in verband met de moderniseering van de Binnenhavenbrug.

Ook in 1937 werd van 1 Juli tot en met 31 Augustus dagelijks een rondrit door Rotterdam en omgeving gemaakt per autobus.

**Werkzaam-
heden aan den
weg.**

A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

De vervanging van groefrails door Vignolaspoorstaven op den Rotterdamschedijk, welke in 1935 was aangevangen, kwam gereed. Een gedeelte der sporen in de Mathenesserlaan nabij de Hooidrift en een gedeelte der sporen in de Zaagmolendrift en de Wolphaertsbocht W.Z. werden vernieuwd.

In de Middellandstraat werden de sporen van de Henegouwerlaan af tot aan de Tiendstraat gedeeltelijk verwisseld; op den Boezemsingel werden de sporen van den Goudscherijweg af tot aan de Boezemstraat gelicht. De sporen in de Huygensstraat werden vervangen, terwijl de sporen nabij de Bergwegbrug werden omgelegd. Gedeeltelijke spoorvernieuwingen werden uitgevoerd in de sporen op het Vasteland en op den Westzeedijk tusschen Schiedamschedijk en Van Vollenhovenstraat.

Belangrijk omhoog gebracht werden de sporen op den Straatweg te Hillegersberg, op den Randweg, op den Boezemsingel, in de Wolphaertsbocht, op den Coolsingel en op den Mathenesserdijk.

Grootere lichtingwerken werden voorts nog uitgevoerd aan de sporen op de Vischmarkt en omgeving, in de Putschelaan, op den Schiedamscheweg, op den Schieweg, in de Zaagmolenstraat en op den Rotterdamschedijk, waar tevens het onkruid tusschen de sporen werd vernietigd met chemische middelen.

Op den Kreekweg nabij het viaduct Varkenoord werden de sporen gelicht; op den Randweg en nabij en in de Beijerlandschelaan werden de sporen gewijzigd en gelicht.

Voorts werden nog gelicht de sporen in de Benthuiserstraat en een gedeelte der sporen in de Bergschelaan en op den Schiedamschesingel.

Verwijderd werden de sporen op den Groenen Hilledijk, in de Benthuiserstraat van de Zaagmolenstraat af tot aan de Zwart Janstraat, in de Zwart Janstraat, de Burgemeester Roosstraat, den Goudscherijweg van den Boezemsingel af tot aan de Hugo de Grootstraat, de St. Janstraat, de Brielschelaan, de Paul Krugerstraat

en voorts nog enkele stukken op den Hillevliet nabij de Polderlaan en enkele stukken in de Parklaan.

B. Kruisingen en wissels.

Vernieuwd werden: een wissel op de Binnenwegschebrug, vier kruisstukken op het Oostplein, de kruising op het Beursplein nabij de Blaak en de kruising met bijbehorenden wissel op den Middensteiger, waar de sporen tevens werden omgelegd. Op den Straatweg te Hillegersberg nabij de Dorpsstraat werd een verbindingswissel ingebouwd.

Aan verschillende kruisingen en wissels werden reparaties uitgevoerd en een aantal wissels en hartstukken werd vervangen.

Verwijderd werd een verbindingswissel op den Schiedamscheweg in het verhoogde voetpad. De wissels op den Hofdijk, den Noordsingel, de kruising en wissels op den Goudschesingel bij de Hugo de Grootstraat, op de Linker Rottekade van de verbinding Linker Rottekade-Noorderbrug en het hartstuk, enz. in de Jacob Catsstraat bij de Zaagmolenstraat werden eveneens verwijderd.

C. Bogen.

Vernieuwd werden: de lus op het Stieltjesplein, de bogen op het P. C. Hooftplein, een gedeelte van de lus op het Oostplein, de bogen Middensteiger-West Nieuwland en Nieuwe Binnenweg-Mathenesserlaan, de S-bogen Groenendaal bij Oost Molenstraat en Nassaukade-Oranjeboomstraat, de binnenboog West Nieuwland-Beursplein, de buitenboog bij de Westvarkenoordschebrug, de buitenboog Oranjeboomstraat-Nassaukade, de boog Nassaukade-Koninginnebrug, een gedeelte van de S-boog Glashaven bij Wijnhaven, de lus aan den Randweg en een S-boogje Crooswijkschestraat-Pijperstraat.

D. Aanleg.

In de Dorpsstraat te Hillegersberg werd het spoor verdubbeld, het bestaande spoor werd omgelegd en gelicht.

Van de opstelsporen nabij het Feijenoord-stadion werden de beide noordelijkste op de hoofdsporen aangesloten; de wisselkam nabij den Kreekweg werd in een 3e spoor gelegd naast de beide hoofdsporen.

In verband met de routewijziging van lijn 16 werden 2 dubbelsporige aftakkingen en bogen gelegd op het kruispunt Goudschesingel-Boezemsingel en een dubbelsporige aftakking met verbindingsbogen ingebouwd voor de verbinding Boezemsingel-Goudscherijweg. Ook werden dubbelsporige aftakkingen met opstel-sporen aan den Soetendaalscheweg en op den Pieter de Hoochweg aangelegd, terwijl ook de sporen van lijn 15 op de Linker Rottekade, voorbij de Zaagmolenbrug, weer werden aangesloten, waartoe een dubbelsporige aftakking voor de Zaagmolenbrug moest worden ingebouwd.

De sporen aan het Lischplein (lijn 11) en op den Schieweg (lijn 6) werden verlengd.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1937 had de R.E.T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom.

1°. Remise met centrale werkplaats, hoofdkantoor, bijgebouwen en erven aan de

Isaïc 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, conferentiekamer, kleedingmagazijn, enz.,
- d. een garage;

2°. Remise en erve aan den Oostzeedijk 84 (groot 34,48 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 loods en 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;

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 ten behoeve van den bouw van een garage en van een bergplaats voor de Afdeeling Weg en Werken. In totaal werd van de gemeente Rotterdam 1022 m² grondoppervlakte in huur verkregen;

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 Hillegaardsbergstraat en Hillegondastraat te Hillegersberg (groot 79,90 a);

7°. Perceelen weiland, watering en weg aan den 's Gravenweg te Rotterdam, ter gezamenlijke grootte van 1.01.19 ha;

8°. 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;

9°. Mede-eigendom van 6 ca in een huis en erve aan den Straatweg naar Rotterdam te Overschie;

10°. Wachthuisjes (Stationsplein, Stationssingel, Mauritsweg, Eendrachtsweg, Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Parkkade, Beursplein [Parkeerterrein], Coolsingel, Middensteiger, Hofplein [2 stuks], Henegouwerplein, P. C. Hooftplein, Schiedamscheweg, Witte Dorp, Lange Geer, Waalhaven [Vliegveld], Wolphaertsbocht bij het Karel de Stoutplein, Heijplaat, Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Putschelaan bij de Graansilo, Putscheplein, Station Maas, Schans, Schansweg en Pompstation [Schiedam]);

11°. Wachthuisjes met dienstlokaal (Beursplein, Oostplein, Stationsplein, Spoor-singel, Veerlaan, Tweede Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Boschpolderplein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Schieweg, Lefèvre de Montignylaan [Hillegersberg], Schielaan [Overschie], Stationsplein [Schiedam] en Koemarktplein [Schiedam]);

12°. Abris (Zeevischmarkt [2 stuks]).

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. De houten schutting, welke het terrein van het voormalige magazijn van den openbaren weg scheidde, werd vervangen door een gemetselde terreinafscheiding, terwijl het terrein werd bestraat en van een drietal opstelsporen voorzien. De garage voor dienst-auto's aan de Isaäc Hubertstraat werd vernieuwd. Het dak van deze garage was door den brand op 29 April 1935 ernstig gehavend. Het dak van het kleedingmagazijn werd gedeeltelijk van nieuwe pannen voorzien.

In de stelwerkplaats werd wederom een werkkuil vergroot; de bestaande werkkuil in de schilderswerkplaats werd met zand aangevuld en bestraat, terwijl de bestrating in de geheele werkplaats werd opgehoogd.

In de bankwerkerij werd een betonnen fundeering voor een draaischijf gemaakt met de noodige spooraansluitingen en bestratingswerkzaamheden.

Ten behoeve van de centrale verwarmingsinstallatie werden twee nieuwe „Strebel” ketels met pompinstallatie geplaatst, terwijl tot boven het dak een nieuw gemetselde schoorsteen werd opgetrokken.

De voorgevels van Hoofdkantoor en Centrale Werkplaats werden geschilderd.

Remise Kralingen. In deze remise vonden slechts kleine onderhoudswerkzaamheden plaats.

Remise Charlois. In deze remise werden eveneens slechts kleine onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

Remise Delfshaven. Ook in deze remise vonden slechts kleine onderhoudswerkzaamheden plaats.

Remise Hillegersberg. De zanddrooginrichting werd geheel gereviseerd en van een nieuwe vuurvaste bemetseling voorzien. De rioleering werd gedeeltelijk vernieuwd. Ongeveer het twee derde gedeelte van de kapconstructie werd opnieuw geschilderd, benevens de ramen aan de binnenzijde. De geheele buitengevel werd eveneens geschilderd.

Schiekade. Aan de gebouwen werden slechts de meest noodzakelijke herstellingswerkzaamheden verricht.

Autobusgarage. De deuren der 1e garage werden veranderd en gerepareerd. Een parkeerterrein met een oppervlakte van circa 1200 m² werd in orde gebracht door middel van een vlakke klinkerlaag, waarop $\pm$ 15 cm puin werd gestort, waarna het geheel werd ingewalst. Hierover werd een laag gewalste teerslak gestort. Op dit terrein werd ten behoeve van de afd. „Vervoer”

een loods geplaatst van ongeveer 15 bij 5 m, waarin ondergebracht werden: een dienstlokaal, hetwelk tevens voor instructielokaal werd ingericht, een hulpdienstlokaal met kast voor trommelberging, een kantoortje voor de chefs van de afdeeling Vervoer, een trommelsafe en een uitbetaalkantoortje. Voor verwarming van deze localiteiten werd een gasverwarmingsinstallatie aangebracht. Het benodigde meubilair werd eveneens in eigen beheer gemaakt.

Woonhuizen. Aan de woonhuizen werden de noodige voorzieningen getroffen. In verschillende woningen werd schilder- en behangwerk verricht.

Wachtkamers. Aan den Stationssingel werd een eenvoudige wachtkamer geplaatst. De wachtkamer aan den Randweg werd verplaatst, evenals de wachtkamer aan den Schieweg, welke naar het nieuwe eindpunt werd overgebracht. De wachtkamer aan het Westplein werd verplaatst naar het Beursplein (parkeerterrein), de wachtkamer aan de Wolphaertsbocht werd verplaatst naar de Waalhaven (Vliegveld).

De volgende wachtkamers werden opnieuw geleverd: Schieweg, Lange Hilleweg, Veerlaan, Vlaskade, Stationsplein D.P. (2 stuks), Coolsingel, Hofplein (2 stuks), Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Putscheplein, Schiedamscheweg, P. C. Hoofplein en Schans. Van deze gelegenheid werd bovendien gebruik gemaakt om de noodzakelijke, dikwijls ingrijpende, herstellingswerkzaamheden uit te voeren.

Een tweetal abris, bestaande uit een ijzerconstructie gemonteerd op betonblokken, werd geplaatst aan de Zeevischmarkt.

Werkzaamheden in de centrale werkplaats. Aan het rijtuigpark vonden gedurende 1937 de volgende werkzaamheden plaats:

Motorrijtuigen serie 152—201. Van de motorrijtuigen serie 152—201 werden er 24 stuks mechanisch en electrisch gekoppeld, zoodat deze rijtuigen nog slechts als treinstel dienst kunnen doen. Als zoodanig werden zij dan ook vooral gebruikt bij extra vervoer voor het Feijenoord-stadion.

De revisie van de overige rijtuigen van deze serie werd naar behoefte uitgevoerd.

Motorrijtuigen serie 202—221. Van deze serie werd van zes rijtuigen de rijtuigbak door middel van een staalconstructie versterkt, terwijl zij tevens geheel gereviseerd werden. Drie rijtuigen ondergingen een kleine revisie.

Motorrijtuigen serie 401—570. Aanhangrijtuigen serie 1001—1020. De normale revisie volgens de regeling ingevoerd op 1 Juli 1936, waarbij om de 4 jaar de rijtuigen een groote revisie ondergaan en tusschentijds om de 2 jaar een kleine revisie plaats vindt, werd ongewijzigd voortgezet.

In totaal kregen 65 rijtuigen van de serie 401—570 en 5 rijtuigen van de serie 1001—1020 een groote revisie, terwijl resp. 57 en 5 rijtuigen een kleine revisie ondergingen.

Aanhangrijtuigen serie 1351—1406. Van 2 rijtuigen kwam de groote revisie gereed, zoodat thans alle rijtuigen van deze serie een groote revisie hebben ondergaan.

Tevens werd een aanvang gemaakt met het aanbrengen van railremmen, waarmee thans 14 rijtuigen zijn uitgerust.

Aanhangrijtuigen serie 1261—1290. Van deze rijtuigen werden 18 stuks gesloopt.

Buiten de genoemde revisies, enz. kwamen nog voor diverse reparaties naar de Centrale Werkplaats:

22 rijtuigen van de serie	152— 201
40 " " " "	202— 221
159 " " " "	401— 570
8 " " " "	1001—1020
4 " " " "	1351—1406

Bovendien kwamen in reparatie wegens aanrijding:

10 rijtuigen van de serie	152— 201
6 " " " "	202— 221
128 " " " "	401— 570
7 " " " "	1001—1020
4 " " " "	1351—1406 en tenslotte
2 " " " "	2201—2202 (slijpwagens).

In de Centrale Werkplaats werd overgegaan tot het aanschaffen van de volgende nieuwe werktuigen: een elektrische lorrie voor transport van materiaal en onderdelen, een elektrische takel patent Demag (electrische werkplaats), een gebruikte kopdraaibank fabriekat Homes & Co., een elektrische handslijpmachine en een elektrische handboormachine.

Bovendien werden gemaakt: een collector fraismachine, een elektrische hef-inrichting voor het heffen van wagenbakken en een stel hulptrucks voor het transport van wagenbakken.

Ten slotte werden tal van werkzaamheden uitgevoerd voor het Magazijn, de Gebouwen, den Weg, enz.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1937 eenige wijzigingen. Achttien open aanhangrijtuigen (serie 1261—1290) en een slijpwagen werden gesloopt. Verkocht werden 1 buiten dienst gestelde montagewagen en 2 buiten dienst gestelde lange wagens.

Aan het wagenpark werden toegevoegd een dienst-automobiel en 16 autobussen (Kromhout chassis met Hercules dieselmotor). Alzoo bestond op 31 December 1937 het wagenpark uit:

Voor de lijnen met electrische tractie.	25 motorrijtuigen met 2 assen, Serie 127-151 à 33 pl. =	825 pl.
	50 " " " " " " 152-201 „ 38 „ =	1.900 „
	(hiervan zijn 24 rijtuigen gekoppeld)	
	20 motorrijtuigen met 2 assen, Serie 202-221 „ 51 „ =	1.020 „
	170 " " " " " " 401-570 „ 63 „ =	10.710 „
	56 aanhangrijtuigen „ 2 „ „ 1351-1406 „ 42 „ =	2.352 „
	20 idem „ 4 „ „ 1001-1020 „ 62 „ =	1.240 „
	12 open aanhangrijtuigen . . „ 2 „ „ 1261-1290 „ 41 „ =	492 „
	Totaal 353	18.539 pl.

Voor de auto- busdiensten .	48 autobussen . . .	Serie 1-48 à 40 plaatsen =	1.920 plaatsen	
	1 autobus No. 49 . . .	„ 28 „ =	28 „	
	1 „ „ 60 . . .	„ 45 „ =	45 „	
	1 „ „ 61 . . .	„ 40 „ =	40 „	
	10 autobussen . . .	Serie 50-59 „ 36 „ =	360 „	
	6 „ „ 62-67 „ 50 „ =	300 „		
Totaal	67		2.693	„
Generaal-totaal	420		met 21.232 plaatsen	

Voorts: 6 dienstautomobielen, 1 trommelautomobil, 3 bestelwagens, 4 vracht-automobielen, 1 kraanwagen, 3 laschautomobielen, 5 montageautomobielen, 1 automobil voor het reinigen van wisselkasten, 1 montagewagen op spoorwielen, 1 montagewagen met paardentractie (op spoorwielen), 3 magirusladders, 4 sleeperswagens, 2 sleeperswagens voor railtransport, 1 railwagen (aanhanger), 1 railtransportwagen, 3 mallejans, 1 mestwagen, 1 fouragewagen, 1 haspelwagen, 1 haspelwagen op spoorwielen, 20 handwagens, 4 gesloten handwagens voor wisselreparatie, 1 open handwagen voor wisselreparatie, 11 schaftkeetwagens, 8 ijzeren vuilniswagens, 19 zoutwagens, 2 slijpwagens, 2 railreinigingswagens, 4 zandtransportwagens, 1 gesloten paardentramwagen, 1 open paardentramwagen en 1 omnibus.

Tractie. Door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1937 ten behoeve van den tramdienst 20.974.360 kWh geleverd, waarvoor f 448.884,73 moest worden betaald.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises werd voor beweegkracht 114.476 kWh geleverd, waarvoor moest worden betaald f 7.691,04. Voor verlichting, verwarming, enz. werd geleverd 102.567 kWh, kostende f 10.096,04. Aan de garage werd geleverd voor beweegkracht 29.637 kWh en voor verlichting 15.645 kWh, waarvoor respectievelijk f 2.719,45 en f 1.848,49 moest worden betaald.

Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 7.632 kWh, kostende f 1.036,90.

Voor werkzaamheden aan tramkabelnet en kabelbelasting werd een bedrag van f 7.049,13 betaald.

Over 1937 werd betaald als toeslag op stroomprijs volgens kolenclausule een bedrag van f 18.352,56.

Door de gemeente Overschie werd voor verlichting van de wachtkamers aan de Schans en de Schielaan 83 kWh geleverd, terwijl door de gemeente Schiedam voor verlichting van wachtkamers 639 kWh werd geleverd. Respectievelijk werd hiervoor betaald f 27,75 en f 90,09 inclusief meterhuur.

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

vernieuwing	145 m arbeidsdraad van 80 mm ²
bijdraden	2.108 „ „ „ 80 mm ²
	<u>2.253 „ „ „ 80 mm²</u>

vernieuwing	150 m arbeidsdraad van 65 mm ²
bijdraden	471 „ „ „ 65 mm ²
	621 „ „ „ 65 mm ²
bijdraden	200 „ „ „ 50 mm ²

Hier volgt een overzicht van de voornaamste werkzaamheden.

Door de verlenging van de lijnen 6 en 11 werd een nieuw gedeelte bovenleiding aangelegd langs den Schieweg en de Bergschelaan. Eveneens werd bij de indienststelling van de lijnen 10A en 14A een nieuw gedeelte bovenleiding aangelegd boven de opstelsporen aan den Westzeedijk (Pieter de Hoochweg) en Soeten-daalscheweg.

Wegens de inkrimping van het tramnet in de voorafgaande jaren werden eenige netgedeelten gesloopt om het vrijkomende materiaal te gebruiken voor den aanleg van vorgenoemde uitbreidingen.

Gesloopt werd de bovenleiding langs den Groenen Hilledijk, gedeelte Benthuizerstraat, Bergstraat, Zegwaardstraat, Burgemeester Roosstraat, Noordplein, v. d. Duijnstraat, Zomerhofstraat, Hillevliet, Hugo de Grootstraat en een gedeelte van den Goudscherijweg.

Voor een betere stroomverdeling over de voedingkabels aan den Linker Maas-oever tijdens voetbalwedstrijden in het Feijenoord-stadion werden de voedingpunten 22—23 en 24—25 gekoppeld door een automatischen schakelaar. Ook de voedingpunten 1 en 5 werden — ter verbetering van de spanning en vermindering der effectverliezen — door een automatischen schakelaar op den Goudschesingel verbonden.

Op verschillende punten in het net werd het aantal bliksemafleiders uitgebreid voor een betere beveiliging tegen blikseminslag. Hierbij werden als proef eenige kathodevalafleiders toegepast.

De lus aan den Randweg werd in verband met het sloopen van de bovenleiding langs den Groenen Hilledijk geheel omgebouwd in samenwerking met de Openbare Verlichting, welke gebruik maakte van de bovenleidingmasten voor de ophanging der lichtarmaturen. Ook op andere plaatsen in de stad werden regelmatig dergelijke combinaties toegepast, o.a. bij den ombouw van de kruisingen Goudscherijweg-Boezemsingel en Boezemsingel-Goudschesingel. Verder werden door de Afd. Bovenleiding een aantal masten ten behoeve en voor rekening van de Openbare Verlichting op verschillende punten in de stad geplaatst.

Door het buiten dienst stellen van de brug over de Aelbrechtskolk werd de bovenleidingconstructie van deze brug gesloopt en vervangen door een normale ophanging.

Tijdens de profielwijziging van de Vischmarkt werd de bovenleiding verlegd naar de Vischmarkt en de Soetensteeg. Dit was eveneens het geval bij de ingebruikstelling van de brug over het Noorderkanaal (Bergweg), waarbij de bovenleiding geheel werd vernieuwd.

Langs den Straatweg (Hillegersberg) moesten regelmatig masten worden ver-

plaatst en spandraden worden vernieuwd wegens verdere profielwijziging en uitbreiding van het collecteurriool in die gemeente.

Wegens veelvuldig voorkomende breuken in de banden van trekisolatoren werden in 1937 roestvrije stalen banden toegepast, welke banden op verschillende belangrijke netgedeelten werden uitgewisseld.

Bovenleidingmasten werden geschilderd op de navolgende netgedeelten: Groene Zoom, Lange Geer, Randweg, Beijerlandschelaan, Polderlaan, Putschelaan, Varkenoordscheweg, Kreekweg, Stadion, Oranjeboomstraat, Nassaukade, Havenstraat, Mathenesserdijk, Ius Spartastraat, P. C. Hooftplein, Aelbrechtsplein, Spoor singel, Walenburgerweg, Bergschelaan, Goudschesingel, Oostplein, Bergweg, Straatweg Hillegersberg en Dorpsstraat tot de Lefèvre de Montignylaan.

Ten slotte dient te worden vermeld, dat de volgende ernstige storingen voorkwamen, waardoor bepaalde netgedeelten stroomloos kwamen te staan:

11 Januari Brielschelaan-Wolphaertsbocht, voedingpunt 24, ankerdraad gebroken.

2 Februari Koninginnebrug, voedingpunt 4, rijdraad op brugklep gebroken.

7 Februari Brielschelaan-Wolphaertsbocht, voedingpunt 24, band van trekisolator gebroken.

24 Februari Buitensluis hoofdbrug Parksluizen, voedingpunt 8, spandraad gebroken en bovenleiding losgetrokken.

12 Mei Defecte voedingkabel G. E. B. Voedingpunten 41, 42 en 43.

9 Juni Blikseminslag bovenleiding. Voedingpunten 4, 7, 24 en 32.

15 Juli Blikseminslag bovenleiding. Voedingpunten 3, 7, 8, 9, 22, 23, 24, 25, 33 en 42.

10 November Defecte voedingkabel G. E. B. Voedingpunt 1.

Electriche wissels. In den loop van 1937 kwamen door netswijziging 11 electriche wissels te vervallen, terwijl 7 stuks weder op andere plaatsen werden ingebouwd. Op 31 December 1937 waren in totaal 64 electriche wissels in bedrijf tegen 68 stuks op 31 December 1936.

Kracht en verlichting. De kracht- en lichtinstallatie werd in enkele remises en in de Centrale Werkplaats gereviseerd, terwijl in verband met aanschaffing van andere werktuigen of werkzaamheden aan de gebouwen verschillende kleine uitbreidingen en wijzigingen plaats vonden.

Paarden. Op 31 December 1936 waren 7 paarden aanwezig. In den loop van 1937 werd één paard gekocht, zoodat op 31 December 1937 het aantal aanwezige paarden 8 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1937: f 2.600,89, d.i. per paard en per dag f 0,82 tegen f 0,81 over 1936, f 1,— over 1935, f 0,89 over 1934.

Verbruikt werden: 23.087 kg. haver en 29.340 kg. hooi.

Tarief. Het op 1 Juli 1936 ingevoerde tariefsysteem werd ook in 1937 gehandhaafd. In den loop van het jaar werden de tarieven van de autobuslijnen naar Delft en Vondelingenplaat gewijzigd en uitgebreid.

Op 31 December 1937 waren de navolgende tarieven van toepassing:

Enkele ritprijzen.

Voor de tramlijnen gelden de volgende enkele ritprijzen:

6 cents voor 3 secties van ongeveer 800 m.

10 „ „ 6 „ „ „ 800 „

15 „ „ langere ritten dan 6 secties.

Op de autobuslijnen zijn de volgende enkele ritprijzen van kracht:

Het tarief op de lijnen M en T is 6 cents. De lijnen B, C en K hebben elk 2 secties van 6 cents, terwijl het tarief voor een rit op de geheele lijn 10 cents bedraagt. Op de autobuslijnen A, E, F (voor het traject Charlois-Heijplaat) en H geldt een uniform tarief van 10 cents. De autobuslijn D naar Overschie is verdeeld in 2 secties, waarvoor het tarief 10 cents bedraagt; de prijs van een rit op het geheele traject bedraagt 15 cents.

Knipkaarten, bedoeld als reductie op den enkelen ritprijs:

reductie op het 6-cents-tarief (gele kaart)	{	10-rittenkaart, geldig voor 10 ritten van 6 cent . . .	f 0,50
		20-rittenkaart, geldig voor 20 ritten van 6 cent . . .	„ 1,—
reductie op het 10-cents-tarief (blauwe kaart)	{	12-rittenkaart, geldig voor 12 ritten van 10 cent . . .	„ 1,—
		8-rittenkaart, geldig voor 8 ritten van 15 cent met per- soonlijk recht van 1 maal overstappen op iederen rit binnen $\frac{3}{4}$ uur na afstempeling van het eerste gedeelte van den rit	„ 1,—

Deze knipkaarten zijn 3 maanden geldig.

Bijzondere tarieven.

- a. Kindertarief: 6 cent voor een rit over de geheele lijn. 10-rittenkaart: 50 cent. 20-rittenkaart f 1,—. Hiervoor worden de gele kaarten gebruikt.
- b. Overstapkaartje, geldig voor een rit met persoonlijk recht van éénmaal overstappen binnen $\frac{3}{4}$ uur na afstempeling van het eerste gedeelte van den rit: 15 cent. 8-rittenkaarten, geldig voor 8 overstapritten (witte kaart, zie boven): f 1,—.
- c. Dagkaart, geldig voor 15 ritten op den datum, die op de kaart is gestempeld (persoonlijke kaart): f 0,75.
- d. Weekkaart, geldig voor 24 ritten gedurende één week (persoonlijke kaart): f 1,50.
- e. Vroegrittenkaarten:
 - 1e. voor 1 rit heen en 1 rit terug op 6 werkdagen gedurende 2 kalenderweken: f 0,80.
 - 2e. idem, met recht van éénmaal overstappen op den heenrit en éénmaal op den terugrit binnen $\frac{3}{4}$ uur na afstempeling van het 1e gedeelte van den rit: f 1,—.

Op beide kaarten moet de heenrit afgestempeld zijn vóór 7.30 uur; het is echter ook geoorloofd den heenrit te maken na 20 uur en den terugrit op denzelfden dag of op den volgende dag.

Abonnementen.

		Uitsluitend geldig op werkdagen.		Geldig op alle dagen.	
		Maand	Jaar	Maand	Jaar
1 tram- of autobuslijn	} van het stadsnet	f 6,—	f 60,—	f 7,—	f 70,—
2 tram- of autobuslijnen		„ 7,—	„ 70,—	„ 8,—	„ 80,—
3 tram- of autobuslijnen		„ 9,—	„ 90,—	„ 10,—	„ 100,—
Alle lijnen		„ 13,—	„ 130,—	„ 14,—	„ 140,—

Schoolkaarten.

(geldig, gedurende 2 kalenderweken, op 6 werkdagen voor scholieren beneden 19 jaar).

2 ritten per dag	f 0,45
4 ritten per dag	„ 0,60
6 ritten per dag	„ 0,80
8 ritten per dag	„ 1,—

Deze kaarten zijn alleen geldig op vertoon van een stamkaart, welke 1 schooljaar geldig is. Prijs van de stamkaart f 0,25.

Bijslagkaartje. De houder van een sectiekaartje, die verder reist dan het traject, waarvoor zijn kaartje geldig is, is verplicht een bijzonder tarief van 10 cent (bijslagkaartje) te betalen, tenzij hij vooraf aan den conducteur om bijbetaling van het gewone tarief voor het volgende traject heeft verzocht.

Tarief op autobuslijn D naar Delft.

TRAJECT	Enkele rit.	Kindertarief (geen retour)	Retourkaartjes	Maandabonnementen (werkdagen)	Maandabonnementen (alle dagen)	Maandabonnementen (werkdagen) op lijn D en 1 stadsl.	Maandabonnementen (alle dagen) op lijn D en 1 stadsl.	Schoolkaarten voor 2 ritten per dag
	cts.	cts.	cts.	gulden	gulden	gulden	gulden	gulden
Rotterdam—de Zweth. .	20	—	—	—	—	—	—	—
Rotterdam—Delft . . .	35	20	55	7,—	8,—	9,—	10,—	1,—
Overschie—de Zweth . .	10	—	—	—	—	—	—	—
Overschie—Delft	25	15	40	—	—	—	—	1,—
de Zweth—Delft	15	—	—	—	—	—	—	—
Overschie—Delft—Den Haag *)	50	—	70	—	—	—	—	—
Rotterdam—Delft—Rijswijk **)	—	—	—	—	12,50	—	—	—
Rotterdam—Delft—Den Haag **)	—	—	—	—	15,—	—	—	—

*) In combinatie met de Nederlandsche Spoorwegen.

**) In combinatie met de N.V. Gemengd Bedrijf Haagsche Tramweg Maatschappij.

Tarief op autobuslijn F naar Vondelingenplaat.											
TRAJECT.	Enkele rit.	Kindertarief (geen retour).	Enkele rit met overstappen op lijn 2 of lijn C.	Retourkaartjes.	Retourkaartjes met 2 × lijn 2 of lijn C.	Weekkaarten voor 2 ritten per dag.	Weekkaarten voor 2 overstap-ritten op lijn 2 of lijn C per dag.	Maandabonnementen.	Maandabonnementen op lijn F en 1 stadslijn.	Schoolkaarten voor 2 ritten per dag.	Schoolkaarten voor 2 overstap-ritten op lijn 2 of lijn C per dag.
	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	gulden		gulden		gulden	
Charlois—Pernis	20	10	25	30	40	1,25	1,50	7,—	8,—	0,80	1,—
Charlois—Hoogvliet	25	15	30	40	50	1,50	1,75	7,—	8,—	1,—	1,20
Charlois—Vondelingenplaat	30	20	35	45	55	1,75	2,—	7,50	8,75	1,20	1,40
Heijplaat—Pernis	10	6	—	15	—	0,80	—,—	7,—	—,—	0,60	—,—
Heijplaat—Hoogvliet	20	10	—	30	—	1,25	—,—	7,—	—,—	0,80	—,—
Hoogvliet—Pernis	10	6	—	15	—	0,80	—,—	7,—	—,—	0,60	—,—
Vondelingenplaat - Heijplaat	25	15	—	40	—	1,50	—,—	7,—	—,—	1,—	—,—
Vondelingenplaat—Pernis . .	20	10	—	30	—	1,25	—,—	7,—	—,—	0,80	—,—
Vondelingenplaat—Hoogvliet	10	6	—	15	—	0,80	—,—	7,—	—,—	0,60	—,—

Bovendien worden op tramlijn 2 en autobuslijn C reductiebiljetten van 20 cts. en 25 cts. uitgegeven aan doorgaande reizigers voor Pernis, Hoogvliet of Vondelingenplaat. Bij het overstappen binnen 3 kwartier in de autobus van lijn F ontvangt de passagier op vertoon van het afgestempelde reductiebiljet 15 cts. resp. 25 cts. reductie bij het koopen van het nieuwe biljet.

Reductiebiljetten van 20 cts. worden verkocht aan hen, die een enkelen rit op lijn 2 of lijn C gevolgd door een rit op lijn F maken, reductiebiljetten van 25 cts. aan hen, die een heen- en terugrit op deze lijnen afleggen.

Vervoer. In 1937 heeft de R. E. T. 9.008.416 reizigers meer vervoerd dan in 1936. Dit beteekent een vooruitgang van 15,78 %.

Op de lijnen met elektrische tractie werd een vooruitgang van 8.159.716 reizigers geboekt; d.i. 16,52 %. Deze vooruitgang is in hoofdzaak toe te schrijven aan de lichte verbetering, welke in 1937 bij verschillende Rotterdamsche bedrijven optrad en aan het op 1 Juli 1936 ingevoerde tarievenstelsel. Vergelijkt men n.l. het eerste halfjaar van 1937 met het overeenkomstige tijdvak van het voorafgaande jaar, dan blijkt, dat op de lijnen met elektrische tractie een vooruitgang is geboekt van 5.595.494 reizigers, d.i. 24,53 %. De opbrengst per reiziger liep echter terug van 8,42 cts. in 1936 tot 7,40 cts. in 1937.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle electrisch geëxploiteerde lijnen tezamen steeg van 3,22 (over 1936) tot 3,82. De opbrengst per wagenkilometer steeg van 27,07 cts. over 1936 (hierin is 1,64 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, enz.) tot 28,26 cts.

Het aantal reizigers, dat op de lijnen met elektrische tractie gebruik maakte van knipkaarten, was in de jaren 1936 en 1937 als volgt:

	1936.	percentage van het totaal.	1937.	percentage van het totaal.
1e halfjaar	4.031.138	17,67 %	11.185.382	39,37 %
2e „	10.202.744	38,39 %	11.418.358	39,18 %
	14.233.882	28,82 %	22.603.740	39,27 %

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg voor alle elektrisch geëxploiteerde lijnen gezamenlijk 12.930.232; het aantal afgelegde bijwagenkilometers bedroeg 2.139.736. In totaal werden alzoo 15.069.968 wagenkilometers afgelegd.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 4.315.843.

Op de autobuslijnen werd een vooruitgang van 848.700 reizigers geboekt, d.i. 11,01 %.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle autobuslijnen tezamen bedroeg 1,98 tegen 2,15 over 1936.

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten, was in de jaren 1936 en 1937 als volgt:

	1936.	percentage van het totaal.	1937.	percentage van het totaal.
1e halfjaar	604.996	15,63 %	1.182.032	29,24 %
2e „	1.024.044	26,67 %	1.377.320	30,50 %
	1.629.040	21,13 %	2.559.352	29,90 %

In 1937 werden afgegeven 513 jaarabonnementen (f 55.553,36, waarvan f 53.694,19 ten bate van de elektrisch geëxploiteerde lijnen) en 5591 maandabonnementen (f 45.253,92, waarvan f 38.627,41 ten bate van de elektrisch geëxploiteerde lijnen). Bovendien werden over 1937 post-abonnementen uitgegeven tot een totaal bedrag van f 6.790,—.

Aan de Politie te Rotterdam werden verstrekt 117 jaarabonnementen, vertegenwoordigende een bedrag van f 14.625,—.

In 1937 werden de volgende aantallen knipkaarten verkocht:

	Verkoop aan de N.V. v. Ditmar's Kiosken On- derneming.	Verk. door de R.E.T. direct aan conducteurs en aan het publiek.	Totaal aantal verkochte knipkaarten.
Gele knipkaarten (10 ritten voor f 0.50) . .	1.455.000	2.858	1.457.858
Gele knipkaarten (20 ritten voor f 1,—) . .	118.000	5.211	123.211
Blauwe knipkaarten (12 ritten voor f 1,—) .	272.000	4.305	276.305
Witte knipkaarten (8 ritten voor f 1,—) . .	215.000	2.335	217.335
Oranje knipkaarten (24 ritten voor f 1,50) .	59.000	3.010	62.010
Bruine dagkaarten (15 ritten voor f 0,75) .	1.800	—	1.800
Groene schoolkaarten	52.900	14.848	67.748
Grijze vroegrittenkaarten en bruine week- kaarten	93.067	988	94.055
	2.266.767	33.555	2.300.322

Aan de N. V. v. Ditmar's Kiosken Onderneming werden in totaal verkocht 2.266.767 knipkaarten, vertegenwoordigende een waarde van f 1.533.280,60, terwijl door het Hoofdbureau der R. E. T. in 1937 33.555 knipkaarten direct aan conducteurs en aan het publiek werden verkocht voor in totaal f 26.320,25. In totaal heeft dus in 1937 de verkoop van kaarten opgebracht f 1.559.600,85 tegen f 1.123.032,80 in 1936.

Het aantal aan de N. V. v. Ditmar's Kiosken Onderneming in depôt gegeven knipkaarten bedroeg op 31 December 1937: 26.750, vertegenwoordigende een waarde van f 18.807,50.

Aan de conducteurs waren op 31 December 1937 knipkaarten in depôt gegeven voor een totale waarde van f 81.078,75.

De Directeur,
NIEUWENHUIS.

Bijlage I.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1936	f	9.678.620,53
In 1937 verwerkte materialen met betrekking tot in werk-		
verschaffing uitgevoerde werken	„	144,75
Vernieuwing Weg.	„	62.625,13
Vernieuwing Bovenleiding	„	4.042,18
Aanschaffing Werktuigen en Gereedschappen	„	6.335,07
Vernieuwing Automobielen	„	1.721,25
Aanschaffingskosten van een paard	„	700,—
	f	9.754.188,91
Af:		
Opbrengst 2 lange wagens	f	80,—
„ 1 kolomboormachine	„	40,—
„ 1 montagewagen	„	175,—
	„	295,—
	f	9.753.893,91
Af: Afschrijvingen	„	1.054.055,36
	f	8.699.838,55

<i>Meubilair en Kantoorbehoefden.</i> overgenomen van R.E.T.M. Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1936 . . . ditto over 1937 . . .	f 32.590,75 " 2.500,—	f 35.090,75 " 35.090,75	f 35.090,75 " —,—
<i>Hulpvoertuigen en Paarden.</i> overgenomen van R.E.T.M. aangeschaft in 1937 . . .		f 42.561,81 " 700,—	f 42.561,81 " —,—
<i>Af: verkocht in 1937</i>		f 43.261,81 " 255,—	f 43.261,81 " —,—
<i>Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1936 . . . ditto over 1937 . . .</i>	f 39.802,75 " 3.204,06	f 43.006,81 " 43.006,81	f 43.006,81 " —,—
<i>Vrachtautomobielen enz.</i> aangeschaft door R.E.T. t/m. 31 December 1936 ditto in 1937		f 146.014,28 " 1.721,25	f 146.014,28 " —,—
<i>Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1936 . . . ditto over 1937 . . .</i>	f 87.608,— " 21.902,—	f 147.735,53 " 109.510,—	f 147.735,53 " 38.225,53
<i>Wachtkolalen.</i> aangeschaft door R.E.T. Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1936 . . . ditto over 1937 . . .	 f 5.760,00 ^s " 3.000,—	f 57.023,30 ^s " 8.760,00 ^s	f 57.023,30 ^s " 48.263,30
<i>Uniformen</i> Magazijn Weg en Werken. Fourage-Magazijn Goederen-Magazijn Magazijn goederen in bewerking Nog te ontv. schadevergoedingen 1937	. .	f 8.790,95 " 24.646,37 " 862,90 " 240.954,78 " 3.016,59 " 8.342,09	f 8.790,95 " 24.646,37 " 862,90 " 240.954,78 " 3.016,59 " 8.342,09
<i>Debiteuren</i> Voorschotten Conducteurs (knipkrt.-depôt) . . . Werken voor derden. Nog te innen pensioenbijdragen Omslag-Rekening Disagio op Obligatieleningen der Gemeente Rotterdam Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1936 . . . ditto over 1937 . . .	. f 192.834,— " 42.044,—	f 348.380,60 " 25,— " 81.078,75 " 23,93 " 785,23 " f 435.548,72 " 234.878,—	f 348.380,60 " 25,— " 81.078,75 " 23,93 " 785,23 " f 435.548,72 " 234.878,—
<i>Disagio op Onderhandsche leeningen der Gem. Rotterdam</i>			
<i>Nadeelig saldo</i>			f 10.940.330,12

f 10.940.330,12

Bijlage III. Debet.			Bedrijfsrekening over het jaar 1937.		Credit.	
Hoofdstuk.	Omschrijving.	Bedrag.	Hoofdstuk.	Omschrijving.	Bedrag.	
1	Beweegkracht	f 474.286,42	1	Opbrengst reizigersvervoer	f 5.009.955,98	
2	Salarissen en loonen van Controleurs, Bestuurders, Conducteurs, Chauffeurs, enz.	" 1.840.720,15	2	Huren van gebouwen en terreinen	" 14.113,14	
3	Onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel	" 860.078,51 ^s	3	Opbrengst reclame	" 22.701,22	
4	Onderhoud en vernieuwing der trambanen (incl. bestrating)	" 277.881,83	4	Verhaal van bijdragen voor eigen-, en weduwen- en weezenpensioenen	" 315.543,33	
5	Onderhoud en vernieuwing der bovenleiding	" 63.220,25	5	Diversen	" 3.821,26 ^s	
6	Algemeene kosten der centrale werkplaats, depôts en garage	" 186.056,74		Nadeelig Saldo	f 5.366.134,93 ^s	
7	Onderhoud van gebouwen	" 56.974,71			" 1.220.298,07 ^s	
8a	Overige kosten	" 175.664,13 ^s				
8b	Wachtgelden.	" —,—				
9	Uniformen	" 24.121,99				
10	Salarissen van Directie, Afdelingschefs, Toezichthoudende ambtenaren, Kantoors-, enz. Bureaukosten en administratiebehoeften (incl. vervoerbiljetten)	" 194.992,43				
11	Assurantiën	" 41.688,06				
12	Belastingen, retributiën, enz.	" 26.048,96				
13	Ziekengelden en andere ondersteuning.	" 136.655,39				
14	Ongevallenverzekering.	" 98.179,73				
15	Rentezegels Invalideitswet	" 8.258,26				
16	Pensioenbijdragen	" 1.249,40				
17	Interest	" 452.555,15				
18	Afschrijvingen	" 419.509,67				
19	Bijdrage Pensioenfonds Trampersoneel	" 1.096.099,36				
20	Brandstof voor tractie der autobussen	" 17.160,—				
22		" 135.031,86				
		f 6.586.433,01			f 6.586.433,01	

Andere ontvangsten

1) Toestand op respectievelijk 1 Januari 1937 en 1 Januari 1936.
2) Uitsluitend binnen de Gemeente Schiedam geëxploiteerd.
3) Met ingang van 1 Juli 1936.

Homingerdijk—Beursplein—Nieuwe Binnenweg—Schiedamscheweg—Schiedam.

³⁾ Met ingang van 1 Juli 1936 werd het eindpunt Groene Hilledijk verlegd naar den Groenen Zoom.

met ingang van 1 juni 1936 geëxploiteerd over het traject Spangen—
Vierambachtsstraat — West-Kruiskade — Coolsingel — Beursplein —
Oudedijk.

6) Met ingang van 1 Juli 1936 in exploitatie genomen.
7) Met ingang van 1 Juli 1936 opgeheven.
8) Met ingang van 1 Juli 1936 werd het eindpunt A

verlegd naar het Station D.P. en met ingang van 28 November 1936 bij wijze van proef opnieuw verlegd naar de Gerrit Jan Mulderstraat.

Met ingang van 1 juli 1936 geëxploiteerd over het traject Ruimsloot 0)

brug—Kruiskade—Provenierssingel—Zaagmolenstraat—Oudedijk.

11) Het ingang van 1 September 1937 geëxploiteerd over het traject Ruigeplatbrug—Kruiskade—Jonker Fransstraat—Crooswijk.

met ingang van 1 juli 1936 geëxploiteerd over het traject Schiedamscheweg—Nieuwe Binnenweg—Station D.P.—Goudsche-singel—Oudedijk.

13) Met ingang van 1 Maart 1937 werd bij wijze van proef een nieuwe lijn 17 in dienst gesteld, welke alleen op werkdagen gedurende bepaalde uren werd geëxploiteerd; 1 September 1937 werd deze dienst opgeheven.

14) Met ingang van 1 September 1937 geëxploiteerd over het traject Aelbrechtsplein—Kruiskade—Coolsingel—Beursplein.

Met ingang van 9 Augustus 1937 werden de lijnen 10 en 14 gesplitst:

lijn 10 : Spangen — Westzeedijk — Beursplein — Soetendaalscheweg

10a. Pieter de Hoochweg—Westreedijk—Beursplein—Hillegersberg.

14a: Station D.P.—Noordsingel—Hillgersberg.