

VERSLAG

OMTRENT DEN TOESTAND VAN DE

ROTTERDAMSCH
ELECTRISCHE TRAM

OVER HET JAAR

1929



INHOUD.

	Bladz.
Toestand en ontwikkeling van het bedrijf	1
Commissie van Bijstand	6
Personeel	7
Scheidsgerecht	12
Ziekten en Ongevallen	12
Bezittingen en Kapitaalsuitgaven	13
Tramlijnen	13
Autobuslijnen	18
Werkzaamheden aan den weg	19
Gebouwen en terreinen	23
Werkzaamheden aan de gebouwen	24
Werkzaamheden in de centrale werkplaats	27
Wagenpark	28
Tractie	29
Bovenleiding	31
Paarden	38
Vervoer	38
Balans en Bedrijfsrekening	49

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electriche Tram over het jaar 1929.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf. Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat evenals over het boekjaar 1928 ook over het boekjaar 1929 de exploitatie van het tramnet en van de gemeentelijke autobussen een nadeelig saldo heeft opgeleverd.

Het batig saldo der bedrijfsrekening bedroeg zonder aftrek van afschrijvingen f 56.737,86⁵. Na aftrek eener afschrijving van in totaal f 520.250,— op de verschillende activa, werd het slotresultaat een verlies van f 463.512,13⁵.

Bij de beoordeeling van dit verlies-cijfer dient echter in het oog te worden gehouden, dat de winst-rekening o.a. nadeelig werd beïnvloed, doordat onderstaande posten, welke alle op uitbreidingen en verbeteringen betrekking hebben, niettemin overeenkomstig de bij de gemeente-boekhouding gevolgde regelen, ten laste van de bedrijfsrekening werden gebracht.

Verbouwing van het bijgebouw aan de Isaäc Hubertstraat ter verkrijging van meerdere kantoorruimte. . f 12.433,76

Bouw en installatie van de nieuwe elektrische werkplaats „ 7.673,60⁵

Uitbreiding van de remise Charlois „ 29.112,04

Wijziging en uitbreiding van het voedingkabelnet . „ 12.986,68

Bouw van zoutwagens, verbouwing van wachthuisjes (en bouw van een wachthuisje aan de Parkkade), aanschaffing van paarden, enz. „ 10.206,08⁵

Uitgaven (loonen en materialen) voor uitbreiding en verbetering van het tramnet (betonliggers, werkzaamheden aan het Stationsplein, enz.) „ 57.641,—

Kosten voor het opleiden van nieuw aangenomen personeel der afdeling Vervoer, dat, in verband met de in dienststelling der nieuwe lijnen, in grooten getale moest worden aangenomen „ 26.042,40

Totaal f 156.095,57

Naast deze meer toevallige posten, welke in het bijzonder het jaar 1929 betreffen, moge nogmaals de aandacht worden gevestigd op eenige meer algemeene factoren, die op de rentabiliteit van het bedrijf een ongunstigen invloed uitoefenden, en waarop reeds gewezen werd op blz. 1 en 2 van het jaarverslag over 1928, n.l.:

1e. de bij den overgang van het trambedrijf naar de gemeente Rotterdam in werking getreden loonsverhooging voor het trampersoneel van ongeveer 5 %;

2e. de uitbreiding van het aantal verlofdagen;

3e. de extra-bijdrage van ongeveer f 20.000,— per jaar voor het Pensioenfonds voor het personeel der R. E. T. (M.);

4e. verschillende, sedert de overneming van het bedrijf door de gemeente Rotterdam, ingevoerde maatregelen, zooals b.v. vergoeding van forensenbelasting, uitkeering van loon bij opkomst in militairen dienst voor herhalingsoefeningen, uitkeering van ziekengeld aan los personeel, enz.;

5e. de tariefsverlaging als gevolg van de invoering der 12-rittenkaarten van f 1,— en f 1,50 (2 secties) op 1 Juli 1928.

Wil men eene vergelijking trekken tusschen de nu verkregen resultaten en de bedrijfsuitkomsten, zooals die, blijkens de gepubliceerde verslagen, gedurende de laatste jaren van de particuliere exploitatie geweest zijn, dan zal behalve met de hierboven vermelde posten ook rekening gehouden moeten worden met de omstandigheid, dat in het verlies-cijfer der R. E. T. over 1929 eene rente van $4\frac{1}{2}$ % over al het door de gemeente Rotterdam in het trambedrijf gestoken kapitaal begrepen is; zulks in tegenstelling met hetgeen bij de particuliere onderneming geschiedde, waar alleen de rente der obligatie-leeningen ten laste der verlies- en winstrekening gebracht werd.

Hier moge ook nog even worden gewezen op de invoering van Overgangsplan A en een groot gedeelte van Overgangsplan B op respectievelijk 1 Mei en 1 December 1929. De invoering van deze plannen bracht, vanwege de uitbreiding van het aantal lijnen en de daarmee gepaard gaande vermeerdering van het aantal dienstdoende wagens, een belangrijke toeneming van kosten aan personeel en stroomverbruik mede, terwijl van een evenredige toeneming der recettes in den eersten tijd niet kon worden gesproken. Eerst na verloop van eenige maanden, mede tengevolge van de opheffing van eenige particuliere autobusdiensten naar den linker Maasoever en de indienststelling van autobuslijn A op 1 Augustus 1929, de doortrekking van

lijn 4 naar Schiedam op 1 November, en de opheffing van alle particuliere autobusdiensten binnen de gemeente Rotterdam en de indienststelling van autobuslijn H op 1 December 1929, begonnen ook in de recettes de resultaten van de ingevoerde veranderingen zich merkbaar af te teekenen. Dit moge blijken uit de opbrengst per wagenkilometer. Deze bedroeg voor de electricch geëxploiteerde lijnen: 29,16 ct. in April, 29,50 ct. in Mei en 32,27 ct. in December; voor den autobusdienst bedroegen deze cijfers respectievelijk: 27,22 ct., 28,33 ct. en 33,81 ct.

Waar intusschen reeds een te groot deel van het boekjaar was verstreken, kon deze verbetering geen merkbaaren invloed meer uitoefenen op de bedrijfsinkomsten over 1929. Zoo bleven de recettes ongeveer f 113.000,— beneden de raming.

Ook op andere punten vallen groote verschillen tusschen de begrootingcijfers en de eindrekening waar te nemen, doch deze zijn in een bedrijf, waarin zoovele veranderingen en voorzieningen noodig zijn en ook reeds werden aangebracht, moeilijk te vermijden.

In chronologische volgorde zijn hieronder eenige der belangrijkste beslissingen aangaande en gebeurtenissen in het trambedrijf vermeld:

1°. Aanleg van tramsporen op het Marconiplein (Raadsbesluit van 10 Januari 1929).

2°. Verkoop van oude paardentramwagens (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 22 Januari 1929).

3°. Burgemeester en Wethouders verklaren zich in beginsel ermede te kunnen vereenigen dat de vergunningen aan particuliere autobusdiensten zullen worden ingetrokken (Besluit van 1 Februari 1929).

4°. In dienststelling van autobuslijn F op 16 Februari 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 12 Februari 1929).

5°. De Gemeenteraad vereenigt zich met het advies der Commissie van Advies om met het opheffen der particuliere autobusdiensten te wachten totdat de R. E. T. de beschikking heeft over voldoende materieel (Raadsbesluit van 21 Februari 1929).

6°. Goedkeuring der plannen tot verbetering van het tramnet en de verbetering van de tram- en autobusdiensten conform het aan den Wethouder der Bedrijven ingediende rapport van September 1928 (Raadsbesluit van 21 Februari 1929).

7°. Aanschaffing van 14 autobussen (Raadsbesluit van 21 Februari 1929).

8°. Doortrekking van lijn 12A naar het Aelbrechtsplein en ver-

legging van het eindpunt van autobuslijn B naar het Burgemeester Meineszplein, met ingang van 1 Maart 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 22 Februari 1929).

9°. Bouw van een gelijkrichterstation op het terrein van de R. E. T. aan de Schiekade (Raadsbesluit van 21 Maart 1929).

10°. Opzegging, met ingang van 1 Juli 1929, der particuliere autobusdiensten Groote Markt—Groene Zoom en Coolsingel—Westerbeekstraat (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 28 Maart 1929).

11°. Invoering van Overgangsplan A op 1 Mei 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 12 April 1929).

12°. In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijssterrein werd van 24—30 April 1929 door de R. E. T. een tijdelijke autobusdienst onderhouden tusschen het Station D. P. en het Nenijssterrein via de Schiekade (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 19 April 1929).

13°. Uitbreiding der remise Charlois met het oog op de vermeerdering van het aantal wagens (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 2 Juli 1929).

14°. In dienststelling van autobuslijn A (Pompenburgsingel—Kattendrecht) met ingang van 1 Augustus 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 26 Juli 1929).

15°. Doortrekking van lijn 14 naar het Molenlaankwartier te Hillegersberg met ingang van 1 Augustus 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 26 Juli 1929).

16°. Wijziging van de route van autobuslijn A met ingang van 15 Augustus 1929. In plaats van over de Gelderschekade en de hulpbrug van de Jan Kuytenbrug, zal deze lijn over de Gedempte Glashaven naar de Willemsbrug worden geleid. (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 13 Augustus 1929).

17°. Aanschaffing van nieuwe werktuigen en nieuw motormaterieel (Raadsbesluit van 22 Augustus 1929).

18°. Doortrekking van lijn 4 en lijn 17 naar het Marconiplein met ingang van 14 September 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 6 September 1929).

19°. In dienststelling van lijn 20 (St. Janstraat—Marconiplein) en doortrekking van lijn 4 naar Schiedam met ingang van 1 November 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 29 October 1929).

20°. Vervanging van de strengelsporen in de Putschelaan en de

Brielschelaan door dubbel spoor (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 1 November 1929).

21°. In dienststelling van autobuslijn H (Bergweg—Boschpolderplein), van lijn 19 (Beursplein—Randweg) en invoering van een groot gedeelte van Overgangsplan B op 1 December 1929 (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 22 November 1929).

22°. Vergroting van den halte-afstand ten behoeve van de snelheid van het tramverkeer door opheffing of verplaatsing van een aantal haltepunten, en aanbrenging van meerdere vluchtheuvels bij tramhalten ten behoeve van de veiligheid der trampassagiers (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 3 December 1929).

Van vérstrekkende gevolgen voor het trambedrijf is geweest de goedkeuring welke de Gemeenteraad heeft gehecht aan de plannen tot verbetering van het tramnet en de tram- en autobusdiensten.

De wijziging en verbetering van het tramnet, gesteund door de in dienststelling van de nieuwe motor- en volgwagens leidde tot een belangrijke toeneming van het totaal aantal vervoerde reizigers. Evenwel heeft deze toeneming geen gelijken tred gehouden met de meerdere vervoergelegenheid welke voortvloeide uit de ingevoerde verbeteringen en wijzigingen. Zulks blijkt uit de afneming van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer: 3,17 voor de electriche lijnen (tegen 3,24 in 1928) en 2,95 voor de autobussen (tegen 3,11 in 1928).

Dat er meer vervoergelegenheid werd geboden blijkt voldoende uit het aantal afgelegde wagenkilometers per inwoner, dat over het tijdvak 15 October—31 December 1927 bedroeg 34,39 tegen 35,94 in 1928 en 40,06 in 1929.

Dat de op 1 Juli 1928 ingevoerde tariefsverlaging practisch géén of slechts een zeer geringe vermeerdering van het aantal vervoerde reizigers heeft gebracht, werd reeds in het vorige jaarverslag aangetoond. Het relatief nog steeds toenemend gebruik van 12-rittenkaarten veroorzaakte in 1929 een verdere daling van de opbrengst per reiziger; deze liep terug van 9,96 ct. tot 9,83 ct. Als gevolg hiervan bleef de opbrengst van het reizigersvervoer ongeveer f 113.000,— beneden de begroting, niettegenstaande het aantal vervoerde reizigers het voor 1929 geraamde totaal met ruim 88.000 heeft overschreden.

Afgezien van tariefsverhooging zal alleen bij een steeds toenemende bezetting der tramwagens op den duur verbetering van de opbrengst per wagenkilometer te verwachten zijn.

Eene gunstige beïnvloeding van de exploitatie-kosten, speciaal wat de personeelsuitgaven betreft, mag verwacht worden van de indienststelling van meer wagens van het nieuwe type. Dit zou voor verschillende lijnen leiden tot de vervanging van tramtreinen (d.w.z. motorwagen plus volgwagen) door één enkele motorwagen, hetgeen een aanmerkelijke besparing aan kosten voor bedienend personeel met zich mede zou brengen. Op grond hiervan en mede in verband met het feit dat vele oude motorwagens uit de jaren 1905—1907 en kleine volgwagens (omgebouwde paardetramwagens) de kosten van een groote revisie niet meer waard zijn en bovendien niet meer geschikt zijn voor het moderne verkeer, zal spoedig moeten worden overgegaan tot aanschaffing van wagens van het groote en moderne type.¹⁾

Als gevolg van aanschaffing van nieuw, grooter rollend materieel zal vergrooing van remiseruimte noodig zijn. Het oog is daarvoor gevallen op de remise Kralingen, die voor belangrijke uitbreiding vatbaar is, als een belendend perceel grond zou kunnen worden aangekocht.

Voorstellen tot aankoop zijn in voorbereiding en zullen zoo spoedig mogelijk bij den Gemeenteraad worden ingediend.²⁾

Verder zal binnenkort een groote garage voor het autobusmaterieel gebouwd moeten worden.

De autobussen der R. E. T. zijn tijdelijk ondergebracht in oude gebouwen, op het terrein van de voormalige gasfabriek aan den Oostzeedijk, die binnen afzienbaren tijd afgebroken moeten worden. Er is hier echter geheel onvoldoende ruimte en gelegenheid tot berging en revisie van het automaterieel.

Met laatstbedoelde werken zijn nog belangrijke bedragen gemoeid, doch daar staat tegenover dat spoedig een redelijke tariefsbepaling voor de levering van den electrischen stroom voor tractiedoeleinden verwacht mag worden, waarmede dan de kansen op een sluitende bedrijfsrekening van de R. E. T. gunstiger zullen worden.

Commissie van De Commissie van Bijstand voor de Bedrijven was

Bijstand. op 31 December 1929 samengesteld uit de heeren A. B. de Zeeuw (Voorzitter), Mr. Abr. van der Hoeven, ir. E. H.

¹⁾ Hiertoe is intusschen door den Gemeenteraad reeds besloten in zijn zitting van 22 Mei 1930.

²⁾ Het hierbedoelde perceel bouwgrond is inmiddels aangekocht (Raadsbesluit van 17 April 1930).

Kraaijvanger, Jos. de Jonge, Dr. H. E. Reeser, H. Mol en A. A. Lührs (leden).

Mr. J. B. de Klerk was met de zorg voor het secretariaat belast.

Personeel. Op 31 December 1928 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst:	109 ambtenaren
	1780 beambten
	—
totaal	1889
in lossen dienst:	6 ambtenaren
	2 beambten (wel in het Pensioenfonds)
	148 „ (niet „ „ „)
	281 dagconducteurs
	13 gepensionneerden
	—
totaal	450

tezamen dus 2339 personen.

Op 31 December 1929 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst:	123 ambtenaren
	2474 beambten
	—
totaal	2597
in lossen dienst:	2 ambtenaren
	130 beambten
	—
totaal	132

tezamen dus 2729 personen.

Uit het vorenstaande blijkt, dat in den loop van 1929 de samenstelling van het personeel een belangrijke wijziging onderging. Aan 1 vrouwelijke kantoorbediende werd, op haar verzoek, eervol ontslag verleend uit den dienst der R. E. T.; 1 leerling-teekenaar werd gepensionneerd wegens invaliditeit, terwijl 1 assistent-opzichter na afloop van zijn dienstjaar werd ontslagen. Hiertegenover werd het aantal ambtenaren vermeerderd met 9 ambtenaren in vasten dienst (5 controleurs, 3 assistent-dépôtchefs en 1 hoofdmonteur-electricien), 3 ambtenaren met een proeftijd van 1 jaar (1 baas en 2 klerken) en 1 assistent-teekenaar in tijdelijken dienst. Voorts werden 4 ambtenaren in tijdelijken dienst

(1 ingenieur, 2 adjunct-commiezen en 1 adjunct-inspecteur) in vasten dienst aangesteld.

Van de beamtten verlieten er tien den dienst met pensioen, zeven kwamen te overlijden, aan achttien werd, op hun verzoek ontslag uit den dienst verleend, terwijl 41 anderen niet op verzoek werden ontslagen.

De navolgende bevorderingen en veranderingen in functie hadden in den loop van 1929 plaats:

1 Technisch Opzichter, van de Afdeeling Vervoer naar den administratieven dienst (Inkoopbureau) overgeplaatst, werd bevorderd tot 1e technisch opzichter; 1 magazijnklerk werd assistent-opzichter.

3 Controleurs werden tot hoofdcontroleur, 5 hoofdconductorbestuurders tot controleur en 2 wagenbestuurders tot hoofdconductorbestuurder bevorderd; 1 wagenbestuurder en 5 conducteurs werden benoemd tot waarnemend hoofdconductorbestuurder. 38 Conducteurs werden wagenbestuurder, 1 conductor werd chauffeur en 3 kantoorjongens (geldkamer) werden hulp-conductor; 1 chauffeur, 3 wagenbestuurders, 2 conducteurs en 1 hulpconductor werden teruggesteld in den rang van poetser; 2 dagconducteurs werden als poetser aangesteld, terwijl 1 wagenbestuurder op eigen verzoek in den rang van conductor werd teruggesteld.

1 Adjunct-ingenieur werd tot ingenieur bevorderd, 1 chef-electricien werd 1e technisch opzichter, 1 bankwerker werd monteur en 2 electriciens werden als voorman-bankwerker aangesteld; 1 poetser werd magazijnarbeider en 1 poetser werd chauffeur (bestelwagens); 1 voor-slager werd poetser, terwijl 1 baas teruggesteld werd in den rang van assistent-teekenaar; 1 leerling-electricien werd assistent-teekenaar.

1 Assistent-dépôtchef werd tot dépôtchef bevorderd en evenzoo 3 bankwerkers tot assistent-dépôtchef, terwijl 2 assistent-voorman-poetsers als voorman-poetser werden aangesteld; 9 poetsers werden hulp-conductor, 3 andere werden conductor, 1 poetser werd hulpmonteur en 1 poetser werd wegwerker 2e klasse.

1 Monteur werd hoofdmonteur-electricien, 1 hulpmonteur werd monteur, 1 hulpmonteur werd bankwerker en 1 palenbaas werd ploegbaas (kleine ploeg).

4 Wegwerkers 1e klasse werden aangesteld als ploegbaas (kleine ploeg); 1 wegwerker 2e klasse werd sleeper, 16 andere werden wegwerker 1e klasse en weder 2 andere werden onderscheidenlijk metselaar-

aardwerker en wagenbestuurder; 1 timmerman-aardwerker werd ploegbaas (kleine ploeg), 1 timmerman-aardwerker werd timmerman, terwijl 3 stalknecht-poetsers werden bevorderd tot stalknecht.

Het op 31 December 1929 in dienst zijnde personeel bestond uit:

1 Directeur.

ADMINISTRATIE

(Afdeelingen Algemeene Zaken, Boekhouding en Contrôle, Kas en Plaatsbewijzen.)

1 Chef v/d. Administratieven Dienst.	15 Ambtenaar-Kantoorbedienden.
1 Kassier.	3 Kantoorbedienden (tijdelijk).
3 Adjunct-Commiezen.	3 Assistent-Klerk-Kassiers.
1 Eerste Technisch Opzichter.	3 Beamten.
1 Magazijnmeester.	1 Magazijnbeambte.
1 Eerste Klerk.	16 Bedienden (Exploitatiebureau, enz.)
2 Klerk-Kassiers.	14 Bedienden (Geldtafel, enz.)
1 Assistent-Opzichter.	4 Magazijnarbeiders.
3 Klerken.	73

Afdeeling Vervoer.

1 Inspecteur.	47 Chauffeurs.
3 Adjunct-Inspecteurs.	141 Hulpconducteurs.
5 Hoofd-Controleurs.	3 Zondagsconducteurs.
29 Controleurs.	216 Poetsers ten dienste van het vervoer.
12 Hoofdconductor-Bestuurders.	30 Wisselwachters en Wacht-kamerjongens.
6 Waarnemend Hoofdconductor-Bestuurders.	
513 Wagenbestuurders.	
888 Conducteurs.	1894

Afdeeling Tractie.

1 Ingenieur.	1 Beambte.
3 Assistent-Opzichters.	

Bovenleiding.

1 Hoofdopzichter, Chef v/d. Bovenleiding.	1 Hoefsmid.
1 Eerste Opzichter.	1 Sleeper.
2 Bazen.	1 Schilder.
1 Hoofdmonteur-Electricien.	1 Palenverver.
1 Ploegbaas (kleine ploeg).	1 Koetsier.
17 Monteurs.	7 Wegwerkers 2 ^e klasse (Palenploeg).
13 Hulpmonteurs.	6 Chauffeurs.
1 Bankwerker.	

Dépôts.

1 Technisch Opzichter.	84 Poetsers.
4 Dépôtchefs.	7 Wagenmakers.
14 Assistent-Dépôtchefs.	5 Schilders.
4 Voorman-Bankwerkers.	4 Smeden.
78 Bankwerkers.	2 Voorślagers.
37 Electriciens.	10 Oliemannen.
8 Voorman-Poetsers.	1 Zanddroger.
6 Assistent-Voorman-Poetsers.	325

Afdeeling Materieel.

1 Ingenieur.	1 Assistent-Teekenaar.
1 Eerste Technisch Opzichter.	

Centrale Werkplaats.

1 Chef der Centrale Werkplaats.	7 Draaiers.
1 Werkmeester.	1 Boorder.
1 Eerste Technisch Opzichter.	3 Schavers.
3 Bankwerkersbazen.	3 Koperslagers.
1 Wagenmakersbaas.	1 Kopergieter.
1 Schildersbaas.	1 Metaalgieter.
1 Assistent-Teekenaar.	1 Vormer.
2 Tijdschrijvers.	8 Smeden.
1 Kantoorbediende (tijdelijk).	3 Voorślagers.
1 Portier.	4 Wielendraaiers.
1 Voorman-Bankwerker.	3 Zadelmakers.
1 Voorman-Wagenmaker.	4 Lasschers.
1 Voorman-Schilder.	6 Ankerwikkelaars.
63 Bankwerkers.	28 Electriciens.

37 Wagenmakers.	8 Leerling-Electriciens.
2 Wagenlichters.	12 Leerling-Bankwerkers.
1 Spoelmaker.	3 Hulpbankwerkers.
22 Schilders.	1 Plaatwerker.
16 Poetsers.	1 Chauffeur.

Garage.

1 Assistent-Chef der Centrale Werkplaats.	5 Bankwerkers.
1 Baas.	5 Chauffeurs.
6 Monteurs.	1 Voorman-Poetser.
1 Electricien.	10 Poetsers.
	288

Afdeeling Weg en Werken.

1 Ingenieur.	1 Hoofdopzichter in algemeenen dienst.
1 Hoofdopzichter, Chef van Weg en Gebouwen.	1 Assistent-Teekenaar.
2 Assistent-Opzichters.	1 Jeugdig Assistent-Teekenaar.
1 Klerk (Ambtenaar-Kantoor- bediende).	

Weg.

1 Eerste Opzichter.	25 Railvegers.
1 Opzichter.	1 Vuurwerker.
2 Assistent-Opzichters.	1 Voorślager.
2 Ploegbazen (groote ploeg).	31 Wegwerkers 1 ^e klasse.
10 Ploegbazen (kleine „).	47 Wegwerkers 2 ^e klasse.
2 Baas-Railvegers.	

Gebouwen.

1 Opzichter.	2 Timmerman-Aardwerkers.
1 Voorman-Timmerman.	3 Metselaar-Aardwerkers.
2 Timmerlieden.	

Staldienst.

1 Stalbaas.	4 Sleepers.
3 Stalknechts.	148

Alzoo:

Directie en Administratie	74
Afdeeling Vervoer	1894
Afdeeling Tractie	325
Afdeeling Materieel	288
Afdeeling Weg en Werken	148
Totaal	<u>2729</u>

Scheidsgerecht. In 204 gevallen, waarin beroep op het Scheids-gerecht mogelijk was, werd dit niet ingesteld. In 11 andere gevallen werd beroep aangevraagd; in 3 gevallen werd de aanvraag weder ingetrokken, terwijl in één geval het aangevraagde beroep niet ont-vankelijk werd verklaard. Alzoo werden door het Scheidsgerecht 7 gevallen behandeld. In één geval werd de opgelegde straf teniet gedaan, in een ander geval werd de straf verzacht, terwijl in de 5 overige gevallen de door de Directie der R. E. T. opgelegde straffen door het Scheidsgerecht werden bevestigd. In den loop van 1929 werden de volgende straffen opgelegd ¹⁾: ontslag (1 geval), terugstelling in rang (2 gevallen), inhouding van één of meerdere verlofdagen (13 gevallen), schadevergoeding (44 gevallen) en boete van f 0,50 (154 gevallen).

Ziekten en Ongevallen. Bijlage 11 geeft een overzicht van het aantal ziekte-gevallen en ongevallen gedurende het jaar 1929. Hierover zij alsnog het volgende opgemerkt. De ziekte- en ongeval-cijfers over het jaar 1929 zijn in het algemeen ongunstiger geweest dan over het jaar 1928. De strenge koude, vooral in de maanden Februari en Maart, heeft hierop grooten invloed gehad, zooals wel blijkt uit het gemiddeld aantal zieken per dag:

	Januari.	Februari.	Maart.
1928	79	68	95
1929	107	166	157

Het maximum aantal zieken op één dag bedroeg 217 en viel op 23 Februari. De Afdeeling Vervoer noteerde het hoogste aantal ziekte-gevallen, n.l. 70,47 % van het totaal.

De gemiddelde ziekteduur daalde van 13,12 (in 1928) tot 12,53.

¹⁾ Hier zijn natuurlijk alleen bedoeld de gevallen, die beroep op het Scheids-gerecht toelieten.

Bezittingen en Kapitaals-uitgaven. De boekwaarden der van de R. E. T. M. overgenomen bezittingen, waren op 31 December 1929 (na aftrek der afschrijvingen) als volgt:

Baan	f 2.357.908,11
Bovenleiding	„ 572.840,75
Rollend materieel	„ 1.714.123,75
Hulpvoertuigen en paarden	„ 33.502,75
Terreinen en gebouwen	„ 2.128.854,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„ 27.090,75
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„ 143.439,25
Totaal	<u>f 6.977.760,11</u>

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 1929 als volgt:

28 Autobussen	f 397.237,45 ^s
Sporen en bovenleiding	„ 1.542.179,53
Rollend materieel (50 motor- en 20 aanhangwagens, alsmede verbouwing van een aantal motorwagens uit de serie 152—201)	„ 2.061.424,71
Vrachtautomobielen, enz.	„ 54.948,19
Werktuigen en gereedschappen	„ 7.392,57
Wachtlokalen	„ 13.667,19
Totaal	<u>f 4.076.849,64^s</u>

Door den Gemeenteraad werden in 1929 voor den dienst der R. E. T. nog de volgende bedragen gevoteerd:

Verbetering van het tramnet en van de tram- en autobusdiensten (21 Februari 1929)	f 1.365.000,—
Aanschaffing van de autobussen n°. 15—28 (21 Februari 1929)	„ 238.000,—
Aanschaffing van werktuigen en nieuw motormate-riël (22 Augustus 1929)	„ 233.125,—
Voor de reeds in 1929 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage 15.	

Tramlijnen. Op 31 December 1929 waren in exploitatie 23 lijnen overeenkomstig den staat op blz. 16/17.

Op 1 Mei werd het zoogenaamde Overgangsplan A ingevoerd, waarbij

de lijnen 16, 17 en 18 in exploitatie werden genomen. Lijn 12A, sedert 1 Maart 1929 doorgetrokken van het Henegouwerplein naar het Aelbrechtsplein, werd met ingang van 1 Mei 1929 omgedoopt in lijn 9, waarbij tevens het eindpunt op den linker Maasoever verlegd werd van de Groene Hilledijk (Dreef) naar den Randweg, zulks in verband met de gewijzigde route van lijn 3. Lijn 3 werd vanaf de Reederijstraat naar den linker Maasoever (eindpunt Groene Hilledijk bij de Dreef) geleid, lijn 4 werd vanaf den Mauritsweg naar de Mathenesserbrug, lijn 5 vanaf het van Hogendorpsplein over den Nieuwen Binnenweg en door de Mathenesserlaan naar Spangen geleid. Lijn 7 werd over een korter traject geëxploiteerd, n.l. Maasstation—Beursplein—van Hogendorpsplein—Nieuwe Binnenweg—Schiedamscheweg—Marconiplein. Lijn 11 kreeg een nieuw eindpunt op het Mathenesserplein, terwijl lijn 14 vanaf het Station D.P. naar het Willemsplein werd doorgetrokken.

Met ingang van 1 Augustus 1929 werd het eindpunt van lijn 9 verlegd van den Randweg naar den Langen Hilleweg, terwijl lijn 14 werd doorgetrokken naar het Molenlaankwartier te Hillegersberg.

Lijn 25 werd op 1 Augustus in exploitatie genomen, voorloopig over het traject Carnisselaan—Beursplein.

De lijnen 4 en 17 kregen met ingang van 14 September een nieuw eindpunt op het Marconiplein, terwijl lijn 4 op 1 November doorgetrokken werd naar Schiedam. Tevens werd op 1 November lijn 20 in exploitatie genomen, voorloopig vanaf de St. Janstraat tot aan het Marconiplein.

Op 1 December 1929 werd het Overgangsplan B grootendeels ingevoerd. De lijnen 19 (voorloopig Beursplein—Randweg), 21 en 24 werden in exploitatie genomen. Lijn 18 werd doorgetrokken vanaf het Beursplein naar Crooswijk; lijn 20 werd eenerzijds naar Spangen en anderzijds naar de Vlietlaan doorgetrokken; lijn 5 werd vanaf de Vlietlaan over het Gedempte Slaak, de Nieuwe Haven en het Groenendaal naar het Beursplein geleid.

Behalve bovenstaande belangrijke veranderingen hadden nog enkele kleinere wijzigingen in de lengte der lijnen sedert 31 December 1928 plaats gevonden. Zij hadden de volgende oorzaken:

Lijn 1: Kleine wijziging in de route, waarbij deze lijn niet meer door de Admiraliteitsstraat en over de Admiraliteitskade doch over het Oostplein werd geleid.

Lijn 2: Kleine wijziging in de route, waarbij deze lijn over de nieuwe Koninginnebrug en het Stieltjesplein werd geleid.

Lijn 6: Verlegging der sporen op den Bergweg.

Lijn 10: Wijziging der sporen op het Oostplein.

Lijn 12: Kleine wijziging in de route, waarbij deze lijn over de nieuwe Koninginnebrug en het Stieltjesplein werd geleid.

Bijlage 5 geeft eenig beeld van de exploitatie der tramlijnen. De cijfers, aangevende het aantal afgelegde wagenkilometers per dag, hebben betrekking op het aantal wagenkilometers dat overeenkomstig de vastgestelde diensten normaal moet worden afgelegd. De door extra-wagens afgelegde wagenkilometers zijn hier dus buiten beschouwing gelaten. De lijnen 2 en 14 hebben een hoog percentage extra wagenkilometers. Dit percentage loopt voor lijn 2 in de verschillende maanden niet zoo sterk uiteen (Januari: 19,78 %, Augustus: 11,84 %, September: 19,33 %, October: 22,83 %, December: 21,64 %. Daarentegen vallen bij lijn 14 groote verschillen waar te nemen (Januari: 26,80 %, Februari: 33,25 %, Augustus: 100,34 %, December 54,22 %).

Vergelijkt men de cijfers uit Bijlage 5, aangevende de gemiddelde rijsnelheid per uur, met de overeenkomstige cijfers van het voorafgaande jaar, dan valt een belangrijke verhooging van de rijsnelheid te constateeren. Hieronder een overzicht van de meest markante verschillen:

Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur (weekdienst).

	1928	1929	
Lijn 2	12,34	14,71	} naar den linker Maasoever. ¹⁾
" 3	12,42	14,22	
" 9	13,04	15,30	
" 12	12,44	14,87	
" 4	13,06	15,87	} interlocale verbindingen. ²⁾
" 8	15,43	17,05	
" 14	13,87	14,96	

Ook van verschillende stadslijnen op den rechter Maasoever werd de rijsnelheid belangrijk opgevoerd, zoo b.v. die van lijn 5, n.l. van 12,44 K.M. tot 13,81 K.M.

Naast de cijfers uit het overzicht op blz. 16/17 kan hier nog worden vermeld de totale lengte der hulpsporen; op 31 December 1929 bedroeg deze 6698 M. De totale lengte der remisesporen bedroeg 7249 M.

¹⁾ Eerst sedert 1 Mei 1929 brengt lijn 3 een verbinding tusschen linker- en rechter Maasoever tot stand.

²⁾ Lijn 4 behoort vanaf 1 November 1929 tot de interlocale lijnen.

Overzicht der lijnen met elektrische tractie, welke

op 31 December 1929 in exploitatie waren.

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in		Meters.		Geëxploiteerd over andere lijnen.
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.	Exploitatie lengte.	
1	Honingerdijk—Parkkade	35	5934 ⁵	11904	5969 ⁵	
2	Station D. P.—Vlaskade	87	8921 ⁵	17930	9317 ⁵	309 M. over lijn 1 en 4.
3	Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk . . .	442	4381	9204	9242	4419 „ „ „ 1, 2, 10 en 14.
4	Maasstation—Schiedam	—	8064	16128	8464	400 „ „ „ 1 en 2.
5	Oudedijk—Spangen	36	5167 ⁵	10371	7712	2508 ⁵ „ „ „ 1, 2, 4, 14, 20 en 24.
6	Heer Vrankestraat—Prinsenhoofd	171	3780	7731	6776 ⁵	2825 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 4 en 14.
7	Marconiplein—Maasstation	—	2646	5292	6412 ⁵	3766 ⁵ „ „ „ 1, 2, 4, 5, 8, 14, 20 en 24.
8	Beursplein—Schiedam	—	395 ⁵	791	6960 ⁵	6565 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 7, 14, 20 en 24.
9	Aelbrechtsplein—Lange Hilleweg	—	4079 ⁵	8159	10197 ⁵	6118 „ „ „ 1, 2 en 4.
10	Maasstation—Ruigeplaatbrug	33	5963	11959	8944	2948 „ „ „ 1, 2, 3, 4 en 7.
11	Lischplein—Mathenesserplein	39	1455	2949	5868 ⁵	4374 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 10, 14, 20 en 24.
12	Station D. P.—Groene Zoom	—	1804 ⁵	3609	8176 ⁵	6372 „ „ „ 1, 2, 3 en 4.
13	Wilhelminakade—Groene Hilledijk	94	2399	4892	3101	608 „ „ „ 3.
14	Willemsplein—Hillegersberg	204	4135 ⁵	8475	8477 ⁵	4138 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 6, 10 en 11.
15	Spangen—Crooswijk	103	1151 ⁵	2406	6405	5150 ⁵ „ „ „ 2, 3, 4 en 5.
16	Oudedijk—Vierambachtsstraat	—	1398 ⁵	2797	5961 ⁵	4563 „ „ „ 2, 4, 5, 9 en 11.
17	Beursplein—Marconiplein	—	132	264	4829 ⁵	4697 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 en 20.
18	Marconiplein—Crooswijk	—	3822 ⁵	7645	8366 ⁵	4544 „ „ „ 1, 4, 7, 8, 10, 15 en 20.
19	Beursplein—Randweg	—	89	178	5379 ⁵	5290 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 8 en 12.
20	Vlietlaan—Spangen	—	1229	2458	7351	6122 „ „ „ 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 14 en 15.
21	Honingerdijk—Aelbrechtsplein	—	91 ⁵	183	7018	6926 ⁵ „ „ „ 1, 2, 4, 9 en 20.
24	Willemsplein—Spangen	—	305 ⁵	611	4960	4654 ⁵ „ „ „ 1, 4, 5, 10, 14, 15 en 20.
25	Beursplein—Carnisselaan	—	1351	2702	7815 ⁵	6464 ⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 8 en 19.
	Totaal	1244	68697	138638	163706	

Autobuslijnen. Op 31 December 1929 waren 5 autobuslijnen in exploitatie, volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1929 in exploitatie waren.		
Lijn	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
A	Pompenburgsingel—Katendrecht.	6.250
B	Maasstation—Burgemeester Meineszplein .	5.450
D	Rotterdam (v. Hogendorpsplein)—Overschie (Schielaan)	6.300
F	Vlaskade—Heijplaat	5.450
H	Boschpolderplein—Bergweg	5.700
Totaal . . .		29.150

Lijn B, sedert 22 October 1928 geëxploiteerd over het traject Maasstation—Aelbrechtsplein, kreeg met ingang van 1 Maart 1929 een nieuw eindpunt op het Burgemeester Meineszplein, zulks in verband met de doortrekking van lijn 12A van het Henegouwerplein naar het Aelbrechtsplein. Van 28 Januari tot en met 28 Februari werd met gehuurde autobussen een aanvullingsdienst Aelbrechtsplein (Burgemeester Meineszplein)—Beursplein onderhouden (niet op Zondagen).

Lijn F werd op Zondag 10 Februari 1929 in dienst gesteld; dit geschiedde op verzoek. Wegens den sterken ijsgang werd de veerdienst gestaakt en de R.E.T. onderhield dien dag met 2 autobussen een geregelde dienst tusschen de Vlaskade en Heyplaat, ook op Maandag 11 Februari (tot 12 uur 's middags) geschiedde zulks met 2 gehuurde autobussen. Op 16 Februari werd deze lijn definitief in dienst gesteld, en voorloopig hoofdzakelijk met gehuurde autobussen geëxploiteerd. Na 21 Augustus geschiedde de exploitatie geheel met eigen autobussen, slechts moest op 4, 5 en 6 September ten deele gebruik worden gemaakt van gehuurde autobussen, aangezien verschillende eigen autobussen aan den dienst op lijn F moesten worden onttrokken ten behoeve van lijn D, zulks in verband met de jubileumfeesten te Overschie.

In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijs-terrein werd van 24—30 April 1929 de voormalige lijn A (Station D.P.—Nenijs-terrein) weder in dienst gesteld; de exploitatie van deze lijn geschiedde ten deele met gehuurde autobussen.

Met ingang van 1 Augustus 1929 werd de nieuwe lijn A (Pompenburgsingel—Katendrecht) in dienst gesteld. Deze lijn werd geheel met eigen autobussen geëxploiteerd, doch daardoor moest op lijn B een gedeelte der eigen autobussen door gehuurde autobussen worden vervangen. Door de uitbreiding van het wagenpark der R.E.T. met 14 nieuwe autobussen konden met ingang van 22 Augustus 1929 alle gehuurde autobussen verdwijnen.

Op 31 December 1929 werd lijn H in dienst gesteld; deze lijn moest ten deele met gehuurde autobussen worden geëxploiteerd.

Werkzaamheden aan den weg. A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

In de Scheepstimmermanslaan en in de Boezemstraat werden de sporen gelicht en op betonliggers geplaatst; op den Noordsingel O.z. werden de sporen tusschen de Zomerhofbrug en het Noordplein vernieuwd, gelicht en omgelegd en werden ook hier onder de sporen betonliggers aangebracht.

De sporen op den Bergsingel werden uitgewisseld, gelicht en op betonliggers geplaatst; ook de sporen in de Vlietlaan werden uitgewisseld en op betonliggers geplaatst. Op den Goudschen Rijkweg werden tusschen de Vlietlaan en de Boezembrug de sporen vernieuwd en tevens betonliggers aangebracht.

Op het Hofplein werden de sporen vernieuwd, en omgelegd vanaf de Schiebrug tot aan de Lange Brug overeenkomstig het Raadsbesluit van 4 October 1928 betreffende de verbetering van den verkeersstandaard.

In verband met het asphalteren van den Stationsweg, werden in de Diergaardelaan tijdelijke sporen gelegd, werd in de Kruisstraat een dubbelspoor-aftakking ingebouwd en werden de sporen op het Stationsplein tijdelijk gewijzigd. Op den Stationsweg werden de sporen vernieuwd en op een betonbed geplaatst.

In de Zomerhofstraat werden, in verband met den bouw van een collecteurriool, de sporen tijdelijk verwijderd; op den Pieter de Hoochweg werden de sporen, met betrekking tot de aan te leggen

sluiswerken, omgelegd, terwijl op den Eendrachtsweg de sporen moesten worden omgelegd in verband met den aanleg van een collecteurriool.

De reeds in 1928 aangevangen werkzaamheden betreffende de wijziging der sporen en kruisingen op het Putsche Plein werden ten einde gebracht. Met het verwijderen van de strengelsporen in de Putsche Laan en de Brielsche Laan werd een begin gemaakt.

De sporen langs de Boompjes, vanaf de Reederijstraat tot aan het Terwenakker, werden verwijderd.

Met het wijzigen van het sporencomplex op het Stationsplein werd een begin gemaakt.

Op den Schiedamschen Weg, van de Kuiperstraat tot de Zeilmakerstraat, werd 130 M. spoor vernieuwd. Op den Bergweg, nabij de Benthuizerstraat, werden de sporen en kruisingen gelicht en omgelegd.

Ten slotte werden nog op de nieuw in dienst gestelde lijnen op den Linker Maasoever en in het Molenlaankwartier te Hillegersberg de sporen gelicht, alsook op den Westzeedijk bij de Parkhaven, het Vasteland, den Boezemsingel bij de Koninginnekerk, de opritten Boompjes—Willemsbrug, den Pieter de Hoochweg (omgelegde sporen), den Nieuwen Binnenweg, het Aelbrechtsplein, in de Brielsche Laan, de Heer Vrankestraat, de van der Takstraat, de Havenstraat (bij de Coolhaven) en de Middellandstraat.

In de Remise Delfshaven werden rails vernieuwd.

B. Kruisingen en wissels.

De viervoudige kruising Westzeedijk—Scheepstimmermanslaan werd vernieuwd. Aan de Boompjes bij de Reederijstraat werd een enkel-sporige driehoek ingebouwd. De aftakking met kruising op het Beursplein (bij het Beursgebouw) werd geheel vernieuwd, terwijl de kruising ter hoogte van het vroegere gebouw van het Rotterdamsch Nieuwsblad gewijzigd werd ten behoeve van den vrijslag der nieuwe rijtuigen en tevens gedeeltelijk vernieuwd.

Van verschillende kruisingen werden de kruisstukken vervangen, enkele andere kruisingen werden gewijzigd met betrekking tot den vrijslag der nieuwe wagens.

Een geregelde revisie der wissels vond plaats. Vernieuwd werden: de wissels op de Linker Rottekade bij de Isaäc Hubertstraat, 2 wissels op de Schiebrug, 2 wissels in de Witte Leeuwensteeg, 4 wissels op den Noordsingel, de wissels op de Oosterkade aan de eindpunten der lijnen

4, 7 en 10, de wissel aan het eindpunt te Schiedam en een wissel aan het eindpunt Groene Hilledijk en ten slotte nog de verbindingswissel op het Hofplein en die op het Stationsplein.

C. Bogen.

De volgende bogen werden geheel of gedeeltelijk vernieuwd:

Boog Provenierssingel—Spoorsingel	45	Meter
Boog Schiedamsche Weg—Aelbrechtsbrug.	20	„
Binnenboog Eendrachtsweg (bij het plantsoen)	30	„
Boog Coornhertstraat—Brederodestraat.	50	„
Boog Brederodestraat—Huygensstraat	50	„
Alle bogen aan de Noordzijde van het Beursplein	200	„
Boog Parallelweg (bij de Hilledijk)	25	„
Boog Noordplein—Noordsingel	180	„
Beide bogen Schiebrug—Hofplein	70	„
Beide bogen op de Varkenoordsche brug (West Varken-		
oordsche weg)	150	„
Een gedeelte van de lus aan het eindpunt te Schiedam.	60	„

D. Benzinemotortramdienst Rotterdam—Overschie.

Na de opheffing van den motortramdienst, was op 31 December 1928 reeds $\frac{1}{4}$ gedeelte van de sporen opgebroken. Dit opbrekingswerk werd in 1929 voortgezet, en geschiedde, ter voorkoming van extra kosten, zooveel mogelijk gelijktijdig met de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden aan de bestrating.

E. Aanleg.

In verband met de invoeering van het Overgangsplan A op 1 Mei 1929 werden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- a. Aanleg van een dubbelspoorverbinding Coolsingel—Kruiskade (ten behoeve van lijn 16).
- b. Aanleg van een dubbelspoorverbinding Goudsche Singel—Hugo de Grootstraat (ten behoeve van lijn 16).
- c. Het maken van een opstelspoor (ten behoeve van de lijnen 4 en 17) aan het begin van den Mathenesserweg.
- d. Aanleg van een dubbelspoorverbinding Aelbrechtsbrug—Havenstraat (ten behoeve van lijn 18).
- e. Wijziging der sporen op het Mathenesserplein met aanleg van een dubbelspoorverbinding Mathenesserlaan—Mathenesserplein (ten behoeve van lijn 5) en verplaatsing van het eindpunt van lijn 11 naar het Mathenesserplein.

De werkzaamheden, in verband met de omlegging der lijnen 2, 12 en 12A over de nieuwe Koninginnebrug, waarmede op 12 November 1928 een begin werd gemaakt, werden in 1929 voortgezet, en toen op 14 Juni 1929 de nieuwe brug officieel voor het verkeer werd opengesteld, konden de lijnen 2, 3, 9 en 12 direct over de nieuwe brug worden geleid.

Wat de verlenging van lijn 14 naar het Molenlaankwartier te Hillegersberg betreft, kwam in 1929 tot stand de verbinding (over de nieuwe brug aan het einde der Dorpsstraat) tusschen het oude en het nieuwe stuk (reeds 28 November 1928 gereed gekomen) en op 1 Augustus 1929 werd het nieuwe traject in exploitatie genomen.

Met het leggen van sporen in de Polderlaan en langs den Langen Hilleweg kwam men in Juli gereed, en op 1 Augustus kon lijn 9 naar haar nieuwe eindpunt worden geleid.

Nadat de verbindingsboog Keizersbrug—Noordblaak was aangebracht, werd met ingang van 1 Augustus lijn 25 in exploitatie genomen.

Na het gereedkomen van den sporenaanleg over den Mathenesserweg konden met ingang van 14 September de eindpunten der lijnen 4 en 17 worden verplaatst naar het Marconiplein.

Met het oog op de invoering van Overgangsplan B werden de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

- a. Sporenaanleg over het Gedempte Slaak, door de Vlietstraat en de Vlietkade (lijnen 5 en 20) met een lus langs de Helenastraat (lijn 20).
- b. Dubbelspoorverbinding Goudsche Rijweg—Boezemsingel (lijn 22).
- c. Sporenaanleg door de Boezemstraat en de Rusthoflaan (lijn 18).
- d. Sporenaanleg over den Mathenesserdijk met een tweede lus langs de Spartastraat (lijn 20).
- e. Sporenaanleg door de Wolphaertsbocht en over den Katendrecht-schen Lagedijk en door de Carnisselaan (lijn 25).
- f. Opstelspoor eindpunt Honingerdijk (lijn 21).
- g. Opstelspoor op het Willemsplein (lijn 24).
- h. Dubbelspoorverbinding s-Gravendijkwal-Mathenesserlaan (lijn 24).
- i. Dubbelsporige aftakking met opstelsporen aan den Walenburgerweg (lijn 22).
- j. Dubbelsporige aftakking met opstelsporen Oude Dijk—Avenue Concordia (lijn 22).
- k. Opstelspoor aan de Heer Vrankestraat.
- l. Sporencomplex op het Marconiplein.

m. Sporencomplex op het Oostplein (was op 1 December 1929 in zoo-verre gereed dat op dien datum Overgangsplan B kon worden ingevoerd; slechts de geprojecteerde lijnen 22 en 23 werden nog niet in dienst gesteld).

Ten slotte werden sporen gelegd in het nieuwe gedeelte der remise Charlois alsmede op de nieuwe brug over de Delftsche Vaart.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1929 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 22 kantoorlokalen, 2 teekenkamers, kleedingmagazijn, enz.,
- d. een magazijngebouw met garage;

2°. Remise en erve aan den Oost-Zeedijk 84 (groot 38,48 A.) met de westelijke helft van de Elisabethstraat;

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 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;

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

8°. Terrein met huizen aan den Bergweg te Hillegersberg (groot 17,86 A.);

9°. Perceelen weiland, watering en weg aan den 's-Gravenweg te Rotterdam, ter gezamenlijke grootte van 101,19 A.;

10°. 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;

11°. Mede-eigendom van 6 c.A. in een huis en erve aan den Straatweg naar Rotterdam te Overschie;

12°. Wachthuisjes (Mauritsweg, Wilhelminakade, Goudsche Singel bij de Jonker Fransstraat, Goudsche Singel bij de Hugo de Grootstraat, Tweede Rosestraat, Wolphaartsbocht, Groene Hilledijk, Claes de Vrieselaan, West-Zeedijk, Putschelaan, Westplein, Hofplein (2 stuks), Middensteiger, van Hogendorpsplein, Parkkade, Schans en voorts nog te Schiedam;

13°. Wachthuisjes met dienstlokaal (Beursplein, Oostplein, Stationsplein, Oranjeboomstraat, Schielaan, Marconiplein, Aelbrechtsplein, Vlas-kade, Lange Hilleweg, Randweg en Lefèvre de Montignylaan).

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

Werkzaamheden Isaäc Hubertstraat. De medio December 1928 **aan de** aangevangen verbouwing van het 3e gedeelte van **gebouwen.** het bijgebouw werd in April 1929 voltooid; hiermede werden 5 nieuwe kantoorlokalen en 2 teekenkamers verkregen. Ook deze nieuwe lokalen werden van centrale verwarming voorzien. Voorts werden de gangen en trappen in het bijgebouw voorzien van houtgranietvloeren, terwijl in het hoofdgebouw eenige kantoorlokalen op-nieuw geschilderd en behangen werden.

In de centrale werkplaats werd een begin gemaakt met eene ver-bouwing waarvan nog in 1929 gereed kwam de derde ingang voor de wagenmakerij, de vergrooting van de schilderswerkplaats, alsmede de bouw van een nieuwe electriche werkplaats. In deze nieuwe werkplaats werd aangelegd een lagedruk-stoomverwarming waarvan het ketelhuis werd gebouwd in de schilderswerkplaats; de bestrating werd ver-nieuwd terwijl ook de noodige betonvoeten voor de werktuigen werden

gemaakt. In de electriche werkplaats werd voor den chef een kan-toortje gemaakt; voorts werd de kapconstructie geschilderd.

In drie werkkuilen werd verwarming aangebracht door middel van lucht-lamellen-calorifères, aangesloten op de lagedruk-stoomverwarming.

De geheele kap der centrale werkplaats werd van nieuw gewapend glas voorzien, terwijl het noodig bleek een groot aantal raamroeden te vernieuwen.

De rioleering in de centrale werkplaats werd gedeeltelijk vernieuwd.

Remise Hillegersberg. Ten behoeve van de centrale ver-warming werd een waterdichte gewapend beton kelder gemaakt, alwaar de ketel werd geplaatst. Hierdoor werd het mogelijk het kantoor van den dépôtfchef behoorlijk te verwarmen, alsook het magazijn en het uitbetaalkantoor, terwijl achter het kantoor van den dépôtfchef een tweetal spiraalbuizen werden aangebracht ten dienste van het remise-personeel.

De deuringang der remise werd ten behoeve der nieuwe wagens verbreed. Een gedeelte der rioleering werd gelicht en vernieuwd, terwijl door voortdurende verzakking, ophooging en herstrating benevens lichten der sporen noodzakelijk was.

Remise Delfshaven. De ingang aan den Nieuwen Binnenweg werd van nieuwe deuren voorzien, en de ijzeren stijlen opnieuw recht-gezet. Verder werden de werkputten gedeeltelijk van nieuwe planken en liggers voorzien, terwijl in het kantoor van den dépôtfchef een nieuwe houten vloer werd aangebracht.

Remise Charlois. Achter het tweede gedeelte van deze remise werd een nieuwe remise met een grondoppervlakte van 1000 M². ge-bouwd. Hiervoor was het noodig, achter het bestaande gedeelte ongeveer 4000 M³. grondaanvulling te doen plaats vinden. In afwijking van de kapconstructies der bestaande remises werd hier een kap-constructie met lichtinval van twee zijden aangebracht. Deze nieuwe constructie voldeed zeer goed. Vanwege het tijdelijke karakter der nieuwe remise werden solomite-wanden aangebracht, en werden eterniet-platen als dakbedekkingsmateriaal gekozen.

In de bestaande remise werd in de wagenmakerij een nieuw magazijn gemaakt, terwijl het oude magazijn werd ingericht tot kantoor voor den dépôtfchef.

Remise Kralingen. De ingang der remise werd, met het oog op de nieuwe wagens, verbreed. Het platte dak boven de remise werd opnieuw bedekt met een laag supercote. De wanden der zoutbergplaats

werden bestreken met een bitumen-preparaat, teneinde aantasting van het beton te voorkomen.

Schiekade. Op het voorterrein aan de Schiekade werd ten behoeve der R. E. T., doch voor rekening van het Gemeente Electriciteitsbedrijf, een gelijkrichterstation gebouwd. Het geheele gebouw beslaat een oppervlakte van $\pm 170 \text{ M}^2$.

De zoutbergplaats op het voorterrein werd afgebroken en vervangen door een tijdelijke bergplaats in de motortramgarage.

Door huuropzegging kon met ingang van 1 November 1929 beslag worden gelegd op het tot dusverre aan de firma Moerman & Robbers verhuurde gedeelte van het perceel. Voor het in gebruik nemen van deze ruimte werden doorgangen gemaakt.

Autobusgarage. Teneinde eenige meerdere ruimte te verkrijgen voor het plaatsen van kleine automobielen, werd de gang tusschen de garage en de gebouwen van de gasfabriek overdekt.

Woonhuizen. Aan de woonhuizen werden de noodige voorzieningen getroffen en een achttal daken van nieuw lood- en zinkwerk voorzien.

Het huis op den hoek van de Schoonebergerweg werd gedeeltelijk geschilderd.

Wachtkamers. De wachtkamer in de Dorpsstraat te Overschie werd overgebracht naar de Schans, de wachtkamer op het Slagveld werd verplaatst naar het Putsche Plein, terwijl de reeds op het Putsche Plein staande wachtkamer naar het Hofplein werd overgebracht; de reeds op het Hofplein staande wachtkamer werd over korten afstand verplaatst, zoodat thans twee wachtkamers van gelijke constructie op dit drukke punt aanwezig zijn.

De wachtkamer aan de Prins Hendrikkade werd gesloopt, terwijl in de wachtkamer aan den Randweg een dienstruimte werd gebouwd. De oude wachtkamer aan de Hooge Boomen is naar het terrein te Overschie overgebracht en komt voor plaatsing niet meer in aanmerking. De wachtkamer op het Oostplein werd tijdelijk verplaatst.

Op de Parkkade werd een nieuwe wachtkamer van het z.g. „kleine type” geplaatst.

Wachtkamers van het „groote type”, bevattende dienstruimte en sanitaire inrichting, werden geplaatst op het Aelbrechtsplein, op het Marconiplein, aan de Vlaskade, de Lange Hilleweg en aan de Lefèvre de Montignylaan te Hillegersberg. In de wachtkamer op het Aelbrechtsplein is, bij wijze van proef, geplaatst een automatisch werkende gasverwarming.

De wachtkamer aan de Wilhelminakade, de 2e Rosestraat, de Claes de Vrieselaan, de Mauritsweg, de West-Zeedijk, de Schans en de Randweg, alsmede de beide wachtkamers op het Hofplein en die op het Putsche Plein en het van Hogendorpsplein werden geveerd.

Werkzaamheden In den loop van 1929 kwamen 20 motorwagens voor in de centrale groote revisie naar de centrale werkplaats; 84 motorwagens en 13 volgwagens kwamen in reparatie wegens aanrijding. Ook kwamen vele malen autobussen wegens aanrijding naar de werkplaats. Een nadere specificatie der aan de binnengekomen motor- en volgwagens verrichte werkzaamheden volgt hieronder:

	motorwagens.	volgwagens.
gelicht voor wielen en nagezien voor rem-		
en trekwerk	274	133
diverse reparatiën door de electriche		
afdeeling	395	15
diverse reparatiën door de wagenmakerij	186	78
diverse reparatiën door de bankwerkerij	139	25
bijgeschilderd.	99	26
opnieuw geschilderd.	31	29

Van 17 semi-convertible volgwagens werden de hoeken der balkonnen veranderd; van enkele motorwagens (uit de serie 177—201) werd nog de beugelbok veranderd in verband met de voorgenomen omlegging van lijn 12 over de Geldersche kade. Motorwagen 219 en volgwagen 364 werden, bij wijze van proef, voorzien van een optische signaalinstallatie.

Met de verbouwing van 50 motorwagens uit de serie 152—201 werd een begin gemaakt. In Juni werd begonnen met de verbouwing van motorwagen 168; in den loop van het 2e halfjaar kwamen nog 6 andere motorwagens naar de centrale werkplaats om te worden verbouwd, evenwel was op 31 December 1929 nog geen wagen geheel gereed.

Ook werd begonnen aan de verbouwing van volgwagen 374 (serie 351—406). Voorts werden tal van werkzaamheden verricht aan de nieuwe motor- en volgwagens alvorens deze in dienst konden worden gesteld.

Ten slotte werden nog tal van werkzaamheden verricht voor de Afdeeling Weg en Werken, voor de Bovenleiding en voor het Magazijn. Van de werkzaamheden voor de Afdeeling Weg en Werken kunnen hier o.a. genoemd worden: het maken van een complete aftakking

(Coolsingel—Kruiskade), het maken van een dubbele aftakking zonder wissels en pasrails (Stationsplein—Kruisstraat), het maken van diverse abnormale hartstukken, het maken van 2 zoutwagens, enz. Voor de Bovenleiding werden o.a. diverse werkzaamheden verricht met betrekking tot de uitbreiding en wijziging van het voedingkabelnet.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1929 verschillende veranderingen. Einde Juli en begin Augustus werden 6 autobussen (Krupp chassis met „Werkspoor” carosserie) in dienst gesteld, terwijl in den loop van Augustus en September nog 8 autobussen (Krupp chassis met Allan carosserie) in dienst gesteld werden.

In de maanden Juli—December werden 50 nieuwe motor- en 20 nieuwe volgwagens in dienst gesteld. Hiervan werden geleverd door Allan & Co. te Rotterdam: 20 motor- en 5 volgwagens, door „Werkspoor” te Zuilen: 15 motorwagens, door Gustav Talbot & Cie. te Aken: 15 motorwagens en door de firma J. J. Beynes te Haarlem: 15 volgwagens.

Verder werden nog in de centrale werkplaats 2 zoutwagens gebouwd. Eén dubbele en 3 enkele buiten dienst gestelde motortrams werden verkocht; 2 enkele motortrams werden behouden teneinde tot montagewagens te worden verbouwd. 2 Open paardentramwagens werden verbouwd tot zandtransportwagens en 2 andere werden verkocht.

Alzoo bestond op 31 December 1929 het wagenpark uit:

Voor de lijnen met electrische tractie.	10 motorwagens	à 32 plaatsen =	320 plaatsen.
	141 „ 	33 „ =	4653 „
	25 „ 	36 „ =	900 „
	25 „ 	38 „ =	950 „
	20 „ 	51 „ =	1020 „
	50 „ 	63 „ =	3150 „
	50 gesloten volgwagens. „	29 „ =	1450 „
	56 semi-convertible volg- wagens	42 „ =	2352 „
	20 volgwagens	62 „ =	1240 „
	10 open volgwagens . .	34 „ =	340 „
	30 „ . . .	41 „ =	1230 „
	Voor den auto- busdienst. 28 autobussen.	31 „ =	868 „
Totaal 465 rijtuigen.		met 18473 plaatsen.	

- 1 directie-auto.
- 3 dienst-automobielen.
- 2 trommel-automobielen.
- 1 bestelwagen.
- 4 vrachtautomobielen.
- 4 montagewagens met paardentraction (waarvan 1 op spoorwielen).
- 4 auto-montagewagens.
- 4 sleeperswagens.
- 2 sleeperswagens voor railtransport.
- 1 railtransportwagen.
- 1 aanhang-railwagen.
- 3 mallejans.
- 1 mestwagen.
- 1 fouragewagen.
- 3 wagens (trommeldienst).
- 1 stortkar.
- 16 handwagens.
- 1 lorrie-trommelwagen.
- 3 gesloten handwagens voor wisselreparatie.
- 7 schaftkeetwagens.
- 2 ijzeren vuilniswagens.
- 17 zoutwagens.
- 1 pekelwagen.
- 1 slijpwagen.
- 2 zandtransportwagens.
- 2 enkele motortrams.
- 4 dichte paardentramwagens (radstand 1,60 M.).

Tractie. In 1929 werd door het Gemeente-electriciteitsbedrijf te Rotterdam ten behoeve van den tramdienst 15.888.965 K.W.U. geleverd, waarvoor f 970.935,54 moest worden betaald. De staat op blz. 30 geeft een vergelijkend overzicht van het stroomverbruik per maand over de jaren 1928 en 1929.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises (uitgezonderd de remise Hillegersberg) werd voor beweegkracht 91.142 K.W.U. geleverd, waarvoor f 5.635,51 betaald moest worden. Voor verlichting, verwarming, enz. werd geleverd 97.259 K.W.U. kostende f 6.070,91. In

totaal werd dus door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam 16.077.366 K.W.U. geleverd.

Vergelijkend Overzicht van het Stroomverbruik voor den Tramdienst in de jaren 1928 en 1929.				
Maanden.	Verbruik in K.W.U.		Bedrag.	
	1928	1929	1928	1929
Januari . .	1.071.789	1.142.780	f 75.025,23	f 79.994,60
Februari . .	1.018.673	1.050.803	„ 68.183,08	„ 69.218,02
Maart . . .	1.065.881	1.129.112	„ 63.952,86	„ 67.746,72
April . . .	1.059.628	1.141.281	„ 63.577,68	„ 68.476,86
Mei	1.120.831	1.233.279	„ 67.249,86	„ 73.996,74
Juni	1.092.032	1.186.243	„ 65.521,92	„ 71.174,58
Juli	1.110.437	1.254.161	„ 66.626,22	„ 75.249,66
Augustus . .	1.118.095	1.346.572	„ 67.085,70	„ 80.794,32
September .	1.073.666	1.356.426	„ 64.419,96	„ 81.385,56
October . .	1.111.787	1.552.640	„ 66.707,22	„ 93.158,40
November .	1.109.113	1.663.466	„ 66.546,78	„ 99.807,96
December .	1.157.088	1.832.202	„ 69.425,28	„ 109.932,12
Totaal .	13.109.020	15.888.965	f 804.321,79	f 970.935,54

Door de gemeente Hillegersberg werd, ten behoeve van de remise aan de Kootschekade, geleverd voor beweegkracht 1.133 K.W.U. en voor verlichting en verwarming 42.598 K.W.U., waarvoor respectievelijk f 181,28 en f 3.691,10 moest worden betaald. Bovendien werd 17 K.W.U. geleverd voor de electrisch bewogen brug aan den Straatweg te Hillegersberg.

Het stroomverbruik voor electrische tractie bedroeg gemiddeld per wagenkilometer 0,825 K.W.U. tegen 0,747 over 1928 en 0,717 over het R. E. T. M.-boekjaar 1926/1927. Eensdeels hield dit meerdere stroomverbruik verband met de verhooging van de gemiddelde snelheid, anderdeels was het een gevolg van de indienststelling van het zware nieuwe materieel. De invloed van de nieuwe wagens op het stroom-

verbruik blijkt uit onderstaande cijfers. Bij de berekening van het stroomverbruik werd een bijwagenkilometer gelijkgesteld aan een halve motorwagenkilometer.

Gemiddeld stroomverbruik per wagenkilometer.

Januari	0,758 K.W.U.
Februari	0,776 „
Maart	0,748 „
April	0,777 „
Mei	0,766 „
Juni	0,760 „
Juli	0,772 „
Augustus	0,795 „
September	0,821 „
October	0,904 „
November	0,970 „
December	0,993 „

Over 1929 moest overeenkomstig de kolenclausule een toeslag worden betaald van f 48.634,03.

Voor gebruik, onderhoud en vernieuwing der voedingkabels werd een bedrag van f 31.904,28 betaald.

Bovenleiding. De toestand der bovenleiding werd vrij regelmatig gecontroleerd. In verband met de buitengewone werkzaamheden met betrekking tot de invoering der Overgangsplanen A en B en de wijziging en uitbreiding van het voedingkabelnet, kon het normale vernieuwingswerk slechts in beperkte mate uitgevoerd worden. Waar mogelijk, werd het vernieuwingswerk gecombineerd met het uitbreidingswerk. Een overzicht van de vernieuwde gedeelten van het net volgt hieronder:

Arbeidsdraad van 65 m.M² .:

Jacob Catsstraat	950 Meter	Lijn 10
Kipstraat	500 „	„ 5
Schiekade	570 „	„ 6
Zomerhofstraat	600 „	Lijnen 10, 11 en 14
Kruisstraat	270 „	Diverse lijnen
Beursplein	100 „	„ „
West-Nieuwland	340 „	„ „

Transporteeren . . . 3330 „

Transport . . .	3330	Meter	
Stationsplein	400	"	Diverse lijnen
Stationsweg	250	"	" "
Hofplein	830	"	" "
Nieuwe Binnenweg	660	"	" "
Coolsingel	420	"	" "
Spoorsingel	1850	"	Lijn 6
Eendrachtsweg	475	"	Lijnen 1 en 14
Mathenesserlaan	770	"	" 5 " 11
	<u>8985</u>	"	

Arbeidsdraad van 80 m.M².:

Crooswijkschestraat	85	Meter	Lijn 10
Eendrachtsweg	400	"	Lijnen 1 en 14
Heer Vrankestraat	500	"	" 3 " 6
Moriaansplein	75	"	" 3, 5 en 6
Zuidblaak	220	"	" 3, 6 " 25
Stationsweg	400	"	Diverse lijnen
Boompjes	120	"	" "
Kruiskade en West-Kruiskade . .	1900	"	" "
Beursplein	560	"	" "
	<u>4260</u>	"	

In totaal werd dus voor vernieuwing 13.245 M. arbeidsdraad gebruikt.

Enkele gedeelten van het bovenleidingnet moesten worden verlegd. Hiervoor werd gebruikt:

Arbeidsdraad van 65 m.M².:

Pieter de Hoochweg	1160	Meter	Lijn 10
Diergaardelaan	750	"	Diverse lijnen
	<u>1910</u>	"	

Alzoo werd voor verlegging 1.910 M. arbeidsdraad gebruikt.

Hieronder volgt nog een nadere opsomming van de werkzaamheden, buiten het gewone onderhouds- en vernieuwingswerk:

Aan den Pieter de Hoochweg werd de bovenleiding verlegd (en tevens vernieuwd) in verband met de ter plaatse in aanbouw zijnde sluiswerken. De werkzaamheden met betrekking tot den bouw van een collecteurriool in de Zomerhofstraat maakten het noodzakelijk het ge-

deelte van het bovenleidingnet aldaar af te breken, doch na afloop van genoemde werkzaamheden werd dit netgedeelte (geheel vernieuwd) weder aangelegd. In verband met het asphalteeren van den Stationsweg moesten de lijnen 2, 4, 10, 12, 14 en 15 door de Diergaardelaan geleid worden, zoodat hiervoor de bovenleiding moest worden omgelegd. Van de verandering van den toestand op het Hofplein werd gebruik gemaakt om de bovenleiding aldaar te vernieuwen.

In verband met de invoering van de Overgangsplannen A en B moest het bovenleidingnet belangrijk uitgebreid worden. De aanleg van een nieuwe bovenleiding vanaf de Willemsbrug via het Bolwerk naar de Geldersche Kade, waarmede reeds in 1928 een begin werd gemaakt, werd in 1929 voortgezet. Verder werden nog ter hand genomen het Koninginnebrugcomplex (omlegging lijnen 2, 3, 9 en 12 over de nieuwe Koninginnebrug) en de doortrekking van lijn 14 naar het Molenlaan-kwartier te Hillegersberg.

Hieronder volgt een overzicht van het uitbreidingswerk:

Arbeidsdraad van 65 m.M.:

Hillegersberg	1235	Meter	Lijn 14
Coolsingel—Kruiskade	220	"	" 16
Aelbrechtsbrug—Havenstraat	150	"	" 18
Willemsbrug—Bolwerk	1367	"	" (12)
Mathenesserweg (opstelspoor)	350	"	Lijnen 4 en 17
Koninginnebrug—complex	2010	"	Diverse lijnen
Mathenesserplein—complex	1150	"	" "
Oostplein	600	"	" "
Mathenesserweg	180	"	Lijnen 4 en 17
Honingerdijk	450	"	Lijn 21
	<u>7712</u>	"	

Arbeidsdraad van 80 m.M².:

Wolphaartsbocht—Katendrechtsche

Lagedijk	3475	Meter	Lijn 25
Boezemstraat—Rusthoflaan	780	"	" 18
Boezemsingel—Goudsche Rijweg . . .	2105	"	" 22
Keizersbrug—Noordblaak	250	"	" 25
Walenburgerweg	560	"	" 22
's Gravendijkwal—Mathenesserlaan . .	636	"	" 24
Heer Vrankestraat	500	"	" (23)
Transporteeren	<u>8306</u>	"	

Transport . . .	8306	Meter	
Gedempte Slaak—Vlietstraat—Vlietkade	2382	„	Lijnen 5 en 20
Mathenesserweg	130	„	„ 4 „ 17
Mathenesserdijk—complex	1899	„	Diverse lijnen
Marconiplein	3550	„	„ „
Oostplein	2250	„	„ „
Koninginnebrug—complex	2650	„	„ „
Goudsche Singel—Hugo de Grootstraat	200	„	Lijn 16
	<u>21367</u>	„	

In totaal werd alzoo voor aanleg 29.079 M. arbeidsdraad gebruikt.

In aansluiting aan de uitbreiding van het net werden de volgende bruggen van bovenleiding-constructie voorzien: nieuwe Koninginnebrug, brug over de Strekvaart te Hillegersberg, hulpbrug van de Jan Kuitenbrug, alsmede viaduct Bolwerk. Ook het nieuwe gedeelte der remise Charlois werd van bovenleidingconstructie voorzien.

Vernieuwings- en uitbreidingswerkzaamheden aan de Heer Vrankestraat werden met elkander gecombineerd. In het Mathenesserdijk-complex is inbegrepen de aanleg van de lus door de Spiegelstraat ten behoeve van de nieuwe eindpunten der lijnen 5 en 15.

De vele werkzaamheden met betrekking tot de invoering van Overgangsplan B maakten het noodzakelijk een gedeelte van het uitbreidingswerk aan te besteden. Het aanleggen van de bovenleiding aan de Polderlaan-Lange Hilleweg, aan den Mathenesserweg, aan de Boezemstraat-Rusthoflaan en aan de Zaagmolenstraat werd daarom bij inschrijving aanbesteed en aan den laagsten inschrijver (de Siemens-Schuckertwerke te Berlijn) gegund. Voor dezen aanleg werd door de Siemens-Schuckertwerke 6662 M. arbeidsdraad van 80 m.M². gebruikt. Voor de bovenleiding aan de Polderlaan-Lange Hilleweg en aan den Mathenesserweg werd een nieuw systeem van rijdraadoophanging (meervoudige ophanging) toegepast.

Voor vernieuwing, omlegging en aanleg werden in totaal voor bijdraden gebruikt: 3240 M. arbeidsdraad van 65 m.M². en 1604 M. van 80 m.M².

Vermeld moet nog worden dat in 1929 de volgende draadbreuken voorkwamen:

14 Mei: Mathenesserlaan bij de Gerrit Jan Mulderstraat.

8 October: Schiekade bij het terrein der R. E. T.

6 December: Beursplein voor het Beursstation.

Op 31 December 1929 bedroeg de totale lengte van het bovenleidingnet 153.667 M.:

Binnen de gemeente Rotterdam	138.840	Meter
Buiten „ „ „	6.827	„
In de remises en werkplaatsen	± 8.000	„
	<u>153.667</u>	„

Met het oog op een betere stroomvoorziening ten behoeve van den dienst der R. E. T. werd voor rekening van het Gemeente Electriciteitsbedrijf op het terrein der R. E. T. aan de Schiekade een gelijkrichterstation gebouwd. Dit station is sedert 10 December 1929 regelmatig in bedrijf.

Wat het voedingkabelnet betreft, werden door het Gemeente Electriciteitsbedrijf verschillende kabels verlegd, terwijl de stijpunten door de Onderafdeeling Bovenleiding der R. E. T. werden omgebouwd en uitgevoerd met een nieuw type mast-hoornschakelaars. Voor de montage van deze nieuwe uitvoering van de voedingpunten werd een grooter type mast toegepast. Verder werd nog ingevoerd een nieuw type lijn-onderbrekers en lijnschakelaars. Deze verbeteringen werden aangebracht in aansluiting aan het vernieuwings- en uitbreidingswerk. De bestaande isolatie der bovenleiding, welke bestond uit een geïsoleerde ophanger en een trekisolator in den ophangdraad, werd vervangen door een dubbele porcelainen trekisolator in de spandraden. Successievelijk zal deze nieuwe methode over het geheele net worden toegepast. Voorts moge hier nog opgemerkt worden, dat door de toepassing van schaarstroomafnemers op de nieuwe motorwagens de verspanning van de bovenleiding van 1,20 M. op 0,90 M. moest worden teruggebracht. Voor het opheffen van radiostoringen werden verstelbare kruisingen ingebouwd teneinde een zoo strak mogelijke ophanging van de bovenleiding te verkrijgen.

Voor de voedingpunten werd een nieuwe nummering ingevoerd. De voedingpunten welke door de centrale aan de Schiehaven worden gevoed werden genummerd 1—10, die welke door het onderstation aan de Wilhelminakade worden gevoed werden genummerd 21—24, terwijl die welke door het gelijkrichterstation aan de Schiekade worden gevoed de nummers 31—35 kregen.

Omgebouwd werden de voedingpunten 33 (voormalig No. 3), 32

(voormalig No. 2), 35 (voormalig No. 6B), 22 (voormalig No. 12) en 23 (voormalig No. 13). Voedingpunt 32 werd tevens verplaatst van den Goudschen Singel naar den Boezemsingel bij den Goudschen Rijkweg, voedingpunt 35 werd verplaatst van de Kruiskade naar de West-Kruiskade bij den Mauritsweg, voedingpunt 22 van de Hillevliet naar de Polderlaan, en tenslotte werd voedingpunt 4 aan de Boompjes bij de Willemsbrug Westwaarts verplaatst tot bij de Reederijstraat.

Nieuw aangelegd werden de voedingpunten 2 (Coolsingel), 3 (Middellandplein), 9B (Marconiplein) en 24 (Brielsche Laan bij de Wolphaertsbocht).

Vermeld moet nog worden dat het schilderwerk in het jaar 1929 tot het strikt noodzakelijke bleef beperkt. De ploeg palenschilders is vrijwel gedurende het geheele jaar werkzaam geweest bij den aanleg van de nieuwe netgedeelten voor het aanbrengen van muurrozetten, enz. Alleen van de nieuwe en vernieuwde gedeelten werden de palen in de grondverf gezet.

Electrische wissels. Er werden in 1929 acht nieuwe electrische wissels aangelegd, terwijl 6 electrische wissels kwamen te vervallen, n.l. vier van het systeem „Weenen” (Noordblaak-Beursplein, Oostplein, Nieuwe Binnenweg-Lage Erfbrug en Noordsingel-Hofdijk) en twee van het systeem „R. E. T.” (Reederijstraat en Coolsingel-Ziekenhuis). Op het Oostplein werden, in verband met de veranderde situatie aldaar, 5 electrische wissels aangelegd. De wissels op het Stationsplein en aan den Stationsweg kwamen (tijdelijk) te vervallen in verband met de omlegging door de Diergaardelaan.

Het bestaande electrische wissel-systeem „R. E. T.” werd aanmerkelijk verbeterd door de toepassing van een anderen kernvorm in de solenoïde en een nieuw model contactstuk. De wissels Schiebrug-Schiekade, Strooveer, Beursplein-West Nieuwland en Noordsingel-Burgemeester Roosstraat werden volgens dit verbeterde systeem omgebouwd. Voorts werd een proef genomen met een motorwissel van de firma Orenstein & Koppel, welke op het Mathenesserplein gemonteerd werd. Van de Siemens-Schuckertwerke werden 8 complete wisselomzetinrichtingen aangekocht welke op verschillende plaatsen werden ingebouwd; o.a. werd de wissel aan de van der Takstraat vervangen.

In totaal waren op 31 December 1929 de hieronder vermelde 48 electrische wissels ingebouwd:

Systeem „Weenen” zonder tijdrelais.

Boschje.	Coolsingel—Slagveld.
Jonker Fransstraat—Noorderbrug.	Diergaardelaan.
Nieuwe Haven.	Mauritsweg.
Oostmolenwerf.	Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan.
Gedempte Botersloot.	Eendrachtsweg—Witte de Withstraat.
Kolkade—Viaduct.	Witte de Withstraat—Eendrachtsweg.
Van Hogendorpsplein.	Westplein.
Schiedamsche Singel.	Westzeedijk.
Coolsingel—Van Oldenbarneveltstraat.	Noordsingel—Jacob Catsstraat.
Coolsingel—Kruiskade.	
In totaal dus 19 stuks.	

Systeem „R. E. T.” met tijdrelais.

Goudsche Singel—Jonker Fransstraat.	Noordblaak—Vischmarkt.
Jonker Fransstraat—Goudsche Singel.	Posthoornsteeg.
Schiebrug—Coolsingel.	Witte Leeuwensteeg.
Noordsingel—Zomerhofstraat.	Kruiskade—Kruisstraat.
Noordsingel—Burgemeester Roosstraat.	Middellandstraat—Henegouwerlaan.
Bergweg—Bergsingel.	Middellandstraat—'s Gravendijkwal.
Bergweg—Soetendaalsche Weg.	Vierambachtsstraat.
Bergweg—Benthuizerstraat.	West Nieuwland—Beursplein.
Middensteiger.	Strooveer.
West Varkenoordsche Weg.	Schiebrug—Schiekade.
In totaal dus 20 stuks.	

Systeem „S. S. W.” met tijdrelais.

Schiedamsche Weg—Marconiplein.	Oostplein (b/d. Hooge Boezem).
Goudsche Singel—Hugo de Grootstraat.	Oostplein (b/d. Molen).
Oostplein—Gedempte Slaak.	Oostplein (b/d. wachtkamer).
Oostplein—Oostzeedijk.	Van der Takstraat.
In totaal dus 8 stuks.	

Systeem „Orenstein & Koppel” zonder tijdrelais.

Mathenesserplein—Mathenesserlaan.

Verlichting. De verlichtingsinstallatie in de remise Charlois werd ten deele gereviseerd; tevens werd een verlichtingsinstallatie aangelegd in het nieuwe gedeelte. Een nieuwe installatie werd ook aangelegd in de verschillende kantoorlokalen van het bijgebouw aan de Isaïc Hubertstraat.

Nieuwe verlichtingsinstallaties werden aangelegd in de nieuw gebouwde wachthuisjes op het Marconiplein, het Aelbrechtsplein, aan de Vlaskade, de Parkkade, den Langen Hilleweg en de Lefèvre de Montignylaan, alsook in de verplaatste wachthuisjes aan de Schans, op het Putsche Plein en het Hofplein.

Paarden. Op 31 December 1928 waren 12 paarden aanwezig. In den loop van 1929 werden 2 paarden, welke voor den dienst niet meer geschikt waren, verkocht terwijl 3 nieuwe paarden werden aangekocht. Alzoo waren op 31 December 1929 weder 13 paarden aanwezig.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1929: f 6.540,95, d.i. per paard en per dag f 1,37, tegen f 1,45 over 1928, f 1,45 over het tijdvak 15 October—31 December 1927, f 1,33 over het R. E. T. M.-boekjaar 1926/27, f 1,40 over 1925/26 en f 1,43 over 1924/25.

Verbruikt werden 36.668 K.G. haver en 38.177 K.G. hooi.

Vervoer. In 1929 werden door de R. E. T. 7.138.378 reizigers meer vervoerd dan in 1928. Dit beteekent een toeneming van niet minder dan 10,06 %.

Nevenstaande staat geeft een overzicht van den voor- en achteruitgang van het reizigersvervoer op de electricch geëxploiteerde lijnen afzonderlijk. In totaal werd op deze lijnen een vooruitgang van 4.528.885 reizigers geboekt, d.i. een toeneming van 6,53 %.

In 1929 vervoerden de autobuslijnen tezamen 4.242.857 reizigers tegen 1.157.594 reizigers in 1928; alzoo relatief een zeer groote vooruitgang, welke eensdeels het gevolg is geweest van de invoering van drie nieuwe autobuslijnen, en anderdeels voortvloeide uit het feit dat de eerste autobuslijnen eerst op 26 Mei 1928 in exploitatie werden genomen.

Een beter overzicht van het vervoer op de autobuslijnen wordt verkregen door de ontwikkeling van elke lijn afzonderlijk na te gaan.

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren 1928 en 1929.

Lijnen.	1929.	1928.	Meer in 1929.	Meer in 1928.	Percentage verschil.
1	3.410.071	3.790.910	—	380.839	— 10,05 %
2	6.237.145	5.902.074	335.071	—	+ 5,70 „
3	5.208.585	2.231.433	2.977.152	—	+ 133,42 „
4	3.095.525	3.169.325	—	73.800	— 2,33 „
5	5.537.897	8.311.135	—	2.773.238	— 33,37 „
6	2.253.835	3.027.717	—	773.882	— 25,55 „
7	3.455.228	5.645.847	—	2.190.619	— 38,80 „
8	7.694.820	8.571.427	—	876.607	— 10,22 „
9	6.457.916	4.453.583	2.004.333	—	+ 45,— „
10	5.155.116	5.784.187	—	629.071	— 10,88 „
11	4.073.379	4.702.420	—	629.041	— 13,38 „
12	2.987.783	2.881.216	106.567	—	+ 3,70 „
13	337.011	475.488	—	138.477	— 29,12 „
14	4.463.851	2.726.590	1.737.261	—	+ 63,71 „
15	5.993.937	7.643.147	—	1.649.210	— 21,58 „
16	2.403.297	—	2.403.297	—	—
17	1.269.287	—	1.269.287	—	—
18	2.358.746	—	2.358.746	—	—
19	60.606	—	60.606	—	—
20	419.070	—	419.070	—	—
21	180.394	—	180.394	—	—
24	81.045	—	81.045	—	—
25	710.840	—	710.840	—	—
Totaal electrische lijnen.	73.845.384	69.316.499	4.528.885		+ 6,53 %

De motortram en autobuslijn D vervoerden in 1928 tezamen 661.176 reizigers, terwijl in 1929 door autobuslijn D alleen 1.133.065 passagiers werden vervoerd, hetgeen dus beteekent een vooruitgang van 71,37 %. Vergelijkt men het tijdvak 1 Januari—24 October 1928 waarin door de motortram 475.770 reizigers werden vervoerd met het overeenkomstige tijdvak van 1929, waarin door autobuslijn D 891.957 reizigers werden vervoerd, dan komt men zelfs tot een vooruitgang van 87,47 %. Door autobuslijn D werden in het tijdvak 25 October—31 December 1929 55.702 reizigers meer vervoerd dan in het overeenkomstige tijdvak van 1928, hetgeen neerkomt op eene toeneming van 30,04 %.

Opgemerkt moet worden dat, in tegenstelling met den motortramdienst, van autobuslijn D ook gebruik werd gemaakt als stadslijn. Dit blijkt duidelijk uit het feit dat in 1929 in de 1e sectie 357.907 reizigers (31,59 %) werden vervoerd. Ten slotte zij nog vermeld dat 545.225 reizigers (48,12 %) gebruik maakten van knipkaarten; beschouwt men alleen het vervoer in de 1e sectie, dan bedraagt het percentage op knipkaarten reizende passagiers 50,87.

Autobuslijn B vervoerde in het laatste kwartaal van 1929 50.262 reizigers meer dan in het laatste kwartaal van 1928, hetgeen neerkomt op eene toeneming van 15,07 %. Echter moet men in aanmerking nemen dat deze lijn eerst op 22 October 1928 werd doorgetrokken naar het Aelbrechtsplein. Vergelijkt men nu het tijdvak 22 October—31 December 1929, waarin 298.287 passagiers werden vervoerd, met hetzelfde tijdvak van 1928 waarin 301.058 reizigers werden vervoerd, dan valt er een achteruitgang van 0,92 % te constateeren. Uit de cijfers neergelegd in Bijlage 1 blijkt duidelijk dat door autobuslijn B in het 2e halfjaar minder reizigers werden vervoerd dan in het 1e halfjaar. De hoofdoorzaak moet gezocht worden in de doortrekking van lijn 12A (sedert 1 Mei 1929 gewijzigd in lijn 9) naar het Aelbrechtsplein. Ten slotte valt nog te vermelden dat in 1929 op autobuslijn B niet minder dan 1.036.601 reizigers (d.i. 67,73 %) gebruik maakten van knipkaarten.

Op 1 Augustus 1929, na opheffing van den particulieren autobusdienst Pompenburgsingel—Katendrecht, werd lijn A in exploitatie genomen. Een gemiddeld vervoer van 4,06 reiziger per wagenkilometer mag zeer bevredigend worden genoemd. Hetzelfde mag gezegd worden van de op 1 December 1929 (na opheffing van den particulieren dienst Bergweg—Graaf Florisstraat—Spangen) in dienst gestelde lijn H.

Daarentegen kan het vervoer op lijn F niet bevredigend worden genoemd. Deze lijn werd op verzoek op 10 Februari 1929 in dienst gesteld, doch op 11 Februari te 12 ure 's middags werd de dienst weder gestaakt; eerst op 16 Februari werd deze lijn definitief in exploitatie genomen.

Het aantal reizigers reizend op knipkaarten bedroeg voor lijn A 337.620 (34,65 %), voor lijn F 213.518 (46,91 %), en voor lijn H 86.039 hetgeen een percentage van 60,52 beteekent.

Op 1 Maart 1929 kwam de belangrijke tramverbinding tusschen het Beukelsdijkkwartier en den linker Maasoever via den Coolsingel tot stand door de doortrekking van lijn 12A naar het Aelbrechtsplein. Het aantal vervoerde reizigers steeg dadelijk zeer sterk, vooral na de verlegging van het eindpunt aan den Randweg naar den Langen Hilleweg. Doch een gemiddeld vervoer van 2,53 reiziger per wagenkilometer mag niet gunstig worden genoemd.

Een globaal overzicht in cijfers over het resultaat van de invoering van Overgangsplan A en het grootste deel van Overgangsplan B kan men vinden in de Bijlagen 1—4. Op enkele punten mag hier nog even de aandacht worden gevestigd. In de eerste plaats moet hier worden gewezen op den sterken vooruitgang in het reizigersvervoer op lijn 14. De daling van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer van gemiddeld 3,72 in 1928 tot 3,35 in 1929 is geenszins verontrustend; zoodra mogelijk, zal deze lijn meer economisch worden geëxploiteerd door in dienststelling van motorwagens van het groote type. Minder bevredigend daarentegen is de ontwikkeling van lijn 3 ondanks de zeer groote toeneming van het aantal vervoerde reizigers. Zeer gunstig mag de ontwikkeling van lijn 4 worden genoemd, ofschoon in 1929 minder reizigers werden vervoerd dan in het voorafgaande jaar, en speciaal na de doortrekking naar Schiedam mag lijn 4 tot de beste lijnen worden gerekend. Ook de ontwikkeling van lijn 8 is zeer bevredigend niettegenstaande een achteruitgang van 10,88 % in het reizigersvervoer. Deze achteruitgang kon evenwel gecompenseerd worden door een meer economische exploitatie. Van de nieuwe lijnen moet in het bijzonder lijn 16 worden genoemd; een gemiddeld vervoer per wagenkilometer van 7,01 reiziger zooals in December werd bereikt, mag zonder eenigen twijfel buitengewoon hoog worden genoemd.

Hier volgt een overzicht van de maxima en minima.

Electrisch geëxploiteerde lijnen in 1929.					
Lijn	Totaal aantal vervoerde reizigers.	Totale opbrengst.	Grootste opbrengst per dag.	Kleinste opbrengst per dag.	Gemiddelde opbrengst per reiziger.
		Guldens.			Centen.
1	3.410.071	307.185,06	1.753,80	437,30	9,01
" 2	6.237.145	576.073,28	3.380,30	985,82	9,24
" 3	5.208.585	476.162,69	2.811,27	332,83	9,14
" 4	3.095.525	292.926,06 ⁵	1.945,25 ⁵	483,63	9,46
" 5	5.537.897	500.401,62	2.932,20	902,32	9,04
" 6	2.253.835	203.453,04	827,53	373,27	9,03
" 7	3.455.228	315.201,14	1.724,58	406,53	9,12
" 8	7.694.820	774.175,40 ⁵	3.621,99 ⁵	1.498,77 ⁵	10,06
" 9	6.457.916	586.121,—	2.836,20	917,48	9,08
" 10	5.155.116	473.633,29	2.079,02	936,03	9,19
" 11	4.073.379	362.993,28	1.539,38	815,42	8,91
" 12	2.987.783	273.652,44	1.352,22	480,02	9,16
" 13	337.011	31.089,31	201,05	52,03	9,23
" 14	4.463.851	456.829,45	4.052,—	568,02 ⁵	10,23
" 15	5.993.937	550.629,31	3.056,30	902,40	9,19
" 16	2.403.297	217.698,08	1.467,95	477,55	9,06
" 17	1.269.287	114.054,91	674,42	288,17	8,99
" 18	2.358.746	216.336,62	1.424,55	516,80	9,17
" 19	60.606	5.508,42	249,02	114,65	9,09
" 20	419.070	38.433,57	1.085,53	251,50	9,17
" 21	180.394	16.204,62	643,67	433,17	8,98
" 24	81.045	7.177,73	317,48	146,78	8,86
" 25	710.840	65.446,42	764,60	289,93	9,21
Totaal Electrische lijnen .	73.845.384	6.861.386,75	31.069,14 ⁵	13.280,79	9,29

De in de voorafgaande staat vermelde maxima vielen op:

Dinsdag	1 Januari	(3° C.; regenachtig; Nieuwjaarsdag) voor de lijnen 6, 8, 10, 11 en 15.
Zondag	10 Februari	(-16° C.; vrij goed weer; ijsclub geopend) voor lijn 5.
Zaterdag	30 Maart	(7° C.; mooi weer) voor lijn 7.
Zondag	12 Mei	(12° C.; mooi weer) voor lijn 13.
Maandag	20 "	(10° C.; mooi weer; 2e Pinksterdag) voor de lijnen 12 en 14.
Zondag	30 Juni	(12° C.; regenachtig) voor lijn 2.
Zaterdag	3 Augustus	(14° C.; mooi weer) voor lijn 25.
"	31 "	(17° C.; mooi weer; Koninginnedag) voor de lijnen 1, 3, 9 en 16.
Donderdag	5 December	(7° C.; regen en wind; St. Nicolaas) voor lijn 24.
Zaterdag	7 "	(9° C.; storm) voor de lijnen 17 en 19.
Donderdag	26 "	(3° C.; goed weer; 2e Kerstdag) voor de lijnen 4 en 21.
Zaterdag	28 "	(2° C.; regen) voor de lijnen 18 en 20.

De minima vielen op:

Vrijdag	25 Januari	(0° C.; sneeuwbuien) voor de lijnen 2 en 9.
Zondag	10 Februari	(-16° C.; vrij goed weer; ijsclub geopend) voor lijn 4.
"	17 "	(-10 C.; sneeuw; ijsclub geopend) voor lijn 13.
Vrijdag	8 Maart	(4° C.; mooi weer) voor lijn 14.
Zondag	14 April	(4° C.; regen) voor lijn 3.
Vrijdag	21 Juni	(16° C.; mooi weer) voor lijn 12.
"	19 Juli	(20° C.; mooi weer) voor lijn 16.
Zondag	28 "	(17° C.; mooi weer) voor lijn 17.
"	22 September	(14° C.; regenachtig) voor lijn 18.
Vrijdag	27 "	(12° C.; mooi weer) voor lijn 25.
"	25 October	(11° C.; goed weer) voor lijn 5.
"	1 November	(7° C.; mooi weer) voor lijn 20.
Zondag	1 December	(9° C.; regenachtig) voor lijn 24.
Vrijdag	6 "	(8° C.; regenachtig) voor lijn 21.
"	20 "	(-3° C.; mooi weer) voor de lijnen 8, 11, 15 en 19.

Zondag 22 December (-3° C.; somber weer) voor de lijnen 6 en 10.

„ 29 „ (6° C.; storm en regen) voor de lijnen 1 en 7.

Voor de autobuslijnen vielen de maxima op Zondag 28 April voor lijn B (f 563,95), Zaterdag 29 Juni voor lijn F (f 479,75), Donderdag 5 September voor lijn D (duizendjarig bestaan van Overschie; f 1.403,57⁵), Zaterdag 7 December voor lijn A (f 856,32) en Donderdag 26 December voor lijn H (f 833,43). De minima vielen op: Maandag 11 Februari voor lijn F (f 31,42), Vrijdag 8 Maart voor lijn D (f 237,57⁵), Donderdag 29 Augustus voor lijn A (f 431,45), Donderdag 5 September voor lijn B (f 244,83) en Vrijdag 20 December voor lijn H (f 514,35).

Het maximum voor alle lijnen der R.E.T. gezamenlijk bedroeg f 32.992,05 en viel op Zaterdag 31 Augustus (Koninginnedag); het minimum viel op Vrijdag 8 Maart en bedroeg f 13.936,29⁵.

Vorenstaand overzicht, vergeleken met dat over 1928, toont duidelijk den invloed van de verschillende wijzigingen en verbeteringen aan. De invoering van Overgangsplan A op 1 Mei had tot gevolg, dat op 2e Pinksterdag slechts 2 lijnen hun maximum bereikten, en het maximum van alle gezamenlijke lijnen viel ditmaal ook niet op 2e Pinksterdag. Lijn 14 bereikte de maximum dag-opbrengst voor één lijn sedert de overname van het trambedrijf door de gemeente Rotterdam.

Hieronder volgt nog een vergelijkend overzicht van de dagen met de hoogste opbrengst uit de jaren 1927—1929.

Jaar.	Datum.	Aantal vervoerde reizigers.	Aantal vervoerde reizigers per wagen-kilometer.	Opbrengst.	Opbrengst per wagen-kilometer.	Opbrengst per reiziger.
				Guldens.	Centen.	
1927	31 Aug.	286.269	4,35	27.550,27	41,84	9,62
1928	28 Mei	326.173	4,83	32.172,29	47,68	9,86
1929	31 Aug.	349.419	4,46	32.992,05	42,13	9,44

Hier volgen nog enkele cijfers betrekking hebbend op de opbrengst van het reizigersvervoer.

Electriche lijnen.					
Maanden.	Opbrengst reizigers op knipkaarten reizend.	Storting betalende reizigers.	Totale opbrengst.	Abonne-menten, schoolkaarten en diversen.	Totaal.
	Guldens.				
Januari .	240.846,83	271.860,60	512.707,43	33.269,70	545.977,13
Februari .	229.828,33	235.166,05	464.994,38	31.555,73	496.550,11
Maart . .	231.924,63	266.216,35	498.140,98	34.061,54	532.202,52
April . .	239.386,59	276.140,10	515.526,69	30.859,94	546.386,63
Mei . . .	271.521,83	312.456,35	583.978,18	29.933,19	613.911,37
Juni . . .	230.912,75	289.950,60	520.863,35	31.282,91	552.146,26
Juli . . .	272.506,80	316.449,25	588.956,05	29.053,38	618.009,43
Augustus.	288.684,55	353.951,35	642.635,90	24.490,92	667.126,82
September	268.009,71	315.942,55	583.952,26	31.947,67	615.899,93
October .	302.061,41	318.739,35	620.800,76	34.682,13	655.482,89
November	311.984,50	315.918,30	627.902,80	34.421,14	662.323,94
December	346.777,92	354.150,05	700.927,97	36.672,83	737.600,80
Totaal	3.234.445,85	3.626.940,90	6.861.386,75	382.231,08	7.243.617,83

Onder de diversen zijn begrepen: het vervoer van gemeente-ambtenaren voorzien van vooruitbetaalde plaatsbewijzen, het vervoer van telegram- en brievenbestellers voorzien van postcoupons, extra-trams, enz. Voor de electriche lijnen werden afgegeven 6043 maandabonnementen (f 73.629,—) en 846 jaarabonnementen (f 129.116,32). Bij nadere vergelijking met de cijfers van het voorafgaande jaar blijkt, dat in 1929 1116 maandabonnementen en 23 jaarabonnementen minder verkocht werden.

Voor de autobuslijnen werden afgegeven 339 maandabonnementen (f 3063,—) en 1 jaarabonnement (f 100,—), terwijl voor electriche lijnen en autobuslijnen gecombineerd 68 maandabonnementen (f 816,—) werden verstrekt.

Verder werden 17.876 schoolkaarten (f 53.261,50) voor de electriche

lijnen en 945 schoolkaarten (f 2945,—) voor de autobuslijnen verkocht. In totaal werden 1650 schoolkaarten meer verkocht dan in 1928.

Autobuslijnen.					
Maanden.	Opbrengst reizigers op knipkaarten reizend.	Storting betalende reizigers.	Totale opbrengst.	Abonnementen, schoolkaarten en diversen.	Totaal.
Guldens.					
Januari .	12.180,67	9.982,55	22.163,22	524,30	22.687,52
Februari .	13.173,67	9.757,45	22.931,12	510,30	23.441,42
Maart . .	13.083,37	12.517,80	25.601,17	588,30	26.189,47
April . .	13.622,91	13.117,—	26.739,91	491,80	27.231,71
Mei . . .	14.482,27	13.590,35	28.072,62	547,80	28.620,42
Juni . . .	12.116,75	13.137,05	25.253,80	484,80	25.738,60
Juli . . .	13.534,20	12.890,80	26.425,—	397,30	26.822,30
Augustus.	17.344,45	26.510,25	43.854,70	230,40	44.085,10
September	17.991,29	27.694,50	45.685,79	765,—	46.450,79
October .	20.154,09	25.180,40	45.334,49	692,80	46.027,29
November	22.026,50	25.064,15	47.090,65	790,80	47.881,45
December	30.446,33	33.295,45	63.741,78	808,20	64.549,98
Totaal	200.156,50	222.737,75	422.894,25	6.831,80	429.726,05

Aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming werden in 1929 verkocht: 3.230.000 witte, 58.000 groen-witte en 94.000 groene 12-rittenkaarten, in totaal voor f 3.429.000,—. Het aantal aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming in dépôt gegeven kaarten bleef ongewijzigd. Door het Hoofdbureau der R. E. T. werden in 1929 direct aan de conducteurs en aan het publiek verkocht: 5457 witte, 20 groen-witte en 20 groene 12-rittenkaarten tot een gezamenlijk bedrag van f 5507,—.

Aan de conducteurs waren op 31 December 1929 kaarten in dépôt gegeven voor een totale waarde van f 80.340,—.

Nevenstaande staat geeft een overzicht van het gebruik van 12-rittenkaarten op de verschillende lijnen in 1929.

Electrische lijnen.				
Lijn.	Totaal reizigersvervoer.	Reizigers niet op knipkaarten reizend.	Reizigers op knipkaarten reizend.	Percentage reizigers op knipkaarten reizend.
1	3.410.071	1.380.749	2.029.322	59,51 %
2	6.237.145	3.378.672	2.858.473	45,83 „
3	5.208.585	2.526.836	2.681.749	51,49 „
4	3.095.525	1.597.490	1.498.035	48,39 „
5	5.537.897	2.334.613	3.203.284	57,84 „
6	2.253.835	938.007	1.315.828	58,34 „
7	3.455.228	1.635.806	1.819.422	52,66 „
8	7.694.820	4.257.908	3.436.912	44,67 „
9	6.457.916	2.877.680	3.580.236	55,44 „
10	5.155.116	2.642.418	2.512.698	48,74 „
11	4.073.379	1.412.701	2.660.678	65,32 „
12	2.987.783	1.480.232	1.507.551	50,46 „
13	337.011	180.304	156.707	46,50 „
14	4.463.851	2.269.437	2.194.414	49,16 „
15	5.993.937	3.068.074	2.925.863	48,81 „
16	2.403.297	1.045.400	1.357.897	56,50 „
17	1.269.287	496.859	772.428	60,86 „
18	2.358.746	1.186.097	1.172.649	49,71 „
19	60.606	27.475	33.131	54,67 „
20	419.070	210.661	208.409	49,73 „
21	180.394	70.307	110.087	61,03 „
24	81.045	25.439	55.606	68,61 „
25	710.840	372.585	338.255	47,59 „
Totaal .	73.845.384	35.415.750	38.429.634	52,04 %

Het volgende overzicht toont aan dat slechts in twee zomermaanden het percentage op knipkaarten reizende reizigers beneden 50 daalt.

Percentage op knipkaarten reizende passagiers.

Januari	52,17
Februari	54,63
Maart	51,82
April	51,51
Mei	51,73
Juni	49,40
Juli	51,48
Augustus	49,61
September	50,40
October	53,23
November	54,29
December	54,13

Voor verdere cijfers moge worden verwezen naar de Bijlagen 1—4.

De Bijlagen 6—10 geven een overzicht van de verkeersongevallen. Bijlage 6 geeft een algemeen overzicht van het aantal verkeersongevallen, terwijl Bijlage 7 een groepeerings daarvan geeft naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had. De meeste ongevallen veroorzaakten slechts geringe materiele schade; aan het materieel der R. E. T. werd in 59 gevallen groote en in 1 geval zeer groote schade toegebracht, terwijl andere bij het ongeval betrokken voertuigen in 51 gevallen groote en in 1 geval zeer groote materiele schade opliepen.

Het aantal ongevallen waarin slechts materiele schade werd toegebracht bedroeg 91 % van het totale aantal ongevallen. Het aantal met persoonlijk letsel (inclusief de gevallen met doodelijken afloop) dus 9 % van het totaal. Het aantal personen dat letsel opliep bedroeg 188, waarvan 75 % voorbijgangers. De meeste ongevallen kwamen voor tusschen 11 uur v.m. en 2 uur n.m., zooals ook uit de Bijlagen 7 en 9 blijkt. Het meerendeel der ernstige gevallen kwam voor tusschen 11 uur v.m. en 5 uur n.m.

Tenslotte geeft Bijlage 10 nog een specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij betrokken lijnen. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit, dat bij een ongeval meer dan één lijn betrokken kan zijn. Het volgende staatje geeft een overzicht van het aantal ongevallen in 1929 per lijn en per 10.000 motorwagenkilometers.

Lijn.	Exploitatielengte in Meters.	Afgelegde motor- wagenkilometers.	Ongevalcijfer per 10.000 motorwagen- kilometers.
1	5.969 ⁵	842.085	0,76
2	9.317 ⁵	1.001.929	1,18
3	9.242	1.040.472	1,56
4	8.464	746.196	1,38
5	7.712	935.190	1,33
6	6.776 ⁵	819.599	1,40
7	6.412 ⁵	962.135	1,09
8	6.960 ⁵	1.020.834	1,17
9	10.197 ⁵	1.280.122	1,55
10	8.944	1.171.255	1,09
11	5.868 ⁵	765.760	0,70
12	8.176 ⁵	696.741	0,92
13	3.101	241.995	0,54
14	8.477 ⁵	848.858	1,22
15	6.405	913.686	1,62
16	5.961 ⁵	446.087	0,67
17	4.829 ⁵	337.181	1,07
18	8.366 ⁵	511.174	1,37
19	5.379 ⁵	34.959	0,86
20	7.351	123.067	0,73
21	7.018	64.506	0,46
24	4.960	44.946	—
25	7.815 ⁵	264.388	0,95

Voor de autobuslijnen waren de cijfers per 10.000 autobuskilometers als volgt: lijn A: 2,08, lijn B: 1,47, lijn D: 0,83, lijn F: 0,21 en lijn H: 0,29.

Hieruit blijkt dus dat autobuslijn A het hoogste ongevalcijfer heeft.

Balans- en Zooals reeds op blz. 1 van dit verslag is vermeld, **bedrijfsrekening** bedroeg op 31 December 1929 het nadeelig saldo f 463.512,13⁵. Thans nog enkele opmerkingen over Balans en Bedrijfsrekening. In 1929 werd voor het stroomverbruik f 67.973,85 meer uitgegeven dan begroot was, zulks als gevolg van de hogere rijsnelheid

en de invoering van het nieuwe wagenpark. Ook de begroting voor onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel werd overschreden, alsook de post Algemeene kosten van centrale werkplaats, dépôts en garage. Het toekennen der meerdere verlofdagen is hierop van invloed geweest en voorts moet nogmaals uitdrukkelijk er op gewezen worden dat van de overgenomen wagens in de laatste jaren zeer veel werd geveegd. Ten laste van den post Onderhoud en vernieuwing der tram-banen kwamen verschillende onvoorziene uitgaven (o.a. voor betonliggers) als gevolg van allerlei bestratingswerk, door Gemeentewerken uitgevoerd; voor het overige zij verwezen naar het op blz. 1 vermelde. De post Ziekengelden, enz. werd met f 61.041,97⁵ overschreden, waarvoor als hoofdoorzaak mag worden aangevoerd de zeer ongunstige weersgesteldheid in de eerste maanden van 1929. Ook de post Benzine voor tractie der autobussen, in de begroting voor 1929 pro memorie opgenomen, droeg voor een niet onbelangrijk deel in het verliessaldo bij. Zooals reeds vroeger opgemerkt, waren bij de overname van het bedrijf der R. E. T. M. vele ingrijpende wijzigingen noodig, hetgeen noodzakelijk met zich mede moet brengen een toeneming van de exploitatiekosten en van het kapitaal dat in het bedrijf wordt vastgelegd, en dit brengt weder met zich mede dat jaarlijks steeds grootere bedragen voor rente en afschrijvingen zullen moeten worden gereserveerd. In 1929 bedroeg de rente f 75.354,63 meer dan in het voorafgaande jaar, en ook de afschrijvingen waren in totaal f 46.052,46⁵ hooger dan in 1928.

Hieronder zijn nog eenige cijfers samengevoegd welke een overzicht geven van de bedrijfsresultaten:

Aantal inwoners van het tram- en autobusgebied (Rotterdam, Overschie, Hillegersberg en een gedeelte van Schiedam)	620.000
Lengte van het net (in Meters)	69.941
Aantal vervoerde reizigers	78.088.241
Aantal ritten per inwoner	126
Aantal motorwagen-kilometers.	15.113.165
Aantal bijwagen-kilometers	8.286.076
Aantal autobus-kilometers	1.436.835
Totaal aantal wagenkilometers	24.836.076
Aantal reizigers per wagenkilometer	3,14
Aantal wagenkilometers per inwoner.	40,06
Aantal wagenkilometers per baankilometer	355.097

Aantal baankilometers per 10.000 inwoners. . . .	1,13
Opbrengst van het vervoer. f	7.674.632,20
Opbrengst van het vervoer in cts. per reiziger . .	9,83
Opbrengst van het vervoer in cts. per wagenkilometer	37,09
Andere ontvangsten f	64.488,12
Exploitatie-uitgaven „	7.257.172,23 ⁵
Exploitatie-uitgaven in cts. per reiziger.	9,29
Exploitatie-uitgaven in cts. per wagenkilometer . .	35,07
Exploitatie-overschot. f	481.948,08 ⁵
Exploitatie-overschot in cts. per reiziger	0,62
Exploitatie-overschot in cts. per wagenkilometer .	2,33
Exploitatie-coëfficiënt.	94,56
Kapitaal. f	11.054.609,75 ⁵
Afschrijvingen „	520.250,—
Rente „	425.210,22
Gemiddelde rijsnelheid (in K.M.) per uur. . . .	14,79

Opgemerkt dient te worden dat onder de 78.088.241 vervoerde reizigers niet begrepen zijn de reizigers reizend op abonnementen, schoolkaarten, enz. Daarentegen is onder de opbrengst van het vervoer wel begrepen de opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, enz. Bij het berekenen van de opbrengst, respectievelijk de exploitatie-uitgaven en het exploitatie-overschot in cts. per wagenkilometer is 1 bijwagen-kilometer = $\frac{1}{2}$ motorwagen-kilometer en 1 autobuskilometer = 1 motorwagen-kilometer gesteld.

De opbrengst van het vervoer per reiziger zoowel als per wagenkilometer is gedaald vergeleken bij het voorafgaande jaar (toenmaals resp. 9,96 en 38,99), en zijn de cijfers over 1929 thans nog lager dan de cijfers uit het R. E. T. M.-boekjaar 1926/1927 (toenmaals resp. 9,95 en 38,79); ook het exploitatie-overschot vertoont een daling (bij de R. E. T. M. in het boekjaar 1926/1927 resp. 1,12 en 4,37; bij de R. E. T. in 1928 resp. 1,03 en 4,02). De exploitatie-uitgaven per wagenkilometer daalde tot beneden het cijfer van 1928 (35,23) maar bleef toch nog boven het peil van 1926/1927 (34,42). De exploitatie-uitgaven per reiziger blijft een stijgende lijn vertoonen. De exploitatie-coëfficiënt steeg van 90,34 tot 94,56 (bij de R. E. T. M. in 1926/1927: 88,72 en bij de R. E. T. in het tijdvak 15 October—31 December 1927: 87,05).

De Directeur,
NIEUWENHUIS.

BIJLAGEN.

	Bladz.
1. Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers	53
2. Gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer	71
3. Gemiddelde opbrengst (in cts.) per wagenkilometer . .	77
4. Gemiddelde opbrengst (in cts.) per reiziger	83
5. Overzicht van de week- en Zondagdiensten	88/89
6. Overzicht van het aantal verkeersongevallen in 1929 .	90
7. Groepeerings van het aantal ongevallen naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had	91
8. Overzicht van het aantal personen dat bij de verkeersongevallen letsel opliep	92/93
9. Groepeerings der gevallen van persoonlijk letsel naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had .	97
10. Specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij betrokken lijnen	94/96
11. Overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen in 1929	98
12. Zieken- en Ondersteuningsrekening	99
13. Balans (31 December 1929)	100/101
14. Bedrijfsrekening over het jaar 1929	102/103
15. Specificatie der kapitaalbedragen	104
16. Reizigersvervoer in Rotterdam, naar Schiedam, Overschie en Hillegersberg (vervoercijfers per lijn). Zie uitslaande staat achter	105

BIJLAGE I.

STAAT VAN OPBRENGSTEN EN VERVOERDE REIZIGERS.

Bijlage I. Lijn 1. Honingerdijk—Parkkade.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	72.522	27.219	99.741	269.779	f 24.221,78
Februari	65.665	14.881	80.546	262.272	„ 23.422,62
Maart	73.039	5.958	78.997	263.345	„ 23.711,93
April	70.483	3.975	74.458	270.772	„ 24.386,20
Mei	72.996	9.222	82.218	334.134	„ 30.207,55
Juni	69.971	10.262	80.233	286.952	„ 26.066,—
Juli	72.571	9.952	82.523	325.372	„ 29.435,80
Augustus	72.476	10.751	83.227	310.286	„ 28.060,47
September	70.342	6.149	76.491	285.055	„ 25.749,03
October	75.736	1.027	76.763	289.652	„ 26.028,68
November	72.124	71	72.195	278.459	„ 24.934,30
December	54.160	6.895	61.055	233.993	„ 20.960,70
Totaal	842.085	106.362	948.447	3.410.071	f307.185,06

Lijn 2. Station D. P.—Vlaskade.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	85.242	78.192	163.434	483.431	f 44.706,—
Februari	75.446	70.511	145.957	439.611	„ 40.440,60
Maart	85.694	76.968	162.662	484.868	„ 44.860,88
April	83.361	73.532	156.893	493.469	„ 45.626,83
Mei	86.594	78.621	165.215	535.588	„ 49.581,77
Juni	83.581	75.736	159.317	496.311	„ 46.128,93
Juli	82.591	76.588	159.179	545.252	„ 50.459,90
Augustus	77.082	76.221	153.303	578.815	„ 53.609,35
September	81.294	76.817	158.111	516.021	„ 47.670,53
October	90.167	78.201	168.368	541.888	„ 49.924,22
November	84.892	74.748	159.640	535.173	„ 49.127,97
December	85.985	80.241	166.226	586.718	„ 53.936,30
Totaal	1.001.929	916.376	1.918.305	6.237.145	f576.073,28

Bijlage I. Lijn 3. Heer Vrankestraat—Boompjes.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	57.642	—	57.642	175.465	f 16.025,95
Februari	51.854	—	51.854	162.339	„ 14.727,12
Maart	57.307	—	57.307	168.265	„ 15.363,18
April	55.342	—	55.342	175.939	„ 16.069,87
Totaal	222.145	—	222.145	682.008	f 62.186,12
Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk.					
Mei	102.476	102.184	204.660	466.134	f 42.665,53
Juni	100.274	100.056	200.330	449.707	„ 41.313,52
Juli	104.695	104.212	208.907	571.215	„ 52.362,38
Augustus	105.315	105.129	210.444	639.141	„ 58.591,60
September	101.617	101.306	202.923	565.363	„ 51.840,14
October	106.432	105.755	212.187	614.363	„ 56.060,65
November	105.244	104.091	209.335	616.853	„ 56.145,65
December	92.274	89.915	182.189	603.801	„ 54.997,10
Totaal	818.327	812.648	1.630.975	4.526.577	f413.976,57
Totaal Januari— December	1.040.472	812.648	1.853.120	5.208.585	f476.162,69

Bijlage I. Lijn 4. Maasstation—Willemsplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	68.697	—	68.697	232.776	f 21.372,10
Februari	62.018	—	62.018	205.959	„ 18.800,37
Maart	68.706	—	68.706	221.863	„ 20.404,12
April	66.575	—	66.575	243.698	„ 22.434,76
Totaal	265.996	—	265.996	904.296	f 83.011,35
Maasstation—Mathenesserweg.					
Mei	51.342	—	51.342	211.163	f 19.404,84
Juni	49.549	—	49.549	192.112	„ 17.746,52
Juli	51.115	—	51.115	224.665	„ 20.697,68
Augustus	51.146	—	51.146	227.683	„ 21.044,30
September	53.472	—	53.472	221.961	„ 20.442,15
October	58.390	—	58.390	257.591	„ 23.604,70
Totaal	315.014	—	315.014	1.335.175	f 122.940,19
Maasstation—Schiedam.					
November	81.590	—	81.590	409.618	f 41.526,69
December	83.596	—	83.596	446.436	„ 45.447,83 ²
Totaal	165.186	—	165.186	856.054	f 86.974,52 ⁵
Totaal Januari—December	746.196	—	746.196	3.095.525	f 292.926,06 ⁵

Bijlage I. Lijn 5. Oude Dijk—Van Heusdestraat.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	91.202	88.271	179.473	655.381	f 59.210,10
Februari	82.236	79.729	161.965	622.481	„ 56.162,18
Maart	88.741	88.182	176.923	583.650	„ 52.811,35
April	86.553	85.458	172.011	598.971	„ 54.180,98
Totaal	348.732	341.640	690.372	2.460.483	f 222.364,61
Oude Dijk—Spangen.					
Mei	74.643	75.602	150.245	409.990	f 37.094,73
Juni	72.090	72.931	145.021	356.919	„ 32.428,83
Juli	74.455	75.278	149.733	399.182	„ 36.086,27
Augustus	74.455	75.278	149.733	400.808	„ 36.261,68
September	72.035	72.765	144.800	380.010	„ 34.381,47
October	74.528	73.222	147.750	379.845	„ 34.271,80
November	72.116	72.886	145.002	378.943	„ 34.134,58
December	72.136	72.553	144.689	371.717	„ 33.377,65
Totaal	586.458	590.515	1.176.973	3.077.414	f 278.037,01
Totaal Januari—December	935.190	932.155	1.867.345	5.537.897	f 500.401,62

Bijlage I. Lijn 6. Heer Vrankestraat—Prinsenhoofd.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	85.788	—	85.788	218.726	f 19.772,95
Februari	77.592	—	77.592	202.838	„ 18.255,88
Maart	85.958	—	85.958	206.842	„ 18.714,20
April	83.281	—	83.281	219.708	„ 19.877,77
Mei	60.799	140	60.939	193.240	„ 17.441,73
Juni	59.663	194	59.857	169.380	„ 15.379,65
Juli	61.661	65	61.726	178.257	„ 16.097,95
Augustus	61.618	—	61.618	173.647	„ 15.713,22
September	59.780	—	59.780	161.391	„ 14.566,10
October	61.940	—	61.940	176.425	„ 15.863,22
November	59.968	—	59.968	170.050	„ 15.272,20
December	61.551	—	61.551	183.331	„ 16.498,17
Totaal	819.599	399	819.998	2.253.835	f 203.453,04

Lijn 8. Beursplein—Schiedam.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	103.595	97.812	201.407	722.456	f 71.029,47
Februari	92.032	88.532	180.564	640.111	„ 62.202,75 ⁵
Maart	103.198	97.901	201.099	715.390	„ 70.508,19
April	101.000	94.891	195.891	701.347	„ 69.572,14 ⁵
Mei	81.868	81.141	163.009	637.334	„ 65.085,67
Juni	78.357	77.937	156.294	550.184	„ 55.885,99 ⁵
Juli	81.407	80.973	162.380	594.382	„ 60.594,81
Augustus	81.567	81.161	162.728	671.266	„ 69.529,42
September	78.049	77.979	156.028	616.505	„ 63.538,05
October	81.071	80.973	162.044	703.231	„ 71.095,43 ⁵
November	68.478	68.478	136.956	547.767	„ 55.535,56 ⁵
December	70.212	70.128	140.340	594.847	„ 59.597,90
Totaal	10.208.34	997.906	2.018.740	7.694.820	f 774.175,40 ⁵

Bijlage I. Lijn 7. Beursplein—Delfshaven—Maasstation.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	124.869	—	124.869	460.382	f 42.151,48
Februari	112.798	—	112.798	407.751	„ 37.189,93
Maart	124.796	—	124.796	428.065	„ 39.258,57
April	120.733	—	120.733	444.543	„ 40.765,15
Totaal	483.196	—	483.196	1.740.741	f 159.365,13
Marconiplein—Maasstation.					
Mei	59.838	5.543	65.381	243.802	f 22.092,38
Juni	57.674	4.769	62.443	206.016	„ 18.808,67
Juli	59.534	7.250	66.784	224.530	„ 20.431,38
Augustus	59.620	7.121	66.741	225.141	„ 20.525,40
September	58.021	7.639	65.660	202.748	„ 18.468,95
October	65.581	1.656	67.237	219.379	„ 19.908,05
November	58.425	—	58.425	193.179	„ 17.492,60
December	60.246	256	60.502	199.692	„ 18.108,58
Totaal	478.939	34.234	513.173	1.714.487	f 155.836,01
Totaal Januari—December	962.135	34.234	996.369	3.455.228	f 315.201,14

Bijlage I. Lijn 12A. Henegouwerplein—Groene Hilledijk.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	97.617	96.394	194.011	407.010	f 37.046,47
Februari	86.591	86.767	173.358	362.358	„ 32.856,75
Totaal	184.208	183.161	367.369	769.368	f 69.903,22
Aelbrechtsplein—Groene Hilledijk.					
Maart	108.183	107.899	216.082	484.199	f 44.050,03
April	108.392	107.923	216.315	523.319	„ 47.614,55
Totaal	216.575	215.822	432.397	1.007.518	f 91.664,58
Lijn 9. Aelbrechtsplein—Randweg.					
Mei	106.072	105.452	211.524	497.198	f 44.978,65
Juni	101.655	101.490	203.145	451.216	„ 41.023,40
Juli	105.123	105.089	210.212	507.392	„ 45.979,73
Totaal	312.850	312.031	624.881	1.455.806	f 131.981,78
Aelbrechtsplein—Lange Hilleweg.					
Augustus	117.818	117.818	235.636	626.324	f 57.160,05
September	113.617	113.580	227.197	577.859	„ 52.636,80
October	118.274	118.217	236.491	643.713	„ 58.338,95
November	114.360	114.303	228.663	687.501	„ 62.079,30
December	102.420	102.339	204.759	689.827	„ 62.356,32
Totaal	566.489	566.257	1.132.746	3.225.224	f 292.571,42
Totaal Januari— December	1.280.122	1.277.271	2.557.393	6.457.916	f 586.121,—

Bijlage I. Lijn 10. Maasstation—Ruigeplaatbrug.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	111.761	55.429	167.190	456.120	f 41.856,28
Februari	100.947	50.124	151.071	408.917	„ 37.353,35
Maart	111.663	55.485	167.148	427.565	„ 39.270,67
April	108.207	53.709	161.916	451.511	„ 41.456,88
Mei	92.812	43.370	136.182	450.371	„ 41.402,70
Juni	89.739	41.882	131.621	403.841	„ 37.302,55
Juli	92.872	43.370	136.242	451.567	„ 41.526,47
Augustus	93.466	43.430	136.896	452.757	„ 41.657,53
September	90.679	41.647	132.326	398.460	„ 36.685,50
October	94.977	42.925	137.902	429.862	„ 39.461,16
November	92.246	41.731	133.977	415.172	„ 38.085,78
December	91.886	182	92.068	408.973	„ 37.574,42
Totaal	1.171.255	513.284	1.684.539	5.155.116	f 473.633,29

Lijn 11. Lischplein—Mathenesserlaan.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	72.388	38.946	111.334	372.497	f 33.224,62
Februari	65.456	35.318	100.774	341.334	„ 30.311,93
Maart	72.389	39.094	111.483	348.470	„ 31.114,67
April	70.331	37.845	108.176	366.484	„ 32.702,67
Mei	61.538	31.224	92.762	355.904	„ 31.738,37
Juni	59.346	30.047	89.393	313.062	„ 28.045,97
Juli	61.432	31.224	92.656	334.788	„ 29.822,47
Augustus	61.511	31.260	92.771	324.988	„ 28.963,28
September	59.346	30.047	89.393	321.085	„ 28.634,07
October	61.432	31.224	92.656	337.732	„ 30.075,76
November	59.438	30.198	89.636	321.237	„ 28.523,48
December	61.153	30.530	91.683	335.798	„ 29.835,99
Totaal	765.760	396.957	1.162.717	4.073.379	f 362.993,28

Bijlage I. Lijn 12. Station D. P.—Groene Zoom.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	57.091	57.091	114.182	223.546	f 20.414,43
Februari	51.827	51.827	103.654	190.930	„ 17.440,73
Maart	57.332	57.332	114.664	217.431	„ 19.955,—
April	55.470	55.470	110.940	222.409	„ 20.427,82
Mei	61.357	61.103	122.460	229.854	„ 21.166,38
Juni	59.215	59.215	118.430	200.733	„ 18.509,80
Juli	60.136	60.136	120.272	244.025	„ 22.403,22
Augustus	59.701	59.701	119.402	318.935	„ 29.332,35
September	57.685	57.685	115.370	268.544	„ 24.637,25
October	59.701	59.701	119.402	285.498	„ 26.021,33
November	57.765	57.765	115.530	280.557	„ 25.517,05
December	59.461	59.461	118.922	305.321	„ 27.827,08
Totaal	696.741	696.487	1.393.228	2.987.783	f 273.652,44

Lijn 13. Wilhelminakade—Groene Hilledijk.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	20.553	—	20.553	31.301	f 2.899,22
Februari	18.564	—	18.564	24.359	„ 2.244,07
Maart	20.553	—	20.553	24.309	„ 2.258,—
April	19.890	—	19.890	27.753	„ 2.571,70
Mei	20.553	—	20.553	32.263	„ 2.984,43
Juni	19.890	—	19.890	26.453	„ 2.457,06
Juli	20.553	—	20.553	28.291	„ 2.617,30
Augustus	20.553	—	20.553	30.086	„ 2.767,95
September	19.890	—	19.890	26.713	„ 2.458,23
October	20.553	—	20.553	28.553	„ 2.616,77
November	19.890	—	19.890	27.681	„ 2.531,13
December	20.553	—	20.553	29.249	„ 2.683,45
Totaal	241.995	—	241.995	337.011	f 31.089,31

Bijlage I. Lijn 14. Station D. P.—Hillegersberg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	56.130	—	56.130	230.577	f 24.199,45
Februari	52.502	778	53.280	230.574	„ 24.236,82 ⁵
Maart	53.438	513	53.951	213.373	„ 22.248,41
April	52.024	566	52.590	216.486	„ 22.470,76 ⁵
Totaal	214.094	1.857	215.951	891.010	f 93.155,45
Willemsplein—Hillegersberg.					
Mei	77.170	44.219	121.389	463.662	f 47.936,58
Juni	72.525	58.651	131.176	396.372	„ 40.311,43 ⁵
Juli	80.924	74.978	155.902	513.958	„ 53.464,32
Augustus	81.914	77.541	159.455	516.731	„ 54.243,72
September	78.905	77.216	156.121	434.805	„ 44.559,82
October	81.785	58.043	139.828	416.067	„ 40.946,62 ⁵
November	79.528	49.726	129.254	399.844	„ 39.634,59 ⁵
December	82.013	40.536	122.549	431.402	„ 42.576,90 ⁵
Totaal	634.764	480.910	1.115.674	3.572.841	f 363.674,—
Totaal Januari—December . .	848.858	482.767	1.331.625	4.463.851	f 456.829,45

Bijlage I. Lijn 15. Spangen—Crooswijk.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	89.066	87.560	176.626	593.519	f 54.577,13
Februari	79.383	78.436	157.819	539.788	„ 49.349,27
Maart	89.500	87.290	176.790	583.455	„ 53.611,78
April	87.450	85.485	172.935	602.279	„ 55.368,60
Mei	73.568	73.117	146.685	501.794	„ 46.147,13
Juni	70.856	70.719	141.575	451.087	„ 41.668,87
Juli	72.201	72.201	144.402	490.925	„ 45.054,87
Augustus	72.630	72.630	145.260	487.368	„ 44.743,58
September	70.937	70.817	141.754	437.146	„ 40.195,85
October	72.942	72.549	145.491	446.145	„ 40.955,15
November	71.179	70.498	141.677	433.751	„ 39.736,25
December	63.974	63.875	127.849	426.680	„ 39.220,83
Totaal	913.686	905.177	1.818.863	5.993.937	f 550.629,31

Lijn 16. Oude Dijk—Vierambachtsstraat.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Mei	56.688	—	56.688	250.244	f 22.694,98
Juni	54.552	—	54.552	227.054	„ 20.689,85
Juli	56.479	—	56.479	237.304	„ 21.538,75
Augustus	56.479	—	56.479	292.286	„ 26.559,55
September	54.552	—	54.552	317.443	„ 28.814,73
October	56.492	—	56.492	343.919	„ 31.083,75
November	54.645	—	54.645	341.134	„ 30.750,87
December	56.200	—	56.200	393.913	„ 35.565,60
Totaal	446.087	—	446.087	2.403.297	f 217.698,08

Bijlage I. Lijn 17. Beursplein—Mathenesserweg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Mei	40.089	—	40.089	161.615	f 14.469,84
Juni	38.391	—	38.391	140.787	„ 12.696,70
Juli	39.487	—	39.487	146.950	„ 13.197,98
Augustus	39.171	—	39.171	142.568	„ 12.854,23
September	42.063	—	42.063	143.228	„ 12.903,67
October	46.787	—	46.787	173.356	„ 15.546,52
November	45.303	—	45.303	173.216	„ 15.536,17
December	45.890	—	45.890	187.567	„ 16.849,80
Totaal	337.181	—	337.181	1.269.287	f 114.054,91

Lijn 18. Beursplein—Marconiplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Mei	61.466	27.019	88.485	292.705	f 26.884,92
Juni	59.903	23.677	83.580	264.537	„ 24.399,60
Juli	62.025	25.570	87.595	296.309	„ 27.184,77
Augustus	62.157	25.553	87.710	290.900	„ 26.743,05
September	60.317	23.660	83.977	263.019	„ 24.196,95
October	62.536	25.261	87.797	288.238	„ 26.380,47
November	60.481	24.606	85.087	283.288	„ 25.906,02
Totaal	428.885	175.346	604.231	1.978.996	f 181.695,78
Crooswijk—Marconiplein.					
December	82.289	34.617	116.906	379.750	f 34.640,84
Totaal Mei—December	511.174	209.963	721.137	2.358.746	f 216.336,62

Bijlage I. Lijn 19. Beursplein—Randweg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
December . . .	34.959	—	34.959	60.606	f 5.508,42

Lijn 20. Goudsche Singel—Marconiplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
November . . .	51.409	—	51.409	138.949	f 12.665,37
Vlietlaan—Spangen.					
December . . .	71.658	3.878	75.536	280.121	f 25.768,20
Totaal November—December . .	123.067	3.878	126.945	419.070	f 38.433,57

Lijn 21. Honingerdijk—Aelbrechtsplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
December . . .	64.506	212	64.718	180.394	f 16.204,62

Lijn 24. Willemsplein—Spangen.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
December . . .	44.946	—	44.946	81.045	f 7.177,73

Bijlage I. Lijn 25. Beursplein—Carnisselaan.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Augustus	53.512	—	53.512	154.303	f 14.275,17
September . . .	51.468	—	51.468	125.246	„ 11.572,97
October	53.290	—	53.290	137.287	„ 12.617,52
November . . .	51.559	—	51.559	139.238	„ 12.767,23
December . . .	54.559	—	54.559	154.766	„ 14.213,53
Totaal . . .	264.388	—	264.388	710.840	f 65.446,42

Recapitulatie der Lijnen met Electrische Tractie.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	1.194.163	626.914	1.821.077	5.532.966	f 512.707,43
Februari	1.074.911	556.903	1.631.814	5.041.622	„ 464.994,38
Maart	1.200.497	616.622	1.817.119	5.371.090	„ 498.140,98
April	1.169.092	598.854	1.767.946	5.558.688	„ 515.526,69
Mei	1.241.869	737.957	1.979.826	6.266.995	„ 583.978,18
Juni	1.197.231	727.566	1.924.797	5.582.723	„ 520.863,35
Juli	1.239.261	766.886	2.006.147	6.314.364	„ 588.956,05
Augustus . . .	1.302.191	783.594	2.085.785	6.864.033	„ 642.635,90
September . . .	1.274.069	757.307	2.031.376	6.262.602	„ 583.952,26
October	1.342.614	748.754	2.091.368	6.712.744	„ 620.800,76
November . . .	1.360.640	709.101	2.069.741	6.771.610	„ 627.902,80
December . . .	1.516.627	655.618	2.172.245	7.565.947	„ 700.927,97
Totaal . . .	15.113.165	8.286.076	23.399.241	73.845.384	f 6.861.386,75

Bijlage I. Autobuslijn A. Pompenburgsingel—Katendrecht.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Augustus	44.355	180.132	f 17.130,60
September	47.274	179.320	" 16.944,30
October	47.906	191.032	" 17.994,72
November	49.529	200.185	" 18.762,63
December	51.177	223.685	" 20.976,15
Totaal	240.241	974.354	f 91.808,40

Autobuslijn B. Aelbrechtsplein—Maasstation.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	40.960	135.347	f 11.978,02
Februari	39.569	135.329	" 11.928,90
Totaal	80.529	270.676	f 23.906,92
Burgemeester Meineszplein— Maasstation.			
Maart	35.966	123.119	f 10.937,77
April	35.285	135.074	" 12.029,27
Mei	36.360	132.483	" 11.768,75
Juni	34.773	120.218	" 10.759,57
Juli	36.068	125.981	" 11.206,06
Augustus	34.788	122.694	" 10.942,79
September	34.432	116.408	" 10.324,98
October	36.294	127.380	" 11.249,08
November	35.352	126.258	" 11.146,42
December	36.344	130.224	" 11.503,30
Totaal	355.662	1.259.839	f 111.867,99
Totaal Januari—December	436.191	1.530.515	f 135.774,91

Bijlage I. Autobuslijn D. Van Hogendorpsplein—Overschie.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	44.400	82.594	f 10.185,20
Februari	41.386	76.364	" 9.257,57
Maart	46.056	85.502	" 10.603,83
April	42.934	86.678	" 10.670,19
Mei	45.269	98.997	" 12.297,35
Juni	42.022	84.824	" 10.509,65
Juli	43.988	93.735	" 11.544,89
Augustus	42.727	94.769	" 11.748,23
September	45.572	112.198	" 14.417,69
October	45.867	98.728	" 12.023,55
November	43.513	107.123	" 13.070,35
December	44.793	111.553	" 13.523,84
Totaal	528.527	1.133.065	f 139.852,34

Autobuslijn F. Vlaskade—Heijplaat.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Februari	7.759	18.677	f 1.744,65
Maart	18.259	43.815	" 4.059,57
April	16.069	36.077	" 3.326,92
Mei	17.461	43.480	" 4.006,52
Juni	17.852	42.944	" 3.984,58
Juli	17.318	39.791	" 3.674,05
Augustus	17.997	43.686	" 4.033,08
September	19.061	43.401	" 3.998,82
October	20.290	44.373	" 4.067,14
November	19.625	44.976	" 4.111,25
December	21.060	53.989	" 4.955,78
Totaal	192.751	455.209	f 41.962,36

Bijlage I. Autobuslijn H. Bergweg—Boschpolderplein.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
December	35.170	142.167	f 12.782,71

Autobuslijn A. Station D. P.—Nenijtoterrein (Bloemententoonstelling).			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
24—30 April.	3.955	7.547	f 713,53

Recapitulatie der Autobuslijnen.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	85.360	217.941	f 22.163,22
Februari	88.714	230.370	„ 22.931,12
Maart	100.281	252.436	„ 25.601,17
April	98.243	265.376	„ 26.739,91
Mei	99.090	274.960	„ 28.072,62
Juni.	94.647	247.986	„ 25.253,80
Juli	97.374	259.507	„ 26.425,—
Augustus.	139.867	441.281	„ 43.854,70
September	146.339	451.327	„ 45.685,79
October	150.357	461.513	„ 45.334,49
November	148.019	478.542	„ 47.090,65
December	188.544	661.618	„ 63.741,78
Totaal	1.436.835	4.242.857	f 422.894,25

BIJLAGE II.

GEMIDDELD AANTAL VERVOERDE
REIZIGERS PER WAGENKILOMETER.

Bijlage II.

Aantal vervoerde reizigers
Lijnen met

per wagenkilometer.
electrische tractie.

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.
Januari.	2,70	2,96	3,04	3,39	3,65	2,55	3,69	3,59	2,10	2,73	3,35	1,96	1,52	4,11	3,36
Februari	3,26	3,01	3,14	3,32	3,84	2,61	3,61	3,55	2,09	2,71	3,39	1,84	1,31	4,33	3,42
Maart	3,34	2,98	2,94	3,23	3,30	2,41	3,43	3,56	2,24	2,56	3,13	1,90	1,18	3,95	3,30
April	3,64	3,15	3,18	3,66	3,48	2,64	3,68	3,58	2,42	2,79	3,39	2,00	1,40	4,12	3,48
Mei	4,07	3,24	2,28	4,11	2,73	3,17	3,73	3,91	2,35	3,31	3,84	1,88	1,57	3,82	3,42
Juni	3,58	3,12	2,24	3,88	2,46	2,83	3,30	3,52	2,22	3,07	3,50	1,70	1,33	3,02	3,19
Juli	3,94	3,43	2,73	4,40	2,67	2,90	3,36	3,66	2,41	3,31	3,61	2,03	1,38	3,30	3,40
Augustus	3,73	3,78	3,04	4,45	2,68	2,82	3,37	4,13	2,66	3,31	3,50	2,67	1,46	3,24	3,36
September	3,73	3,26	2,79	4,15	2,62	2,70	3,09	3,95	2,54	3,01	3,59	2,33	1,34	2,79	3,08
October	3,77	3,22	2,90	4,41	2,57	2,85	3,26	4,34	2,72	3,12	3,65	2,39	1,39	2,97	3,07
November	3,86	3,35	2,95	5,02	2,61	2,84	3,31	4,00	3,01	3,10	3,58	2,43	1,39	3,09	3,06
December	3,83	3,53	3,31	5,34	2,57	2,98	3,30	4,24	3,37	4,44	3,66	2,57	1,42	3,52	3,34
Totaal 1929	3,60	3,25	2,81	4,15	2,97	2,75	3,47	3,81	2,53	3,06	3,50	2,14	1,39	3,35	3,30

Bijlage II. Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer. Lijnen met elektrische tractie.									
Maanden.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met elec- trische tractie.
Januari . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3,04
Februari. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3,09
Maart . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2,96
April . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3,14
Mei . . .	4,41	4,03	3,31	—	—	—	—	—	3,17
Juni . . .	4,16	3,67	3,17	—	—	—	—	—	2,90
Juli . . .	4,20	3,72	3,38	—	—	—	—	—	3,15
Augustus . .	5,18	3,64	3,32	—	—	—	—	2,88	3,29
September . .	5,82	3,41	3,13	—	—	—	—	2,43	3,08
October . . .	6,09	3,71	3,28	—	—	—	—	2,58	3,21
November . .	6,24	3,82	3,33	—	2,70	—	—	2,70	3,27
December . .	7,01	4,09	3,25	1,73	3,71	2,79	1,80	2,84	3,48
Totaal 1929 .	5,39	3,76	3,27	1,73	3,30	2,79	1,80	2,69	3,17

Bijlage II. Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer. Autobuslijnen.						
Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn F.	Lijn H.	Alle autobus- lijnen.
Januari	—	3,29	1,86	—	—	2,56
Februari.	—	3,42	1,85	2,46	—	2,60
Maart.	—	3,42	1,86	2,40	—	2,52
April	(1,91) ¹	3,83	2,02	1,93	—	2,70
Mei	—	3,64	2,19	2,49	—	2,77
Juni	—	3,46	2,02	2,41	—	2,62
Juli	—	3,49	2,13	2,30	—	2,67
Augustus	4,06	3,53	2,22	2,43	—	3,16
September	3,79	3,38	2,46	2,27	—	3,08
October	3,99	3,51	2,15	2,19	—	3,07
November	4,04	3,57	2,46	2,29	—	3,23
December	4,37	3,58	2,49	2,56	4,04	3,51
Totaal 1929 .	4,06	3,51	2,14	2,36	4,04	2,95

¹⁾ Speciale dienst (Station D. P.—Nenijoterrein) van 24—30 April tijdens de Bloemententoonstelling.

BIJLAGE III.

GEMIDDELDE OPBRENGST (IN CTS.)
PER WAGENKILOMETER.

Bijlage III.

Gemiddelde opbrengst
Lijnen met

(in cts.) per wagenkilometer.
electrische tractie.

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.
Januari	24,28	27,35	27,80	31,11	32,99	23,05	33,76	34,77	19,10	25,04	29,84	17,90	14,11	43,11	30,90
Februari.	29,08	27,71	28,40	30,31	34,68	23,66	32,97	34,45	18,95	24,73	30,08	16,83	12,09	45,49	31,27
Maart.	30,02	27,58	26,81	29,70	29,85	21,77	31,46	35,06	20,39	23,49	27,91	17,40	10,99	41,24	30,32
April	32,75	29,08	29,04	33,70	31,50	23,87	33,76	35,50	22,01	25,60	30,23	18,41	12,93	42,73	32,02
Mei	36,74	30,01	20,85	37,80	24,69	28,62	33,79	39,93	21,26	30,40	34,21	17,28	14,52	39,49	31,46
Juni	32,49	28,95	20,62	35,82	22,36	25,70	30,12	35,76	20,19	28,34	31,37	15,63	12,35	30,73	29,43
Juli	35,67	31,70	25,07	40,49	24,11	26,08	30,59	37,32	21,87	30,48	32,19	18,63	12,73	34,12	31,20
Augustus	33,72	34,97	27,84	41,15	24,22	25,50	30,75	42,73	24,26	30,43	31,22	24,57	13,47	34,02	30,80
September	33,66	30,15	25,55	38,23	23,74	24,37	28,13	40,72	23,17	27,72	32,03	21,35	12,36	28,54	28,36
October	33,91	29,65	26,42	40,43	23,20	25,61	29,61	43,87	24,67	28,62	32,46	21,79	12,73	29,28	28,15
November	34,54	30,77	26,82	50,90	23,54	25,47	29,94	40,54	27,15	28,43	31,82	22,09	12,73	30,66	28,05
December	34,33	32,45	30,13	54,36	23,07	26,80	29,93	42,47	30,45	40,81	32,54	23,40	13,06	34,74	30,68
Totaal 1929	32,39	30,03	25,70	39,26	26,80	24,82	31,63	38,35	22,92	28,12	31,22	19,64	12,85	34,31	30,27

Bijlage III. Gemiddelde opbrengst (in cts.) per wagenkilometer. Lijnen met elektrische tractie.									
Maanden.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met elec- trische tractie.
Januari. .	—	—	—	—	—	—	—	—	28,15
Februari .	—	—	—	—	—	—	—	—	28,50
Maart . .	—	—	—	—	—	—	—	—	27,41
April . .	—	—	—	—	—	—	—	—	29,16
Mei . . .	40,03	36,09	30,38	—	—	—	—	—	29,50
Juni . . .	37,93	33,07	29,19	—	—	—	—	—	27,06
Juli . . .	38,14	33,40	31,03	—	—	—	—	—	29,36
Augustus .	47,03	32,82	30,49	—	—	—	—	26,68	30,81
September	52,82	30,68	28,81	—	—	—	—	22,49	28,75
October .	55,02	33,23	30,05	—	—	—	—	23,68	29,68
November	56,27	34,31	30,45	—	24,64	—	—	24,76	30,34
December	63,28	36,72	29,63	15,76	34,11	25,12	15,97	26,05	32,27
Tot. 1929	48,80	33,83	30,00	15,76	30,28	25,12	15,97	24,75	29,32

Bijlage III. Gemiddelde opbrengst (in cts.) per wagenkilometer. Autobuslijnen.						
Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn F.	Lijn H.	Alle autobus- lijnen.
Januari	—	29,13	22,94	—	—	25,96
Februari	—	30,12	22,37	22,97	—	25,85
Maart	—	30,41	23,02	22,23	—	25,53
April	(36,35) ¹⁾	34,09	24,85	17,76	—	27,22
Mei	—	32,37	27,17	22,95	—	28,33
Juni	—	30,94	25,01	22,32	—	26,68
Juli	—	31,07	26,25	21,22	—	27,14
Augustus	38,62	31,46	27,50	22,41	—	31,35
September	35,84	29,99	31,64	20,97	—	31,22
October	37,56	30,99	26,21	20,05	—	30,15
November	37,88	31,53	30,04	20,95	—	31,81
December	40,99	31,65	30,19	23,53	36,35	33,81
Totaal 1929 .	38,22	31,13	26,46	21,77	36,35	29,43

¹⁾ Speciale dienst (Station D. P.—Nenijoterrein) van 24—30 April tijdens de Bloementoonstelling.

BIJLAGE IV.

GEMIDDELDE OPBRENGST (IN CTS.)
PER REIZIGER.

Bijlage IV.						Gemiddelde opbrengst Lijnen met				
Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.					
Januari	8,98	9,25	9,13	9,18	9,03					
Februari.	8,93	9,20	9,07	9,13	9,02					
Maart.	9,00	9,25	9,13	9,20	9,05					
April	9,01	9,25	9,13	9,21	9,05					
Mei	9,04	9,26	9,15	9,19	9,05					
Juni	9,09	9,29	9,18	9,24	9,09					
Juli	9,05	9,25	9,17	9,21	9,04					
Augustus	9,04	9,26	9,17	9,24	9,05					
September	9,03	9,24	9,17	9,21	9,05					
October	8,99	9,21	9,13	9,16	9,02					
November	8,95	9,18	9,10	10,14	9,01					
December	8,96	9,19	9,11	10,18	8,98					
Totaal 1929	9,01	9,24	9,14	9,46	9,04					

(in cts.) per reiziger.
electrische tractie.

Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.
9,04	9,16	9,83	9,10	9,18	8,92	9,13	9,26	10,50	9,20
9,00	9,12	9,72	9,07	9,13	8,88	9,13	9,21	10,51	9,14
9,05	9,17	9,86	9,10	9,18	8,93	9,18	9,29	10,43	9,19
9,05	9,17	9,92	9,10	9,18	8,92	9,18	9,27	10,38	9,19
9,03	9,06	10,21	9,05	9,19	8,92	9,21	9,25	10,34	9,20
9,08	9,13	10,16	9,09	9,24	8,96	9,22	9,29	10,12	9,24
9,03	9,10	10,19	9,06	9,20	8,91	9,18	9,25	10,40	9,18
9,05	9,12	10,36	9,13	9,20	8,91	9,20	9,20	10,50	9,18
9,03	9,11	10,31	9,11	9,21	8,92	9,17	9,20	10,25	9,20
8,99	9,07	10,11	9,06	9,18	8,91	9,11	9,17	9,84	9,18
8,98	9,06	10,14	9,03	9,17	8,88	9,10	9,14	9,91	9,16
9,00	9,07	10,02	9,04	9,19	8,89	9,11	9,17	9,87	9,19
9,03	9,12	10,06	9,08	9,19	8,91	9,16	9,23	10,23	9,19

Bijlage IV.

Gemiddelde opbrengst (in cts.) per reiziger.
Lijnen met elektrische tractie.

Maanden.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met elec- trische tractie.
Januari . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	9,27
Februari. . .	—	—	—	—	—	—	—	—	9,22
Maart. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	9,29
April	—	—	—	—	—	—	—	—	9,27
Mei	9,07	8,95	9,18	—	—	—	—	—	9,32
Juni	9,11	9,02	9,22	—	—	—	—	—	9,33
Juli	9,08	8,98	9,18	—	—	—	—	—	9,33
Augustus . .	9,09	9,02	9,19	—	—	—	—	9,25	9,36
September . .	9,08	9,01	9,20	—	—	—	—	9,24	9,32
October . . .	9,04	8,97	9,15	—	—	—	—	9,19	9,25
November . .	9,01	8,97	9,14	—	9,01	—	—	9,17	9,26
December . .	9,03	8,98	9,12	9,09	9,20	8,98	8,86	9,18	9,26
Totaal 1929 .	9,06	8,99	9,17	9,09	9,17	8,98	8,86	9,21	9,29

Bijlage IV.

Gemiddelde opbrengst (in cts.) per reiziger.
Autobuslijnen.

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn F.	Lijn H.	Alle autobus- lijnen.
Januari	—	8,85	12,33	—	—	10,17
Februari	—	8,81	12,12	9,34	—	9,95
Maart.	—	8,88	12,40	9,27	—	10,14
April	(9,45) ¹	8,91	12,31	9,22	—	10,08
Mei	—	8,88	12,42	9,21	—	10,21
Juni	—	8,95	12,39	9,28	—	10,18
Juli	—	8,90	12,32	9,23	—	10,18
Augustus	9,51	8,92	12,40	9,23	—	9,94
September	9,45	8,87	12,85	9,21	—	10,12
October	9,42	8,83	12,18	9,17	—	9,82
November	9,37	8,83	12,20	9,14	—	9,84
December	9,38	8,83	12,12	9,18	8,99	9,63
Totaal 1929 .	9,42	8,87	12,34	9,22	8,99	9,97

¹⁾ Speciale dienst (Station D. P.—Nenijoterrein) van 24—30 April tijdens de Bloemententoonstelling.

Bijlage V.

Overzicht van de Week-

en Zondagdiensten.

Lijn.	Exploitatie- lengte in Meters.	Weekdienst.				Zondagdienst.			
		Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.		Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijnkilometer per dag.
1	5969 ⁵	25	14.33	1745	292	24 ⁵	14.62	1650	276
2	9317 ⁵	38	14.71	4440	477	37	15.11	4299	461
3	9242	39	14.22	5782	626	37	14.99	5376	582
4	8464	32	15.87	2757	326	31	16.38	2475	292
5	7712	33 ⁵	13.81	4697	609	32	14.46	4551	590
6	6776 ⁵	29 ⁵	13.78	1994	294	28	14.52	1870	276
7	6412 ⁵	27 ⁵	13.99	1927	301	26 ⁵	14.52	1783	278
8	6960 ⁵	24 ⁵	17.05	4650	668	23 ⁵	17.77	4011	576
9	10197 ⁵	40	15.30	6741	661	39	15.69	5972	586
10	8944	38	14.12	2986	334	37	14.50	2709	303
11	5868 ⁵	25	14.08	3011	513	24 ⁵	14.38	2775	473
12	8176 ⁵	33	14.87	3872	474	32	15.33	3712	454
13	3101	10	18.60	663	214	10	18.60	663	214
14	8477 ⁵	34	14.96	2573	304	33 ⁵	15.18	2530	298
15	6405	27 ⁵	13.97	4164	650	27	14.23	3840	600
16	5961 ⁵	24	14.90	1834	308	23	15.55	1741	292
17	4829 ⁵	22	13.17	1504	311	21 ⁵	13.48	1400	290
18	8366 ⁵	35	14.34	4054	485	33	15.21	2369	283
19	5379 ⁵	21	15.37	1100	204	19 ⁵	16.55	1161	216
20	7351	31	14.23	2345	319	30	14.70	2187	298
21	7018	29	14.52	2088	298	28	15.04	1992	284
24	4960	19	15.66	1449	292	19	15.66	1453	293
25	7815 ⁵	30	15.63	1781	228	28 ⁵	16.45	1689	216

Bijlage VI. Overzicht van het aantal verkeersongevallen in 1929.							
Maanden.	Alleen materieele schade.	Alleen persoonlijk letsel.	Materieele schade en persoonlijk letsel.	Ongeval met doodelijken afloop.	Totaal.	Honden.	
						verwond.	gedood.
Januari	163 (7)	12	4 (1)	—	179	1	3
Februari	136 (14)	7	2 (—)	1	146	—	—
Maart	135 (28)	2	1 (1)	—	139	—	2
April	103 (15)	9	4 (1)	—	116	—	4
Mei	161 (35)	6	5 (2)	—	172	—	4
Juni	134 (31)	8	6 (6)	2	150	1	3
Juli	132 (22)	12	6 (4)	1	151	—	2
Augustus	127 (18)	13	6 (5)	1	147	1	3
September	173 (35)	3	6 (2)	1	183	3	1
October	171 (22)	11	11 (4)	1	194	—	1
November	161 (36)	3	7 (3)	2	173	—	2
December	166 (18)	12	10 (5)	—	188	—	2
Totaal	1763 (281)	98	68 (34)	9	1938	6	27

De tusschen haakjes geplaatste cijfers geven aan het aantal keeren dat aan het materieel der R. E. T. geen schade werd toegebracht.

Bijlage VII. Groepeering van het aantal ongevallen naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had.									
Maanden.	5—8 v.m.	8—11 v.m.	11 v.m.—2 n.m.	2—5 n.m.	5—8 n.m.	8—11 n.m.	11 n.m.—2 v.m.	Totaal.	
Januari	11	42	44	39	27	13	3	179	
Februari	7	41	35	39	17	5	2	146	
Maart	10	30	33	33	23	4	6	139	
April	8	20	30	34	16	5	3	116	
Mei	11	31	50	37	30	9	4	172	
Juni	11	26	32	41	29	9	2	150	
Juli	7	41	31	31	31	8	2	151	
Augustus	11	43	34	31	20	4	4	147	
September	9	43	44	46	26	8	7	183	
October	11	43	45	43	31	14	7	194	
November	12	38	45	50	18	7	3	173	
December	8	41	59	41	24	8	7	188	
Totaal	116	439	482	465	292	94	50	1938	

Bijlage VIII.

Overzicht van het aantal personen dat

Maanden.	Passagiers.					Personeel.				
	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.
Januari.	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Februari	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Maart	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
April	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—
Mei	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Augustus	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
September	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
October	—	—	—	3	3	—	—	—	1	—
November	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—
December	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Totaal	1	1	2	6	9	—	—	—	1	—

bij de verkeersongevallen letsel opliep.

Voorbijgangers.					Voerlieden en passagiers van aangereden voertuigen.					Totaal.
Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	
—	—	1	5	7	—	—	—	—	1	16
1	—	1	2	5	—	—	—	—	—	10
—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	3
—	—	3	2	4	—	—	1	1	1	14
—	—	2	3	5	—	—	—	—	—	12
2	—	4	5	7	—	—	—	—	1	19
1	—	2	6	7	—	—	—	3	1	20
1	—	5	11	1	—	—	—	—	1	20
1	—	—	3	3	—	—	—	1	1	10
1	—	1	8	4	—	—	1	2	5	29
1	—	1	3	1	—	—	1	2	1	13
—	—	4	6	8	—	—	—	2	1	22
8	—	24	56	53	—	—	3	11	13	188

Bijlage X.

Specificatie der verkeersongevallen

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.
Januari.	7	16	6	15	9	13	15	14	18	13
Februari	9	5	5	13	12	11	13	12	9	17
Maart	6	9	11	10	12	12	6	11	15	14
April.	1	13	7	5	14	10	7	8	9	8
Mei	5	13	19	8	15	10	8	7	16	10
Juni	10	8	14	4	11	8	9	9	20	6
Juli	5	6	6	8	8	12	9	10	19	10
Augustus	7	5	10	7	6	6	8	8	12	7
September	4	13	27	9	9	7	9	5	19	14
October	6	12	18	6	9	13	13	8	20	12
November	3	9	13	9	11	9	3	12	26	7
December	1	9	26	9	8	4	5	15	15	10
Totaal.	64	118	162	103	124	115	105	119	198	128

naar de daarbij betrokken lijnen.

Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 24.	Lijn 25.	Totaal der lijnen met electrische tractie.
5	10	1	4	21	—	—	—	—	—	—	—	—	167
4	3	2	9	18	—	—	—	—	—	—	—	—	142
1	7	—	4	11	—	—	—	—	—	—	—	—	129
6	1	—	3	15	—	—	—	—	—	—	—	—	107
8	9	1	15	11	3	2	7	—	—	—	—	—	167
2	2	1	11	12	4	4	3	—	—	—	—	—	138
4	5	3	14	11	5	5	9	—	—	—	—	—	149
6	7	1	12	14	5	4	7	—	—	—	—	6	138
2	7	—	9	12	3	5	4	—	—	—	—	7	165
2	6	—	11	8	4	5	8	—	—	—	—	4	165
7	3	2	6	7	3	8	8	—	4	—	—	4	154
7	4	2	6	8	3	3	24	3	5	3	—	4	174
54	64	13	104	148	30	36	70	3	9	3	—	25	1795

Bijlage X.

Specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij betrokken lijnen.

Maanden.	Autobuslijn A.	Autobuslijn B.	Autobuslijn D.	Autobuslijn F.	Autobuslijn H.	Totaal der Autobus- lijnen.	Totaal generaal.
Januari . . .	—	8	7	—	—	15	182
Februari . .	—	3	2	—	—	5	147
Maart . . .	—	6	4	—	—	10	139
April. . . .	—	5	4	—	—	9	116
Mei	—	6	—	—	—	6	173
Juni	—	8	3	2	—	13	151
Juli	—	1	3	—	—	4	153
Augustus . .	6	2	2	—	—	10	148
September. .	14	5	2	—	—	21	186
October. . .	18	5	7	1	—	31	196
November. .	7	10	5	—	—	22	176
December. .	5	5	5	1	1	17	191
Totaal . . .	50	64	44	4	1	163	1958

Bijlage IX.

Groepeering der gevallen van persoonlijk letsel naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had.

Omschrijving.	5—8 v.m.	8—11 v.m.	11 v.m.—2 n.m.	2—5 n.m.	5—8 n.m.	8—11 n.m.	11 n.m.—2 v.m.	Totaal.
dood.	—	—	1	—	—	—	—	1
zeer ernstige verwonding.	—	1	2	3	1	—	—	8
ernstige verwonding.	—	—	—	—	1	—	—	1
lichte verwonding.	—	—	—	—	—	—	—	—
Passagiers	—	—	—	—	—	—	—	—
Voorbijgangers	—	—	—	—	—	—	—	—
Passagiers	—	—	—	—	—	—	—	—
Voorbijgangers	—	—	—	—	—	—	—	—
Voerlieden en passagiers van aangereeden voertuigen.	—	—	—	—	—	—	—	—
Passagiers	—	—	—	—	—	—	—	—
Personeel	—	—	—	—	—	—	—	—
Voorbijgangers	—	—	—	—	—	—	—	—
Voerlieden en passagiers van aangereeden voertuigen.	—	—	—	—	—	—	—	—
Passagiers	—	—	—	—	—	—	—	—
Voorbijgangers	—	—	—	—	—	—	—	—
Voerlieden en passagiers van aangereeden voertuigen.	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal	10	38	44	44	28	17	7	188

Bijlage XI.				
Overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen in 1929.				
Omschrijving.	Vervoer.	Centrale werk- plaats, garage en dépôts.	Bovenleiding, Weg en Gebouwen.	Geheele dienst.
Maximum aantal beambten	1856	517	188	2561
Minimum aantal beambten	1554	464	172	2189
Aantal ziektegevallen	1811	596	163	2570
Aantal ziektedagen	22647	6687	2863	32197
Maximum aantal zieken op één dag	159	44	22	217
Idem in procenten van het aantal beambten	9,22	8,94	12,22	9,05
Minimum aantal zieken op één dag	39	8	3	53
Idem in procenten van het aantal beambten	2,26	1,63	1,67	2,21
Gemiddeld percentage zieken per dag	3,60	3,72	4,36	3,68
Gemiddelde ziekteduur (aantal dagen)	12,51	11,22	17,56	12,53
Gemiddeld aantal ziektedagen per man	13,13	13,59	15,91	13,43
Aantal ongevallen	82	56	48	186
Aantal ongevaldagen	1070	583	741	2394
Maximum aantal beambten buiten dienst wegens ongeval op één dag	9	6	6	13
Idem in procenten van het aantal beambten	0,52	1,22	3,33	0,54
Minimum aantal beambten buiten dienst wegens ongeval op één dag	—	—	—	—
Idem in procenten van het aantal beambten	—	—	—	—
Gemiddeld percentage beambten buiten dienst wegens ongeval per dag .	0,17	0,32	1,13	0,27
Gemiddeld aantal dagen buiten dienst per ongeval	13,05	10,41	15,42	12,87
Gemiddeld aantal dagen buiten dienst wegens ongeval per man	0,62	1,18	4,12	1,—

Bijlage XII.			Zieken- en Ondersteuningsrekening.	
Debet.		Over het jaar 1929.	Credit.	
Bijdragen volgens het Fondsreglement:			Diversen (inhoudingen op facturen, enz.)	f 4.951,21
70 %		f 103.648,19	Nadeelig Saldo	" 211.041,97 ⁵
50 %		" 13.233,71		
Aan Ziekensociëteit E. M. M. voor vrije geneeskundige behandeling en genees- middelen		" 48.453,15		
Zieken- en Ondersteuningsfonds (aan- deel der R. E. T. in het nadeelig saldo)		" 27.081,04 ⁵		
Subsidie aan de Herstellingsoord-Ver- eeniging „De Eendracht”		" 4.000,—		
Ziekengelden aan personen in lossen dienst.		" 9.574,32		
Geneeskundige controle.		" 8.619,95		
Diversen (ziekencontrole, enz.)		" 1.382,82		
		f 215.993,18 ⁵		f 215.993,18 ⁵

[illegible]

Bijlage XIV. Debet.		Bedrijfs over het
Datum.	Omschrijving.	Bedrag.
Dec. 31	Beweegkracht	f 1.051.473,85
	Salarissen en loonen van Controleurs, Bestuurders, Conducteurs, Chauffeurs, enz.	„ 3.008.395,22
	Onderhoud en schoonhouden v/h. rollend materieel	„ 960.769,61
	Onderhoud en vernieuwing der trambanen (incl. bestrating)	„ 526.912,47
	Onderhoud en vernieuwing der bovenleiding	„ 94.365,97
	Algemeene kosten van centrale werkplaats, dépôts en garage	„ 133.305,90
	Onderhoud van gebouwen	„ 124.679,76
	Overige kosten	„ 138.995,07 ⁵
	Uniformen	„ 95.413,70
	Salarissen en loonen van Directie, Afdeelingsschefs, ambtenaren en kantoorpersoneel	„ 204.075,15
	Bureaunkosten en administratiebehoeften (incl. ver- voerbiljetten).	„ 37.508,13
	Assurantiën	„ 19.888,24
	Belastingen, retributiën, enz.	„ 114.368,87
	Zieken- en Ondersteuningsrekening	„ 211.041,97 ⁵
	Ongevallenverzekering	„ 13.873,89
	Rentezegels Invaliditeitswet	„ 9.677,05 ⁵
	Pensioenbijdragen	„ 680.616,22
	Rente	„ 425.210,22
	Afschrijvingen	„ 520.250,—
	Bijdrage Pensioenfonds Trampersoneel	„ 19.187,85
	Restitutie Forensenbelasting	„ 5.173,49
	Benzine voor tractie der autobussen	„ 61.609,65
		f 8.456.792,29 ⁵

rekening
jaar 1929.

		Credit.
Datum.	Omschrijving.	Bedrag.
Dec. 31	Opbrengst reizigersvervoer	f 7.674.632,20
	Huren van gebouwen en terreinen	„ 15.042,01
	Opbrengst reclame	„ 41.372,34
	Pensioenkortingen	„ 254.159,84
	Diversen	„ 8.073,77
		f 7.993.280,16
	Saldo Verlies	„ 463.512,13 ⁵
		f 8.456.792,29 ⁵

Bijlage XV.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1928 . . . f	7.951.348,89 ⁵
Autobussen, Nos. 15—28 „	227.859,26
Motorwagens, Nos. 401—450 „	1.319.779,73
Volgwagens, Nos. 1001—1020 „	306.216,09
Aanschaffing van reservedeelen „	52.390,83
Verbouwing van 50 motorwagens, Nos. 152—201 „	369.240,42
Verbouwing van 56 volgwagens, Nos. 1351—1406 „	13.797,64
Baan „	10.055,28
Aanleg van sporen naar het Aelbrechtsplein. . „	5.648,48
Aanleg van sporen op den Oostelijken oprit van de Willemsbrug. „	24.738,54
Doortrekking van lijn 14 naar het Molenlaan- kwartier te Hillegersberg. „	21.860,04
Omliegging van de lijnen 2, 12 en 12A over de nieuwe Koninginnebrug „	138.598,54
Spooraanleg Marconiplein, Mathenesserweg, Mathenesserdijk en 2 ^e lus Spartastraat „	311.861,11
Aanleg van dubbel verbindingspoor (2 bogen) Kruiskade—Coolsingel „	13.482,34
Aanleg van dubbel verbindingspoor (2 bogen) Hugo de Grootstraat—Goudsche Singel „	10.766,71
Aanleg van een opstelspoor aan den Mathe- nesserweg (lijnen 4 en 17). „	15.778,31
Aanleg van dubbel verbindingspoor (2 bogen) Aelbrechtsbrug—Havenstraat „	12.673,87
Aanleg van de verbinding Mathenesserlaan— Mathenesserplein met opstelspoor voor lijn 11. . „	36.551,—
Aanleg van despoorverbinding Goudsche Rijweg— Boezemsingel. „	14.577,54
Spooraanleg Gedempte Slaak—Vlietstraat—Vliet- kade „	94.366,37
Spooraanleg Boezemstraat—Rusthoflaan. . . . „	78.299,65
Spooraanleg Wolphaertsbocht en Katendrechtsche Lagedijk. „	91.442,11

Transporteeren . . . f 11.121.332,75⁵

Transport . . . f	11.121.332,75 ⁵
Spooraanleg door de Polderlaan en langs den Langen Hilleweg „	141.237,88
Aanleg sporencomplex Oostplein. „	172.712,52
Spooraanleg door de Zaagmolenstraat „	10.766,49
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt Honingerdijk „	4.394,42
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt Oude Dijk „	7.191,54
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt Willemsplein „	6.531,17
Aanleg van de dubbelspoorverbinding 's Graven- dijkwal—Mathenesserlaan. „	13.821,60
Aanleg van een opstelspoor aan den Walen- burgerweg. „	10.211,78
Verlenging van het opstelspoor aan de Heer Vrankestraat „	8.117,96
Aanleg van den verbindingsboog Keizersbrug— Noordblaak „	4.273,69
Bouw van de noodige wachtlokalen „	13.667,19
Aanschaffing van gereedschappen en machines. „	7.392,57
Aanschaffing van nieuw motormaterieel. . . . „	54.948,19

f 11.576.599,75⁵

Af: Opbrengst 5 benzine-motortram- wagens. f	700,—
Opbrengst wachtkamer Prins Hendrikkade. „	25,—
Opbrengst gietmachine „	75,—
Diversen „	940,—

„ 1.740,—

f 11.574.859,75⁵

Af: Afschrijvingen „ 520.250,—

f 11.054.609,75⁵

