

No. 10

ROTTERDAMSCH E ELECTRICSCHE TRAM.

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electriche Tram over het jaar 1939.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf.

Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat, evenals over de elf vooraafgaande boekjaren, ook over het boekjaar 1939 de exploitatie van het tramnet en de autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd.

Het verlies over 1939 bedroeg f 890.051.40, hetgeen echter f 213.592,60 minder is dan op de begroting was geraamd.

Voor het eerst na 1929 bleef het nadeelig saldo beneden f 1.000.000,—.

Op 29 Augustus werd in ons land tot algeheele mobilisatie overgegaan, in verband met den tusschen Duitschland, Engeland en Frankrijk ingetreden oorlogstoestand. In tegenstelling met de ervaring opgedaan in 1914, toen de ontvangsten van het reizigersvervoer na het uitbreken van den oorlog aanzienlijk ten achter bleven bij het vorig jaar, werd nu van September t/m December f 28.693.42 meer ontvangen dan in het overeenkomstige tijdvak van het boekjaar 1938.

De opbrengst van het reizigersvervoer voor het geheele verslagjaar overschreed met f 218.022,84 het bedrag van 1938, terwijl f 182.597,78 meer werd ontvangen dan was geraamd.

Commissie. De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1939 samengesteld als volgt: Wethouder-Voorzitter: de heer A. B. de Zeeuw; leden: de heeren J. de Bruin, J. Hendriks, A. A. Lührs, Mr. F. A. Nelemans, Ir. A. Plate en J. Wacht.

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

Personeel.	Ambtenaren in vasten dienst		Ambtenaren met een proeftijd van een jaar		Ambtenaren in tijdelijken dienst		Totaal aantal ambtenaren
	op maand-salaris	op week-loon	op maand-salaris	op week-loon	op maand-salaris	op week-loon	
31 December 1938	192	1679	—	9	7	72 ¹⁾	1959
31 December 1939	196	1699	3	10	10	170	2088 ²⁾
Toeneming	4	20	3	1	3	98	129

¹⁾ Voorts werden bij de afdeling Vervoer op 24 November aangesteld 28 Stadionconducteurs in tijdelijken dienst, die in 1938 tezamen gedurende 291 dagen gewerkt hebben.

²⁾ In bovengenoemd aantal van 2088 zijn 104 ambtenaren begrepen, die onder de wapenen zijn geroepen.

Overzicht der lijnen met electriche tractie, welke

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in	
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.
1	Honingerdijk—Schiedam	—	9340
2	Station D. P.—Vlaskade	35	9157 ^s
3	Station D. P.—Groene Zoom	—	3956 ^s
4	Station Maas—Schiedam	30	5334
5	Spangen—Oudedijk	25	3495
6	Schieweg—Station Maas	65	2624
7	Aelbrechtsplein—Beursplein	—	2244
9	G. J. Mulderstraat—Lange Hilleweg	—	2338 ^s
10	Spangen—Hillegersberg.	—	9789
11	Mathenesserplein—Lischplein	39	4070 ^s
14	Willemsplein—Hillegersberg	—	2546
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	33	2621
16	Schiedamscheweg—Oudedijk.	25	1169
22	Spoorsingel—Oudedijk	66	1750
Totaal		318	60435

Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 7866^s Meter.

De totale lengte der hulpspooren bedroeg 16159 Meter.

„ „ „ „ remisespooren bedroeg 7920 Meter.

op 31 December 1939 in exploitatie waren.

Meters.

Totale lengte.	Exploitatie- lengte.	Geëxploiteerd over andere lijnen.
18680	9521	181 M. over lijn 3, 5, 9 en 11.
18350	9427	234 ^s „ „ „ 1, 4 en 11.
7913	8688 ^s	4732 „ „ „ 1, 2 en 4.
10698	8240	2876 „ „ „ 1, 2 en 3.
7015	7902	4382 „ „ „ 1, 2, 4 en 11.
5313	5191 ^s	2502 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 9 en 11.
4488	4606 ^s	2362 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 9 en 11.
4677	8983 ^s	6645 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5 en 11.
19578	12096 ^s	2307 ^s „ „ „ 1, 3 en 5.
8180	6186	2076 ^s „ „ „ 1, 2 en 3.
5092	8687 ^s	6141 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 4, 10, 11 en 22.
5275	7046	4392 „ „ „ 2, 3, 4 en 10.
2363	8625	7431 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 10 en 14.
3566	4930	3114 „ „ „ 5, 6, 10, 14 en 16.
121188	110131	

Bezittingen en kapitaal-uitgaven.	De boekwaarden der van de R.E.T.M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1939 als volgt:	
Baan	f	223.436,28
Bovenleiding	„	286.450,—
Rollend materieel	„	158.066,59
Hulpvoertuigen en paarden	„	1,—
Terreinen en gebouwen	„	1.621.634,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„	1,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„	—,—
	f	2.289.589,62

De boekwaarden der sedert de overneming van het bedrijf der R.E.T.M. ten laste van den kapitaaldienst gekomen uitbreidingen waren op 31 December 1939 als volgt:

Autobussen	f	1,—
Sporen en bovenleiding	„	602.224,64
Rollend materieel:		
Nieuwe motor- en aanhangwagens	„	3.013.585,52
Verbouwing van motor- en aanhangwagens	„	660.882,16
Vrachtautomobielen, enz.	„	11.484,17
Werktuigen, gereedschappen en verdere inventarissen der werk- plaatsen, remises en garage	„	59.135,44
Wachtlokalen	„	42.263,30
Terreinen en gebouwen	„	159.187,96
Tramkabelnet	„	21.300,58
	f	4.570.064,77

In totaal was op 31 December 1939 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 6.859.654,39.

Voor de in 1939 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage I.

Tramlijnen. Op 31 December 1939 waren in exploitatie 14 lijnen overeenkomstig den staat op de bladzijden 2 en 3.

Met ingang van 21 Maart volgde lijn 15 in de richting Ruigeplaatbrug de nieuwe route door de 1ste Middellandstraat en Claes de Vrieselaan; de route via 's-Gravendijkwal en Schietbaanlaan kwam te vervallen. Met ingang van 15 April werd ook in de richting Crooswijk de nieuwe route door de Claes de Vrieselaan en 1ste Middellandstraat gevolgd.

Wegens de werkzaamheden voor de tunnelwerken op het kruispunt Nieuwe Binnenweg—'s-Gravendijkwal werden met ingang van 21 Juni de lijnen 1 en 16 tijdelijk omgelegd langs de Mathenesserlaan en de Claes de Vrieselaan.

Op 2 November werden de nieuwe sporen op het Hofplein in gebruik genomen.

Autobuslijnen. Op 31 December 1939 waren autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1939 in exploitatie waren.		
Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
A	Coolsingel—Katendrecht	5.150
B	Statenweg—Prinsenhoofd	6.250
C	Parkkade—Crooswijk	5.650
D	Rotterdam—Overschie	7.150
	Rotterdam—Overschie—Delft (<i>Buitenlijn</i>)	7.150 + 9.700
E	Lischplein—Willemsplein	6.750
F	Charlois (Veer)—Heijplaat	5.600
	Charlois (Veer)—Heijplaat—Pernis—Vondelingenplaat (<i>Buitenlijn</i>)	5.600 + 10.000
H	Boschpolderplein—Bergweg	5.600
K	Schiedam: Station—Rembrandtlaan . . .	3.200
L	Hillegersberg—Overschie—Schiedam—Kethel (<i>Buitenlijn</i>).	13.500
M	Schiedam: Rozenburgerplein—Broersvest (Tramhalte)	2.050
T	Hillegersberg (Grindweg)—Terbregge. .	2.800
	Totaal . . .	83.400
Gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de buitenlijnen: 5.020 Meter.		

Behalve bovengenoemde lijnen was tot 3 December nog in exploitatie autobuslijn 8 (Beursplein—Rozenburgplein [Schiedam]); de dienst was echter beperkt tot eenige ritten 's-morgens vroeg en 's-avonds laat. Op lijn T wordt bij het begin en bij het einde van den dienst 1 interlocale rit gemaakt over het traject Hofplein—Terbregge.

Bij beschikking van 5 Januari 1939 werd door de Commissie, bedoeld bij artikel 5 R.A.P., besloten tot de overdracht van de vergunning ten name van H. van Dam tot exploitatie van autobuslijnen tusschen Hillegersberg en Kethel via Overschie en Schiedam op de R.E.T.

Met ingang van 20 Maart werd het eindpunt Molenlaan te Hillegersberg van autobuslijn L verplaatst naar de Kootsche Kade.

Ingaande 1 Mei werd de route van de autobuslijnen K en M in Schiedam gewijzigd. Autobuslijn M werd bovendien doorgetrokken van de Broersvest naar de Groote Markt. De route van autobuslijn L liep van 15 Mei af in Schiedam via Broersvest—Lange Kerkstraat—Groote Markt—Hoogstraat—Dam, in plaats van langs de Westvest en de Vellevest.

Met ingang van 8 Juni werd het beginpunt van lijn B op den Statenweg verlegd van de Bijlwerffstraat naar de Cleijburchstraat.

Op 21 Juni werd door de R.E.T. een nieuwe autobuslijn R in exploitatie genomen met de route Schiedam (Station)—Rotterdam (Coolsingel) v.v., ingevolge een overeenkomst met den heer A. Munnik te Schiedam, vergunninghouder voor de exploitatie van de autobuslijn over het traject Schiedam (Station)—Rotterdam (Coolsingel).

Op 1 Augustus werd in verband met de slechte resultaten de doortrekking van lijn M naar de Groote Markt opgeheven.

Met ingang van 1 September werd het beginpunt van lijn D van den Coolsingel verlegd naar de Witte Leeuwensteeg.

Op 20 October werd lijn E doorgetrokken van de de Savornin Lohmanlaan via de Berkelschelaan naar het Lischplein.

Met ingang van 3 December werden de autobuslijnen R en 8 vervangen door eenige interlocale diensten van de lijnen K en M.

**Werkzaam-
heden aan den
weg.**

A. Sporen.

Vernieuwd werden: een gedeelte der sporen op de Botersloot van de Nieuwe Markt tot nabij de Heerenstraat, de beide sporen in de Boezemstraat van den Boezemsingel tot de van Meekerenstraat, de sporen en de harstoelen op de Aelbrechtsbrug, de sporen op den Oudedijk van de Nieuwe Plantage tot op de Vlietkade, de beide sporen op de Gelderschekade tusschen de Wijnstraat en de Oudehavenkade, een gedeelte gebogen spoor op den Bergweg nabij de Zwart Janstraat en een gedeelte der sporen in de Claes de Vrieselaan van de Mathenesserlaan tot aan de Schietbaanlaan.

Belangrijk gelicht werden: de sporen op den Randweg, de sporen op den Straatweg te Hillegersberg van de Dorpsstraat tot de Oranje Nassaustraat, de sporen op den Oudedijk en in de Vlietlaan van de Nieuwe Plantage af tot aan de Vlietkade, de sporen in de remise Hillegersberg, de sporen in de Zaagmolenstraat tusschen den Bergweg en de Benthuiserstraat, de sporen in de Boezemstraat, de sporen op den Honingerdijk, de sporen op den Provenierssingel, het spoor op den Langen Hilleweg in de richting van het Centrale Plein, de sporen op den Schieweg, de sporen aan beide zijden der Bergwegbrug, de sporen in de Oranjeboomstraat en de sporen op den Beukelsweg nabij de Allard Piersonstraat.

Gewijzigd werden: de sporen in de Vlietlaan, de sporen in de Oranjeboomstraat tot op den Kreekweg en de sporen op den Honingerdijk met inbegrip van de lus bij de „Rust Wat” (deze sporen werden bij de wijziging van het straatprofiel aanmerkelijk omgeschoven). Een aanvang werd gemaakt met de wijziging van de sporen op het Hofplein in verband met den ombouw van het plein, waarvoor op het Slagveld eenige tijdelijke kruisingen en bogen werden gelegd. Ook werd begonnen met de omlegging der sporen aan de Parksluizen in verband met den tunnelbouw. Ten behoeve van het werk ter versterking van het brugdek werden de sporen op de Lange Brug tijdelijk verlegd en daarna weer op de oorspronkelijke plaats in het brugdek teruggebracht.

Verwijderd werd het zuidelijke spoor in de Schietbaanlaan.

B. Kruisingen en wissels.

Vernieuwd werden: de kruising Vlietlaan bij den Goudscherijweg, de uitrijdende wissel op de Kruiskade nabij den Mauritsweg, de kruising Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan en de kruising met de sporen van de Nederlandsche Spoorwegen in de Oranjeboomstraat bij de Rosespoorstraat.

Verwijderd werden: de wissel op den Oostzeedijk nabij de Admiraliteitsstraat, de buiten dienst gestelde wissels en kruising Boompjes bij de Reederijstraat en een spoor met volledige kruising op de Admiraliteitskade, benevens de beide bogen naar het Oostplein.

C. Bogen.

Vernieuwd werden: de binnenboog Eendrachtsweg—Nieuwe Binnenweg, een S-boog op den Eendrachtsweg, de bogen Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan, de buitenboog Westplein—Westerstraat, de bogen Stationsweg—Stationsplein, de buitenboog aan den Katshoek voor de Weenastraat en de binnenboog op het Breeplein.

D. Aanleg.

Ten behoeve van lijn 15 werden in de Claes de Vrieselaan sporen aangelegd van de Schietbaanlaan tot in de Middellandstraat.

In verband met de werken in het tunneltracé op den 's-Gravendijkwal werden, ten einde de lijnen 1 en 16 te kunnen omleggen, voor tijdelijk gebruik aangelegd: de hulpbogen en kruisingen Claes de Vrieselaan—Mathenesserlaan en Claes de Vrieselaan—Nieuwe Binnenweg.

Verder werd een aanvang gemaakt met het omleggen van de sporen van lijn 7, welke tijdelijk langs de H.B.S. op het Henegouwerplein zullen worden gelegd.

Ten slotte werden op het terrein der R.E.T. in de Isaäc Hubertstraat 3 schuilloopgraven met een dak van rails ingericht.

Gebouwen en terreinen.

Op 31 December 1939 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 bestond uit:

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

2°. Remise en erve aan den Oostzeedijk 84 (groot 34,48 a) met de westelijke helft van de Elisabethstraat. Overeenkomstig het besluit van den Gemeenteraad van 17 April 1930 werden ten behoeve van den dienst der R.E.T. door de gemeente Rotterdam van den heer W. G. A. v. d. Lugt gekocht de perceelen aan den Oostzeedijk 90 en 98 ter gezamenlijke grootte van 39,51 a. Deze perceelen zijn bij den Gem. Technischen Dienst in beheer;

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, paarden-

stal en zolder, een autogarage en een hoefstal, en heeft een voor- en achterterrein, respectievelijk aan de Schiekade en den Molenwaterweg gelegen;

4°. Remise en erven aan den Dorpsweg 2 en 4 (voorheen Velgersdijkstraat) (groot 22,24 a); deze remise werd in 1929 met ongeveer 1000 m² grondoppervlakte uitgebreid, waarvan alleen de opstand eigendom der R.E.T. is, terwijl de grond van de gemeente Rotterdam werd gehuurd. Op dezelfde wijze werd in 1930 het complex uitgebreid ten behoeve van den bouw van een garage en van een bergplaats voor de Afdeling Weg en Werken. In totaal werd van de gemeente Rotterdam 1022 m² grondoppervlakte in huur verkregen;

5°. Remise met bovenwoningen, loods en erve aan den Nieuwen Binnenweg 362—386 en Schoonebergerweg 13 (groot 72,32a). 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 Hildegabersbergstraat en Hillegondastraat te Hillegabersberg (groot 79,90 a);

7°. Perceelen weiland, watering en weg aan den 's-Gravenweg te Rotterdam, ter gezamenlijke grootte van 101,19 a;

8°. Weg en weiland nabij de Delftsche Schie te Overschie (tezamen groot 3,90 a). De perceelen vormen een deel van den openbaren weg en zijn dus voor het bedrijf niet van waarde;

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

10°. Perceelen grond met opstallen aan de Hendrik de Keijzerstraat 11 en 13, welke volgens besluit van den Gemeenteraad van 5 September 1939 ten behoeve van den dienst der R.E.T. werden gekocht;

11°. Wachthuisjes.

In Rotterdam: Stationsplein, Stationssingel, Lischplein, Mauritsweg, Eendrachtsweg, Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Parkkade, Beursplein [Parkeerterrein], Coolsingel, Middensteiger, Henegouwerplein, P.C. Hooftplein, Schiedamscheweg, Schiedamscheweg [Witte Dorp], Schiedamscheweg [Groene Wegje], Lange Geer, Waalhaven [Vliegveld], Waalhaven [Steiger 9], Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Putschelaan bij de Graansilo, Putscheplein, Station Maas, Schans, Spoorsingel, Heijplaat, Vondelingenweg, Ozingastraat.

In Schiedam: Pompstation, Rubensplein. In Overschie: Schansweg. In Hillegabersberg: Grindweg.

Bij de R.E.T. zijn in gebruik een wachthuisje op het Lischplein en een wachthuisje aan het Prinsenhooft, die geen eigendom van de R.E.T. zijn;

12°. Wachthuisjes met dienstlokaal.

In Rotterdam: Beursplein, Stationsplein, Veerlaan, Tweede Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Boschpolderplein, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Schieweg. In Schie-

dam: Broersvest, Stationsplein. In Overschie: Schielaan. In Hillegersberg: Molenlaan.

Het wachthuisje met dienstlokaal op het Willemsplein is slechts gedeeltelijk eigendom van de R.E.T.;

13°. Abris. In Rotterdam: Oostplein, Zeevischmarkt [2 stuks], Westzeedijk bij den St. Jobsweg, Statenweg, Hofplein [3 stuks] en Nieuwe Binnenweg bij den Heemraadssingel.

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

Werkzaamheden aan de gebouwen. Isaäc Hubertstraat. Ten einde een betere indeeling der kantoorruimte te verkrijgen, werd overgegaan tot verbouwing en uitbreiding van het bijgebouw. Bij deze verbouwing werd in verband met den grondwaterstand een tweetal tusschenmuren verhoogd.

In de Centrale Werkplaats werd de bouw van een nieuwe sanitaire inrichting, welke in 1938 was aangevangen, voltooid. Een aanvang werd gemaakt met den bouw van een reinigingsinstallatie, waarvoor een drietal betonnen pulspalen werd geslagen.

Remise Kralingen. In verband met de omlegging der tramsporen op den Oostzeedijk werd de ingang der remise verbreed. Overigens vonden slechts kleine onderhoudswerken plaats.

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

Remise Delfshaven. De rioleering werd gedeeltelijk vernieuwd. De schutting op het terrein werd eveneens gedeeltelijk vernieuwd. Verder werden kleine herstellingswerkzaamheden uitgevoerd.

Remise Hillegersberg. Een gedeelte der putplanken en draagbinten werd vernieuwd. Aan de droogovens voor het zand werden reparaties uitgevoerd. De kap van de remise werd gebitumineerd.

Schiekade. Op het terrein werden loodsen gemaakt voor het onderbrengen van den railveegdienst, daar de aan dezen dienst ter beschikking staande ruimte in de Isaäc Hubertstraat moest worden benut voor den bouw van het magazijn. Aan de gebouwen werden slechts de meest noodzakelijke herstellingswerkzaamheden verricht.

Autobusgarage. De in het vorige verslagjaar aangevangen inrichting van een tijdelijke werkplaats in de voormalige ammoniakfabriek van het Gemeente-Gasbedrijf werd voltooid. Een tweetal hefbruggen werd geplaatst. Enige kleinere herstellingen vonden plaats.

Woonhuizen. Aan het woonhuis aan den Schoonebergerweg werd een tweetal erkers gebouwd. De dakgoten aan de achterzijde der woonhuizen aan den Nieuwen Binnenweg werden vernieuwd. In verschillende woningen werd schilder-

en behangwerk uitgevoerd. De achtergevels van de woonhuizen aan den Nieuwen Binnenweg werden geschilderd.

W a c h t h u i s j e s. Nieuwe wachthuisjes werden geplaatst aan de Waalhaven (steiger 9) en te Hillegersberg aan den Grindweg.

De wachthuisjes op het Hofplein, die vervangen werden door abris, werden geplaatst op het Lischplein en op den Schiedamscheweg (Groene Wegje).

Het wachthuisje met dienstlokaal aan de Broersvest te Schiedam werd aan de zijde der autobushalte voorzien van een groote luifel, terwijl in de wachtruimte een kantoortje voor de afdeeling Vervoer werd gemaakt.

Het wachthuisje met dienstlokaal op het Oostplein werd verbouwd en voorzien van een W.C. Daarna werd dit wachthuisje verplaatst naar het eindpunt van autobuslijn D te Overschie (Schielaan). Het aldaar staande bouwvallige wachthuisje met dienstlokaal werd gesloopt.

De volgende wachthuisjes en wachthuisjes met dienstlokaal werden opnieuw geverfd: Aelbrechtsplein, Heijplaat, Brielschelaan bij de Wolphaertsbocht, Boschpolderplein, Middensteiger, Spoorsingel en Tweede Rosestraat.

Nieuwe abris werden geplaatst op het Oostplein, op den Nieuwen Binnenweg bij den Heemraadssingel en op het Hofplein (3 stuks).

De abri op het Lischplein werd verplaatst naar den Statenweg bij de Bentincklaan.

Werkzaamheden in de centrale werkplaats. Aan het rijtuigpark vonden gedurende 1939 de volgende werkzaamheden plaats:

M o t o r r i j t u i g e n s e r i e 127—151. Van deze serie werden 9 rijtuigen verbouwd tot aanhangrijtuigen (serie 1127—1151).

M o t o r r i j t u i g e n s e r i e 152—201. Van deze serie werd van 3 stuks de rijtuigbak door middel van een staalconstructie versterkt, terwijl zij tevens geheel gereviseerd werden. Bovendien ondergingen 4 rijtuigen van deze serie een groote revisie.

M o t o r r i j t u i g e n s e r i e 202—221. Van deze serie werd van 4 stuks de rijtuigbak door middel van een staalconstructie versterkt, terwijl zij tevens geheel werden gereviseerd. Alle rijtuigen van deze serie zijn nu op deze wijze versterkt. 3 rijtuigen van deze serie ondergingen een groote revisie, 2 rijtuigen een kleine revisie.

M o t o r r i j t u i g e n s e r i e 401—570. 32 rijtuigen kregen een groote revisie, terwijl 34 rijtuigen een kleine revisie ondergingen. 3 rijtuigen van deze serie werden met railremmen uitgerust.

A a n h a n g r i j t u i g e n s e r i e 1001—1020. 4 rijtuigen ondergingen een groote revisie.

A a n h a n g r i j t u i g e n s e r i e 1351—1406. Voortgegaan werd met het aanbrengen van railremmen in 11 rijtuigen, zoodat nu alle aanhangrijtuigen van deze serie met railremmen zijn uitgerust. Tevens werden 21 rijtuigen voorzien van relais voor de railremmen.

Buiten de genoemde revisies, enz. werden in de Centrale Werkplaats nog diverse reparaties verricht aan:

22	motorrijtuigen van de serie	152—	201
20	" " " "	202—	221
155	" " " "	401—	570
8	aanhangrijtuigen " " "	1001—	1020
8	" " " "	1351—	1406

Bovendien kwamen in reparatie wegens aanrijding:

9	motorrijtuigen van de serie	152—	201
6	" " " "	202—	221
155	" " " "	401—	570
14	aanhangrijtuigen " " "	1001—	1020
4	" " " "	1351—	1406

en ten slotte 1 railslijpwagen (2301) en 2 railreinigingswagens (2201/2).

In de Centrale Werkplaats werd overgegaan tot het aanschaffen van de volgende nieuwe werktuigen: een draaibank (fabrikaat Boye en Emmes), een draaibank (fabrikaat Simplex) en een sterke arm schaafbank (fabrikaat Gould en Eberhardt).

Aangevangen werd met het gereedmaken van diverse onderdeelen voor het inrichten van een reinigingsinstallatie in de Centrale Werkplaats.

Ten slotte werden tal van werkzaamheden uitgevoerd voor het Magazijn, de Garage en Weg en Werken.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1939 eenige wijzigingen. Negen motorrijtuigen (serie 127—151) werden omgebouwd tot aanhangrijtuigen (serie 1127—1151).

Aan het wagenpark werden toegevoegd 22 autobussen (Kromhout chassis met Kromhout-Gardner dieselmotor, nos. 77 t/m 91, 94, 95, 96, 98, 99, 100 en 101). De autobussen 8, 32, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 40 en 46 werden buiten dienst gesteld.

Bovendien werden aangeschaft: 1 gebruikte Ford dienstautomobil (1934), 2 bestelwagens Chevrolet (1939), 1 gebruikte Chevrolet dienstautomobil (1936) en 1 montageautomobil (Chevrolet truck 1939).

Buiten dienst werden gesteld: 1 bestelwagen Ford (1931), 1 montagewagen Magirus (1922) en 1 dienstautomobil Ford (1929).

Gesloopt werden: 1 speedwagen en 2 gewone handwagens. De montagewagen op spoorwielen werd in het trammuseum ondergebracht.

Alzoo bestond op 31 December 1939 het wagenpark uit:

Voor de lijnen met electrische tractie.	3 motorrijtuigen met 2 assen, Serie 127-151 à 33 pl. =	99 pl.
	50 " " 2 " " 152-201 „ 38 „ =	1.900 „
	(hiervan zijn 30 rijtuigen gekoppeld)	
	20 motorrijtuigen met 2 assen, Serie 202-221 „ 51 „ =	1.020 „
	170 " " 4 " " 401-570 „ 63 „ =	10.710 „
	56 aanhangrijtuigen „ 2 „ „ 1351-1406 „ 42 „ =	2.352 „
	21 idem „ 2 „ „ 1127-1151 „ 35 „ =	735 „
	20 idem „ 4 „ „ 1001-1020 „ 62 „ =	1.240 „
	10 open aanhangrijtuigen „ 2 „ „ 1261-1290 „ 41 „ =	410 „
	Totaal 350	18.466 pl.

Voor de autobus- diensten.	38 autobussen Serie 1-48 à 40 pl. =	1.520 pl.
	1 autobus No. 49 „ 28 „ =	28 „
	1 „ „ 60 „ 45 „ =	45 „
	1 „ „ 61 „ 40 „ =	40 „
	10 autobussen Serie 50-59 „ 36 „ =	360 „
	6 „ „ 62-67 „ 50 „ =	300 „
	3 „ „ 68-70 „ 20 „ =	60 „
	21 „ „ 71-91 „ 40 „ =	840 „
	7 „ „ 92-111 „ 40 „ =	280 „
	Totaal 88	3.473 pl.

Generaal-
totaal 438

met 21.939 pl.

De autobussen genummerd 1 t/m. 7, 10, 12, 13, 15 t/m 20 en 49 zijn uitgerust met een benzinemotor, de andere autobussen met een dieselmotor.

Voorts:

Trammaterieel.

1 pekelmotorrijtuig (2403)	1 reclametrein	4 motorrijtuigen
2 railreinigingswagens (2201/2)	(motorrijtuig 150 en aanhangrijtuig 1281)	(1, 11, 86 en 119)
2 railslijpwagens (2301/2)	Museumtrams enz.	2 aanhangrijtuigen (1284 en 1327)
4 zandtransportwagens 2101/2 en 2401/2	1 omnibus	1 montagewagen op spoorwielen
17 zoutwagens	2 paardentrams	

Automaterieel.

8 dienstautomobielen	1 vrachtautomoibel met kiplaadbak	5 montageautomobielen
1 trommelautomobil	1 kraanwagen	1 automobil voor het reinigen van wisselkasten
5 bestelwagens	3 laschautomobielen	
4 vrachtautomobielen		

Diversen.

1 montagewagen met paardentracie (op spoorwielen)	3 magirusladders	1 spoedwagen
1 haspelwagen	1 fouragewagen	4 gesloten handwagens voor wisselreparatie
1 haspelwagen op spoorwielen	2 railtransportwagens	2 handwagens voor wisselreparatie
	3 sleeperswagens	20 gewone handwagens
	11 schaftkeetwagens	
	8 ijzeren vuilniswagens	

Tractie. Door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1939 ten behoeve van den tramdienst 22.612.840 kWh geleverd, waarvoor in totaal f 471.641,62 werd betaald.

Ten behoeve van de Centrale Werkplaats en de Remises werd voor beweegkracht 125.612 kWh geleverd, waarvoor werd betaald f 7.254,14. Voor verlichting en verwarming werd geleverd 130.868 kWh, kostende f 8.803,07. Aan de Garage werd geleverd voor beweegkracht 63.910 kWh en voor verlichting 28.091 kWh, waarvoor respectievelijk f 3.861,68 en f 1.382,78 werd betaald.

Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 6.090 kWh, kostende f 770,61.

Voor onderhoudswerkzaamheden aan het tramkabelnet en kabelbelasting werd een bedrag van f 6.147,87 betaald.

Over 1939 werd betaald als toeslag op den stroomprijs volgens de kolenclausule een bedrag van f 42.399,06.

Door de gemeente Overschie werd voor verlichting van de wachtkamers aan de Schans en de Schielaan 99 kWh geleverd, terwijl door de gemeente Schiedam voor verlichting van wachtkamers 519 kWh werd geleverd. Hiervoor werd respectievelijk betaald f 32,37 en f 87,69 inclusief meterhuur.

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

voor vernieuwing	5.632 m arbeidsdraad van 80 mm ²
voor bijdraden	2.751 „ „ „ 80 mm ²
	<u>8.383 „ „ „ 80 mm²</u>
voor vernieuwing	515 m arbeidsdraad van 65 mm ²
voor bijdraden	275 „ „ „ 65 mm ²
	<u>790 „ „ „ 65 mm²</u>
voor bijdraden	100 „ „ „ 50 mm ²

Ten behoeve van lijn 15 werd de bovenleiding in de Claes de Vrieselaan uitgebreid tot in de Middellandstraat. De bovenleiding in de Schietbaanlaan werd gesloopt. Voedingpunt 3 op het Middellandplein werd verplaatst, terwijl een gedeelte van de voedingkabels voor het nieuw te stichten voedingpunt aan den Beukelsdijk werd gelegd. Een aanvang werd gemaakt met de omlegging van de

bovenleiding op het Henegouwerplein in verband met den bouw van de tunnels aldaar.

In verband met de werken in het tunneltracé op den 's-Gravendijkwal werd, ten einde de lijnen 1 en 16 tijdelijk te kunnen omleggen, de bovenleiding uitgebreid boven de kruisingen Claes de Vrieselaan—Mathenesserlaan en Claes de Vrieselaan—Nieuwe Binnenweg.

Als gevolg van den aanleg van de Maastunnel werden voedingkabels aan den Westzeedijk omgelegd en vernieuwd, terwijl tevens een aanvang werd gemaakt met den aanleg van de bovenleiding voor het nieuwe verkeersplein aan den Westzeedijk bij de Parksluizen.

De bovenleiding op de Admiraliteitskade werd gesloopt. Een aanvang werd gemaakt met een wijziging van de bovenleiding op het Hofplein in verband met de wijziging van het plein, terwijl eveneens begonnen werd met de werkzaamheden op den Oostzeedijk, waar de sporen en de bovenleiding naar het midden van den rijweg worden gebracht en in de Oranjeboomstraat.

Door de afdeling Bovenleiding werd weer een aantal palen ten behoeve en voor rekening van de Openbare Verlichting op verscheidene punten in de stad geplaatst.

Op verschillende netgedeelten werden de bovenleidingpalen opnieuw geverfd.

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

- | | |
|-------------|--|
| 20 Januari | Defecte voedingkabel, voedingpunt 7. |
| 11 Maart | Parksluizen, voedingpunt 8, rijdraadbreek. |
| 12 Maart | Overbelasting, voedingpunt 1. |
| 31 Maart | Storing in de centrale aan de Galileïstraat. |
| 4 October | Defecte voedingkabel, voedingpunt 5. |
| 20 November | Defecte voedingkabel, voedingpunt 5. |

Electrische wissels. In den loop van 1939 werd 1 nieuwe electrische wissel ingebouwd. Op 31 December 1939 waren in totaal 68 electrische wissels in bedrijf tegen 67 stuks op 31 December 1938.

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

In verband met de luchtbescherming werd de verlichting van de wachthuisjes zooveel mogelijk gecombineerd met de openbare verlichting.

Paarden. Op 31 December 1938 waren 7 paarden aanwezig. In den loop van 1939 werden 3 paarden verkocht en 4 gekocht, zoodat op 31 December 1939 het aantal aanwezige paarden 8 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1939 f 2.249,29, d.i. per paard en per dag f 0,88, tegen f 0,96 over 1938, f 0,82 over 1937 en f 0,81 over 1936.

Verbruikt werden: 16.016 kg haver, 21.700 kg fiool, 1.344 kg paardenkoeken, 1.440 kg haverstroo, 2.100 kg erwtenstroo en 2.919 kg voerbieten.

Tarief. Het op 1 Juli 1936 ingevoerde tariefsysteem werd ook in 1939 gehandhaafd. In September werden voor de tot het garnizoen Rotterdam behorende militairen goedkoope plaatsbewijzen (f 0,05) en goedkoope knipkaarten (10 ritten voor f 0,50) voor ritten over de geheele lijn ingevoerd.

Vervoer. In 1939 heeft de R.E.T. 3.436.613 reizigers meer vervoerd dan in 1938. Dit beteekent een vooruitgang van 4,78 %.

Op de lijnen met elektrische tractie werd een vooruitgang van 2.607.816 reizigers geboekt, d.i. 4,25 %. De opbrengst per reiziger liep echter terug van 7,34 cts. in 1938 tot 7,25 cts. in 1939 (hierin is voor 1938 0,33 cts. en voor 1939 0,27 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg 12.768.509,1; het aantal bijwagenkilometers bedroeg 2.819.884,5. In totaal werden alzoo 15.588.393,6 wagenkilometers afgelegd (hierin zijn 7.566,7 motorwagenkilometers en 4.126,1 bijwagenkilometers begrepen, afgelegd voor z.g. extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle tramlijnen tezamen steeg van 3,97 (over 1938) tot 4,11. De opbrengst per wagenkilometer steeg van 29,16 (over 1938) tot 29,78 cts. (hierin is voor 1938 1,32 cts. en voor 1939 1,10 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal reizigers, dat op de lijnen met elektrische tractie gebruik maakte van knipkaarten, was in de jaren 1938 en 1939 als volgt:

		percentage van het totaal aantal reizigers
1938	24.525.923	39,94 %
1939	26.305.586	41,09 %

Op de autobuslijnen werd een vooruitgang van 828.797 reizigers geboekt, d.i. 7,89 %. De opbrengst per reiziger steeg van 8,69 cts. in 1938 tot 8,79 cts. in 1939 (hierin is voor 1938 0,30 cts. en voor 1939 0,28 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 5.653.726,8 (hierin zijn 29.610,8 kilometers begrepen, afgelegd voor z.g. extra vervoer).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer liep echter terug van 2,01 in 1938 tot 2,—.

De opbrengst per kilometer steeg van 17,50 cts. over 1938 tot 17,61 cts. (hierin is voor 1938 0,61 cts. en voor 1939 0,55 cts. begrepen wegens opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, extra vervoer, enz.).

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten, was in de jaren 1938 en 1939 als volgt:

		percentage van het totaal aantal reizigers
1938	3.304.389	31,46 %
1939	3.669.190	32,38 %

De opbrengst der abonnementen, met inbegrip van de post- en politieabonnementen, bedroeg in 1939:

	Jaar- abonnementen	Maand- abonnementen	Totaal
tramlijnen	f 64.581,66	f 32.384,20	f 96.965,86
autobuslijnen	„ 2.122,59	„ 7.117,49	„ 9.240,08
totaal	f 66.704,25	f 39.501,69	f 106.205,94

In 1939 werden de volgende aantallen knipkaarten verkocht:

	Verkoop aan de N.V. v. Ditmar's Kiosken On- derneming.	Verk. door de R.E.T. direct aan conducteurs en aan het publiek.	Totaal aantal verkochte knipkaarten.
Gele knipkaarten (10 ritten voor f 0,50) . .	1.596.000	125.135	1.721.135
Gele knipkaarten (20 ritten voor f 1,—) . .	113.500	156	113.656
Blauwe knipkaarten (12 ritten voor f 1,—) .	347.500	21.981	369.481
Witte knipkaarten (8 ritten voor f 1,—) . .	246.500	15.895	262.395
Oranje knipkaarten (24 ritten voor f 1,50) .	66.000	87	66.087
Bruine dagkaarten (15 ritten voor f 0,75) .	1.100	2	1.102
Groene schoolkaarten	62.100	16.847	78.947
Grijze vroegrittenkaarten	113.500	10.827	124.327
Bruine weekkaarten (<i>buitenlijnen</i>)	1.800	1.339	3.139
Rood-wit-blauwe kaarten voor militairen .	—	15.068	15.068
	2.548.000	207.337	2.755.337

De waarde der aan de N.V. v. Ditmar's Kiosken Onderneming verkochte knipkaarten bedroeg f 1.742.965,—, terwijl de direct aan conducteurs en aan het publiek verkochte knipkaarten een waarde van f 130.626,40 vertegenwoordigden.

In totaal heeft dus in 1939 de verkoop van kaarten opgebracht f 1.873.591,40, tegen f 1.722.408,60 in 1938.

De Directeur,
NIEUWENHUIS.

Bijlage I.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1938 f 7.801.846,55

Kapitaaluitgaven:

Vernieuwing Weg.	„	43.299,44
Vernieuwing Bovenleiding	„	12.102,73
Aanschaffing Gebouwen	„	9.365,—
Aanschaffing Werktuigen en Gereedschappen	„	13.827,41
Aanschaffing Vrachtautomobielen, enz.	„	10.278,92
Uitbreiding en vernieuwing Tramkabelnet.	„	12.700,58
	f	7.903.420,63
Af: Opbrengst huis en erve te Overschie	„	38.000,—
	f	7.865.420,63
Af: Afschrijvingen	„	1.005.766,24
	f	6.859.654,39

Balans per 31 December 1939.				Passiva.	
Bijlage II. Activa.					
Omschrijving.	Bedrag.	Omschrijving.	Bedrag.		
Activa, gefinancierd uit door de Gemeente verstrekt kapitaal:		Kapitaal verstrekt door de Gemeente:			
<i>Baan.</i>		<i>Obligatieleningen</i>			
overgenomen van R.E.T.M.	f 2.853.961,28	(aandeel ten laste der R.E.T.)			
<i>Bovenleiding.</i>		4 0/0 leening (1 ^e conv. 1937)	f 22.250,—		
overgenomen van R.E.T.M.	" 635.990,75	3 1/2 0/0 " (2 ^e " 1937)	" 2.229.887,—		
Uitbreidingen Sporen en Bovenleiding t/m. 31 Dec. 1938	" 2.050.203,97	3 1/2 0/0 " (3 ^e " 1937)	" 973.709,—		
als voren in 1939.	" 55.402,17	3 1/2 0/0 " (4 ^e " 1937)	" 1.269.494,—		
		3 1/2 0/0 " (5 ^e " 1937)	" 773.536,—		
		3 1/2 0/0 " (6 ^e " 1937)	" 1.018.662,—		
		4 0/0 " (2 ^e leening 1936)	" 660.857,—		
Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938	f 4.091.274,25	4 0/0 " (1 ^e " 1937)	" 35.800,—		
over 1939	" 401.173,—		f 6.984.195,—		
<i>Rolend Materieel (Tram).</i>		<i>Onderhandsche leeningen</i>			
overgenomen van R.E.T.M.	f 2.048.466,59	(aandeel ten laste der R.E.T.)			
verbouw. overgen. materieel	" 1.564.282,16	4 0/0 leening (leening 1934)	f 32.500,—		
aangeschaft door R.E.T.	" 5.265.023,52	3 3/4 0/0 " (" 1935)	" 130.000,—		
		4 0/0 " (" 1935)	" 16.000,—		
		3 5/8 0/0 " (" 1939)	" 170.000,—		
Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938	f 4.510.161,—	3 1/8 0/0 " (conversie 1937)	" 531.000,—		
over 1939	" 535.077,—	3 1/2 0/0 " (" 1937)	" 159.000,—		
		3 1/2 0/0 " (" 1938)	" 12.000,—		
<i>Autobussen.</i>		3 1/2 0/0 " (" 1938)	" 676.596,—		
<i>Terreinen en Gebouwen.</i>		3 5/8 0/0 " (" 1939)	" 80.000,—		
overgenomen van R.E.T.M.	f 2.151.234,75		" 1.807.096,—		
uitbreidingen door R.E.T.	" 165.022,96		f 8.791.291,—		
t/m. 31 December 1938	" 9.365,—		" 28.648,52 ⁵		
als voren in 1939.	f 2.325.622,71		f 8.819.939,52 ⁵		
Af: verkocht	" 38.000,—	"Nog met leeningen te dekken"			
	f 2.287.622,71				
<i>Werktuigen en Gereedschappen.</i>		Schulden:			
overgenomen van R.E.T.M.	f 465.230,—	Gemeente Rotterdam	f 1.515,80		
aangeschaft door R.E.T.	" 41.570,—	Gemeentebestrijven en gemeentelinstellingen	" 135.078,20		
t/m. 31 December 1938	" 97.486,03	Overige crediteuren	" 353.661,62		
als voren in 1939.	f 295.512,69	Waarborgsommen voor abonnementen	" 2.770,—		
		Pensioenfond.	" 12.063,01		
Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938	f 226.647,25	Verrekenposten:			
over 1939	" 9.730,—	Vooruit ontvangen intrest	" 1.160,—		
<i>Meubilair en Kantoorbehoeften.</i>		Reserve voor in depôt gegeven knipkaarten	" 113.751,50		
<i>Hulpvoertuigen en Paarden.</i>		Reserve voor nog te verrekenen posten	" 41.159,52		
<i>Vrachtautomobielen, enz.</i>			" 505.088,63		
aangeschaft door R.E.T.	f 147.735,53				
t/m. 31 December 1938	" 10.278,92				
als voren in 1939.	f 158.014,45				

Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938 dito over 1939	f 131.670,— " 14.860,28	" 146.530,28	" 11.484,17
Wachtkolalen. aangeschaft door R. E. T. Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938 dito over 1939	f 57.023,30 ⁵ " 11.760,00 ⁵ " 3.000,—	" 57.023,30 ⁵ " 14.760,00 ⁵	" 42.263,30
Tramkabelnet. aangeschaft door R. E. T. in 1938 als voren in 1939	f 8.955,96 " 12.700,58	" 8.955,96 " 12.700,58	
Afschrijving over 1939	f 21.656,54 " 355,96	" 21.656,54 " 355,96	" 21.300,58
Voorraden: Uniformen Magazijn Weg en Werken Fourage-Magazijn Goederen-Magazijn Magazijn goederen in bewerking	f 30.360,99 " 68.661,34 " 753,81 " 410.673,66 " 9.982,39	" 30.360,99 " 68.661,34 " 753,81 " 410.673,66 " 9.982,39	" 6.859.654,39
Vorderingen: Gemeente Rotterdam Gemeentebedrijven en -instellingen Overige debiteuren Voorschotten Conducteurs (knipkrt.-dépôt). Werken voor derden Gemeente Rotterdam, wegens verlies 1939	f 2.992,51 " 31.586,56 " 49.918,49 " 85,— " 88.986,— " 9,01 " 890.051,40	" 2.992,51 " 31.586,56 " 49.918,49 " 85,— " 88.986,— " 9,01 " 890.051,40	" 1.063.628,97
Geldmiddelen: Kas Postgirorekening Deposito bij den Gemeente ontvanger	f 74.264,63 " 1.860,— " 665.234,11 ⁵	" 74.264,63 " 1.860,— " 665.234,11 ⁵	" 741.358,74 ⁵
Verrekenposten: Omslagrekening Nog te innen pensioensbijdragen Disagio op Obligatieleningen der Gemeente Rotterdam Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938 dito over 1939	f 435.548,72 " 280.296,40 " 23.287,35	" 435.548,72 " 280.296,40 " 23.287,35	" 126.943,10 " 4.113,76 " 131.964,97
Disagio op Onderhandsche leeningen der Gem. Rotterdam Disagio t/m. 31 Dec. 1938 Bij over 1939	f 47.110,80 " 2.762,50 " 49.873,30	" 47.110,80 " 2.762,50 " 49.873,30	" 33.003,05
Afschrijv.: t/m. 31 Dec. 1938 dito over 1939	f 6.600,60 " 10.269,65	" 6.600,60 " 10.269,65	" 33.003,05
			f 9.481.099,17 ⁵

Reizigersvervoer op de lijnen in Rotterdam en in Schiedam, op de lijnen van Rotterdam naar Schiedam, Delft en lijn van Hillegersberg naar Terbregge en op de lijn van Hillegersberg naar Oud- en Nieuw-Weversloot.

[illegible]