

ROTTERDAMSCHÉ

Electrische Tramweg-Maatschappij.



VERSLAG

over het Boekjaar

1916/1917.

De beambten zijn te splitsen in de navolgende categorieën:

A. Administratie en Chefs van Dienst.

- 1 Directeur.
- 1 Ingenieur.
- 1 Chef de bureau (tevens Kassier).
- 1 Boekhouder.
- 2 Hoofddopzichters Weg en Werken.
- 1 Hoofddopzichter Electrotechnicus.
- 1 Chef van de Werkplaats.
- 1 Teekenaar.
- 1 Assistent-Opzichter.
- 1 Magazijnmeester.
- 1 Hoofdcontroleur-bestuurder (tevens stalmeester).
- 1 Hoofdcontroleur.
- 1 Controleur-Bestuurder.
- 1 Controleur.
- 21 Ambtenaren.
- 1 Telefoniste.
- 1 Assistent-Telefoniste.
- 2 Portiers.
- 10 Kantoorjongens.
- 4 Magazijnbedienden.

B. Mouvement.

- 7 Hoofdbestuurders.
- 9 Hoofdconducteurs.
- 419 Conducteurs (waaronder 97 hulp- en seizoenconducteurs *).
- 289 Wagenbestuurders (waaronder 47 hulpbestuurders).
- 13 Wisselwachters, seingevers.
- 10 Wachtkamerjongens.

C. Staldienst en Paardentram Overschie.

- 1 Stalbaas.
- 9 Koetsiers.
- 1 Nachtwacht.
- 7 Stalknechts (zoo noodig ook dienst doende als koetsiers).

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

- 2 Metselaars.
- 1 Assistent-Metselaar.
- 4 Ploegbazen.
- 56 Spoorlichters (waarvan 23 tijdelijk).
- 1 Wachtsman.
- 1 Timmerman.
- 1 Baas lijnveger.
- 26 Railvegers.

- 1 Voorman Monteur.
- 3 Monteurs.
- 10 Hulpmonteurs.
- 1 Leerling monteur.
- 3 Schilders (tijdelijk).

E. Remise- en Werkplaats Personeel.

- 3 Depôtchefs.
- 7 Assistent-Depôtchefs.
- 50 Electriciens en Remwerkers.
- 3 Wachtslieden.
- 3 Voormanpoetsers.
- 2 Wagenmakers.
- 2 Schilders.
- 3 Smeden.
- 3 Smidsjongens.
- 1 Lampenist-Kolenzetter.
- 3 Smeedders.
- 1 Zanddroger.
- 83 Poetsers.
- 1 Tijdschrijver.
- 1 Baas in de Bankwerkerij.
- 1 Voorman-Bankwerker.
- 1 Schildersbaas.
- 1 Rijtuigmakersbaas.
- 1 Baas ankerwikkelaarij en Electricienswerkplaats.
- 44 Bankwerkers en Leerling-Bankwerkers.
- 1 Koperslager.
- 1 Kopergieter.
- 1 Babbits- en Aluminiumgieter.
- 6 Draaiers.
- 2 Schavers.
- 3 Boorders.
- 2 Wagenlichters.
- 2 Bankwerker-Metalenzetters.
- 5 Smeden.
- 6 Voorslagers.
- 1 Autogenisch Lasscher en Brander.
- 1 Draadsnijder.
- 3 Sjouwers.
- 2 Poetsers.
- 14 Schilders.
- 16 Rijtuigmakers.
- 3 Zadelmaker-Rijtuigbekleeders.
- 15 Electriciens en Leerling-Electriciens.
- 4 Ankerwikkelaars.
- 1 Hulp Ankerwikkelaar.
- 6 Jongens (Spoelenmakers.)

Voor
revisie
en
reiniging

Te zamen 1238 Beamten (waarvan 92 in militairen dienst).

*) Van de conducteurs en bestuurders zijn 48 in militairen dienst, tijdelijk zijn 46 losse conducteurs aangenomen terwijl enkele hulpconducteurs als hulpbestuurder dienst doen.

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

Met den aanleg van lijn 11 Lischplein—Mathenesserlaan in het vorige verslag vermeld, werd een aanvang gemaakt en de lijn in begin van 1917 voltooid. Het kolengebrek in ons land, waardoor de Maatschappij op hoog bevel genoodzaakt was den dienst in te krimpen, was echter oorzaak, dat ook bedoelde lijn nog niet in exploitatie werd genomen.

Op den Nieuwen Binnenweg tusschen 's Gravendijkwal en Heemraadssingel moest een gasbuis verlegd worden, die zich juist onder de trambaan bevond. Gebruik makende van het bepaalde bij Artikel 12 der concessie-voorwaarden heeft de Gemeente bevolen den dienst op dit gedeelte tijdelijk te staken. Door echter een verbindingsbaantje te leggen langs het Heemraadsplein tusschen den Nieuwen Binnenweg en de nieuw gelegde sporen van lijn 11 kon de dienst van de lijnen 7 en 8 gedurende die werkzaamheden over de Mathenesserlaan geleid worden.

Omtrent de uitbreiding van het net, die de Gemeente in verband met de toeneming van de bevolking van onze Maatschappij kan vorderen, werden de onderhandelingen voortgezet en ten slotte overeenstemming verkregen voor een lijn, aanvangende bij de brug over de Koningshaven op Feijenoord, gaande door de Oranjeboomstraat, den spoorweg naar Dordrecht kruisende bij de Oost-Varkenoordschen dijk, naar Hillesluis, om vandaar door de Putschelaan in verbinding gebracht te worden met lijn 9.

De Gemeente zal daartoe het Mallegat dempen, twee wegen aanleggen aan weerszijden van genoemden spoorweg en een brug over dien spoorweg bouwen bij den Varkenoordschendijk.

Ter gemoetkoming in de kosten dier werken en den aankoop der benoodigde gronden zal de Maatschappij een bijdrage verstrekken, die gegeven zal worden in den vorm van een annuïteit, groot f 3200.— vanaf het jaar, dat de lijn in exploitatie wordt genomen, tot het einde van de tegenwoordige concessie.

De tijdsomstandigheden beletten echter, dat voor die lijn anders dan voorbereidende werkzaamheden worden verricht, daar noch de Gemeente thans de materialen over de te maken brug, noch de Maatschappij rails en verdere materialen voor den bouw van den weg kan verkrijgen.

De noodige sporen in de nieuwe remise hoek Nieuwe Binnenweg—Schoonebergerweg werden gelegd, terwijl een wisselkam van den Nieuwen Binnenweg rechtstreeks toegang gevende tot die sporen en de sporen van de reeds vroeger bestaande remise werd gebouwd. Deze wisselkam bestaande uit 15 wissels en de noodige kruis- en puntstukken werd geheel in eigen werkplaats gemaakt.

g. Weg en Werken.

TRAMLIJNEN in Exploitatie op 30 Juni 1917.

Lijn.	OMSCHRIJVING DER LIJNEN.	LENGTE IN METERS.				AANMERKINGEN.
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.	Exploit. lengte.	
ELECTRISCHE TRACTIE.						
1	Honingerdijk—Park	—	5382	10764	5382	
2	Prinsenhoofd—Centraal Station .	—	2837	5674	3471	wordt 634 M. geëxploit. over lijn 1 en 4.
3	Bergweg—Boompjes	180	3836	7852	4183	wordt 167 M. geëxploit. over lijn 1 en 2.
4	Oude Hoofdplein—Willemsplein.	19	4387	8793	5330	wordt 924 M. geëxploit. over lijn 1.
5	Middellandstraat—Oudedijk . .	34	5023	10080	6793	wordt 1736 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 3 en 4.
6	Feijenoord (Koninginnebrug— Heulbrug	201	2273	4747	4498	wordt 2024 M. geëxploit. over lijn 2, 3 en 4.
7	Beursplein-Delfshaven (ceintuur)	—	6083	12166	7578	wordt 1495 M. geëxploit. over lijn 1, 2 en 4.
8	Rotterdam—Schiedam	—	3435	6870	6897	wordt 3462 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 4 en 7.
9	Wilhelminakade—Vlaskade . .	3668	557	4782	4225	
10	Ruige Plaatbrug—Oosterkade. .	121	5557	11235	8577	wordt 2899 M. geëxploit. over lijn 3, 4, 5 en 7.
	TOTAAL met elektrische Tractie	4223	39370	82963	56934	
PAARDENTRACTIE.						
	Rotterdam—Overschie	4272	64	4400	4866	wordt 530 M. geëxploit. over lijn 6.
	TOTAAL	8495	39434	87363	61800	

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

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

Met de vernieuwing van kruisingen, wissels en bogen werd de uiterste zuinigheid betracht, ja dikwijls werden gedeeltelijke vernieuwingen, die niet meer konden worden uitgesteld met halfsleetsch materieel uitgevoerd. Ofschoon zulks zonder twijfel meer arbeidsloon kost en later grootere vernieuwingen in eens noodig zal maken, was men tot deze wijze van werken wel verplicht door de groote schaarschte aan materialen, die het noodig maakte er voor te waken, dat de nog voorhanden materialen zoolang mogelijk kunnen dienen.

Toch werden de volgende kruisingen vernieuwd:

De kruising van lijn 4 en 5 Goudsche Singel bij de Hugo de Grootstraat.

De kruising Mauritsweg hoek Oldenbarneveltstraat.

Beursplein voor het Postkantoor.

Beursplein kruising van lijn 7 en 1.

Van de bogen werden vernieuwd:

Stationsplein buitenbeen van de buitenboog voor het station over 105 M¹. lengte.

De beide bogen Witte Leeuwensteeg—Leuvehaven.

De beide bogen Van Hogendorpsplein—Karresteeeg.

De buitenboog achter de kruising voor het Postkantoor op het Beursplein.

De beide bogen Noordblaak—Beursplein; en

de buitenboog Karresteeeg—Schiedamsche dijk: van de binnenboog werd alleen het binnenbeen vernieuwd.

Talrijke bogen, die anders voor vernieuwing in aanmerking zouden zijn gekomen, werden door het inzetten van stukken tijdelijk eenigszins opgeknapt en berijdbaar gehouden.

De hooge stormvloed in Januari 1916, die een groot deel van de buitenstad onder water deed komen en waarbij het water een hoogte bereikte als nooit te voren, deed het Hoogheemraadschap Schieland besluiten een dijksverhooging voor te schrijven.

Waar onze sporen over vrij belangrijke afstanden in die dijken zijn gelegen, sproten daaruit ook voor onze Maatschappij belangrijke werken voort.

Zoo werden verhoogd de sporen in een gedeelte van de Havenstraat, op den Westzeedijk van de Heuvellaan tot het Vasteland, op het Vasteland, op den Schiedamschen Dijk, waar de sporen tevens naar het midden moesten worden verschoven, voorts in de Parklaan, de Scheepstimmermanslaan en op den Honingerdijk. Enkele deelen rezen meer dan een halve Meter.

Het spoor werd daarbij tevens nagezien, op mal gebracht en zoo noodig werden eenige lasschen opnieuw gegoten.

Voorts werden door de Gemeente in profiel gebracht de West-Kruiskade, de Pijperstraat en werd een aanvang gemaakt met het in profiel brengen van den Nieuwen Binnenweg van 's Gravendijkwal tot Schoonebergerweg.

De Middellandstraat werd in verband met het nieuwe bouwplan ten Noorden van die straat verbreed en moesten de tramrails geheel worden verlegd. Er werd daartoe eerst een nieuw spoor gelegd, daarheen den dienst van één spoor overgebracht, vervolgens het vrij gekomen spoor verplaatst en nadat ook dit weer in dienst gesteld was, het daarna vrijgekomeene opgebroken. De vrijkomende rails werden in lijn 11 weer verwerkt.

Op de Willemsbrug werden 16 ingereden lasschen door middel van Melaunsche lasschen verbeterd.

Op lijn 8 werden op het oude gedeelte van den weg in den Mathenesserpolder op ruime schaal herstellingen uitgevoerd, stukken spoor met bijpassend oud bruikbaar spoor verbeterd, spoor op mal gebracht en ruim 100 giet lasschen vernieuwd.

Ook op lijn 9 werden een groot aantal lasschen verbeterd en overgegoten, de wissels gedeeltelijk vernieuwd en gedeeltelijk met de wissels, die door nieuwe vervangen waren, verwisseld, nadat zij in de werkplaats geheel waren gerepareerd.

De Doklaan en Wolphaertsbocht werden op mal gebracht.

Ofschoon het wenschelijk is de sporen Noord-Blaak, Zeevischmarkt en Stationsweg geheel te vernieuwen werd dit in verband met materiaal-schaarschte uitgesteld en alleen de lasschen van het gedeelte Zeevischmarkt verbeterd en enkele spoorstaven uitgewisseld.

Ten slotte werden in den Paardentramweg naar Overschie de versleten rails in de opritten aan de Heulbrug en bij het eindpunt te Overschie totaal ± 170 M¹. lengte spoor vervangen. Hiervoor werden oud bruikbare rails van den stoomtramweg Den Haag—Delft gekocht, terwijl met het uitkomende materiaal, na sorteering, een gedeelte spoor langs de Schiekade voor de loodsen van den Houthandel van VAN STOLK werd verbeterd.

Daar op sommige plaatsen weer eenige golfslijtage werd waargenomen, is na het winterseizoen de slijpmachine weder in gebruik gesteld.

Met inbegrip van de afkoopsom voor het onderhoud der bestrating bedragen de kosten van onderhoud voor den dienst van Weg en Werken, waartoe ook behoort het schoonhouden van het spoor, het smeren der bogen, het nazien en smeren der wissels f 124.275.52½.

n. Gebouwen en onroerende eigendommen.

De nieuwe remise op den hoek van den Nieuwen Binnenweg en den Schoonebergerweg, speciaal ingericht voor bijwagens, kwam met de aan de zijde van den Nieuwen Binnenweg daarboven gebouwde woningen gereed.

De woningen werden allen verhuurd en zal daarvan de huuropbrengst bedragen f 6604.— De administratie dier huurwoningen is aan den Heer ZONNEVELD, aannemer hier ter stede opgedragen.

In den tuin van het Kantoor wordt een lokaaltje bijgebouwd, speciaal ingericht voor het natellen van het geld, zooals dat door de conducteurs wordt afgedragen en het gereedmaken van dat geld, voor de storting bij de bank.

Op het exploitatie-kantoor zal daardoor veel ruimte gewonnen worden.

Het terrein gelegen aan den 's Gravenweg, dat destijds voor latere uitbreiding gekocht was, is in kleine perceeltjes verdeeld, van een afsluiting met hek voorzien en aan het personeel tegen een zeer geringe huur in bruikleen gegeven voor het verbouwen van aardappelen en groenten.

De Ingenieurswoning aan den Schoonebergerweg werd in verband met de aanstelling van een nieuwen titularis in- en uitwendig geschilderd en nagezien.

De plaatijzeren kappen van de remise Nieuwen Binnenweg en Oostzeedijk werden in de menie gezet, om roestvorming te voorkomen.

De woningen te Charlois werden van binnen geschilderd, hetgeen mede geschiedde met het kantoor en dienstlocaal aldaar.

De wachtkamers Oostplein, Centraal-Station, Prins Hendrikkade alsmede al de abris werden geschilderd.

Overigens werden aan de gebouwen slechts de gewone onderhoudswerken verricht. De kosten van onderhoud bedroegen f 17.496.99.

i. Wagenpark.

De voortdurende toeneming van het verkeer en de lange levertijden, die voor aflevering van wagens worden gesteld, deden uw college besluiten nog 20 bijwagens en 25 motorwagens bij de fabriek van ALLAN te bestellen. De 20 het vorig jaar bestelde wagens kwamen nagenoeg gereed, doch ontbreken enkele onderdeelen, die uit het buitenland moeten komen en het afleveren dier wagens beletten.

Ofschoon diverse malen gepoogd is met de Ateliers de Constructions Electriques te Charleroi voeling te krijgen, om aan die fabriek in combinatie met de Electrotechnische Industrie te Slikkerveer, de uitrusting van de bovengenoemde 25 motorwagens te kunnen opdragen, mocht het nog niet gelukken tot overeenstemming te komen.

Het wordt steeds moeilijker de noodige materialen voor den bouw en het onderhoud der wagens te verkrijgen en de aflevering der nieuw bestelde wagens zal dus wel eerst na den vrede verwacht kunnen worden. Daar echter ook dan nog geen lage prijzen te verwachten zijn en stellig lange levertijden bedongen zullen worden, is de bestelling dier wagens alleszins gemotiveerd, om spoedig na den vrede aan de toenemende verkeersbehoefte het hoofd te kunnen bieden.

Ter vervanging van een houten montagewagen, die binnenkort buiten gebruik zal worden gesteld, werd een nieuwe montagewagen, volgens het model der Amerikaanse wagens, in Rotterdam gebouwd.

Een volledige staat van het rollend materieel volgt hieronder:

Voor de electrische tram	10 motorrijtuigen	à 32 plaatsen = 320 plaatsen.
	141 "	" 33 " = 4653 "
	25 "	" 36 " = 900 "
	50 gesloten bijwagens	" 29 " = 1450 "
	16 semi-convertiblewagens	" 42 " = 672 "
	10 open bijwagens	" 34 " = 340 "
Voor de paardentram naar Overschie	30 " "	" 41 " = 1230 "
	4 gesloten rijtuigen	" 28 " = 112 "
	2 open rijtuigen	" 36 " = 72 "
	2 tramomnibussen	" 20 " = 40 "

Totaal 285 rijtuigen

met 9789 plaatsen.

11 zoutwagens.
2 pekelwagens (waarvan 1 ingericht
als slijpwagen).
2 rijtuigen.
1 dogcar.
2 traverswagens.
6 montagewagens (waarvan 1 op
spoorwielen).
4 sleeperswagens.
1 railtransportwagen.
3 mallejans (transport rails)

1 mestwagen.
1 fouragewagen
3 wagens (trommeldienst).
2 karren.
2 handstrooikarren.
14 handkarren.
1 transportable gietoven.
1 handkar met transportable motor.
1 meetwagen (bovenleiding).
1 draadspanwagen.

De kosten van onderhoud der tramrijtuigen met inbegrip der kosten van dagelijkse revisie en reiniging bedroegen f 276.635.73.

k. Trekkracht.

Behalve de lijn Rotterdam—Overschie, waar paardentractie bestaat, worden alle lijnen electrisch geëxploiteerd.

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

Op 1 Juli 1916 waren aanwezig 20 paarden.

Vier paarden werden verkocht, 3 paarden werden aangekocht, terwijl de 8 paarden van de Tramweg-Maatschappij te Antwerpen bij ons in gebruik zijnde, tegen taxatie-prijs door twee deskundigen door ons zijn overgenomen, zoodat op 30 Juni 1917 27 paarden aanwezig waren.

Behalve hooi was nagenoeg geen fourage op de open markt te koop en was men aangewezen op hetgeen door de Rijksdistributie voor Veevoeder werd verstrekt tegen prijzen door haar bepaald. Het mocht ons gelukken onze paarden, omdat zij publieken dienst moesten bedienen, voor de verstrekking van fourage op een voorrangslijst geplaatst te verkrijgen. Hierdoor werd, al liet de kwaliteit dikwijls te wenschen over, althans voldoende hoeveelheid voer verstrekt.

De kosten voor voeding en ligging der paarden bedroegen totaal f 20.486.83 d.i. per paard en per dag f 2,06 tegen f 1,39 het vorig jaar.

Gebruikt werden:

48939	K.G.		Haver.
95387	"		Klaverhooi.
13954	"		Boonen.
733	"		Maïs.

Stroo werd gratis geleverd tegen opbrengst van den mest.

De elektrische trekkracht werd geleverd door de centrale der gemeente.

Totaal werd geleverd 5.570.165 K. W. U. waarvoor werd betaald f 351.972.33.

Ingevolge circulaire van den Minister van Landbouw, Handel en Nijverheid werd aan de elektrische centralen en gasfabrieken na 14 Februari slechts 65 % van de steenkolen verstrekt, die zij het vorig jaar hadden verbruikt. Tengevolge daarvan waren zij wel verplicht hunne afnemers te dwingen zich in het gebruik van stroom en gas te beperken.

Ook onze Maatschappij was daarom genoodzaakt tot het nemen van maatregelen tot beperking van het stroomverbruik, waarvan de voornaamste waren:

- 1e Opheffing van diverse halten.
- 2e Langzamer rijden. Met hetzelfde materieel werd een 5½ minuut dienst in plaats van een 5 minuten dienst ingevoerd.
- 3e Beperking van den dienst 's avonds na 8 uur tot een 8 minuten dienst (hetgeen voorheen eerst na 's avonds 10 uur plaats vond.)
- 4e Einde van den dienst 11 uur 's avonds inplaats 12 uur.
- 5e Opheffing van alle extra diensten, die vooral op drukke uren en dagen dikwijls werden ingelegd.

Teneinde tegemoet te komen aan het plaatsgebrek, dat daarvan het gevolg zou

zijn, werd toegestaan passagiers boven het toegestane maximum op de balcon en in de gangpaden toe te laten, terwijl de Maatschappij besloot geen abonnementen meer uit te geven.

De stroombesparing hierdoor verkregen bedroeg meer dan 30 %.

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

Het vorig jaar werd in het verslag reeds de verwachting uitgesproken, dat over 1916 een belangrijk bedrag zou moeten worden bijbetaald en uit dien hoofde werd dan ook in December over 1916 f 144.036.01 van ons gevorderd, welk bedrag uit een afzonderlijk fonds (reserve voor stroomprijsverschillen) werd betaald.

Dit fonds is daardoor ook nu weder bijna geheel uitgeput. Toch is door den oorlogstoestand de prijs der steenkolen nog belangrijk hooger geworden en zullen in December 1917 nog belangrijk hoogere eischen aan dit fonds worden gesteld. Het komt ons daarom alleszins raadzaam voor dit fonds ook thans weder door een dotatie uit de winst te versterken, waartoe dan ook door uw college in uw vergadering van 21 Augustus besloten en een som van f 175 000.— bestemd werd.

Voor het gebruik, onderhoud en vernieuwing van voedingskabels moet worden betaald $6\frac{1}{2}$ % van de aanlegkosten en wel f 23.162.64.

1. Electriche geleidingen.

Met vernieuwing van arbeidsdraden werd voortgegaan, ofschoon met het oog op den voorraad draad, daarbij de uiterste zuinigheid moest worden in acht genomen.

Draden werden vernieuwd op den Ruigeplaatweg, Oostmolenwerf, Kruiskade, Kruisstraat, Oudendijk, Boschje, Boezemsingel, Goudscherijweg, Kolkade, Coolsingel, Oldenbarneveltstraat, Goudschesingel en Heerenstraat.

In verband met den bouw van de remise aan den Nieuwen Binnenweg werden de leidingen in de bestaande remise verbouwd.

De bovenleiding en voor zoover noodig ook de terugvoerleiding voor de nieuw aangelegde lijn 11 kwam geheel gereed.

Voor de tijdelijke omlegging over Heemraadsplein van de lijnen 7 en 8 werd ook tijdelijk een bovenleiding gemaakt.

De revisie van de bovenleiding van het geheele net had overigens geregeld plaats.

Met verven van palen en rosetten wordt regelmatig voortgegaan.

Overigens werd door het personeel de bovenleiding de lichtleiding in de nieuw-gebouwde woning op den Nieuwen Binnenweg, boven de nieuwe remise, aangelegd en eveneens deze remise van een elektrische lichtleiding voorzien.

Hetzelfde geschiedde in het nieuw aangebouwde lokaal bij het Hoofdkantoor.

Met het vervangen der booglampen door halfwattlampen werd geleidelijk door-gegaan, zoodat binnenkort alle booglampen in onze remises verdwenen zullen zijn.

m. Werkplaatsen.

De ruimte in de ankerwikkelaarij en electricienswerkplaats werd te bekrompen, daarom werd de oude zanddrogerij tot electricienswerkplaats ingericht en bij de bestaande werkplaats getrokken. De onmogelijkheid om kroezen voor de kopergieterij te verkrijgen, deed er toe besluiten een kroeslooze kopersmeltoven met ventilator en olietank aan te schaffen. Deze inrichting stelt ons in staat alle benoodigde gegoten koperen voorwerpen, als metalen, koperen voorwerpen voor de bovenleiding en voor de wagens wederom zelf te vervaardigen. De babbitsoven in de gieterij werd geschikt gemaakt om ook aluminium te smelten en worden thans in die gieterij ook de sleepstukken voor de beugels vervaardigd.

Op verzoek van de arbeidsinspectie werd voor beteren rookafvoer in de smederij gezorgd en daarvoor de schoorsteenen en rookvangers der smederij vergroot en verzwaaard.

De werktuigen vermeerderden met een nieuwe groote draaibank, ons geleverd door de machinefabriek VAN BERKEL's Patent. Deze draaibank, geheel een Hollandsch fabrikaat, voldoet zeer goed. In de eigen werkplaats werd een ankerspoelmachine vervaardigd. De noodzakelijkheid om thans zelf alle ankerspoelen te vervaardigen, die vroeger voor het grootste gedeelte van de buitenlandsche fabrieken werden betrokken, maakte een dergelijke machine zeer wenschelijk.

De werktuigen verkeerden overigens in goeden staat.

n. Vervoer en Exploitatie.

Ook thans ondervindt onze stad nog den invloed van den Europeeschen oorlog. Toch bleef het vervoer, de omstandigheden in aanmerking genomen zich gedurende de eerste helft van het boekjaar op bevredigende wijze ontwikkelen.

Het gebrek aan steenkolen was oorzaak, dat ook hier ter stede maatregelen moesten worden genomen om licht- en krachtverbruik te beperken. Gedwongen winkel-

sluiting en sluiting der koffiehuzen en gemakelikheden 's avonds ten 11 ure waren oorzaak, dat gedurende de avonduren weinig verkeer op straat was waar te nemen, wat ook invloed op het vervoer had.

De maatregelen, die ook onze Maatschappij tot vermindering van het stroomverbruik moest nemen en die leidden tot langzamer rijden, inkrimping van het aantal ritten, vooral des avonds na 8 uur en vroeger beëindigen van den dienst op alle lijnen hadden natuurlijk wel tengevolge dat minder van ons vervoermiddel werd gebruik gemaakt, maar bovenstaande invloeden hadden reeds zoo'n nadeeligen uitwerking op ons vervoer, dat de dienstinkrimping, vooral gedurende de avonduren, geen groot nadeel meer deed ontstaan.

De toeneming van het verkeer gedurende de eerste zeven maanden bedroeg $\pm 14\%$, vergeleken tegenover het overeenkomstige tijdperk van het vorige boekjaar.

Over het geheele boekjaar 1916—1917 waren de ontvangsten 8% meer dan in het boekjaar 1915—1916.

De exploitatie uitgaven bleven echter belangrijk stijgen, terwijl een bedrag, nog grooter dan het vorig jaar, zal moeten worden gereserveerd voor betalingen voortvloeiende uit de kolenclausule in het contract voor stroomlevering, daar de kolenprijzen ook nog steeds stijgende zijn.

De ontvangst van het reizigersvervoer was:

a. Electriche Tram.

Reizigers gebruik makende		Over 1915/1916 was dit:
van Couponboekjes . . . f	51.034.12½	f 52.788.31¼
Betalende reizigers . . . „	2.490.654.07½	„ 2.283.282.87½
Abonnementen „	50.602.17	„ 53.391.14
Schoolkaarten „	13.778.50	„ 12.175.25
Diversen „	30.376.87½	„ 29.555.83
	<u>f 2.636.445.74½</u>	<u>f 2.431.193.40¾</u>

b. Paardentram Rotterdam—Overschie.

Reizigers gebruik makende		
van Couponboekjes . . . f	862.50	f 880.68¾
Betalende reizigers . . . „	25.959.75	„ 22.240.97½
Abonnementen „	1.068.—	„ 1.079.—
Schoolkaarten „	600.—	„ 607.50
Diversen „	97.40	„ 80.—
	<u>f 28.587.65</u>	<u>f 24.888.16¼</u>
	<u>f 2.665.033.39½</u>	<u>f 2.456.08</u>

Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij.

Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers der Paardentramlijn

ROTTERDAM—OVERSCHIE

van 1 Juli 1916 tot 30 Juni 1917.

MAANDEN.	Aantal afgelegde Kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst.
Juli	8020	23267	2.144.15
Augustus	8020	25936	2.360.07 $\frac{1}{2}$
September	7769	22883	2.060.12 $\frac{1}{2}$
October	8039	24512	2.148.76 $\frac{1}{4}$
November	7769	24042	2.097.15
December	8000	28072	2.438.20
Januari	8039	25099	2.252.32 $\frac{1}{2}$
Februari	7241	19249	1.724.58 $\frac{3}{4}$
Maart	8000	24797	2.188.76 $\frac{1}{4}$
April	7766	25423	2.273.38 $\frac{3}{4}$
Mei	8020	29232	2.705.66 $\frac{1}{4}$
Juni	7769	26884	2.429.06 $\frac{1}{4}$
	94452	299396	26.822.25

