

ROTTERDAMSCHÉ
Electrische Tramweg-Maatschappij.



VERSLAG

over het Boekjaar

1922/1923.

De beambten zijn te splitsen in de navolgende categorieën:

A. Administratie en Chefs van Dienst.

- 1 Directeur.
- 1 Ingenieur.
- 1 Chef de Bureau (tevens Boekhouder).
- 1 Kassier.
- 1 Hoofdopzichter-Electrotechnicus.
- 1 Hoofdopzichter Weg en Werken.
- 1 Chef van de Werkplaats.
- 1 Assistent-Chef van de Werkplaats.
- 2 Eerste Opzichters.
- 2 Opzichters.
- 4 Assistent-Opzichters.
- 2 Assistent-Teekenaars.
- 1 Magazijnmeester.
- 1 Inspecteur.
- 2 Adjunct-Inspecteurs.
- 2 Hoofdcontroleurs.
- 1 Ambtenaar voor het Archief.
- 18 Ambtenaren.
- 12 Bedienden.
- 2 Telefonisten.
- 1 Portier.
- 19 Kantoorjongens.
- 4 Magazijnbedienden.

B. Mouvement.

- 24 Controleurs.
- 6 Hoofdconducteurs.
- 5 Hoofdbestuurders.
- 668 Conducteurs (waaronder 4 hulp-).
- 437 Wagenbestuurders (waaronder 2 hulp-).
- 21 Wisselwachters.
- 8 Wachtkamerjongens.

C. Staldienst en Paardentram Overschie.

- 1 Stalbaas.
- 1 Assistent-Stalbaas.
- 13 Koetsiers.
- 12 Conducteurs.
- 18 Stalknechts (waaronder 9 losse).
- 2 Sleepers.
- 1 Smid.
- 1 Voorslager.
- 1 Chauffeur.

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

- 1 Klerk.
- 1 Metselaar-Aardwerker.
- 3 Ploegbazen groote ploegen.
- 5 Ploegbazen kleine ploegen.
- 1 Vuurwerker.
- 1 Voorslager.

- 1 Autogenisch Lasscher en Brander.
- 15 Wegwerkers 1ste klasse.
- 57 Wegwerkers 2de klasse (waaronder 39 losse).
- 2 Wachtslieden (losse).
- 4 Timmerlieden.
- 3 Baas Lijnvegers.
- 27 Railvegers.
- 2 Hoofdmonteurs.
- 8 Monteurs.
- 10 Hulpmonteurs.
- 4 Koetsiers.
- 1 Palenverver-Muurrozettenaanmaker.
- 1 Chauffeur.
- 1 Loopjongen.

E. Remise- en Werkplaatspersoneel.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 4 Depôtchefs. 8 Assistent-Depôtchefs. 85 Electriciens en Remwerkers. 3 Voorman poetsers. 4 Wagenmakers. 3 Schilders. 2 Smeden. 2 Voorslagers. 4 Smeeders. 1 Zanddroger. 101 Poetsers. 3 Remisevegers. 2 Tijdschrijvers. 1 Werkmeester. 1 Bankwerkersbaas. 1 Schildersbaas. 1 Rijtuigmakersbaas. 1 Baas Ankerwikkelaar en Electricienswerkplaats. 1 Voorman. 35 Bankwerkers 1ste klasse. 16 Bankwerkers 2de klasse. 13 Leerling-Bankwerkers. 1 Koperslager. 1 Kopergieter. 1 Vormer. 1 Metaalgieter. 8 Draaiers (waarvan 4 wielendraaiers). 3 Schavers. 3 Boorders. 3 Wagenlichters. 6 Smeden. 3 Voorslagers. 1 Autogenisch Lasscher en Brander. 8 Poetsers. 15 Schilders. 22 Rijtuigmakers. 4 Zadelmakers-Rijtuigbekleeders. 12 Electriciens. 12 Leerling-Electriciens. 3 Ankerwikkelaars. 5 Spoelenmakers. | <p>Voor revisie
en
reiniging.</p> |
|---|---|

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

Den 4^{den} November 1922 werd lijn 3 doorgetrokken tot in de lus Soetendaalsche Weg, Hoyledestraat, Heer Vrankestraat.

In verband met de electrificatie van de paardentram naar Hillegersberg werd 19 December 1922 de nieuwe ophaalbrug bij plaats „Lommerrijk” voor het verkeer opengesteld.

Den 2^{den} Januari 1923 volgde de doortrekking van de lijn 6 tot in de hierboven genoemde lus.

Respectievelijk 17 Januari 1923 en 27 Januari 1923 werd het noordelijk en het zuidelijk spoor van de nieuwe lijn 8 in gebruik gesteld. Door het verplaatsen van deze lijn van den voet van Schielands Hoogen Zeedijk naar de verbrede kruin van dien dijk ontstond een belangrijke verbetering.

De ter ontlasting van lijn 8 geopende lijn 8a, (Havenspoor-Coolsingel) werd den 2^{den} Februari 1923 doorgetrokken tot achter het Plan C.

Op de paardentram naar Overschie werd 8 Mei 1923 een kwartiersdienst ingevoerd, terwijl besloten werd tot invoering van een autodienst op spoorwielen, zooals in Engeland reeds in gebruik is.

Nadat successievelijk door de electrificatie van lijn 14 naar Hillegersberg de paardentram steeds korter was geworden, werd den 5^{den} Juni 1923 de geheel voltooide elektrische lijn eenigszins feestelijk geopend in tegenwoordigheid van het Gemeentebestuur van Hillegersberg, de Commissarissen onzer Maatschappij en enkele genoodigden.

In het laatst van dit boekjaar werd een aanvang gemaakt met de spoorverdubbeling op lijn 13, (Wilhelminakade-Tuindorp.)

De bouw der nieuwe remise Hillegersberg aan de Kootsche Kade werd tegen het laatst van dit boekjaar voltooid.

Aan de Gemeente Rotterdam werd een voorstel gedaan tot doortrekking van lijn 6 (Bergweg—Feijenoord) tot aan het Prinsenhoofd, het tegenwoordige eindpunt van lijn 2, indien hiermede gepaard kon gaan het inleggen van een nieuwen veerbootdienst Wilhelminakade—Prinsenhoofd.

Hierdoor zou een betere verbinding per elektrische tram met het Tuindorp Vreewijk verkregen worden.

Door den Gemeenteraad van Rotterdam werden in zijn zitting van 31 Mei 1923 de plannen goedgekeurd voor een viaduct, noodig voor de overbrugging van het emplacement Feijenoord in verband met den aanleg van lijn 12. Onmiddellijk hierna werd aan het

Ingenieursbureau Heederik alhier de opdracht verstrekt tot de reeds in het vorig jaarverslag besproken uitbreiding der remise Charlois.

Waar deze remise thans c.a. 25 wagens kan bevatten, zal zij na de uitbreiding ruimte bieden voor ca. 55 wagens.

Hoewel onze Maatschappij volgens de concessievoorwaarden niet verplicht is tot den bouw van nieuwe of tot uitbreiding van bestaande lijnen, is aan den wensch van het Gemeentebestuur tot doortrekking van lijn 7 naar het Maasstation tegemoet gekomen. Eveneens zal een nieuwe lijn geopend worden met haar beginpunt in Spangen.

Over het eindpunt van deze lijn evenals over de condities waarop verdere uitbreidingen van ons net zullen worden uitgevoerd, worden de onderhandelingen met de Gemeente voortgezet.

g. Weg en Werken.

TRAMLIJNEN in Exploitatie op 30 Juni 1923.

Lijn.	OMSCHRIJVING DER LIJNEN.	LENGTE IN METERS.				AANMERKINGEN.
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.	Exploit. lengte.	
	ELECTRISCHE TRACTIE.					
1	Honingerdijk—Park	—	5382	10764	5382	wordt 633 M. geëxploit. over lijn 1 en 4.
2	Prinsenhoofd—Centraal-Station . .	—	2855	5710	3488	
3	Bergweg—Boompjes	140	4223	8586	4530	wordt 167 M. geëxploit. over lijn 1 en 2.
4	Oude Hoofdplein—Willemsplein . .	19	4364	8747	5335	wordt 952 M. geëxploit. over lijn 1 en 2.
5	Middellandstraat—Oude dijk . . .	34	5070	10174	6844	wordt 1740 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 3 en 4.
6	Feijenoord (Koninginnebrug)— Bergweg	254	3364	6982	5931	wordt 2313 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 3 en 4.
7	Beursplein—Delfshaven (ceintuur)	—	5852	11704	7622	wordt 1770 M. geëxploit. over lijn 1, 2 en 4.
8	Rotterdam—Schiedam	—	3434	6868	6933	wordt 3499 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 4 en 7.
8a	Beursplein—Havenspoor	—	73	146	4789	wordt 4716 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 4, 7 en 8.
9	Wilhelminakade—Vlaskade	2628	1611	5850	4239	wordt 3196 M. geëxploit. over lijn 2, 3, 4, 5, 7 en 11.
10	Ruige Plaatweg—Oosterkade	72	5412	10896	8680	
11	Mathenesserlaan—Lischplein . . .	36	2975	5986	5609	wordt 2598 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 3, 4, 7 en 10.
13	Wilhelminakade—Groene Hilledijk .	1514	299	2112	3078	wordt 1265 M. geëxploit. over lijn 9.
14	Centraal Station—Hillegersberg . .	1603	874	3351	5583	wordt 3106 M. geëxploit. over lijn 2, 3, 4, 6, 10 en 11.
	TOTAAL met elektrische Tractie	6300	45788	97876	78043	
	PAARDENTRACTIE.					
	Rotterdam—Overschie	4172	164	4500	4866	wordt 530 M. geëxploit. over lijn 6.
	TOTAAL . . .	10472	45952	102376	82909	

De wijziging der lengten heeft de volgende oorzaken :

- Lijn 2 door inleggen van het derde spoor op het Stationsplein ten behoeve van lijn 14 en vernieuwing van de kruising op het Van Hogendorpsplein bij café „Caland.”
- Lijn 3 en 6 door verlenging naar Heer Vrankestraat.
- Lijn 4 en 10 door inlegging van derde spoor op het Stationsplein.
- Lijn 5 door inlegging van kruising op het Van Hogendorpsplein bij café „Caland.”
- Lijn 7, 8, 8a en 11 tengevolge van nieuwe route, vastgesteld door den Gemeenteraad, via Witte de Withstraat.

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 der beide wegen gedeeld door 2.

Evenals in de voorafgaande jaarverslagen kan met voldoening gewezen worden op het groote aantal sporen, bogen, wissels en kruisingen, dat in dit boekjaar vernieuwd werd. De achterstand, door den grooten oorlog ontstaan, is geheel ingehaald en het net verkeert in behoorlijken staat van onderhoud.

Recapituleerende werden de volgende werkzaamheden uitgevoerd :

Grootere Werken.

- 1^e De aanleg van lijn 14 kwam geheel gereed ; ten behoeve van een standplaats van lijn 14 aan het Centraalstation werd aldaar een derde spoor ingelegd en werden de bestaande bogen gewijzigd.
- 2^e De omlegging van lijn 8 naar Schiedam en de opruiming van het oude spoor benedendijks had plaats. In deze niet in de bestrating liggende lijn werden 16 stel dilatatie-inrichtingen ingebouwd.
- 3^e In verband met de invoering van een kwartiersdienst naar Overschie werden in de paardentramlijn 2 wisselspooren ingelegd, terwijl de wegkruising bij villa „Veldheuvel” verplaatst werd.
- 4^e Het leggen van een nieuwen wisselkam in de nieuwe remise Hillegersberg ondervond eenige vertraging door de Roer-bezetting. Aan het einde van het boekjaar was echter al het materiaal uit Duisburg-Ruhrort aangekomen.
De rechte sporen in deze remise werden van goed oud materiaal gemaakt.
- 5^e In verband met de bestrating in de omgeving van de nieuwe Mathenesserbrug over de Delfshavensche Schie, werd het gedeelte van de nieuwe lijn naar Spangen uitgevoerd, dat gelegen is tusschen deze brug en de sporen van lijn 5 in de Vierambachtsstraat. Aan de zijde van de Vierambachtsstraat werden, voor het landhoofd van de viaduct, in elk spoor een stel dilatatiestukken ingebouwd.

- 6^e Een begin werd gemaakt met de spoorverdubbeling op lijn 13, volgens de destijds met de Gemeente gesloten overeenkomst.
Komt later het onder *f* genoemde veerbootje Wilhelminakade—Noordereiland tot stand, dan kan deze spoorverdubbeling nog tot haar recht komen.
- 7^e De sporen met bogen, wissels en kruisstukken op de Kolkade, alsook de bogen naar de Oude-Havenkade, werden geheel vernieuwd, waarbij, evenals in het vorige jaar, op verzoek van de Gemeente onder de sporen betonlangsliggers werden aangebracht.
- 8^e In de houtbestrating Beursplein werd de kruising met wissel bij de couranten-kiosk, alsmede de aansluitende bogen en de wisselingang, behoorende bij de kruising van de Kolkade, vernieuwd.
- 9^e De sporen op de Admiraliteitskade werden uitgewisseld. De uitkomende rails verkeerden nog in goeden staat en konden, na aan de lascheinden ingekort te zijn, zelfs hier en elders met thermiet aaneengelascht worden.
- 10^e De sporen op den Schiedamschen Singel werden gelijktijdig met de bestrating vernieuwd en met thermiet gelascht.
- 11^e Op den Noordsingel werd het oude 14 b spoor, tusschen de trambrug en de Zomerhofstraat, ter lengte van ca. 400 M., vervangen door het profiel N. P. 4, eveneens met thermiet gelascht.
- 12^e Op de Kruiskade, waar de Gemeente asphaltbestrating aanbracht, werden gelijktijdig onzerzijds de sporen vernieuwd en met thermiet gelascht.
- 13^e Op den Nieuwen Binnenweg, tusschen Mauritsweg en Josephstraat, werd in de richting Delfshaven ca. 400 M. spoor vernieuwd, met thermiet gelascht en met het oog op den zakkenden bodem aldaar, van 2 stel dilatatie-inrichtingen voorzien.
Tusschen Korenaarstraat en Aelbrechtstraat werden ca. 200 M. oud 14 b vervangen door N. P. 4 en met thermiet gelascht; het andere spoor werd van nieuwe Falklasschen voorzien en beide sporen werden aanmerkelijk gelicht (ca. 0.75 M.)
Op het verdere deel van den Nieuwen Binnenweg, van af den 's Gravendijkwal tot het W. B. Theater, werd ook in de richting Delfshaven het spoor uitgewisseld en met thermiet gelascht.
- 14^e Op den Walenburgerweg, nabij de Heulbrug, werden ten behoeve van de doortrekking van lijn 6 naar de lus aan den Bergweg, de beide sporen omgelegd en verwisseld.
- 15^e In de Zaagmolenstraat werden de beide sporen uitgewisseld.
- 16^e Op den Oudedijk, tusschen Brouwerstraat en Sionstraat, werden beide sporen ca. 0.60 M. opgehoogd.
Vrijwel op den geheelen Oudedijk werden de slechte Falklasschen uitgezaagd en door nieuwe vervangen.

- 17^e In de Benthuiserstraat werd een aanvang gemaakt met het uitwisselen van het oude 14 b spoor, waarvoor elders in de stad vrijgekomen rails gebruikt worden. Hiermede is vrijwel het laatste 14 b spoor uit ons net opgeruimd; er blijven dan nog slechts enkele korte stukken over: in de Zwartjanstraat, Zegwaardstraat, Linker Rottekade en Prins Hendrikkade.
- 18^e De brugrails op de Nieuwe Oostbrug werden vernieuwd.
- 19^e Het laagliggende spoor tussen de viaduct Strooveer en het Hofplein werd vernieuwd, met thermiet gelascht en van afwateringsbakken voorzien.
- 20^e Op de Botersloot in de houtbestrating werden op afdoende en goedkoope wijze verschillende slechte lasschen gerepareerd, met behulp van electrisch aangelaschte nieuwe laschplaten.

Verder werden vernieuwd:

Aan kruisingen:

- 1^e Kruisingen en wissels Admiraliteitskade, bij het stoomgemaal, door een van het Slagveld afkomstig en gerepareerd complex.
- De kruising met wissels Witte de Withstraat bij Eendrachtsweg.
- De kruising West-Zeedijk bij de Scheepstimmermanslaan.
- De kruising van de aftakking Coolsingel—Aert van Nesstraat.
- De kruising met wissels op het Van Hogendorpsplein voor het Café „Caland”.
- De kruising Noordsingel bij de Zomerhofbrug.
- De kruising met wissels Hofplein-Strooveer.
- De kruising Kruiskade-Kruisstraat met wissels.
- De kruising N. Binnenweg-Claes de Vrieselaan op lijn 10 richting Maasstation.
- De kruising Witte Leeuwensteeg met de wissels.

Aan Wissels:

- 2^e Het wissel behorende bij de kruising voor de remise Oost-Zeedijk.
- Het wissel Maasbrug bij de Van der Takstraat met hartstuk werd vervangen door een speciaal parallelwissel.
- Drie wissels en 5 hartstukken in de houtbestrating op de Botersloot.
- Twee wissels met hartstukken aan het eindpunt van lijn 3 Boompjes.
- De wissels met hartstukken van het verbindingswissel Hofplein.
- Het verbindingswissel N. Binnenweg bij de Korenaarstraat.
- Het verbindingswissel Westerlaan.

Verder werd het wissel met hartstuk en pasrails aan het eindpunt Oudedijk door een goed vrijgekomen en gerepareerd wissel vervangen.

Het abnormale hartstuk N. Binnenweg bij de Korenaarstraat werd vernieuwd.

Diverse wissel- en kruisstukken werden bovendien vervangen, verwisseld of gerepareerd.

Ook werden verschillende afwateringsbakken aangebracht.

Aan Bogen:

- 3e Bogen Honingerdijk bij de Esschenlaan.
- Boogjes Oostplein voor de wachtkamer.
- Binnenboog West Nieuwland-Middensteiger.
- Binnenboog Leuvehaven-Zeevischmarkt.
- Inloopende boog van de lus aan het Park, benevens 135 M van het buitenbeen en 15 M. van het binnenbeen.
- Van de S-Bogen Stationsweg-Diergaardelaan de beide buitenbogen.
- Bogen Coolsingel achter de kruising voor het Café „Caland”.
- Binnenboog Beursplein voor Café „Suisse” in de houtbestrating.
- Buitenboog lijn 2 Bolwerk-Maasbrug.
- Boog Willemsbrug-Maaskade.
- Op de Botersloot werden in de houtbestrating nabij de Heerenstraat diverse bogen vernieuwd.
- Boog Zwartjanstraat-3e Pijnackerstraat.
- Op den N. Singel W.Z. bij de trambrug werd de S-boog achter de boomen geheel en de boog voor de trambrug gedeeltelijk vernieuwd.
- Boog Boerenvischmarkt-Moriaansplein.
- Buitenboog Hofplein bij Weinthal.
- Bogen Kruiskade-Kruisstraat.
- Bogen West-Kruiskade bij de Van Speykstraat.
- De 2e S-boog Oost-Kousdijk-Havenstraat.
- Buitenboog N. Binnenweg bij de Saftlevenstraat en de binnenboog bij de Josephstraat.
- Binnenboog Schiedamsche Dijk-Witte Leeuwensteeg.
- Binnenboog Hilledijk-Paul Krügerstraat.
- Van de bogen P. de Hoochweg-Rochussenstraat werd een groot gedeelte vernieuwd.
- Buitenboog Zaagmolenstraat-Jacob Catsstraat.
- Buitenboog Boezemstraat-Pijperstraat.
- Verder werden nog een aantal bogen gerepareerd door vervanging van enkele rails.

Aan rechte Sporen.

- 4^e Het onderhoud van rechtspoor, bestaande in het lichten, op mal brengen en uitwisselen, werd regelmatig voortgezet. Een uitstekend hulpmiddel om den duur van het spoor te rekken is het electrisch oplasschen van slechte raillasschen. Op enkele baanvakken werd de golfslijtage, waarvan wij gelukkig in ons net weinig last ondervinden, door den slijpwagen verwijderd. De in het vorige boekjaar ingevoerde nieuwe spoorstang met 2 aangeklonken hoekknieplaten voldoet goed.

Diversen.

- 5^e De thermietlasch, welke thans overal bij nieuw spoor wordt toegepast, voldoet uitstekend; breuk is nog niet voorgekomen. De hoge prijs van deze lasschen kon gereduceerd worden door toepassing van het voorwarmsysteem, waarbij de vorm van te voren met behulp van een benzinevlam wordt verhit, zoodat de laschportie aanmerkelijk kleiner is. Op de qualiteit van het bereikte resultaat heeft dit hoegenaamd geen invloed, dit soort lasschen is evengoed.

Met een tweede voor ons nieuw type thermietlasch werd een proef genomen, met de „Schmelzguss“-lasch, waarmede op bevredigende wijze goed oud spoor aan elkaar gesmolten wordt, doch waarbij de zekerheid tegen breuk iets minder groot is, daar het materiaal niet gestuikt wordt.

Het voorwarmsysteem en het „Schmelzguss“-systeem werd bij onze tram het eerst in Nederland toegepast, terwijl andere steden, zooals Amsterdam, Utrecht, en Groningen na inlichtingen ingewonnen te hebben, eveneens hiertoe overgingen.

Voor het eerst in Holland werd door ons op het kruispunt Nieuwe Binnenweg-Claes de Vrieselaan een geheel electrisch gelaschte kruising gelegd, met verwisselbare stalen oploopstukken van de firma „Elektro-Thermit“ te Berlijn.

Over 't algemeen was het dit jaar weder voordeeliger de kruisingen buitenshuis te doen vervaardigen in verband met de lage valuta.

Ter beveiliging van enkele wissels werden enkele door den dienst van Wég en Werken ontworpen veiligheidskasten aangebracht, waaruit de pijpsleutel niet eerder verwijderd kan worden of het wissel moet eerst weder in den veiligen stand teruggelegd worden.

De aanleg van lijn 8, de spoorverdubbeling op lijn 13, de aanleg der remisesporen in de nieuwe remise Hillegersberg en het laatste gedeelte van de lijn 14, gelegen tusschen het tolhuis en het restaurant Freericks werden door een aannemer onder ons dagelijksch toezicht uitgevoerd.

De door de N.V. Rotterdamsche IJzer- en Metaalgieterij v.h. A. RADEMAKERS Jr. geleverde railbuigmachine met waterdichte Brown-Bovery electromotor van 9 P.K.

en de laschdynamo met toebehooren, beide tegen het einde van het vorig boekjaar geleverd, voldoen goed.

De railbuigmachine werd met het oog op het zwaardere railprofiel N.P 4 aangeschaft. In het afgelopen boekjaar werden 650 ton groefrails besteld en afgeleverd, waarvan 150 ton profiel 4a in Sandberg-Siliconstaal, welk materiaal zeer weinig aan slijtage onderhevig moet zijn, en slechts weinig hooger in prijs is dan het gewone railmateriaal. Met inbegrip van de afkoopsom voor het onderhoud der bestrating bedragen de kosten van onderhoud voor den dienst van Weg en Werken, waartoe ook behoort het schoonhouden van het spoor, het smeren der bogen en het nazien en smeren van wissels *f* 443.919.94.

h. Gebouwen en Onroerende Goederen.

Op het terrein aan de Spiegelnisserstraat werd een wagenafdak gebouwd.

Op het achterterrein aan de remise Delfshaven werd een wagenloods met magazijntje gebouwd, alsmede een afdak voor de nieuwe railbuigmachine.

De kantoorruimte van de afdeeling „Weg en Gebouwen” werd uitgebreid met een kamer voor de afdeelingsschefs van „Weg en Werken” en „Bovenleiding”.

Behalve het gewone onderhoudswerk werden de volgende grotere herstellingen verricht.

Van de remise Schiekade werden alle ruberoid-goten uit den oorlogstijd en van de remise Isaïc Hubertstraat werden de laatste 3 van dergelijke goten vervangen door zinken goten. Deze kosten bedroegen *f* 1813.—.

Het voorterrein van de remise Schiekade werd aanmerkelijk opgehoogd en verstraat. In de Directeurswoning aan den Schoonebergerweg werd boven de conducteurskamer van de remise aldaar een houten gebouwtje (bergruimte) opgetrokken.

Behalve het bijschilderen van de wachtkamers West-Zeedijk bij den Pieter de Hoochweg, en Goudsche Singel bij de Jonker Fransstraat, die door aanrijding beschadigd waren, en de wachtkamer van de paardentram aan het Slagveld, waaruit de banken verwijderd werden, is in dit boekjaar geen belangrijk schilderwerk verricht.

De kosten van onderhoud dezer afdeeling bedroegen *f* 47.555.71 $\frac{1}{2}$.

i. Wagenpark.

De in het vorige jaarverslag genoemde 20 nieuwe motorwagens met éénassige draaibare trucks patent Delmez, werden in de maand Maart 1923 bij de firma ALLAN & Co. te Rotterdam besteld, ofschoon een Belgische firma de laagste inschrijfter was.

Door bemiddeling van de Rijkscommissie voor Werkverruiming wordt van het prijsverschil, dat per wagen *f* 1080.— bedroeg, een gedeelte door het Rijk en door de Gemeente Rotterdam vergoed.

Onze Maatschappij nam f 580. — voor hare rekening en het rcsteerende verschil van f 500.— per wagen zal door Rijk en Gemeente gelijkelyk gedragen worden.

Op deze wijze was het mogelijk deze bestelling in het land te houden.

De levering der electrische uitrusting werd opgedragen aan de Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi. Onder de inschrijvers hiervoor waren geen Hollandsche firma's.

De levering van dit nieuwe soort motorwagens, de eerste in ons land, wordt met belangstelling tegemoet gezien.

Naar aanleiding van een gegronde klacht uit het publiek over slechte ventilatie van onze motorwagens genummerd 1—20, waarvan de groote zijruiten vast stonden, werden deze 20 wagens van zakkende ruiten voorzien, hetgeen als een groote verbetering moet worden beschouwd.

De in het vorige jaarverslag genoemde 2 Magirus-automobiël-montagewagens werden door de firma REESINK in Weesp geleverd.

Van het vrijgekomen materiaal van de Paardentram naar Hillegersberg werden ten behoeve van de Overschiesche tram twee open wagens en één dichte wagen voor normaalspoor omgebouwd, zoodat de remise aan de Schie thans beschikt over 6 gesloten en 4 open paardentramwagens. Alle 6 gesloten wagens werden van ventilatieruiten voorzien.

Verschillende onzer electrische motorwagens werden van balcondeuren voorzien.

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 "
	25 "	" 38 " =	950 "
	50 gesloten bijwagens	" 29 " =	1450 "
	56 semi-convertiblewagens	" 42 " =	2352 "
	10 open bijwagens	" 34 " =	340 "
	30 "	" 41 " =	1230 "
Voor de paardentram naar Overschie.	5 gesloten rijtuigen	" 29 " =	145 "
	1 "	" 28 " =	28 "
	2 open "	" 42 " =	84 "
	2 "	" 36 " =	72 "
	2 tramomnibussen	" 20 " =	40 "

Totaal 359 rijtuigen

met 12564 plaatsen

1 directie-auto (Bergmann-Métallurgique).	1 railtransportwagen.
1 dienst-auto (Overland).	1 aanhangrailwagen.
1 trommel-auto (Ford).	3 mallejans (transport rails)
11 zoutwagens.	1 mestwagen.
2 pekelwagens (waarvan 1 ingericht als slijpwagen).	1 fouragewagen.
1 coupé.	3 wagens (trommeldienst).
1 dogcar.	2 stortkarren.
4 montagewagens (waarvan 1 op spoorwielen).	2 zandstrooikarren.
3 auto-montagewagens (2 stuks Magirus en 1 Protos.)	16 handkarren.
2 vrachtauto's (1 Mannesmann en 1 Büssing.)	1 handkar met transportabelen motor.
4 sleeperswagens.	1 transportabele gietoven.
	1 meetwagen voor de bovenleiding.
	1 draadspanwagen.
	2 ijzeren vuilniswagens.
	1 trekhandwagen.
	1 slijpwagen met motor.

De kosten van onderhoud der tramrijtuigen met inbegrip der kosten van dagelijksche revisie en reiniging bedroegen f 885.164.04.

k. Trekkracht.

Na electrificatie van de paardentram naar Hillegersberg is de lijn naar Overschie dus nog de eenige met paardentractie, die evenwel binnen afzienbaren tijd vervangen zal worden door Fordauto's op spoorwielen.

Verder worden paarden gebezigd voor de montagewagens en sleeperswagens, alsmede op de werken aan den weg voor het bijbrengen en wegvoeren van rails en palen.

Op 1 Juli 1922 waren aanwezig 52 paarden: 2 paarden werden gekocht, 6 paarden werden verkocht, zoodat op 30 Juni 1923, 48 paarden aanwezig waren.

De kosten voor voeding en ligging der paarden bedroegen f 37.499.43, d.i. per paard en per dag f 2.05 tegen f 1.79 in 1921/22, f 2.41 in 1920/21 en f 3.31 in 1919/20.

Gebruikt werden:

146.960 K.G. Haver en 99.627 K.G. Klaverhooi.

Het stroo, dat vroeger werd geleverd tegen opbrengst van de mest, is alweer in prijs gestegen, zoodat thans per paard en per dag f 0.15 moet worden bijbetaald. Dit wordt voor 48 paarden een bedrag van f 7.20, terwijl in het vorige boekjaar f 4.50 per dag werd betaald.

De elektrische kracht werd geleverd door de centrale der Gemeente. Sinds de maand September 1922 heeft het Electriciteitsbedrijf aan de Schiehaven vier kwikdampgelijkrichters in bedrijf gesteld, ieder van 550 K.W., waarop reeds dikwijls zonder noemenswaardige stoornis ons geheele trambedrijf heeft geloopt, wel een bewijs hoe bedrijfszeker deze omvormers reeds geworden zijn.

Totaal werd voor beweegkracht geleverd 7.687.375 K.W.U. ten behoeve van den tramdienst en 64935 K.W.U. voor de centrale werkplaats, remises, enz. waarvoor werd betaald respect. f 478.817.06 en f 4160.36, benevens de hieronder vermelde toeslag. Voor verlichting, verwarming enz. werden nog geleverd 74.004 K.W.U. zoodat totaal 7.826.314 K.W.U. van de centrale werden betrokken. Het stroomverbruik voor elektrische tractie per wagenkilometer bedroeg 597 W.U. tegenover 585 W.U. in 1921/22 en 557 W.U. in 1920/21. Hierbij werden de bijwagenkilometers met $\frac{1}{2}$ in rekening gebracht.

De als gevolg van de kolenclausule betaalde toeslag bedroeg voor het kalenderjaar 1922 f 125.124.89 $\frac{1}{2}$, tegenover f 246.495.72 $\frac{1}{2}$ over het kalenderjaar 1921.

Ook dit jaar werd de exploitatierekening maandelijks belast met een bedrag, hetgeen volgens berekening over het aantal verbruikte eenheden zal zijn te betalen.

Voor het gebruik, onderhoud en vernieuwing van voedingskabels werd f 27.428.06 betaald, d.i. 6 $\frac{1}{2}$ % van de aanlegkosten.

z. Electrische geleidingen.

Met de revisie der bovenleiding werd ook in het afgelopen boekjaar doorgegaan, waarbij vernieuwd werden 2404 meter arbeidsdraad van 65 m M²., 854 meter bijdraden van 65 m M². en 4630 meter arbeidsdraad van 50 m M².

Voor aanleg van nieuwe lijnen werd verwerkt 14.400 meter van 65 m M²., zoodat totaal werden gespannen 22288 meter arbeidsdraad.

Storingen van beteekenis of ongevallen kwamen niet voor.

Het verven van palen en rozetten heeft regelmatig plaats gehad, op de lijnen 13 en 14 door derden, teneinde uitbreiding van ons personeel te voorkomen.

De beide Magirus-auto-montagewagens werden in November 1922 in dienst gesteld, terwijl de elektrische laschdynamo fabrikaat Bergmann, sinds de maand Augustus 1922 dienst doet.

m. Werkplaatsen.

Aangeschaft werden voor de centrale werkplaats, mede in verband met de latere vergrooting, na de ontruiming van de remise naast de werkplaats:

Tariefswijzigingen hadden in dit boekjaar niet plaats; wel werd besloten met ingang van 1 Juli 1923 over te gaan tot verlaging van den prijs der couponboekjes van *f* 1.— tot *f* 0.90.

Niettegenstaande het reizigersvervoer met ca. $1\frac{1}{2}\%$ toenam, stond de opbrengst ca. 6% ten achteren bij het vorige boekjaar, daar eerst op den 1sten December 1922 een 10-cents tarief tegenover gelijk tarief van het vorige boekjaar stond.

Waar in het vorige boekjaar alleen de langste lijnen meer opbrachten, blijken thans alle lijnen, met uitzondering van de lijnen 6 en 8 minder opgebracht te hebben.

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg op de elektrische lijnen in 1920/21 11.693 cents, in 1921/22 10.903 cents en in 1922/23 10.105 cents.

Het verkeer op de lijn naar Hillegersberg voldeed aan de verwachtingen.

De minder gunstige bedrijfsresultaten hadden een reeks van bezuinigingsmaatregelen ten gevolge, waarvan het resultaat blijkt o.a. uit het aantal der bij onze Maatschappij in dienst zijnde personen, dat tegenover het vorige boekjaar onveranderd 1852 bedraagt niettegenstaande de diverse uitbreidingen.

Eén onzer ambtenaren is speciaal belast met het nemen van bezuinigingsmaatregelen, waarmede reeds goede resultaten werden bereikt.

Eindelijk werden met 2 firma's voordeelige contracten afgesloten tot het plaatsen van lichtbakreclames op onze motorwagens.

De ontvangst van het reizigersvervoer was:

a. Electrische tram.

Reizigers gebruik makende		Over 1921/1922 was dit:
van Couponboekjes . . . <i>f</i>	530.314.90	<i>f</i> 1 092.076.72
Betalende reizigers . . . „	5.383.615.02 $\frac{1}{2}$	„ 5.145.581.20
Abonnementen . . . „	191.934.45	„ 221.905.64
Schoolkaarten . . . „	59.100.50	„ 58.145.50
Diversen . . . „	77.567.10	„ 87.637.62 $\frac{1}{2}$
	<i>f</i> 6.242.531.97 $\frac{1}{2}$	<i>f</i> 6.605.346.68 $\frac{1}{2}$

b. Paardentram.

Reizigers gebruik makende		
van Couponboekjes . . . <i>f</i>	532.80	<i>f</i> 1.079.67
Betalende reizigers . . . „	89.034.55	„ 141.248.02 $\frac{1}{2}$
Abonnementen . . . „	5.073.66	„ 6.357.15
Schoolkaarten . . . „	1.392.—	„ 1.819.—
Diversen . . . „	104.—	„ 384.50
	<i>f</i> 96.137.01	<i>f</i> 150.888.34 $\frac{1}{2}$
	<i>f</i> 6.338.668.98 $\frac{1}{2}$	<i>f</i> 6.756.23

- 1 elektrische tafelboormachine,
- 1 elektrische ventilateur voor 4 vuren,
- 1 vlak en van dikte-bank,
- 1 houtfraisbank,
- 1 houtdraaibank,
- 1 lintzaagvijl- en zetmachine.

voor de remise Delfshaven:

- 1 smidsventilateur,
- 1 boormachine.

voor de remise Schiekade:

- 1 smidsventilateur,
- 1 elektrische tafelboormachine,
- 1 slijpmachine voor 2 slijpsteen met motor.

voor de werkplaats der afdeeling Weg en Gebouwen:

- 1 complete laschdynamo.

voor reserve:

- 1 smidsventilateur.

De werktuigen verkeer en in goeden staat.

n. Vervoer en Exploitatie.

Het afgelopen boekjaar stond sterk onder den invloed der malaise, die nog vergroot werd door de bezetting van het Roergebied in de maand Januari 1923. Bovendien werd onze Maatschappij in de laatste helft van het boekjaar, dus eveneens vanaf de maand Januari, een steeds grooter wordende concurrentie door automobiel-omnibussen aangedaan. Ofschoon het zeer moeilijk is over de toekomst van dit nieuwe vervoermiddel, zich thans reeds een oordeel te vormen, is de concurrentie door de thans reeds de 80 te boven gaande lijnen zeer goed voelbaar.

Het zal eerst in het volgend boekjaar mogelijk zijn het standpunt nauwkeurig te bepalen, dat de Maatschappij hiertegenover zal moeten innemen.

Bovendien zullen wel binnen afzienbaren tijd beperkende voorschriften van Rijk en Gemeente verschijnen, die paal en perk stellen aan den ongelijken concurrentiestrijd.

De Maatschappij heeft bij de Gemeente Rotterdam protest aangeteekend tegen de hulp, die zij de automobiel-omnibus-ondernemingen verleende door het aanwijzen en inrichten van standplaatsen, waardoor zij o.i. handelde tegen den geest van onze concessie.

Er werd tevens besloten tot invoering van een autodienst op spoorwielen op de lijn naar Overschie.

Voorts moet bij de beoordeeling van de resultaten van dit boekjaar gewezen worden op het voor het trambedrijf zeer ongunstige weder.

Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij.

Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers der Paardentramlijn

ROTTERDAM—OVERSCHIE

1 Juli 1922 tot en met 30 Juni 1923.

M A A N D E N.	Aantal afgelegde Kilometers	Aantal Reizigers.	Opbrengst.
Juli	13746	40454	5.538.75
Augustus	13712	45838	6.250.90
September	12987	36971	5.009.80
October	13406	38190	5.178.55
November	12905	37935	5.086.75
December	13284	42828	5.790.00
Januari	13527	39416	5 341.25
Februari	12545	32779	4.452.95
Maart	13912	36224	4.938.15
April	14559	32675	4.422.70
Mei	19036	33971	4.544.65
Juni	19561	29982	3.989.65
	173180	447263	60.544.10

Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij.

Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers der Paardentramlijn

ROTTERDAM—HILLEGERSBERG

1 Juli 1922 tot en met 30 Juni 1923.

M A A N D E N.	Aantal afgelegde Kilometers.	Aantal Reizigers.	Opbrengst.
Juli	8853	33393	4.363.80
Augustus.	8854	41366	5.467.55
September	8568	23720	3.085.55
October	8214	18729	2.468.15
November	7230	18362	2.465.95
December	6511	23331	3.227.55
Januari	5902	22480	3.100.95
Februari	4569	20339	2.781.55
Maart	2856	15059	2.062.20
April			
Mei			
Juni			
	61557	216779	29.023.25