INHOUD.

	Bladz.
Toestand en ontwikkeling van het bedrijf	1
Commissie van Bijstand	5
Personeel	5
Scheidsgerecht	10
Ziekten en Ongevallen	11
Bezittingen en Kapitaalsuitgaven	12
Tramlijnen	12
Autobuslijnen	16
Werkzaamheden aan den weg	16
Gebouwen en terreinen	19
Werkzaamheden aan de gebouwen	20
Werkzaamheden in de centrale werkplaats	22
Wagenpark	23
Tractie	25
Bovenleiding	27
Paarden	33
Vervoer	33
Balans en Bedrijfsrekening	47

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electrische Tram over het jaar 1931, uitgebracht aan de Commissie van Bijstand in het Beheer der Gemeentebedrijven.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf.

Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat evenals over de boekjaren 1928, 1929 en 1930 ook over het boekjaar 1931 de exploitatie van het tramnet en van de autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd. Het verlies over 1931 bedroeg niet minder dan *f* 1.541.282,68, d.w.z. *f* 1.205.774,68 meer dan het op de Begrooting geraamde verlies.

Een nadere beschouwing der Bedrijfsrekening leert aanstonds dat de aanmerkelijke overschrijding van het voor 1931 geraamde verlies in hoofdzaak te wijten is aan:

1°. het beneden het begrootingscijfer blijven van de opbrengst van het reizigersvervoer, en zulks met niet minder dan	*f* 957.256,73⁵
2°. het overschrijden van het begrootingscijfer voor beweegkracht met	„ 209.762,04
Totaal . . .	*f* 1.167.018,77⁵

De oorzaak van de overschrijding van het begrootingscijfer voor beweegkracht moet worden gezocht in de indienststelling van 120 motorwagens van het groote type in den loop van 1931 en de weder indienststelling van 18 verbouwde Delmez-wagens.

De achteruitgang van het reizigersvervoer vergeleken bij 1930 moet worden toegeschreven aan de economische depressie.

De staat op bladz. 2 geeft een overzicht van enkele begrootingscijfers en uitkomsten over de jaren 1930 en 1931, welke eenig beeld geven van de vervoersresultaten in deze jaren [1]).

---

[1]) Ten aanzien van de op bladz. 2 weergegeven cijfers moet in het oog worden gehouden dat onder de opbrengst van het reizigersvervoer is inbegrepen de opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, enz., terwijl onder het aantal vervoerde reizigers niet zijn inbegrepen de reizigers gebruik makend van abonnementen, schoolkaarten, enz.

Het weergegeven aantal afgelegde wagenkilometers is het totaal van motorwagen-, bijwagen- en autobuskilometers tezamen.

	Begrooting 1930.	Uitkomst 1930.	Begrooting 1931.	Uitkomst 1931.
Aantal vervoerde reizigers	88.000.000	92.618.292	97.200.000	86.538.477
Opbrengst van het reizigersvervoer	*f* 8.756.000,—	*f* 9.047.491,29	*f* 9.525.000,—	*f* 8.567.743,26[5]
Exploitatie-lengte van het tramnet	156.115 M.	168.854 M.	168.000 M.	167.825 M.
Aantal ritten per inwoner	140	148	165	137
Afgelegde wagenkilometers	25.203.000	28.164.801	27.000.000	25.084.222
Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer	3,49	3,29	3,60	3,45
Aantal wagenkilometers per inwoner. . . .	40,20	44,92	45,92	39,82
Opbrengst in cents per reiziger	9,95	9,77	9,80	9,90
Opbrengst in cents per wagenkilometer [1]) .	40,49	36,94	38,10	36,67

[1]) Hierbij is gerekend: 1 bijwagenkilometer = $^1/_2$ motorwagenkilometer.
1 autobuskilometer = 1 motorwagenkilometer.

De invoering van een meer economische exploitatie op diverse lijnen heeft wel gunstige resultaten gehad, doch deze waren van weinig invloed tegenover de regelmatig toenemende achteruitgang van het reizigersvervoer. Ook de op 15 October 1931 ingevoerde tariefsverhooging heeft geen verbetering gebracht in de opbrengst van het reizigersvervoer.

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

1°. Met ingang van 10 Januari 1931 wordt het eindpunt Beursplein van lijn 19 verlegd naar het van Hogendorpsplein (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 6 Januari 1931).

2°. Burgemeester en Wethouders vereenigen zich met het voorstel tot aanschaffing van een vrachtautomobiel om daarmede zoo spoedig mogelijk personeel, materiaal en gereedschappen te vervoeren naar plaatsen waar defecte autobussen op of langs den weg staan, teneinde deze zoo mogelijk weder rijklaar te maken (Besluit van 16 Januari 1931).

3°. Met ingang van 22 Januari 1931 wordt lijn 3 weder langs de eigen route door de Benthuizerstraat geleid, waarvan sedert 24 Maart 1930 moest worden afgeweken in verband met den bouw van een collecteurriool.

4°. Vanaf 23 Januari 1931 vervalt voor de lijnen 14 en 23 de tijdelijke route langs Soetendaalsche Weg, Hoyledestraat en Heer Vrankestraat.

5°. De Gemeenteraad hecht zijn goedkeuring aan het voorstel om voor de gereedschapsautomobiel in eigen beheer een garage te bouwen op het terrein achter de remise Delfshaven. Hiervoor wordt een bedrag van *f* 2.600,— gevoteerd (Raadsbesluit van 29 Januari 1931).

6°. Burgemeester en Wethouders verleenen hunne toestemming tot den verkoop van 10 open aanhangwagens [oude paardentramwagens, welke reeds in 1906 tot aanhangwagens waren verbouwd en voor het huidige bedrijf niet meer op economische wijze te gebruiken zijn] (Besluit van 6 Februari 1931).

7°. De Gemeenteraad voteert een bedrag van *f* 3.700,— voor den bouw van een wachtkamer met dienstruimte op het Stationsplein te Schiedam (Raadsbesluit van 26 Februari 1931).

8°. Burgemeester en Wethouders besluiten om den aanleg van tramsporen op de Gedempte Binnenrotte uit te stellen tot 1932 (Besluit van 3 Maart 1931).

9°. De Gemeenteraad voteert een bedrag van *f* 267.200,— voor de verbouwing der aanhangwagens 1001—1020 tot motorwagens; tevens wordt voor de verbouwing der motorwagens 152—201 een aanvullend crediet van *f* 375.000,— gevoteerd (Raadsbesluit van 26 Maart 1931).

10°. De Gemeenteraad voteert een bedrag van *f* 18.000,— voor de uitvoering van werkzaamheden in verband met de route-verandering van lijn 19 (Raadsbesluit van 9 April 1931).

11°. Burgemeester en Wethouders vereenigen zich met het voorstel tot opheffing der schouwburgdiensten; voortaan zullen slechts bij druk bezochte voorstellingen op verzoek van de Schouwburgdirectie schouwburgdiensten worden ingelegd (Besluit van 10 April 1931).

12°. In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijto-terrein werd van 17—26 April 1931 door de R. E. T. een tijdelijke autobusdienst onderhouden tusschen het Station D.P. en het Nenijto-terrein via de Schiekade (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 10 April 1931).

13°. In de zitting van 25 April 1931 stemmen Gedeputeerde Staten toe in de verlenging van den termijn ter bestudeering van den bedrijfsvorm der R. E. T. tot 1 Mei 1932.

14°. Burgemeester en Wethouders hechten hunne goedkeuring aan het voorstel om het eindpunt van autobuslijn H in de Heer Vrankestraat in de richting Bergweg zoodanig te verplaatsen dat het autobuspersoneel in staat wordt gesteld van de dienstruimte in het wachthuisje gebruik te maken (Besluit van 5 Juni 1931). De verlegging vond op 12 Juni 1931 plaats.

15°. In zijn zitting van 25 Juni 1931 wordt door den Gemeenteraad het nieuwe Reglement voor het personeel der R. E. T. goedgekeurd. Dit Reglement wordt met ingang van 1 September 1931 van kracht verklaard.

16°. Op 14 Juli 1931 vereenigen Burgemeester en Wethouders zich met het voorstel tot het treffen van maatregelen met betrekking tot het in verband met den door de economische depressie veroorzaakten achteruitgang in het reizigersvervoer overcompleet geworden personeel.

17°. Op 28 Augustus 1931 besluiten Burgemeester en Wethouders om, nu in verband met de invoering van het nieuwe Reglement de vrije geneeskundige hulp en de vrije geneesmiddelen komen te vervallen, de bestaande overeenkomst tusschen de R. E. T. en de Ziekensocieteit Eendracht maakt Macht nog tot 1 Januari 1932 te doen voortduren, teneinde de drie erkende vakvereenigingen in de gelegenheid te stellen een soortgelijke overeenkomst tusschen de Ziekensocieteit Eendracht maakt Macht en een te stichten organisatie tot stand te brengen.

18°. Met ingang van 14 September 1931 worden de routen der autobuslijnen K en L zoodanig gewijzigd dat de nauwe Fabristraat en Brugmanstraat worden vermeden; tevens wordt het eindpunt aan de Rembrandtlaan verlegd naar het Rubensplein (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 28 Augustus 1931).

19°. Op 29 September 1931 besluiten Burgemeester en Wethouders het contract met de N. V. van Ditmar's Kioskenonderneming betreffende den verkoop van twaalf-rittenkaarten met één jaar te verlengen.

20°. De Gemeenteraad vereenigt zich met het voorstel om, met het oog op het te verwachten nadeelig saldo, den prijs der twaalf-rittenkaarten met 10 % te verhoogen (Raadsbesluit van 1 October 1931). Deze tariefswijziging is op 15 October 1931 in werking getreden.

21°. Burgemeester en Wethouders verklaren zich in beginsel ermede te kunnen vereenigen dat de contributie voor de door het personeel te stichten ziekenfondsvereeniging door tusschenkomst van het bedrijf van de loonen wordt afgehouden (Besluit van 23 October 1931).

22°. Burgemeester en Wethouders hechten hunne goedkeuring aan het voorstel om, bij wijze van proef, de tramlijnen 12 en 19 en autobuslijn A over de nieuwe Jan Kuytenbrug te leiden (Besluit van 18 December 1931).

Van bijzondere beteekenis voor het trambedrijf moet worden beschouwd de invoering van het nieuwe Reglement voor het personeel der R. E. T

De indienststelling van de nieuwe motorwagens (Nos. 471—570) en van de tot motorwagens verbouwde aanhangwagens (conform het besluit van den Gemeenteraad van 26 Maart 1931) hebben een meer economische exploitatie van diverse lijnen mogelijk gemaakt. Dat hiermede, niettegenstaande de economische depressie, nog belangrijke resultaten konden worden geboekt blijkt voldoende uit de hier volgende cijfers:

Gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer:

	1930	1931
Lijn 3	3,20	3,56
„ 5	2,79	4,15
„ 9	2,98	3,28
„ 15	3,14	4,95
„ 20	2,97	3,94

Met deze meer economische exploitatie werd tevens bereikt een niet onbelangrijke besparing met betrekking tot de uitgaven voor bedienend personeel; weliswaar staat hiertegenover een stijging van het stroomverbruik, doch verwacht mag worden dat voor 1932 de ongunstige invloed hiervan op de exploitatie-uitgaven aanmerkelijk verzwakt zal worden door de invoering van een billijk stroomtarief.

Commissie van Bijstand. De Commissie van Bijstand voor de Bedrijven was op 31 December 1931 samengesteld uit de heeren A. B. de Zeeuw (Voorzitter), Ir. E. H. A. Kraaijvanger, Jos. de Jonge, Dr. H. E. Reeser, Mr. F. A. Nelemans, H. Mol en A. A. Lührs (leden).

Personeel. Op 31 December 1930 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst:	130	ambtenaren op maandsalaris
	2627	„ „ weekloon
totaal	2757	
in lossen dienst:	2	ambtenaren op maandsalaris
	166	„ „ weekloon
totaal	168	

tezamen dus 2925 personen.

Op 31 December 1931 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst:	131	ambtenaren op maandsalaris
	2641	„ „ weekloon
totaal	2772	
in lossen dienst:	1	ambtenaar op maandsalaris
	78	ambtenaren op weekloon
totaal	79	

tezamen dus 2851 personen.

Uit het vorenstaande blijkt, dat in den loop van 1931 de samenstelling van het personeel weder verschillende wijzigingen onderging. Aan 3 ambtenaren op maandsalaris (1 assistent-opzichter, 1 hoofdmonteur-electricien en 1 kantoorbediende) werd, op hun verzoek, eervol ontslag verleend uit den dienst der R. E. T., terwijl 2 ambtenaren (1 magazijnmeester en 1 adjunct-inspecteur) wegens het bereiken van de leeftijdgrens werden gepensionneerd. Hiertegenover werd het aantal ambtenaren op maandsalaris vermeerderd met 1 ambtenaar in vasten dienst (klerk) en 3 ambtenaren met een proeftijd van 1 jaar (2 technische opzichters en 1 teekenaar), terwijl bovendien 1 leerling-electricien en 1 aankomend-klerk respectievelijk als kantoorbediende en klerk werden aangesteld, beiden met een proeftijd van 1 jaar.

Van de ambtenaren op weekloon verlieten er zeven den dienst met pensioen (waarvan 4 met invaliditeitspensioen) en zeven kwamen te overlijden. Aan 29 ambtenaren op weekloon werd eervol ontslag verleend, terwijl aan drie anderen het ontslag niet eervol werd verleend. Twaalf ambtenaren op weekloon werden bij de Gemeentelijke Arbeidersreserve geplaatst, terwijl drie anderen bij het Gemeente-Electriciteitsbedrijf op proef werden aangesteld.

De navolgende bevorderingen en veranderingen in functie hebben nog plaatsgevonden in den loop van 1931:

Drie waarnemend hoofdconducteur-bestuurders en 2 waarnemend hoofdconducteur-chauffeurs werden aangesteld als hoofdconducteur-bestuurder respectievelijk hoofdconducteur-chauffeur; 3 chauffeurs werden waarnemend hoofdconducteur-chauffeur, terwijl 4 conducteurs en 3 bestuurders tot waarnemend hoofdconducteur-bestuurder werden benoemd. 47 Conducteurs werden op proef aangesteld als bestuurder, terwijl 53 reeds vroeger op proef aangestelden definitief in den rang van bestuurder werden bevestigd. 102 Hulp-conducteurs met een proeftijd van 1 jaar werden aangesteld tot conducteur in vasten dienst, 3 anderen werden in vasten dienst aangesteld als chauffeur; 4 conducteurs werden chauffeur, 4 anderen werden bestuurder, terwijl nog 2 hulp-conducteurs tot conducteur werden bevorderd. Twee poetsers ten dienste van het vervoer werden magazijnarbeider; 2 hulp-conducteurs met een proeftijd van 1 jaar werden in vasten dienst aangesteld als wegwerker 2e klasse. Verder werden bevorderd: 1 conducteur en 1 hulp-conducteur tot wagenmaker, 3 conducteurs tot bankwerker, 1 conducteur tot electricien en 2 poetsers ten dienste van het vervoer tot wagenmaker; bovendien werden nog bevorderd: 3 hulp-conducteurs (geldtafel) tot assistent-klerk-kassier Vijf wachtkamerjongens werden poetser ten dienste van het vervoer in tijdelijken dienst. Twee bestuurders werden op hun daartoe gedaan verzoek teruggesteld in den rang van wegwerker 2e klasse, 1 bestuurder op proef werd teruggesteld tot conducteur, 1 bestuurder op proef werd teruggesteld tot wegwerker 2e klasse, 3 bestuurders werden teruggesteld tot poetser (waarvan twee op verzoek). Verder werden teruggesteld: 3 conducteurs tot poetser (waarvan twee op verzoek), 1 conducteur tot poetser ten dienste van het vervoer, 1 chauffeur tot railveger, 1 conducteur tot spoelmaker (op verzoek) en 1 bestuurder tot poetser. Een bestuurder werd wagenmaker.

Nog werden bevorderd: 11 bankwerkers tot automobielmonteur, 1 leerling-

bankwerker tot aankomend electricien, 3 hulpmonteurs tot bankwerker, 1 hulpmonteur tot electricien, 1 voorslager tot wegwerker 2e klasse, 1 poetser tot grof-bankwerker, 1 poetser tot electricien, 1 poetser tot wagenmaker, 3 poetsers tot magazijnarbeider, 1 grof-bankwerker en 2 jeugdige grof-bankwerkers tot bankwerker. Op proef werden bevorderd: 3 electriciens en 1 bankwerker tot voorman-bankwerker, 1 draaier tot voorman-draaier, 1 schilder tot voorman-schilder, 1 zadelmaker tot voorman-zadelmaker, 1 electricien tot monteur-electricien en 3 poetsers tot grof-bankwerker. Van de reeds vroeger op proef aangestelden werden definitief in hun nieuwe functie bevestigd: 13 voorman-bankwerkers, 2 voorman-electriciens, 2 voorman-wagenmakers, 1 voorman-poetser en 1 assistent-voorman-poetser. 3 Jeugdig-electriciens, 2 jeugdig-bankwerkers, 1 jeugdig-voorslager en 5 jeugdig-grof-bankwerkers werden in vasten dienst aangesteld. 4 Waarnemend-voorman-automobielmonteurs werden waarnemend assistent-dépôtchef, 1 assistent-dépôtchef werd onderbaas. Teruggesteld werden nog: 1 wegwerker 2e klasse tot railveger (op verzoek), 1 voorman-bankwerker op proef tot electricien en 1 monteur-electricien tot electricien (op verzoek). 3 Poetsers met een proeftijd gingen in tijdelijken dienst over, en 1 rangeerder in tijdelijken dienst werd poetser met een proeftijd van 1 jaar.

De chef der centrale werkplaats werd uit zijn functie ontheven en belast met het uitvoeren van speciale opdrachten, 1 baas-bankwerker en 1 technisch opzichter werden van de Afdeeling Materieel naar den Administratieven Dienst overgeplaatst, terwijl van 1 klerk de proeftijd met een jaar werd verlengd.

Het op 31 December 1931 in dienst zijnde personeel bestond uit:

1 Directeur.

ADMINISTRATIE.

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

1 Chef v/d. Administratieven Dienst.
1 Kassier.
3 Adjunct-Commiezen.
1 Adjunct-Inspecteur (alg. dienst).
1 Chef v/h. Rollend Materieel (alg. dienst).
1 Eerste Technisch Opzichter.
1 Technisch Opzichter.
1 Baas-Bankwerker (Magazijn).
1 Eerste Klerk.
2 Klerk-Kassiers.
1 Assistent-Opzichter.
7 Klerken.
15 Ambtenaar-Kantoorbedienden.
2 Tijdschrijvers.
6 Assistent-Klerk-Kassiers.
1 Hulp-Conducteur.
1 Ambtenaar (Inkoopbureau).
5 Assistent-Kantoorbedienden (Hollerith-Machinekamer).
17 Assistent-Kantoorbedienden (Exploitatiebureau, enz.).
12 Bedienden (Geldtafel).
1 Magazijnbeambte.
11 Magazijnarbeiders.
7 Werksters.

99

Afdeeling Vervoer.

1 Inspecteur.
1 Adjunct-Inspecteur.
5 Hoofd-Controleurs.
29 Controleurs.
22 Hoofdconducteur-Bestuurders.
10 Waarnemend Hoofdconducteur-Bestuurders.
590 Wagenbestuurders.
957 Conducteurs.
77 Chauffeurs.
66 Hulp-Conducteurs.
94 Poetsers ten dienste van het vervoer.
20 Wisselwachters en Wachtkamerjongens.

1872

Afdeeling Tractie.

1 Ingenieur.
1 Assistent-Dépôtchef.
1 Assistent-Opzichter.

Bovenleiding.

1 Hoofd-Opzichter, Chef v/d. Bovenleiding.
1 Eerste Opzichter.
1 Assistent-Opzichter.
2 Bazen.
1 Ploegbaas (kleine ploeg).
15 Monteurs.
11 Hulpmonteurs.
3 Electriciens.
3 Bankwerkers.
1 Hoefsmid.
1 Sleeper.
2 Palenververs.
1 Koetsier.
1 Assistent-Palenverver.
6 Wegwerkers 2e klasse (Palenploeg).
7 Chauffeurs.

Dépôts.

1 Eerste Technisch Opzichter.
3 Dépôtchefs.
12 Assistent-Dépôtchefs.
14 Voorman-Bankwerkers.
78 Bankwerkers.
35 Electriciens.
8 Voorman-Poetsers.
8 Assistent-Voorman-Poetsers.
95 Poetsers.
8 Wagenmakers.
5 Schilders.
3 Smeden.
2 Grof-Bankwerkers.
2 Voorslagers.
8 Oliemannen (incl. 3 aflossers).
1 Zanddroger.

343

Afdeeling Materieel

1 Ingenieur.
1 Eerste Technisch Opzichter.
1 Opzichter.
1 Teekenaar.
3 Assistent-Teekenaars.
1 Klerk.

Centrale Werkplaats

1 Werkmeester.
2 Opzichters.
1 Assistent-Opzichter.
1 Baas-Bankwerker.
1 Baas-Wagenmaker.
1 Baas-Schilder.
1 Onderbaas.
1 Portier.
6 Voorman-Bankwerkers.
1 Waarnemend Voorman-Bankwerker.
1 Voorman-Electricien.
1 Voorman-Schilder.
1 Waarnemend Voorman-Schilder.
3 Voorman-Wagenmakers.
1 Waarnemend Voorman-Zadelmaker.
81 Bankwerkers.
9 Draaiers.
3 Schavers.
2 Koperslagers.
2 Kopergieters.
8 Smeden.
3 Voorslagers.
4 Wielendraaiers.
1 Vormer.
3 Zadelmakers.
5 Autog. Lasschers.
3 Electr. Lasschers.
5 Ankerwikkelaars.
31 Electriciens.
38 Wagenmakers (incl. 4 v/d. G.A.R.)
2 Wagenlichters.
1 Metaalfraiser.
7 Plaatwerkers.
2 Spoelmakers.
1 Timmerman.
19 Schilders.
31 Poetsers.
1 Chauffeur.

Garage.

1 Assistent-Chef der Centrale Werkplaats.
1 Technisch Opzichter.
4 Voorman-Automobielmonteurs.
16 Automobielmonteurs.
1 Voorman-Monteur-Electricien.
1 Monteur.
2 Electriciens.
7 Bankwerkers.
2 Grof-bankwerkers.
6 Chauffeurs.
1 Voorman-Poetser.
1 Assistent-Voorman-Poetser.
16 Poetsers.
2 Oliemannen.
2 Wagenmakers.
2 Schilders.
1 Draaier.
1 Koperslager.

360

Afdeeling Weg en Werken.

1 Ingenieur.
1 Hoofd-Opzichter, Chef van Weg en Gebouwen.
1 Assistent-Opzichter.
1 Ambtenaar-Kantoorbediende.
1 Hoofd-Opzichter in algemeenen dienst.
1 Assistent-Teekenaar.
1 Jeugdig Assistent-Teekenaar.

Weg.

1 Eerste Opzichter.	2 Baas-Railvegers.
1 Opzichter.	22 Railvegers.
2 Assistent-Opzichters.	1 Vuurwerker.
2 Ploegbazen (groote ploeg).	30 Wegwerkers 1e klasse.
10 Ploegbazen (kleine ploeg).	77 Wegwerkers 2e klasse.

Gebouwen.

1 Opzichter.	1 Timmerman-Aardwerker.
1 Voorman-Timmerman.	3 Metselaar-Aardwerkers.
6 Timmerlieden.	1 Metselaar.

Staldienst.

1 Stalbaas.	4 Sleepers.
3 Stalknechts.	176

Alzoo:

Directie en Administratie	100
Afdeeling Vervoer	1872
Afdeeling Tractie	343
Afdeeling Materieel	360
Afdeeling Weg en Werken	176
Totaal	2851

Scheidsgerecht. Vóór de invoering van het nieuwe Reglement op den rechtstoestand van het personeel der R. E. T. op 1 September 1931 werd in 149 gevallen, waarin beroep op het Scheidsgerecht mogelijk was, dit niet ingesteld, terwijl in 13 gevallen beroep werd aangevraagd; voor het tijdvak 1 September—31 December 1931 bedroeg het aantal gevallen waarin geen beroep op het Scheidsgerecht werd gedaan 591, terwijl in 15 gevallen beroep werd aangevraagd. In totaal werd alzoo in 28 gevallen beroep op het Scheidsgerecht aangevraagd; in 2 gevallen werd de aanvraag weder ingetrokken, terwijl in 2 andere gevallen het beroep niet ontvankelijk werd verklaard. Eén geval werd door het Scheidsgerecht nog niet behandeld; in 4 gevallen werd het beroep ongegrond verklaard; in 12 gevallen werd de opgelegde straf bekrachtigd, in 1 geval werd de opgelegde straf te niet gedaan, in 3 andere gevallen werd de straf verzacht terwijl in de 3 overige gevallen de straf werd verzwaard. In den loop van 1931 werden de volgende straffen opgelegd [1]): oneervol ontslag (2 gevallen), ontslag gevolgd door herplaatsing in een lageren rang (1 geval), terugstelling in rang met vermindering van loon (4 gevallen), loonsvermindering voor den tijd van 3 maanden (1 geval), schorsing voor één of meerdere dagen (2 gevallen), uitstel van periodieke verhooging voor den tijd van 1 jaar (1 geval), inhouding van een vrijbiljettenboekje (2 gevallen),

[1]) Hier zijn natuurlijk alleen bedoeld de gevallen, die beroep op het Scheidsgerecht toelieten.

inhouding van een halve vacantiedag (5 gevallen), inhouding van één of meerdere vacantiedagen (78 gevallen), schadevergoeding (86 gevallen), inhouding van een vacantiedag benevens *f* 5,— schadevergoeding (1 geval), boete van *f* 0,25 (287 gevallen), boete van *f* 0,40 (1 geval), boete van *f* 0,50 (132 gevallen), boete van *f* 0,75 (5 gevallen), boete van *f* 1,— (12 gevallen), boete van *f* 2,50 (1 geval), schriftelijke berisping (141 gevallen).

In één geval, waarbij door het Scheidsgerecht de straf van inhouding van 1 vacantiedag was gewijzigd in inhouding van een halve vacantiedag, werd herziening van de gedane uitspraak aangevraagd; dit verzoek werd evenwel niet ontvankelijk verklaard.

Ziekten en Ongevallen. Bijlage 12 geeft een overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen gedurende het jaar 1931. Hierover zij alsnog het volgende opgemerkt. De ziektecijfers zijn over het algemeen beduidend ongunstiger dan in het voorafgaande jaar. Met uitzondering van de maand November was voor elke maand in 1931 het gemiddeld aantal zieken per dag hooger dan in de overeenkomstige maand van 1930. Voor de maand Februari mag het verschil zelfs zeer groot worden genoemd; het gemiddeld aantal zieken per dag was in de maand Februari 1931 zelfs beduidend hooger dan in de maand Februari 1929 (in Februari en Maart 1929 was de weersgesteldheid buitengewoon ongunstig). Hieronder volgt een vergelijkend overzicht:

Gemiddeld aantal zieken per dag:

	1929	1930	1931
Januari	107	91	141
Februari	166	94	212
Maart	157	90	131
April	81	91	92
Mei	73	80	91
Juni	69	78	86
Juli	67	79	91
Augustus	71	82	103
September	88	91	99
October	97	96	103
November	98	112	112
December	86	126	156

Het maximum aantal zieken op één dag bedroeg 249 (tegen 147 in 1930) en viel op 12 en 14 Februari; het minimum aantal zieken op één dag bedroeg 71 (tegen 64 in 1930) en viel op 9 Juli. De Afdeeling Vervoer noteerde het hoogste aantal ziektegevallen, n.l. 70,39 %. De gemiddelde ziekteduur bedroeg 12,28.

De ongevalcijfers zijn over het geheel genomen iets ongunstiger dan in het voorafgaande jaar. Het gemiddelde aantal dagen buiten dienst per ongeval steeg van 10,98 (in 1930) tot 12,13.

Bezittingen en Kapitaalsuitgaven. De boekwaarden der van de R. E. T. M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1931 (na aftrek der afschrijvingen) als volgt:

Baan	*f* 1.930.636,28
Bovenleiding	„ 515.600,—
Rollend materieel	„ 1.400.872,44
Hulpvoertuigen en paarden	„ 24.348,06
Terreinen en gebouwen	„ 2.046.014,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„ 20.000,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„ 106.325,—
	f 6.043.796,53

Sedert de overname van het bedrijf der R. E. T. M. kwamen de volgende uitbreidingen ten laste van den Kapitaaldienst, en waren de boekwaarden op 31 December 1931 als volgt:

48 Autobussen	*f* 548.050,29⁵
Sporen en bovenleiding	„ 1.518.829,03
Rollend materieel (nieuwe motor- en aanhangwagens alsmede verbouwing van motor- en aanhangwagens)	„ 6.155.206,03
Vrachtautomobielen, enz.	„ 146.014,28
Werktuigen en gereedschappen	„ 69.633,74
Wachtlokalen	„ 57.607,30⁵
Terreinen en gebouwen	„ 165.022,96
	f 8.660.363,64

In totaal was alzoo op 31 December 1931 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van *f* 14.704.160,17.

Door den Gemeenteraad werden in 1931 voor den dienst der R. E. T. de volgende bedragen gevoteerd:

Bouw van een kleine garage op het terrein achter de remise Delfshaven (29 Januari 1931)	*f* 2.600,—
Bouw van een wachtkamer met dienstruimte op het Stationsplein te Schiedam (26 Februari 1931)	„ 3.700,—
Verbouwing der aanhangwagens Nos. 1001—1020 (1e serie) tot motorwagens (26 Maart 1931)	„ 267.200,—
Verbouwing van de motorwagens Nos. 152—201 [Aanvullendcrediet] (26 Maart 1931)	„ 375.000,—
Werkzaamheden in verband met de route-verandering van lijn 19 (9 April 1931)	„ 18.000,—

Voor de reeds in 1931 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage 16.

Tramlijnen. Op 31 December 1931 waren in exploitatie 24 lijnen overeenkomstig den staat op bladz. 14 en 15.

Onder den druk der economische depressie werd op 9 April 1931 door den Gemeenteraad besloten lijn 13 op te heffen, en met ingang van 16 Mei 1931 nam de exploitatie van lijn 13 een einde. Terzelfdertijd werd het eindpunt Randweg van lijn 19 verlegd naar de Wilhelminakade; het eindpunt van lijn 19 op den rechter Maasoever was reeds sedert 10 Januari 1931 verlegd van het Beursplein naar het van Hogendorpsplein.

Behalve bovenstaande belangrijke veranderingen vonden slechts zeer geringe wijzigingen plaats in de lengte der lijnen sedert 31 December 1930.

Naast de cijfers uit het overzicht op bladz. 14 en 15 kan hier nog vermeld worden de totale lengte der hulpsporen; op 31 December 1931 bedroeg deze 7099 M. De totale lengte der remisesporen bedroeg 7776 M.

Bijlage 5 geeft eenig beeld van de exploitatie der tram- en autobuslijnen. De cijfers, aangevende het aantal afgelegde wagenkilometers per dag, hebben betrekking op het aantal wagenkilometers dat overeenkomstig de vastgestelde diensten normaal moet worden afgelegd. De door extra-wagens afgelegde wagenkilometers zijn hier dus buiten beschouwing gelaten.

Vergelijkt men de cijfers uit Bijlage 5, aangevende de gemiddelde rijsnelheid per uur, met de overeenkomstige cijfers der drie voorafgaande jaren dan blijkt duidelijk, dat de gemiddelde rijsnelheid in 1931 wederom gestegen is. Hier volgen eenige cijfers:

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

	1928	1929	1930	1931	
Lijn 2	12,34	14,71	15,69	15,92	naar den linker Maasoever. [1]
„ 3	12,42	14,22	14,40	14,79	
„ 9	13,04	15,30	15,23	16,58	
„ 12	12,44	14,87	14,80	15,62	
„ 19	—	15,37	15,74	16,92	
„ 25	—	15,63	15,63	16,75	
„ 4	13,06	15,87	16,90	16,49	interlocale verbindingen. [2]
„ 8	15,43	17,05	17,30	18,05	
„ 14	13,87	14,96	14,94	15,39	
„ 5	12,44	13,81	13,95	15,47	lijnen op den rechter Maasoever.
„ 18	—	14,34	14,59	15,74	
„ 21	—	14,52	14,50	15,72	
„ 22	—	—	14,70	16,43	

In den loop van 1931 werden de lijnen 3, 9, 12 en 15 geheel voorzien van motorwagens van het groote type, terwijl de verbouwde Delmez-wagens op de lijnen 18 (naast motorwagens van het groote type) en 25 in dienst werden gesteld.

---

[1]) Eerst sedert 1 Mei 1929 brengt lijn 3 een verbinding tusschen linker- en rechter-Maasoever tot stand. Lijn 25 werd op 1 Augustus 1929 en lijn 19 op 1 December 1929 in exploitatie genomen.

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

Overzicht der lijnen met electrische tractie, we

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte	
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.
1	Honingerdijk—Parkkade	35	5925
2	Vlaskade—Station D. P.	35	8961
3	Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk	442	4390
4	Maasstation—Schiedam	—	8053
5	Spangen—Oudedijk	36	5169
6	Insulindestraat—Prinsenhoofd	203	2766
7	Marconiplein—Maasstation	—	2644
8	Beursplein—Schiedam	—	314
9	Lange Hilleweg—Aelbrechtsplein	—	4079
10	Ruigeplaatbrug—Zaagmolenstraat	81	3899
11	Lischplein—Mathenesserplein	39	1438
12	Station D. P.—Groene Zoom	—	1803
14	Willemsplein—Hillegersberg	204	4887
15	Crooswijk—Spangen	—	1253
16	Vierambachtsstraat—Oudedijk	—	1398
17	Marconiplein—Beursplein	—	132
18	Crooswijk—Marconiplein	—	4854
19	Wilhelminakade—van Hogendorpsplein	130	2064
20	Spangen—Vlietlaan	—	1229
21	Honingerdijk—Aelbrechtsplein	—	111
22	Oudedijk—Walenburgerweg	77	2023
23	Kootsche Kade—Maasstation	83	135
24	Spangen—Willemsplein	—	305
25	Beursplein—Carnisselaan	—	1414
	Totaal	1365	69252

Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 6993 Meter.

op 31 December 1931 in exploitatie waren.

Meters.		
Totale lengte.	Exploitatie-lengte.	Geëxploiteerd over andere lijnen.
11885	5960	
17957	9286	290 M. over lijn 1 en 4.
9223	9242⁵	4410 „ „ „ 1, 2, 10 en 14.
16106	8453	400 „ „ „ 1 en 2.
10375	7670⁵	2465 „ „ „ 1, 2, 4, 14, 20 en 24.
5736	5546⁵	2577 „ „ „ 1, 2, 3 en 4.
5288	6393	3749 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 8, 14, 20 en 24.
629	6917⁵	6603 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 7, 14, 20 en 24.
8159	10154	6074⁵ „ „ „ 1, 2 en 4.
7879	6048⁵	2068⁵ „ „ „ 2, 3 en 4.
2916	5848⁵	4371 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 10, 14, 20 en 24.
3607	8137⁵	6334 „ „ „ 1, 2, 3 en 4.
9978	8467	3376 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 10, 11 en 22.
2506	6392⁵	5139⁵ „ „ „ 2, 3, 4 en 5.
2797	5961⁵	4563 „ „ „ 2, 4, 5, 9 en 11.
264	4789⁵	4657⁵ „ „ „ 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 en 20.
9709	8390	3535⁵ „ „ „ 1, 4, 7, 8, 10, 15 en 20.
4259	7400	5205⁵ „ „ „ 1, 2 en 3.
2458	7353	6124 „ „ „ 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 14 en 15.
223	6991⁵	6880 „ „ „ 1, 2, 4, 9 en 20.
4123	4656	2556 „ „ „ 5, 6, 14, 16 en 18.
353	4989⁵	4771⁵ „ „ „ 1, 3, 4, 7, 10, 11, 14 en 22.
611	4962	4656⁵ „ „ „ 1, 4, 5, 10, 14, 15 en 20.
2829	7815	6400⁵ „ „ „ 1, 2, 3 en 8.
139870	167825	

Autobuslijnen. Op 31 December 1931 waren 8 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1931 in exploitatie waren.		
Lijn	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
A	Station D. P.—Katendrecht	6250
B	Maasstation—Burgemeester Meineszplein	5450
D	Rotterdam (van Hogendorpsplein)—Overschie (Schielaan)	6300
F	Vlaskade—Heijplaat	5450
H	Boschpolderplein—Bergweg	5700
K	Schiedam: Station—Rubensplein	3000
L	Schiedam: Rubensplein—Rozenburgerplein	4000
M	Schiedam: Rozenburgerplein—Station . .	3000
	Totaal . . .	39150
Gemiddelde exploitatie-lengte van een autobuslijn: 4894 Meter.		

In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijto-terrein werd van 17—26 April 1931 de voormalige lijn A (Station D. P.—Nenijto-terrein) weder in dienst gesteld; evenals in het voorafgaande jaar geschiedde de exploitatie geheel met eigen autobussen.

Werkzaamheden aan den weg.

A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

Op den Mathenesserdijk werden de sporen gelicht; eveneens de sporen in de Beijerlandsche Laan, op den Randweg, op den Langen Hilleweg, in de Rochussenstraat, op den Bergweg vanaf de Soetendaalsche Weg tot aan de Heer Vrankestraat en op den Noordsingel (Westzijde) vanaf den Bergweg tot aan de trambrug.

Op den Straatweg te Hillegersberg werden de sporen vanaf de Tivolibrug gelicht en gedeeltelijk omgelegd. Op den Eendrachtsweg werden de sporen gelicht, gedeeltelijk vervangen en met thermit gelascht. In de Rusthoflaan werden de sporen gelicht, gedeeltelijk vervangen en betonliggers er onder aangebracht; ook de sporen op de Admiraliteitskade en in de Admiraliteitsstraat werden gelicht en van betonliggers voorzien. De sporen in de Claes de Vrieselaan vanaf den Nieuwen Binnenweg tot aan de Rochussenstraat werden eveneens vernieuwd en van betonliggers voorzien.

De tijdelijke sporen op den Bergweg, aangebracht in verband met den bouw van een collecteurriool, konden weder worden opgebroken, terwijl onder de weder in dienst gestelde sporen betonliggers werden aangebracht.

Op den West-Zeedijk vanaf de Scheepstimmermanslaan tot aan de Kievitslaan werden de sporen gelicht, op mal gebracht en van nieuwe spoorstangen voorzien. De sporen aan de Hillevliet werden eveneens op mal gebracht.

In de Brielsche Laan en in de Putsche Laan werden verschillende stukken spoor vervangen en van knieplaatstangen voorzien. Een gedeelte der sporen in de Paul Krugerstraat werd vervangen en met thermit gelascht.

Op de trambrug (Noordsingel) werd het spoor vernieuwd; op de Noorderbrug werd 15 M. spoor vernieuwd. Op den Walenburgerweg, op den Schiedamschen Dijk en op den Mauritsweg werden de sporen vernieuwd, op betonliggers gebracht en met thermit gelascht. Ook op den Ouden Dijk vanaf de Voorschoterlaan tot aan de Taborstraat werden de sporen vernieuwd en met thermit gelascht.

In verband met de profielwijziging van den Schiedamschen Weg werden de sporen aldaar naar het midden van den weg gebracht; één der sporen werd grootendeels vernieuwd, met thermit gelascht en op betonliggers gebracht. Op den West-Zeedijk werden de sporen vanaf de Ruigeplaatbrug tot aan de Heuvellaan gelicht, vernieuwd, met thermit gelascht en op betonliggers gebracht. Op de Parksluizen werden rails aangebracht.

Op de Geldersche Kade werden de oude sporen gesloopt; de nieuwe sporen werden gelegd en tevens de schuifstukken ingebouwd.

B. Kruisingen en wissels.

Op het Marconiplein werden de kruisingssporen gelicht, eveneens de kruising op den Noordsingel ter hoogte van de Jacob Catsstraat; ook de kruising met de sporen der R. T. M. op het Putsche Plein werd gelicht en gericht.

De enkelvoudige ruitkruising op den Noordsingel ter hoogte van de trambrug werd vernieuwd; op den Noordsingel bij den Hofdijk werd een kruisstuk vernieuwd.

Een geregelde revisie der wissels vond plaats. Vernieuwd werden: de wissel Bergweg—Heer Vrankestraat, twee wissels in de Mathenesserlaan bij de Korenaarstraat, een wissel met twee hartstukken op den Westzeedijk ter hoogte van den Oostkousdijk, de wissel op het Middensteiger, de wissel West-Zeedijk—Pieter de Hooghweg, twee wissels op den Mauritsweg, twee hartstukken op den Zuidblaak, een hartstuk op het Mathenesserplein en een hartstuk op den Schiedamschen Weg ter hoogte van de Kuiperstraat.

Op het Lage Erf werd een kruising met twee wissels vernieuwd; voorts werden nog vernieuwd een kruising en wissel in de Vierambachtsstraat, de enkelvoudige aftakking Mauritsweg—van Oldenbarneveltstraat (kruising en wissel) en de enkelvoudige aftakking op den Coolsingel bij het Ziekenhuis, terwijl de dubbele aftakking Bergweg—Benthuizerstraat in „Verbundstahl" vernieuwd werd.

Op den Goudschen Singel bij de Jonker Fransstraat werd de kruising tijdelijk gerepareerd en één wissel vervangen; ook de kruising Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan werd gerepareerd en tevens één wissel vervangen. De kruising Walenburgerweg—Spoorsingel werd gewijzigd en tevens één wissel vervangen.

Verder werden nog vervangen: twee wissels en een hartstuk op de Oosterkade, een wissel op den Honingerdijk, twee wissels in de 1e Middellandstraat ter hoogte

van den 's-Gravendijkwal, een wissel in de Mathenesserlaan bij de Korenaarstraat, twee wissels en twee hartstukken in de Doklaan, de wissel van Heusdestraat—Gerrit Jan Mulderstraat, de wissel op den Ruigeplaatweg bij het eindpunt van lijn 10, en twee wissels op den Oostzeedijk ter hoogte van de remise.

In de lus Rust Wat werd een wissel met hartstuk vervangen en verlegd. De verbindingswissel op den Oostzeedijk nabij de voormalige Gasfabriek werd verwijderd en eveneens de wissel op de Schiekade ter hoogte van den Provenierssingel.

C. Bogen.

De volgende bogen werden geheel of gedeeltelijk vernieuwd:

Buitenboog Gedempte Glashaven—Reederijbrug	120	Meter
Buitenbeen van den boog in de Coornhertstraat	50	„
Beide S-bogen Spoorwegstraat—Haringvliet	280	„
Buitenbeen van den buitenboog op den Kreekweg bij de brug	43	„
Boog Zomerhofstraat—van der Duynstraat	90	„
Beide bogen voor het Beursstation	150	„
Buitenboog op het Noordplein ter hoogte van de Noorderstraat	90	„
Beide bogen op den West-Varkenoordschen Weg bij de brug	210	„
Buitenbeen van den boog van lijn 8 bij Plan C	20	„

Bij de vernieuwing van bovengenoemde bogen werd gebruik gemaakt van railmateriaal in „Verbundstahl".

Verder werden nog vernieuwd:

Boog Bergweg—Heer Vrankestraat	90	Meter
Beide bogen op den Honingerdijk ter hoogte van de meelfabriek	180	„
Binnenboog Kruiskade—Kruisstraat	90	„
Binnenbeen van den buitenboog op de Lange brug	15	„
Buitenboog Noorderbrug—Noordplein	60	„
Boog in de Moriaanstraat	30	„
Binnenboog Spoorwegstraat—Oosterkade	120	„
Binnenboog 1e Middellandstraat—West-Kruiskade	80	„
Buitenbeen van buitenboog 1e Middellandstraat—West-Kruiskade	40	„
Binnenboog P. C. Hooftplein—Mathenesserdijk (gedeeltelijk)	70	„
Boog Burgemeester Roosstraat—Zwart Janstraat	110	„
Binnenbeen van binnenboog Noorderbrug—Jonker Fransstraat	28	„
Boog Noordsingel—Burgemeester Roosstraat	60	„
Boog Noordsingel—Noordplein (gedeeltelijk)	56	„
Beide bogen West-Zeedijk—Oostkousdijk	150	„
Beide bogen op den Bergweg bij het Postkantoor	186	„
Beide S-bogen op den Oostzeedijk bij de Struisenburgstraat (gedeeltelijk)	120	„
Contraboog op den Zuidblaak bij de Posthoornsteeg (richting Beursplein)	50	„
Buitenbeen van de lus te Schiedam	102	„
Buitenbeen van den contraboog in de lus Rust Wat	60	„
Binnenbeen van den binnenboog op den Kreekweg	15	„

Tenslotte werden nog vervangen:

Boog Rusthoflaan—Kerkhoflaan	40	Meter

Boog op de Oosterkade vóór het Maasstation . . . . . 45 Meter
Lus op het Lischplein (enkele rails) . . . . . 25 „
Boog Gerrit Jan Mulderstraat—van Heusdestraat . . . . . 70 „
Binnenbeen van den boog Provenierssingel—Schiekade . . . . . 30 „

De boog Weteringstraat—Brouwerstraat werd gewijzigd. De binnenboog Jonker Fransstraat—Goudsche Singel alsmede de binnenboog Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan werden verlegd, zulks ter verruiming van het tusschenspoor.

In de lus Rust Wat werden de opstelsporen verlegd.

D. Benzinemotortramdienst Rotterdam—Overschie.

In den loop van 1931 werd hetgeen tusschen de Heulbrug en de Dorpsstraat te Overschie nog was overgebleven van de sporen der motortram (circa 3200 M.) geheel verwijderd.

E. Aanleg.

Met het oog op de wijziging van de route van lijn 19 (16 Mei 1931 ingegaan) werden op het kruispunt Polderlaan—Hillevliet een circa 60 M. lange boog benevens vier wissels en een kruisstuk ingebouwd.

In de hulpremise Schiekade—Molenwaterweg werden sporen gelegd.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1931 had de R. E. T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom:

1°. Remise met centrale werkplaats, hoofdkantoor, bijgebouwen en erven aan de Isaäc Hubertstraat, ter gezamenlijke grootte van 82,36 A. Het complex bestaat uit:

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

2°. Remise en erve aan den Oost-Zeedijk 84 (groot 38,48 A.) met de westelijke helft van de Elisabethstraat. Overeenkomstig het besluit van den Gemeenteraad van 17 April 1930 werden ten behoeve van den dienst der R. E. T. door de gemeente Rotterdam van den heer W. G. A. v. d. Lugt gekocht de perceelen aan den Oostzeedijk 90 en 98 ter gezamenlijke grootte van 39,51 A. Deze perceelen werden aan den dienst van Plaatselijke Werken in beheer gegeven;

3°. Remise met loodsen, werkplaatsen en erve aan de Schiekade 133. Het complex (groot 36,91 A.) bestaat uit: een remisegebouw met werk- en dienstlokalen, paardenstal en zolder, een autogarage en een hoefstal, en heeft een voor- en een achterterrein, respectievelijk aan de Schiekade en den Molenwaterweg gelegen. Een gedeelte van het remisegebouw met het open terrein aan den Molenwaterweg, sedert jaren verhuurd aan de firma Moerman & Robbers, werd met ingang van 1 November 1929 ten behoeve van den dienst der R. E. T. in gebruik genomen;

4°. Remise en erven aan de Velgersdijkstraat 2 en 4 (groot 22,24 A.); deze remise werd 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 met ongeveer 100 M². grondoppervlakte ten behoeve van den bouw van een

garage en van een bergplaats voor de Afdeeling Weg en Werken;

5°. Remise met bovenwoningen, loods en erve aan den Nieuwen Binnenweg 362—386 en Schoonebergerweg 13 (groot 72,32 A.). De remise is voor een gedeelte overbouwd met woningen, n.l. 22 aan de zijde van den Nieuwen Binnenweg, 1 op den hoek van den Nieuwen Binnenweg en den Schoonebergerweg en 1 aan den Schoonebergerweg;

6°. Remise en erve aan de Kootsche Kade, Willem van Hildegaerdsbergstraat en Hillegondastraat te Hillegersberg (groot 79,90 A.);

7°. Remise met huis, paardenstal, loodsen en erve aan den Straatweg van Rotterdam naar Overschie te Overschie (groot 25,97 A.);

8°. Perceelen weiland, watering en weg aan den 's-Gravenweg te Rotterdam, ter gezamenlijke grootte van 101,19 A.;

9°. 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;

10°. Mede-eigendom van 6 c.A. in een huis en erve aan den Straatweg naar Rotterdam te Overschie;

11°. Wachthuisjes (Mauritsweg, Wilhelminakade, Goudsche Singel bij de Jonker Fransstraat, Tweede Rosestraat, Wolphaertsbocht, Groene Hilledijk, Heyplaat, Hillelaan, Brielsche Laan bij het Graansilo, Brielsche Laan bij de Wolphaertsbocht, Carnisselaan, Maasstation, Claes de Vrieselaan, West-Zeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Putsche Plein, Westplein, Hofplein (2 stuks), Middensteiger, Calandplein, Parkkade, Jonker Fransplein, Henegouwerplein, Schiedamsche Weg, Schans, Pompstation [Schiedam] en Broersvest [Schiedam]);

12°. Wachthuisjes met dienstlokaal (Beursplein, Oostplein, Stationsplein, Veerlaan, Schielaan, Marconiplein, Aelbrechtsplein, Vlaskade, Lange Hilleweg, Randweg, Groene Zoom, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Heer Vrankestraat, Lefèvre de Montignylaan en Stationsplein te Schiedam).

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.

Het terrein met huizen aan den Bergweg te Hillegersberg, groot 17,86 A., werd verkocht aan den heer A. Slappendel te Hillegersberg voor den prijs van *f* 18,— per c.A.

Werkzaamheden aan de gebouwen.

Isaäc Hubertstraat. Een gedeelte der niet gefundeerde ruimte onder het hoofdgebouw werd gedeeltelijk met zand aangevuld. Onder de vloer van de geldkamer werd een betonvoet gemaakt voor het plaatsen van de motor der kaarten-perforeermachine.

In het bijgebouw werden de wanden van het Inkoopbureau schoongehakt en licht gepleisterd. De correspondentie-kamer en de verbindingsgang tusschen hoofd- en bijgebouw werden geheel geschilderd.

In de centrale werkplaats werd het schildersschaftlokaal geheel voltooid. In de kopergieterij werd een kleine wijziging gebracht in de opstelling der werktuigen,

waarvoor beton-fundeeringen moesten worden gemaakt; beton-fundeeringen moesten ook worden gemaakt voor de afzuiginstallatie in de wagenmakerij en de inloopbank in de electrische werkplaats. In de smederij werden een viertal luchtververschingsluiken gemaakt. Voorts werden de verschillende plaatijzeren schoorsteenen gebitumineerd. Een aantal putplanken werden vernieuwd; een gootlengte van circa 20 M. werd van nieuw zink voorzien terwijl tenslotte de bestrating op verschillende plaatsen werd hersteld.

De bergloods op het terrein der Afdeeling Weg en Gebouwen werd van een nieuw dak voorzien.

Remise Hillegersberg. De waterdichte looden afsluiting van het betondak boven het zand- en zoutsilo werd verwijderd en vervangen door een afsluiting van bitumen-weefsel (warm opgebracht). Een viertal luiken van de mangaten van het zoutsilo werden opnieuw met lood bekleed.

Een gedeelte der putplanken werd vernieuwd. De bestrating moest wederom in orde worden gebracht.

Remise Delfshaven. Op het terrein achter de remise werd een autogarage gebouwd; de aldaar aanwezige zandbergplaats werd verplaatst.

In de werkkuilen der remise werden enkele gebroken kolommen vervangen door beton-kolommen; in een der niet-waterdichte kuilen werden verhoogingen van beton aangebracht. Het bouwvallige zoutsilo werd geheel afgebroken, opnieuw opgemetseld en tevens circa één Meter hooger gemaakt. De deuren der smederij werden vernieuwd en de plaatijzeren schoorsteen boven de smidse werd door een nieuwe vervangen. Het aantal tappunten in de remise werd met een viertal nieuwe uitgebreid. Aan de bestrating vonden de noodige reparatiën plaats.

Remise Charlois. Op verschillende plaatsen werd de bestrating in orde gemaakt.

Remise Kralingen. De schoorsteen van de zanddrooginrichting werd gedeeltelijk afgebroken en opnieuw opgemetseld. Eenige voorzieningen aan rioleering en bestrating werden getroffen terwijl voorts een aantal putplanken werden vernieuwd.

Schiekade. Een gedeelte der gebouwen, gelegen aan den Molenwaterweg, werd ingericht tot tijdelijke remise-ruimte hetgeen o.a. met zich medebracht wegbreken en veranderen van een gedeelte der gevels.

Het voorterrein aan de Schiekade werd opgehoogd en opnieuw bestraat. De inrijpoort werd gerepareerd en zoodanig verbreed dat het voorterrein voor tramrijtuigen van elk type bereikbaar is.

Het dak van de autogarage aan de zijde der Schiekade werd gelicht, opnieuw beschoten en afgedekt met een laag timmeroïd.

Ten behoeve van den afvoer van overtollig water der vuilnisstortinrichting werd een septic tank van gewapend beton gemaakt.

Autobusgarage. Aan de werkplaats werd een uitbouw gemaakt voor het plaatsen van een spoelinrichting.

Waar noodig werd de bestrating in orde gebracht.

Woonhuizen. Aan de woonhuizen werden de noodige voorzieningen ge-

troffen; de voor- en achtergevels der woonhuizen aan den Nieuwen Binnenweg en van het pand aan den Schoonebergerweg werden geverfd.

Wachtkamers. Een nieuwe wachtkamer van het „groote type" werd geplaatst op het Stationsplein te Schiedam. In deze wachtkamer werd een automatisch werkende gasverwarmingsinstallatie aangebracht.

Bij het Pompstation te Schiedam werd eveneens een wachtkamer geplaatst; de oude wachtkamer, welke vroeger aan de Hooge Boomen had gestaan en in 1929 was verwijderd, werd voor dit doel gerepareerd, geverfd en van een nieuwe betonvoet voorzien.

De wachtkamer aan de Heer Vrankestraat werd gelicht en verplaatst. De wachtkamer aan den Groenen Hilledijk werd vijftig Meter verplaatst, gerepareerd, geverfd en op een nieuwen betonvoet geplaatst. Ook de wachtkamer aan de Middensteiger werd gerepareerd en geverfd. In verband met de profielwijziging van den Schiedamschen Weg moest de wachtkamer aldaar worden verplaatst.

De wachtkamers te Overschie en aan de Lefèvre de Montignylaan te Hillegersberg werden gelicht; in laatstgenoemde wachtkamer werd een automatisch werkende gasverwarmingsinstallatie aangebracht.

De wachtkamer aan de Wolphaertsbocht werd overgebracht naar het P. C. Hooftplein; de wachtkamer aan de Hillelaan werd verplaatst naar de Wolphaertsbocht en opnieuw geverfd.

In verband met de profielwijziging aan de Tweede Rosestraat werd de wachtkamer aldaar omgewisseld met de wachtkamer aan de Putsche Laan.

In de volgende wachtkamers werden ramen aangebracht voor het plaatsen van overzichtskaarten van het tramnet der R. E. T.:

Hofplein (2 stuks), Coolsingel, Westplein, Willemsplein, Parkkade, West-Zeedijk, Ruigeplaatbrug, Mauritsweg, Claes de Vrieselaan, Schiedamsche Weg, Marconiplein, Pompstation, Schiedam (Broersvest), Schiedam (Stationsplein), Spartastraat, P. C. Hooftplein, Aelbrechtsplein, Henegouwerplein, Stationsplein, Jonker Fransstraat, Rusthoflaan, Oostplein, Honingerdijk, Maasstation, Middensteiger, Beursplein, 2e Rosestraat, Randweg, Groene Hilledijk, Groene Zoom, Lange Hilleweg, Putsche Plein, Wilhelminakade, Veerlaan, Brielsche Laan, Wolphaertsbocht, Vlaskade, Heijplaat, Schielaan te Overschie, Heer Vrankestraat, en Lefèvre de Montignylaan te Hillegersberg.

Werkzaamheden in de centrale werkplaats. In den loop van 1931 kwam 1 motorwagen voor groote revisie naar de centrale werkplaats; 88 motorwagens en 1 volgwagen kwamen in reparatie wegens aanrijding.

Een nadere specificatie der aan de binnengekomen motor- en volgwagens verrichte werkzaamheden volgt hieronder:

	Motorwagens.	Volgwagens.
diverse reparatiën door de bankwerkerij	665	66
diverse reparatiën door de electrische afdeeling . . .	598	17
diverse reparatiën door de wagenmakerij	473	38
bijgeschilderd	335	26
opnieuw geschilderd	16	7

In Juni 1929 was een begin gemaakt met de verbouwing van motorwagens uit de serie 152—201; op 31 December 1930 waren 26 wagens geheel verbouwd en weder in dienst gesteld. Deze verbouwing werd in 1931 krachtig voortgezet en op 5 Augustus 1931 werd motorwagen 170 als laatste der geheel verbouwde wagens in dienst gesteld.

In 1930 was bij wijze van proef in de centrale werkplaats uitgevoerd de verbouwing van de Delmez-wagens 204 en 215. Met de verbouwing van de overige Delmez-wagens was de firma Allan & Co. te Rotterdam belast. Deze wagens werden successievelijk aan den dienst onttrokken en einde April 1931 bevonden zich alle te verbouwen wagens in de werkplaats van genoemde firma. Den 19en Juli 1931 werd de eerste der verbouwde wagens weder in dienst gesteld; op 15 September vond de indienststelling van de laatste der verbouwde wagens plaats.

De verbouwing van de semi-convertible volgwagens werd, nadat op 17 Mei 1930 volgwagen 1374 gereed was gekomen, voorloopig niet voortgezet. Eerst op 2 December 1931 kwam volgwagen 1391 naar de centrale werkplaats teneinde te worden verbouwd.

Op 15 September 1930 kwam motorwagen 131 van de serie 127—151 naar de centrale werkplaats; de verbouwing van deze wagen kwam op 22 Mei 1931 gereed en op 23 Mei volgde de indienststelling. Ultimo December was men met de verbouwing van 4 motorwagens uit deze serie nog niet gereed, terwijl aan de verbouwing van de overige 20 wagens nog moest worden begonnen.

Met de verbouwing van de volgwagens 1001—1020 (1e serie) tot motorwagen werd op 23 Maart 1931 een begin gemaakt. Op 13 Juni 1931 kon motorwagen 461 als eerste verbouwde wagen de centrale werkplaats verlaten en op 14 November 1931 was men met de verbouwing van alle twintig wagens geheel gereed gekomen.

Ten slotte werden nog diverse werkzaamheden verricht voor de Afdeeling Weg en Werken, voor de Afdeeling Tractie, voor het Magazijn, enz.

Voor de remise Hillegersberg werd een complete bandage-slijpinrichting, uitgerust met 4 slijpmotoren, vervaardigd (25 November 1931 werd deze installatie in bedrijf gesteld terwijl hiermede tot ultimo December 1931 de bandages van 21 motorwagens werden geslepen). Voor de electrische werkplaats werd een beproevingsinstallatie voor tractie-motoren vervaardigd. Voor de Afdeeling Weg en Werken werden vervaardigd: 5 complete kruisingen, 2 hartstukken, 16 dilatatie-inrichtingen en 9 wisseltongen.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1931 verschillende veranderingen. Aan het wagenpark werden toegevoegd 100 nieuwe motorwagens van het groote type (hiervan werden geleverd door Allan & Co. te Rotterdam: 40 wagens, door „Werkspoor" te Zuilen: 40 wagens en door de firma J. J. Beynes te Haarlem: 20 wagens) benevens 20 groote volgwagens (geleverd door Allan & Co. te Rotterdam).

Verder werden nog aan het wagenpark toegevoegd 8 autobussen (Krupp-chassis met Allan-carosserie); twee van deze autobussen (Nos. 101 en 102) hebben een gewijzigde kapconstructie (zulks met het oog op de rondritten gedurende de

zomermaanden). Een monteursautomobiel werd eveneens aan het wagenpark toegevoegd.

Aan den dienst werden onttrokken de motorwagens 1—70, de volgwagens 1301—1350 en de open volgwagens 1291—1300. Deze wagens waren de kosten van een groote revisie niet meer waard en bovendien niet meer geschikt voor het moderne verkeer. Den 23en April 1931 werd een begin gemaakt met het sloopen van deze buiten dienst gestelde wagens en den 15en September was men met het sloopingswerk gereed. Twee motorwagens, 5 volgwagens en 1 open volgwagen werden behouden, teneinde eventueel als transportwagens te kunnen dienst doen. Voorts werden nog verkocht 1 vrachtautomobiel (Thornycroft) en 1 montage-automobiel (Ford).

Op de verbouwing der aanhangwagens 1001—1020 (1e serie) tot motorwagens werd reeds gewezen.

Alzoo bestond op 31 December 1931 het wagenpark uit:

Voor de lijnen met electrische tractie.	81	motorwagens	à 33	plaatsen =	2673 plaatsen.
	50	„	„ 38	„ =	1900 „
	20	„	„ 51	„ =	1020 „
	170	„	„ 63	„ =	10710 „
	56	semi-convertible volgwagens .	„ 42	„ =	2352 „
	20	volgwagens	„ 62	„ =	1240 „
	30	open volgwagens	„ 41	„ =	1230 „
Voor den autobusdienst	48	autobussen	„ 31	„ =	1488 „
Totaal	475	rijtuigen			met 22613 plaatsen.

1 directie-auto.
2 dienst-automobielen.
1 trommel-automobiel.
1 bestelwagen.
5 vrachtautomobielen.
1 kraanwagen.
1 deraillements-automobiel.
2 lasch-automobielen.
7 montage-automobielen.
2 montagewagens op spoorwielen.
1 montagewagen met paardentractie (op spoorwielen).
4 sleeperswagens.
2 sleeperswagens voor railtransport.
1 railtransportwagen.
1 aanhang-railwagen.
3 mallejans.

1 mestwagen.
1 fouragewagen.
1 stortkar.
1 haspelwagen.
1 haspelwagen op spoorwielen.
20 handwagens.
4 gesloten handwagens voor wisselreparatie.
3 open handwagens voor wisselreparatie.
11 schaftkeetwagens.
8 ijzeren vuilniswagens.
17 zoutwagens.
2 slijpwagens.
2 railreinigingswagens.
1 wagen voor vervoer van tramwagens.
2 zandtransportwagens.
2 motorwagens.
5 volgwagens.
1 open volgwagen.
1 dichte paardentramwagen.

Tractie. Door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1931 ten behoeve van den tramdienst 24.481.519 k. W. h. geleverd, waarvoor *f* 1.486.619,22 moest worden betaald. De staat op bladz. 26 geeft een vergelijkend overzicht van het stroomverbruik per maand over de jaren 1929, 1930 en 1931.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises (uitgezonderd de remise Hillegersberg) werd voor beweegkracht 110.803 k. W. h. geleverd, waarvoor *f* 6.803,78 betaald moest worden. Voor verlichting, verwarming, enz. werd geleverd 133.344 k. W. h. kostende *f* 8.440,86. In totaal werd dus door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam 24.725.666 k. W. h. geleverd.

Door de gemeente Hillegersberg werd, ten behoeve van de remise aan de Kootsche Kade, geleverd voor beweegkracht 1.838 k. W. h. en voor verlichting en verwarming 38.058 k. W. h., waarvoor respectievelijk *f* 326,58 en *f* 3.089,88 moest worden betaald. Voor verlichting in het wachthuisje aan de Lefèvre de Montignylaan werd 96 k. W. h. geleverd kostende *f* 30,72. Bovendien werd 21 k. W. h. geleverd voor de electrisch bewogen brug aan den Straatweg te Hillegersberg.

Het stroomverbruik voor electrische tractie bedroeg gemiddeld per wagenkilometer 1,200 k. W. h. tegen 0,957 k. W. h., 0,825 k. W. h. en 0,747 k. W. h. respectievelijk over de jaren 1930, 1929 en 1928 en 0,717 k. W. h. over het R. E. T. M.-boekjaar 1926/27.

De invloed van de weder verhoogde rijsnelheid en van de indienststelling der nieuw aangeschafte motorwagens op het stroomverbruik blijkt wel zeer duidelijk uit het overzicht op bladz. 27. Bij de berekening van het stroomverbruik per wagenkilometer werd een bijwagenkilometer gelijkgesteld aan een halve motorwagenkilometer.

Vergelijkend Overzicht van het Stroomverbruik voor den Tramdienst in de jaren 1929, 1930 en 1931.

Maanden.	Verbruik in k.W.h.			Bedrag.		
	1929	1930	1931	1929	1930	1931
Januari	1.142.780	1.803.542	1.796.682	*f* 79.994,60	*f* 125.120,19	*f* 124.648,37
Februari	1.050.803	1.618.191	1.631.634	„ 69.218,02	„ 97.864,08	„ 98.778,67
Maart	1.129.112	1.793.747	1.784.856	„ 67.746,72	„ 107.624,82	„ 107.091,36
April	1.141.281	1.780.120	1.935.822	„ 68.476,86	„ 106.807,20	„ 116.149,32
Mei	1.233.279	1.817.131	2.175.498	„ 73.996,74	„ 109.027,86	„ 130.529,88
Juni	1.186.243	1.719.083	2.126.079	„ 71.174,58	„ 103.144,98	„ 127.564,74
Juli	1.254.161	1.739.484	2.195.458	„ 75.249,66	„ 104.369,04	„ 131.727,48
Augustus	1.346.572	1.741.098	2.220.362	„ 80.794,32	„ 104.465,88	„ 133.221,72
September	1.356.426	1.702.517	2.126.196	„ 81.385,56	„ 102.151,02	„ 127.571,76
October	1.552.640	1.727.355	2.165.815	„ 93.158,40	„ 103.641,30	„ 129.948,90
November	1.663.466	1.682.249	2.080.387	„ 99.807,96	„ 100.934,94	„ 124.823,22
December	1.832.202	1.780.479	2.242.730	„109.932,12	„ 106.828,74	„ 134.563,80
Totaal	15.888.965	20.904.996	24.481.519	*f* 970.935,54	*f* 1.271.980,05	*f* 1.486.619,22

Gemiddeld stroomverbruik in k.W.h. per wagenkilometer.			
Maanden.	1929	1930	1931
Januari	0,758	0,969	0,999
Februari	0,776	0,963	1,009
Maart	0,748	0,963	1,012
April	0,777	0,971	1,140
Mei	0,766	0,968	1,244
Juni	0,760	0,953	1,285
Juli	0,772	0,931	1,286
Augustus	0,795	0,930	1,290
September	0,821	0,947	1,287
October	0,904	0,947	1,271
November	0,970	0,955	1,269
December	0,993	0,987	1,329

Over 1931 moest overeenkomstig de kolenclausule een toeslag worden betaald van *f* 106.382,18.

Voor gebruik, onderhoud en vernieuwing der voedingskabels werd een bedrag van *f* 49.760,64 betaald.

Bovenleiding. De toestand der bovenleiding werd regelmatig gecontroleerd. Een overzicht van de vernieuwde gedeelten van het net volgt hieronder:

Arbeidsdraad van 65 m.M².:

Parallelweg	1.720	Meter	Lijn 19
Zaagmolenbrug	64	„	„ 22
Eendrachtsweg	120	„	Lijnen 1 en 14
Jan Kuitenbrug	80	„	„ 12 „ 19
Parksluizenbrug	100	„	Lijn 18
	2.084	Meter	

Arbeidsdraad van 80 m.M².:

Claes de Vrieselaan	140	Meter	Lijn 10
Schiekade	18	„	„ 6
Westzeedijk	2.498	„	„ 18
Aert van Nesstraat	205	„	„ 20
Oostzeedijk	395	„	Lijnen 1 en 21
Geldersche Kade	260	„	„ 12 „ 19
Mathenesserlaan	1.795	„	„ 5, 11 en 24
Bergweg	965	„	„ 14, 22 „ 23
Transporteeren	6.276	Meter	

Transport . . .	6.276	Meter	
Hofdijk	230	„	Lijnen 10, 11 en 14
Oude Dijk-Vlietlaan	835	„	„ 5, 16 „ 22
Spoorwegstraat	180	„	„ 4, 7 „ 23
Oostmolenwerf—Oostplein—Admiraliteitskade	235	„	Diverse lijnen
Middellandstraat-Henegouwerlaan	150	„	„ „
Coolsingel	385	„	„ „
Oostplein	365	„	„ „
Noordsingel	85	„	„ „
Hofplein	154	„	„ „
Nieuwe Binnenweg	500	„	„ „
West-Nieuwland—Middensteiger	630	„	„ „
	10.025	Meter	

Voor de nieuwe verbinding Polderlaan—Hillevliet ten behoeve van lijn 19 werd 455 M. arbeidsdraad van 80 m.M². gebruikt.

In totaal werd gebruikt voor:

vernieuwing	10.025	Meter	arbeidsdraad van 80 m.M².
bijdraden	2.934	„	„ „ 80 m.M².
aanleg	455	„	„ „ 80 m.M².
	13.414	Meter	
vernieuwing	2.084	Meter	arbeidsdraad van 65 m.M².
bijdraden	306	„	„ „ 65 m.M².
	2.390	Meter	
tijdelijke vernieuwing van oude netgedeelten en bijdraden (electrische wisselomzetinrichtingen)	855	Meter	arbeidsdraad van 50 m.M².

Evenals in de beide voorafgaande jaren werd in diverse gevallen in aansluiting aan het vernieuwingswerk de verspanning geregeld. Verschillende andere vernieuwingswerkzaamheden werden weder gecombineerd met werkzaamheden van andere diensten en bedrijven der gemeente Rotterdam.

De profielwijziging van den Straatweg te Hillegersberg werd in 1931 voortgezet, in verband waarmede verschillende masten werden verplaatst en de bovenleiding opnieuw verspannen moest worden.

Wegens profielwijziging van den Westzeedijk werd eerst het gedeelte Scheepstimmermanslaan—Heuvellaan in samenwerking met de Openbare Verlichting verbouwd en vernieuwd, terwijl na het gereedkomen der Parksluizenbrug ook het gedeelte Heuvellaan—Pieter de Hoochweg eveneens in samenwerking met de Openbare Verlichting werd verbouwd. Het netgedeelte Pieter de Hoochweg—Ruigeplaatbrug werd gereviseerd en opnieuw verspannen, terwijl een achttal masten welke op het terrein der Nederlandsche Spoorwegen stonden naar het trottoir werden verplaatst.

Op den Schiedamschen Weg werden de sporen naar het midden verplaatst; als gevolg van de profielwijziging moest de armpaalconstructie worden vervangen door gewone ophanging aan spandraden.

In overleg met de Openbare Verlichting werden op het Aelbrechtsplein verschillende masten geplaatst welke gemeenschappelijk benut werden ten dienste van bovenleiding en verlichting; tevens werden verschillende masten, welke op het terrein der Nederlandsche Spoorwegen stonden, verplaatst, terwijl de bovenleiding opnieuw verspannen werd.

In aansluiting aan de verbouwing van het net op den Coolsingel werd de bovenleiding in de Aert van Nesstraat gedeeltelijk vernieuwd. De bovenleiding in de Mathenesserlaan werd, in aansluiting aan de verbouwing van het voedingspunt Mathenesserlaan—Claes de Vrieselaan, gedeeltelijk vernieuwd. Aan den West-Varkenoordschen Weg bij de Beijerlandsche Laan werden, wegens verbreeding van den oprit, een aantal masten verplaatst, welke tevens benut werden ten dienste van de openbare verlichting.

Aan de Schiekade werd in de voormalige remise der motortram en op het terrein aan den Molenwaterweg van oud materiaal een bovenleiding aangebracht ten behoeve van het remiseeren van aanhangwagens en van de railreinigingswagens. Van oud materiaal werd eveneens een bovenleiding aangebracht in het lage gedeelte der remise Delfshaven, voorheen bestemd voor het remiseeren van aanhangwagens.

Met betrekking tot de bruggen en viaducten kan het volgende vermeld worden. De nieuwe Jan Kuitenbrug kwam in den loop van 1931 gereed. De bovenleiding aan de hulpbrug werd gesloopt terwijl aan de nieuwe brug een bovenleidingconstructie in denzelfden geest als die aan de Koninginnebrug werd aangebracht. De bestaande netgedeelten op het Bolwerk en op de Geldersche Kade werden verlegd en aangesloten aan de nieuwe brugconstructie. De bovenleidingmasten werden ook hier weder benut ten dienste van de openbare verlichting.

De nieuw gebouwde Parksluizenbrug werd voorzien van een soortgelijke bovenleidingconstructie als de Jan Kuitenbrug. Tevens werden hier de noodige zinkerkabels met bijbehoorende schakelinrichtingen aangebracht. Bij de in aanbouw zijnde Pieter de Hoochbrug werden de noodige voorzieningen getroffen opdat bij een eventueel aanleggen van een tramlijn over deze brug geen breekwerk behoeft plaats te vinden voor den aanleg van een bovenleidingconstructie met bijbehoorende zinkerkabels en schakelinrichtingen.

De bestaande bovenleidingconstructie aan de Zaagmolenbrug werd vervangen door een verbeterde constructie, waarbij meer rekening is gehouden met het recht verspannen van het geleidingskoper.

Het toenemend verkeer over de Mathenesserbrug maakte het wenschelijk deze brug van een bovenleidingconstructie te voorzien. Hiervoor werd gekozen een speciale pijpconstructie, welke draaibaar is opgehangen aan twee geconstrueerde ijzeren afspanportalen.

Tenslotte werd nog van de brug bij Lommerrijk de electrische bewegingsinrichting aan een grondige revisie onderworpen.

Vermeld moet worden dat in den loop van 1931 de volgende draadbreuken voorkwamen:

2 Februari: 1e Middellandstraat.
12 Mei: Putsche Plein.
29 Mei: Goudsche Singel bij de Hugo de Grootstraat.
23 Juli: Kruispunt Nieuwe Binnenweg—Claes de Vrieselaan.
24 October: Honingerdijk.
11 November: Koninginnebrug.

Het voedingkabelnet werd ook in 1931 weder zooveel mogelijk in aansluiting aan de vernieuwingswerkzaamheden gewijzigd en uitgebreid.

Verbouwd werden een gedeelte van voedingspunt 1, n.l. een dubbel stijgpunt aan de Nieuwe Haven tegenover de Marinierskazerne, en voedingpunt 10 (Mathenesserlaan—Claes de Vrieselaan) bestaande uit twee dubbele stijgpunten. De bestaande twee enkele stijgpunten van voedingpunt 31 (Noordsingel—Bergweg) op den Bergsingel kwamen te vervallen en werden vervangen door een dubbel stijgpunt op den Noordsingel, terwijl het dubbele stijgpunt op den Bergweg werd verbouwd.

In verband met het gereedkomen van het gelijkrichterstation aan de Vierhavenstraat kwam het oude voedingpunt 9b op het Marconiplein te vervallen en werd vervangen door drie nieuwe voedingpunten en wel: een dubbel stijgpunt op den Schiedamschen Weg (voedingpunt 41), een dubbel stijgpunt op den Mathenesserdijk (voedingpunt 42) en een dubbel stijgpunt op den Rotterdamschedijk (voedingpunt 43).

Het voedingpunt 34 (Hofplein) werd verbouwd: het dubbele stijgpunt op het Strooveer werd verplaatst naar het Hofplein terwijl het stijgpunt op de Schiekade verplaatst werd naar de Diergaardelaan bij den Stationsweg. Van het voedingpunt 33 werden de stijgpunten op den Bergweg en in de Benthuizerstraat nog voorzien van overbruggingsschakelaars voor het verkrijgen van een betere verdeeling der belasting over de toevoerkabels.

De nog in bedrijf zijnde seinlichten werden regelmatig gecontroleerd. In verband met de vele klachten over radiostoring aan den Parallelweg werd hier een nieuw systeem seinlicht beproefd, waarbij de stroom voor de seinlampen werd betrokken uit het 220 V. wisselstroomnet. De resultaten waren echter niet bevredigend, weshalve een andere seinlichtinstallatie (naar eigen systeem) werd aangebracht, waarbij de storingen vrijwel geheel werden onderdrukt.

Tenslotte kan met betrekking tot de bovenleidingmasten nog worden vermeld dat de volgende netgedeelten opnieuw werden geverfd: Lefèvre de Montignylaan, Straatweg te Hillegersberg, Bergweg, Heer Vrankestraat, Hoyledestraat, Benthuizerstraat, Zwartjanstraat, Bergstraat, Burgemeester Roosstaat, Noordsingel, Noordplein, Lischplein, Bergsche Laan, Bergsingel, Spoorsingel (gedeeltelijk), Walenburgerweg, Zaagmolenstraat, Jacob Catsstraat, Crooswijksche straat, Pijperstraat, Goudsche Rijweg, Vlietlaan, Oude Dijk, Brouwerstraat, Vlietstraat, Vlietkade, Gedempte Slaak, Boezemsingel, Boezemstraat, Rusthoflaan, Paradijslaan, Kerkhoflaan, Linker Rottekade, Oranjeboomstraat (gedeeltelijk), Hilledijk, Polderlaan, Hillevliet (gedeeltelijk) en Lange Hilleweg (gedeeltelijk).

Electrische wissels. De reeds in 1929 aangevangen verbetering als-

mede de uitbreiding van het aantal electrische wissels werd ook in 1931 verder voortgezet.

Vier wissels van het systeem „Weenen" werden verbouwd tot het systeem „R. E. T." (Diergaardelaan—Coolsingel, Mauritsweg—Nieuwe Binnenweg, Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan en West-Zeedijk—Pieter de Hoochweg). Vier wissels van het systeem „R. E. T." werden verbouwd tot het systeem „S. S. W." (Jonker Fransstraat—Goudsche Singel [lijn 15], Bergweg—Noordsingel, Middellandstraat—Henegouwerlaan en Middellandstraat—'s-Gravendijkwaal [lijn 10]).

Nieuw ingebouwd werden 3 wissels van het systeem „R. E. T." en 5 wissels van het systeem „S. S. W." De wissel Mathenesserlaan—Mathenesserplein (systeem „Orenstein & Koppel") werd uitgerust met tijdrelais, terwijl bovendien nog een wissel van dit type werd ingebouwd.

In totaal waren op 31 December 1931 de hieronder vermelde 80 electrische wissels ingebouwd:

Systeem „Weenen" zonder tijdrelais.

Gedempte Botersloot.
Oostmolenwerf.
Nieuwe Haven.
Kolkkade (Viaduct).
West Nieuwland.
Eendrachtsweg—Witte de Withstraat (lijn 1).
Eendrachtsweg—Witte de Withstraat (lijn 8, enz.)
Westplein.

In totaal dus 8 stuks.

Systeem „R. E. T." met tijdrelais.

Goudsche Singel—Jonker Fransstraat (lijn 15).
Boschje.
Strooveer.
Schiebrug—Coolsingel.
Schiebrug—Schiekade.
Noordsingel—Jacob Catsstraat.
Noordsingel—Burgemeester Roosstraat.
Bergweg—Insulindestraat.
Boezembrug.
Diergaardelaan—Coolsingel.
Kruiskade—Kruisstraat.
Kruiskade—Mauritsweg.
Middellandstraat—'s-Gravendijkwal (lijn 24).
Vierambachtsstraat—van Heusdestraat.
Mathenesserplein—Mathenesserlaan.
Nieuwe Binnenweg—Mathenesserlaan.
Mauritsweg—Nieuwe Binnenweg.
West-Zeedijk—Pieter de Hoochweg.
Middensteiger.
Soetensteeg.
Zeevischmarkt—Noordblaak.
Posthoornsteeg.
Willemsbrug—Boompjes.
Polderlaan—Hillevliet.
Brielsche Laan—Wolphaertsbocht.

In totaal dus 25 stuks.

Systeem „S. S. W." met tijdrelais.

Schiedamsche Weg—Marconiplein.
Aelbrechtsbrug—Havenstraat.
Mathenesserlaan—'s-Gravendijkwal.
's-Gravendijkwal—Schietbaanlaan.
Middellandstraat—'s-Gravendijkwal (lijn 10).
Middellandstraat—Henegouwerlaan.
Eendrachtsweg—Nieuwe Binnenweg.

Nieuwe Binnenweg—Mauritsweg.
Mauritsweg—Aert van Nesstraat.
Stationsplein—Kruisstraat.
Stationsplein (opstelspoor).
Stationsweg—Stationsplein.
Coolsingel—Slagveld.
Coolsingel—Kruiskade (lijn 16).
Coolsingel—Kruiskade (lijn 9, enz.)
Kruiskade—Coolsingel.
Coolsingel—van Oldenbarneveltstraat (lijn 11, enz.).
Coolsingel—van Oldenbarneveltstraat (lijn 8, enz.).
Calandplein.
Schiedamsche Singel.
Boymansstraat.
Keizersbrug—Noordblaak.
Noordblaak—Beursplein.
Beursplein—West-Nieuwland.
Oostplein—Oostzeedijk.
Oostplein—Gedempte Slaak.
Oostplein (b/d. Hooge Boezem).
Oostplein (b/d. molen).
Goudsche Singel—Boezemsingel.
Goudsche Singel—Hugo de Grootstraat.
Goudsche Singel—Jonker Fransstraat (lijn 23).
Jonker Fransstraat—Goudsche Singel (lijn 23).
Jonker Fransstraat—Goudsche Singel (lijn 15).
Jonker Fransstraat—Noorderbrug.
Noordsingel—Zomerhofstraat.
Noordsingel—Bergweg.
Bergweg—Noordsingel.
Bergweg—Soetendaalsche Weg.
Bergweg—Benthuizerstraat.
Bergweg—Zaagmolenstraat.
Vlietlaan—Goudsche Rijweg.
Van der Takstraat.
West-Varkenoordsche Weg.
Tweede Rosestraat—Hilledijk.

In totaal dus 44 stuks.

Systeem „Orenstein & Koppel" met tijdrelais.

Mathenesserlaan—Mathenesserplein.
Mathenesserbrug—Mathenesserweg.

In totaal dus 2 stuks.

Wissel met drukknopbediening.

Oostplein (b/d. wachtkamer).

Verlichting en Kracht. De in 1930 aangevangen wijziging en uitbreiding der licht- en krachtinstallatie in de remise Delfshaven werd in 1931 ten einde gebracht. In de gebouwen aan de Schiekade werd de bestaande installatie gereviseerd en het oude schakelbord vervangen door een kastenbatterij; tevens werd een nieuwe installatie aangelegd in het aan den Molenwaterweg gelegen gedeelte.

In de autobus-garage werd een nieuwe krachtaansluiting op het 440 Volt gelijkstroomnet gemaakt, zoodat in den vervolge de laschwagens der Afdeeling Weg en Gebouwen ook dienst konden doen voor laschwerk in de garage. Voorts werd de verlichtingsinstallatie uitgebreid met een tiental lichtpunten.

In de remise Hillegersberg werd de krachtinstallatie uitgebreid met vier motoren voor de nieuwe bandage-slijpinrichting. In de centrale werkplaats werd een nieuwe laschomvormer geplaatst en aangesloten, terwijl de verlichting in de schilderswerkplaats en de stelwerkplaats werd gewijzigd en uitgebreid.

In de timmermanswerkplaats en de bijbehoorende houtzolder van de Onderafdeeling Gebouwen werd de verlichtingsinstallatie aan een revisie onderworpen en gedeeltelijk vernieuwd; ook op het terrein van de Onderafdeeling Weg werd de verlichtingsinstallatie gereviseerd en met enkele lichtpunten uitgebreid.

Nieuwe verlichtingsinstallaties werden aangelegd in het nieuwe wachthuisje op het Stationsplein te Schiedam, in het bij het Pompstation geplaatste wachthuisje, in de nieuwe garage op het terrein achter de remise Delfshaven en in de reeds bestaande wachtkamers aan den Groenen Hilledijk en bij het Maasstation. Bij het verplaatsen van enkele andere wachtkamers werd tevens de lichtinstallatie gereviseerd.

Paarden. Op 31 December 1930 waren 11 paarden aanwezig. In den loop van 1931 werden drie paarden, welke voor den dienst niet meer geschikt waren, verkocht, terwijl daartegenover slechts één paard werd aangekocht. Alzoo waren op 31 December 1931 nog 9 paarden aanwezig.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1931: *f* 2966,— d.i. per paard en per dag *f* 0,81 tegen *f* 1,14 over 1930, *f* 1,37 over 1929, *f* 1,45 over 1928, *f* 1,33 over het R. E. T. M.-boekjaar 1926/27 en *f* 1,40 over 1925/26.

Verbruikt werden 28.628 K.G. haver en 29.361 K.G. hooi.

Vervoer. In 1931 werden door de R. E. T. 6.079.815 reizigers minder vervoerd dan in 1930. Dit beteekent een achteruitgang van 6,56 %.

De staat op bladz. 34 geeft een overzicht van den voor- en achteruitgang van het reizigersvervoer op de electrisch geëxploiteerde lijnen afzonderlijk. In totaal werd op deze lijnen een achteruitgang van 6.398.697 reizigers geboekt, d.i. 7,57 %.

Een nadere beschouwing van den staat op bladz. 34 leert aanstonds dat lijn 19 een vooruitgang heeft geboekt van 43,92 % welke echter het gevolg is geweest van de omstandigheid, dat hier feitelijk twee lijnen tot één lijn samengesmolten zijn. Afgezien hiervan blijkt lijn 20 de eenige der electrisch geëxploiteerde lijnen te zijn, welke in 1931 een vooruitgang heeft kunnen boeken. Op deze lijn werd in April 1931 een meer economische exploitatie ingevoerd, terwijl sindsdien het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer nimmer beneden 4,20 daalde. Dit laatste geldt ook voor lijn 5, waarop eveneens in April 1931 een meer economische exploitatie werd toegepast. Ondanks de economische depressie boekte lijn 5 een achteruitgang van slechts 1,65 %. Op de lijnen 3, 9 en 12 werd in Mei en op lijn 18 in October de meer economische exploitatie ingevoerd. Dat dit niet zonder succes is gebleven, blijkt voldoende uit het volgende:

Gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer.

	1930	Januari–April 1931	Juli–December 1931
Lijn 3	3,20	3,07	3,97
„ 9	2,98	2.75	3,73
„ 12	2,37	2,05	3,28

De cijfers over de eerste vier maanden geven een beeld van den invloed der

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren 1930 en 1931.

Lijnen met electrische tractie.

Lijnen.	1931.	1930.	Meer in 1931.	Meer in 1930.	Percentage verschil.
1	2.186.277	2.552.133	—	365.856	— 14,34 %
2	5.941.584	6.399.670	—	458.086	— 7,16 „
3	6.386.779	6.872.740	—	485.961	— 7,07 „
4	5.515.809	5.825.780	—	309.971	— 5,32 „
5	3.832.627	3.896.872	—	64.245	— 1,65 „
6	1.115.178	1.399.343	—	284.165	— 20,31 „
7	2.063.817	2.149.911	—	86.094	— 4,00 „
8	5.055.182	6.266.493	—	1.211.311	— 19,33 „
9	6.438.344	7.232.175	—	793.831	— 10,98 „
10	2.442.051	3.220.282	—	778.231	— 24,17 „
11	2.951.801	3.191.033	—	239.232	— 7,50 „
12	3.109.243	3.362.582	—	253.339	— 7,53 „
13	81.771	288.918	—	207.147	—
14	4.990.164	5.331.657	—	341.493	— 6,41 „
15	3.928.917	4.600.837	—	671.920	— 14,60 „
16	3.499.267	3.942.143	—	442.876	— 11,23 „
17	1.933.142	1.975.814	—	42.672	— 2,16 „
18	4.296.088	4.529.814	—	233.726	— 5,16 „
19	790.213	548.790	241.423	—	+ 43,92 „
20	3.627.415	3.467.038	160.377	—	+ 1,88 „
21	2.343.270	2.408.581	—	65.311	— 2,71 „
22	1.520.149	1.223.655	296.494	—	—
23	1.482.763	1.178.796	303.967	—	—
24	886.504	947.932	—	61.428	— 6,48 „
25	1.735.019	1.739.082	—	4.063	— 0,23 „
Alle lijnen	78.153.374	84.552.071	—	6.398.697	— 7,57 %

depressie, terwijl de cijfers over het 2e halfjaar van 1931 den invloed van de getroffen maatregelen duidelijk in het licht stellen.

Lijn 18 boekte over het tijdvak Januari—September 1931 een gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer van 3,20; over de laatste twee maanden werd een gemiddeld aantal van 3,89 bereikt.

De lijnen 6 en 10 vertoonden relatief den grootsten achteruitgang, doch hierbij moet men in het oog houden dat beide lijnen met ingang van 24 Maart 1930 waren ingekort en dat beide lijnen hiervan een ongunstigen invloed hadden ondervonden. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer bedroeg voor lijn 6 over 1931: 2,00 (tegen 2,32 over 1930 en 2,75 over 1929); het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer voor lijn 10 bedroeg over 1931: 3,36 (tegen 3,71 over 1930 en 3,06 over 1929). Aanvankelijk bracht toepassing van een meer economische exploitatie voor lijn 10 wel verbetering wat betreft het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer doch de verkregen gunstige resultaten gingen tenslotte weder grootendeels verloren tengevolge van de economische depressie.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers op lijn 8 is sterk gestegen en bedroeg 4,66 over 1931 tegen 4,05 over 1930. Dit is het resultaat geweest van de in November 1930 getroffen maatregelen. Toch mag de ontwikkeling van het vervoer op deze lijn niet bepaald gunstig worden genoemd. In totaal werd in 1931 niet minder dan 1.211.311 reizigers minder vervoerd dan in 1930, hetgeen neerkomt op een achteruitgang van 19,33 %. Naast den ongunstigen invloed der economische depressie moet de oorzaak hiervan gezocht worden in de concurrentie van de zijde der particuliere interlocale autobusdiensten.

Niettegenstaande een achteruitgang van 14,60 % in het aantal vervoerde reizigers vergeleken bij 1930 mag de ontwikkeling van het vervoer op lijn 15 over 1931, de ongunstige omstandigheden in aanmerking genomen, niet ongunstig worden genoemd. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer daalde nimmer beneden 4,60 en bereikte een maximum van 5,26 over de maand April.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle electrisch geëxploiteerde lijnen gezamenlijk bedroeg over 1931: 3,53 tegen 3,31 over 1930. In de maand Augustus 1931 bedroeg op alle electrisch geëxploiteerde lijnen tezamen het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer niet minder dan 3,81. Dit is het hoogste maand-gemiddelde sedert de overname van het bedrijf der R. E. T. M.

In 1931 vervoerden de autobuslijnen tezamen 8.385.103 reizigers tegen 8.066.221 reizigers in 1930, hetgeen neerkomt op een vooruitgang van 3,95 %. In hoofdzaak moet dit worden toegeschreven aan het feit, dat de autobuslijnen K, L en M eerst op 23 Juni 1930 in exploitatie waren genomen.

Autobuslijn H is de eenige autobuslijn geweest welke in 1931 meer reizigers heeft vervoerd dan in het voorafgaande jaar, doch dit resultaat kon slechts verkregen worden doordat het aantal wagenkilometers aanmerkelijk opgevoerd werd, n.l. 543.128 K.M. in 1931 tegen 449.483 K.M. in 1930, d.i. een toeneming van 20,83 %. De toeneming van het aantal vervoerde reizigers bedroeg 18,43 %, zoodat

het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer over 1931 toch nog iets lager is geweest dan over het voorafgaande jaar (3,81 tegen 3,89).

In 1931 vervoerde autobuslijn A 275.851 reizigers minder dan in 1930, doch de gecombineerde autobuslijnen K, L en M hebben in het tweede halfjaar van 1931, vergeleken bij het overeenkomstige tijdvak van 1930, relatief een nog grooteren achteruitgang geboekt, n.l. 12,69 %. Het vervoer op de autobuslijnen in Schiedam kan allerminst bevredigend worden genoemd. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer bedroeg 1,87 over 1931 tegen 2,02 over het voorafgaande jaar.

Autobuslijn D boekte een achteruitgang van 4,03 %. Het aantal vervoerde reizigers in de eerste sectie bedroeg 389.985, d.i. 31,58 % van het totaal aantal vervoerde reizigers (tegen 32,69 % in 1930).

Voor het overige zij verwezen naar onderstaand overzicht.

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren 1930 en 1931.
Autobuslijnen.

Lijnen.	1931.	1930.	Meer in 1931.	Meer in 1930.	Percentage verschil.
A	2.044.984	2.320.835	—	275.851	— 11,89 %
B	1.263.022	1.388.700	—	125.678	— 9,05 „
D	1.234.836	1.286.662	—	51.826	— 4,03 „
E	10.111	8.246	1.865	—	+ 22,62 „
F	686.023	695.958	—	9.935	— 1,43 „
H	2.070.210	1.748.103	322.107	—	+ 18,43 „
K	400.617	195.648	204.969	—	—
L	371.427	211.623	159.804	—	—
M	303.873	210.446	93.427	—	—
Alle lijnen	8.385.103	8.066.221	318.882	—	+ 3,95 %

Bij een eventueele vergelijking van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer dient men wel in aanmerking te nemen dat de gemiddelde exploitatielengte der autobuslijnen 27,5 % minder is dan die der electrisch geëxploiteerde lijnen en dat verschillende autobuslijnen hier ter stede in hoofdzaak als aanvullende diensten der tramlijnen zijn te beschouwen.

Hier volgt een overzicht van de maxima en minima op de lijnen met electrische tractie.

Lijnen met electrische tractie in 1931.

	Totaal aantal vervoerde reizigers.	Totale opbrengst.	Grootste opbrengst per dag.	Kleinste opbrengst per dag.	Gemiddelde opbrengst per reiziger.
		Guldens.			Centen.
Lijn 1	2.186.277	198.271,20	1.076,57	341,06	9,07
„ 2	5.941.584	549.831,20	2.928,57	961,79	9,25
„ 3	6.386.779	589.193,10⁵	2.669,58	1.173,12⁵	9,23
„ 4	5.515.809	575.955,87⁵	3.006,97	1.081,78	10,44
„ 5	3.832.627	347.641,74⁵	1.379,22	668,25	9,07
„ 6	1.115.178	101.588,57	397,89	162,22	9,11
„ 7	2.063.817	189.297,59	793,91	388,22	9,17
„ 8	5.055.182	521.239,44⁵	2.402,82	997,62	10,31
„ 9	6.438.344	590.824,93	2.698,08	1.146,25	9,18
„ 10	2.442.051	225.211,66	882,60	483,37	9,22
„ 11	2.951.801	266.838,24	1.191,02	563,57	9,04
„ 12	3.109.243	286.242,45	1.397,35	555,90	9,21
„ 13	81.771	7.465,59	84,20	33,60	9,13
„ 14	4.990.164	509.402,16⁵	3.909,02	987,53	10,21
„ 15	3.928.917	365.323,93	1.772,73	691,44	9,30
„ 16	3.499.267	320.242,73⁵	1.473,35	645,15	9,15
„ 17	1.933.142	176.307,99	730,91	256,23	9,12
„ 18	4.296.088	397.747,15	1.539,92⁵	724,62	9,26
„ 19	790.213	73.054,73	443,77	103,52	9,24
„ 20	3.627.415	335.423,62	1.450,53	669,93	9,25
„ 21	2.343.270	214.360,35	822,95	457,23	9,15
„ 22	1.520.149	139.480,93⁵	767,17	277,07⁵	9,18
„ 23	1.482.763	136.230,48	641,83	251,89	9,19
„ 24	886.504	80.165,69	351,62	138,82	9,04
„ 25	1.735.019	161.415,27	749,89	288,85	9,30
Alle lijnen	78.153.374	7.358.756,64⁵	31.516,93	15.630,29⁵	9,42

De in de voorafgaande staat vermelde maxima vielen op:

Donderdag	1 Januari	(4° C.;	mooi weer; Nieuwjaarsdag) voor de lijnen 3, 9, 10, 11, 13, 16 en 22.
Maandag	6 April	(7° C.;	goed weer; 2e Paaschdag) voor lijn 21.
Zaterdag	23 Mei	(13° C.;	mooi weer) voor de lijnen 5, 8, 15 en 24.
Maandag	25 „	(14° C.;	mooi weer; 2e Pinksterdag) voor de lijnen 1, 2, 4, 14 en 23.
Maandag	31 Augustus	(14° C.;	mooi weer; Koninginnedag) voor de lijnen 12, 19 en 20.
Zaterdag	28 November	(5° C.;	regen) voor lijn 17.
Zaterdag	5 December	(8° C.;	regen; St. Nicolaasdag) voor de lijnen 6, 7, 18 en 25.

De minima vielen op:

Vrijdag	9 Januari	(0° C.;	goed weer) voor de lijnen 19 en 20.
„	6 Februari	(2° C.;	goed weer) voor lijn 5.
Zondag	8 „	(4° C.;	mooi weer) voor lijn 18.
„	8 Maart	(6° C.;	mooi weer) voor lijn 13.
Vrijdag	20 „	(7° C.;	mooi weer) voor lijn 12.
„	26 Juni	(18° C.;	mooi weer) voor de lijnen 16 en 25.
Zondag	5 Juli	(20° C.;	mooi weer) voor lijn 17.
Vrijdag	24 „	(19° C.;	mooi weer) voor lijn 9.
„	7 Augustus	(18° C.;	somber weer) voor lijn 21.
Zondag	9 „	(16° C.;	regenbuien) voor lijn 24.
Vrijdag	14 „	(15° C.;	goed weer) voor lijn 11.
„	13 November	(11° C.;	goed weer) voor lijn 3.
Zondag	22 „	(6° C.;	mistig) voor lijn 6.
Vrijdag	27 „	(6° C.;	goed weer) voor de lijnen 4 en 23.
Zondag	6 December	(8° C.;	goed weer) voor lijn 7.
Vrijdag	11 „	(6° C.;	somber weer) voor lijn 8.
„	18 „	(4° C.;	goed weer) voor de lijnen 2, 14, 15 en 22.
Zondag	20 „	(4° C.;	goed weer) voor de lijnen 1 en 10.

Het maximum voor alle lijnen met electrische tractie gezamenlijk viel op Maandag 25 Mei (2e Pinksterdag) en het minimum viel op Vrijdag 18 December.

Wat de autobuslijnen betreft, vielen de maxima op:

Donderdag	1 Januari	(4° C.;	mooi weer; Nieuwjaarsdag) voor de lijnen A en D en voor de gecombineerde lijnen K, L en M.
Zaterdag	25 April	(12° C.;	regenachtig) voor lijn B.
Zondag	26 „	(9° C.;	regenachtig) voor lijn H.
„	20 September	(12° C.;	goed weer) voor lijn F.

De minima vielen op:

Vrijdag 20 Februari (2° C.; mooi weer) voor lijn H.
„ 20 Maart (7° C.: mooi weer) voor lijn D.
„ 12 Juni (18° C.; goed weer) voor lijn A.
Zondag 2 Augustus (20° C.; mooi weer) voor lijn B.
Maandag 9 November (9° C.; regenbuien) voor lijn F.
Vrijdag 18 December (4° C.; goed weer) voor de gecombineerde lijnen K, L en M.

Hier volgt nog een overzicht van de maxima en minima voor de autobuslijnen.

Autobuslijnen in 1931.

	Totaal aantal vervoerde reizigers.	Totale opbrengst.	Grootste opbrengst per dag.	Kleinste opbrengst per dag.	Gemiddelde opbrengst per reiziger.
		Guldens.			Centen.
Lijn A	2.044.984	192.745,59	841,88	399,50	9,43
„ B	1.263.022	113.323,49⁵	464,62	213,13	8,97
„ D	1.234.836	152.698,69	760,88⁵	292,98⁵	12,37
„ F	686.023	62.983,09	666,40	106,47	9,18
„ H	2.070.210	188.642,97	807,23	374,67	9,11
Lijnen K, L, M	1.075.917	101.395,26⁵	588,85	154,76⁵	9,42
Alle lijnen	8.374.992 [1])	811.789,10 [2])	3.553,21⁵	1.708,87	9,69

[1]) Hierin is niet begrepen het door de tijdelijke autobuslijn E vervoerde aantal reizigers.
[2]) Hierin is niet begrepen de opbrengst van autobuslijn E.

Het maximum voor alle autobuslijnen gezamenlijk viel op Donderdag 1 Januari (Nieuwjaarsdag) en het minimum viel op Vrijdag 18 December.

De grootste dag-opbrengst voor alle lijnen der R. E. T. gezamenlijk viel op Maandag 25 Mei (2e Pinksterdag) en bedroeg *f* 34.849,13 ,terwijl de minimum-dag-opbrengst op Vrijdag 18 December viel en *f* 17.339,16⁵ bedroeg.

Vorenstaande overzichten, vergeleken met die over 1930, toonen duidelijk den invloed van de economische depressie aan. De maximum dag-opbrengst van één lijn, die van lijn 14, bleef aanmerkelijk beneden het maximum van het voorafgaande jaar, n.l. *f* 3.909,02 tegen *f* 5.519,65 in 1930.

Met betrekking tot de autobuslijnen noteerde lijn A wederom de hoogste dag-opbrengst (*f* 841,88) doch deze bleef nog iets beneden het in 1930 bereikte maximum. De autobuslijnen D, F en H boekten in 1931 een hoogere maximum dag-opbrengst dan in het voorafgaande jaar. Voor autobuslijn H mocht dit ook verwacht worden, gezien de toeneming van het totaal aantal vervoerde reizigers vergeleken bij 1930, terwijl op autobuslijn F bijzondere maxima bereikt worden op dagen waarop het vliegveld Waalhaven een groote aantrekkingskracht op het publiek uitoefent.

Wat de lijnen met electrische tractie betreft, valt te constateeren dat de lijnen 19, 20 en 22 in 1931 een hoogere maximum dag-opbrengst noteerden dan in 1930. Voor lijn 19 lag dit in de lijn der verwachtingen, ofschoon het verschil tusschen de maxima zeer gering is. Lijn 22 werd eerst op 24 Maart 1930 in exploitatie genomen, terwijl het publiek zich slechts geleidelijk aanpast aan wijzigingen in de vervoermogelijkheid. Het hoogere maximum op lijn 20 is te beschouwen als een uitvloeisel van de gunstige ontwikkeling van het vervoer op deze lijn.

De maximum dag-opbrengst van alle lijnen der R. E. T. gezamenlijk was niet minder dan *f* 4.150,36⁵ lager dan de maximum dag-opbrengst in het voorafgaande jaar.

Hieronder volgt nog een vergelijkend overzicht van de dagen met de hoogste opbrengst uit de jaren 1927—1931.

Vergelijkend overzicht van de dagen met de hoogste opbrengst uit de jaren 1927—1931.

Jaar.	Datum.	Aantal vervoerde reizigers.	Aantal vervoerde reizigers per wagen-kilometer.	Opbrengst.	Opbrengst per wagen-kilometer.	Opbrengst per reiziger.
				Guldens.	Centen.	
1927	31 Aug.	286.269	4,35	27.550,27	41,84	9,62
1928	28 Mei	326.173	4,83	32.172,29	47,68	9,86
1929	31 Aug.	349.419	4,46	32.992,05	42,13	9,44
1930	1 Sept.	415.459	4,77	38.999,49⁵	44,73	9,39
1931	25 Mei	361.369	4,44	34.849,13	42,80	9,64

Bijlage 6 geeft een overzicht van het aantal vervoerde reizigers, de opbrengst, het aantal afgelegde wagenkilometers, enz. op enkele dagen met een druk reizigersvervoer. Bij vergelijking van deze cijfers met de resultaten van het voorafgaande jaar blijkt, dat de in 1931 bereikte maximum-dagopbrengst in 1930 in niet minder dan drie gevallen is overtroffen (Nieuwjaarsdag, 2e Pinksterdag, Koninginnedag).

Uit vorenstaand overzicht blijkt dat, niettegenstaande de indienststelling der nieuwe motorwagens, het op 2e Pinksterdag verkregen resultaat wat betreft het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer ongunstiger was dan het op 1 September 1930 bereikte resultaat.

Op bladz. 42 en 43 zijn nog enkele cijfers betrekking hebbend op de opbrengst van het reizigersvervoer weergegeven. Hierover zij het volgende opgemerkt:

Onder de diversen zijn begrepen: het vervoer van gemeente-ambtenaren voorzien van vooruitbetaalde plaatsbewijzen, het vervoer van telegram- en brievenbestellers voorzien van postcoupons, extra-trams, enz. Voor de lijnen met electrische tractie werden afgegeven 6.298 maandabonnementen (*f* 75.789,—) en 872 jaarabonnementen (*f* 133.590,08). Bij nadere vergelijking met de cijfers van het voorafgaande jaar blijkt, dat in 1931 achttien maandabonnementen en drie jaarabonnementen minder verkocht werden. De opbrengst der jaarabonnementen was echter in 1931 toch nog *f* 171,62 hooger dan in 1930.

Voor de autobuslijnen werden afgegeven 506 maandabonnementen (*f* 4.554,—) en 6 jaarabonnementen (*f* 630,—); in beide gevallen een vooruitgang vergeleken bij het voorafgaande jaar. Voor de electrisch geëxploiteerde lijnen en autobuslijnen gecombineerd werden verstrekt 263 maandabonnementen (*f* 3.036,—) en 9 jaarabonnementen (*f* 1.170). Ook ten aanzien van deze abonnementen valt een vooruitgang te constateeren, vergeleken bij het voorafgaande jaar; het aantal van de maandabonnementen is zelfs bijna tweemaal zoo hoog als het in 1930 verstrekte aantal (138).

Verder werden 20.870 schoolkaarten (*f* 58.064,75) voor de lijnen met electrische tractie en 1.799 schoolkaarten (*f* 5.553,—) voor de autobuslijnen afgegeven. In totaal werden 291 schoolkaarten minder verkocht dan in 1930.

Aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming werden in 1931 verkocht: 2.916.070 witte (à *f* 1,—), 530.000 witte (à *f* 1,10), 69.151 groen-witte (à *f* 1,—), 8000 groen-witte (à *f* 1,10), 122.070 groene (à *f* 1,50), 18.000 groene (à *f* 1,65) en 1.500 wit-oranje gestreepte twaalf-rittenkaarten en voorts 1.000 oranje-witte en 5.000 oranje acht-rittenkaarten, in totaal voor *f* 3.799.526,—.

Het aantal aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming in dépôt gegeven kaarten bestond op 31 December 1931 uit 40.000 witte, 5.000 groen-witte, 5.000 groene en 500 wit-oranje gestreepte twaalf-rittenkaarten en voorts 2.000 oranje-witte en 2.000 oranje acht-rittenkaarten.

Door het Hoofdbureau der R. E. T. werden in 1931 direct aan de conducteurs en aan het publiek verkocht: 31.736 witte (à *f* 1,—), 1.377 witte (à *f* 1,10), 50 groen-witte (à *f* 1,10), 398 groene (à *f* 1,50) en 100 groene twaalf-rittenkaarten (à *f* 1,65); de opbrengst van deze verkochte kaarten bedroeg, na aftrek van 125 per saldo van de conducteurs terugontvangen groen-witte twaalf-rittenkaarten à *f* 1,— in totaal *f* 33.942,70. Tot ultimo December 1931 werd aan het publiek gerestitueerd voor tengevolge van het in werking treden van het nieuwe tarief vervallen twaalf-rittenkaarten een bedrag van *f* 13.685,68^5. In totaal heeft dus in 1931 de verkoop van kaarten opgebracht een bedrag van *f* 3.819.783,01^5 tegen *f* 4.229.619,50 in 1930.

Lijnen met electrische tractie.					
Maanden.	Opbrengst reizigers op knipkaarten reizend.	Opbrengst enkele-reis-biljetten.	Totaal	Abonnementen, schoolkaarten en diversen.	Totaal generaal.
	Guldens.				
Januari	327.913,78	317.770,45	645.684,23	34.496,31	680.180,54
Februari	274.945,59	273.973,95	548.919,54	31.749,41	580.668,95
Maart	303.749,70	298.030,65	601.780,35	35.870,79	637.651,14
April	315.782,87	308.660,—	624.442,87	30.914,87	655.357,74
Mei	314.257,79	343.144,60	657.402,39	29.498,72	686.901,11
Juni	294.740,46	304.046,—	598.786,46	33.933,65	632.720,11
Juli	297.675,37	322.732,50	620.407,87	27.369,69	647.777,56
Augustus	305.970,29	346.404,15	652.374,44	23.642,96	676.017,40
September	285.694,25	306.761,05	592.455,30	29.841,96	622.297,26
October	266.785,92	335.760,55	602.546,47	30.440,—	632.986,47
November	227.877,37^{5}	359.629,75	587.507,12^{5}	31.322,39	618.829,51^{5}
December	245.741,85	380.707,75	626.449,60	31.311,77	657.761,37
Totaal	3.461.135,24^{5}	3.897.621,40	7.358.756,64^{5}	370.392,52	7.729.149,16^{5}

Autobuslijnen.					
Maanden.	Opbrengst reizigers op knipkaarten reizend.	Opbrengst enkele-reis-biljetten.	Totaal.	Abonnementen, schoolkaarten en diversen.	Totaal generaal.
	Guldens.				
Januari	35.025,72	38.470,20	73.495,92	1.328,24	74.824,16
Februari	29.100,91	33.035,15	62.136,06	1.469,12	63.605,18
Maart	32.260,30	36.160,30	68.420,60	1.546,87	69.967,47
April	34.627,63	38.164,70	72.792,33	1.342,93	74.135,26
Mei	31.760,21	39.770,35	71.530,56	2.929,26	74.459,82
Juni	30.470,04	34.749,85	65.219,89	2.331,32	67.551,21
Juli	30.728,63	36.536,80	67.265,43	3.855,20	71.120,63
Augustus	30.057,21	39.211,65	69.268,86	2.826,80	72.095,66
September	29.760,25	35.638,60	65.398,85	1.966,98	67.365,83
October	26.915,08	38.964,35	65.879,43	2.923,77	68.803,20
November	22.710,34	40.064,75	62.775,09	1.237,73	64.012,82
December	25.231,45	43.330,25	68.561,70	2.088,85	70.650,55
Totaal	358.647,77	454.096,95	812.744,72	25.847,07	838.591,79

Lijnen met electrische tractie.

Lijn.	Totaal reizigersvervoer.	Reizigers niet op knipkaarten reizend.	Reizigers op knipkaarten reizend.	Percentage reizigers op knipkaarten reizend.
1	2.186.277	867.124	1.319.153	60,34 %
2	5.941.584	3.070.014	2.871.570	48,33 „
3	6.386.779	3.166.587	3.220.192	50,42 „
4	5.515.809	3.096.381	2.419.428	43,86 „
5	3.832.627	1.497.720	2.334.907	60,92 „
6	1.115.178	469.102	646.076	57,93 „
7	2.063.817	941.876	1.121.941	54,36 „
8	5.055.182	2.778.270	2.276.912	45,04 „
9	6.438.344	2.982.874	3.455.470	53,67 „
10	2.442.051	1.211.293	1.230.758	50,40 „
11	2.951.801	1.100.752	1.851.049	62,71 „
12	3.109.243	1.496.121	1.613.122	51,88 „
13	81.771	39.080	42.691	52,21 „
14	4.990.164	2.447.279	2.542.885	50,96 „
15	3.928.917	2.142.234	1.786.683	45,48 „
16	3.499.267	1.566.680	1.932.587	55,23 „
17	1.933.142	820.696	1.112.446	57,55 „
18	4.296.088	2.224.975	2.071.113	48,21 „
19	790.213	398.357	391.856	49,59 „
20	3.627.415	1.838.852	1.788.563	49,31 „
21	2.343.270	1.039.997	1.303.273	55,62 „
22	1.520.149	706.983	813.166	53,49 „
23	1.482.763	706.412	776.351	52,36 „
24	886.504	334.999	551.505	62,21 „
25	1.735.019	947.122	787.897	45,41 „
Totaal .	78.153.374	37.891.780	40.261.594	51,52 %

Aan de conducteurs waren op 31 December 1931 kaarten in dépôt gegeven voor een totale waarde van *f* 88.172,—.

Nevenstaande staat geeft een overzicht van het gebruik van knipkaarten op de lijnen met electrische tractie in 1931.

Hieruit blijkt dat op acht lijnen (tegen vijf in 1930) minder dan de helft van het aantal vervoerde reizigers gebruik maakte van knipkaarten. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in de op 15 October 1931 van kracht geworden tariefswijziging.

Het gebruik van knipkaarten op alle lijnen met electrische tractie gezamenlijk is gedaald van 54,06 % in 1930 tot 51,52 % in 1931. Ook op elk der electrisch geëxploiteerde lijnen afzonderlijk is het gebruik van knipkaarten teruggeloopen, met uitzondering evenwel van lijn 13, doch deze lijn werd vijf maanden vóór de invoering der tariefswijziging opgeheven.

Onderstaande staat geeft een overzicht van het gebruik van knipkaarten op de autobuslijnen.

Autobuslijnen.				
Lijn.	Totaal reizigersvervoer.	Reizigers niet op knipkaarten reizend.	Reizigers op knipkaarten reizend.	Percentage reizigers op knipkaarten reizend.
A	2.044.984	1.296.325	748.659	36,61 %
B	1.263.022	430.093	832.929	65,95 „
D	1.234.836	627.500	607.336	49,18 „
E	10.111	6.782	3.329	32,92 „
F	686.023	329.975	356.048	51,90 „
H	2.070.210	890.214	1.179.996	57,00 „
K	400.617	265.405	135.212	33,75 „
L	371.427	252.296	119.131	32,07 „
M	303.873	226.833	77.040	25,35 „
Totaal .	8.385.103	4.325.423	4.059.680	48,42 %

De cijfers voor de lijnen K, L en M zijn hier afzonderlijk weergegeven; voor deze drie lijnen gecombineerd bedraagt het percentage op knipkaarten reizende passagiers 30,80.

Voor alle tram- en autobuslijnen gezamenlijk bedraagt het percentage van knipkaarten gebruik makende reizigers 51,22 %.

Het volgende overzicht toont zeer duidelijk aan de aanvankelijk nog aanwezige stijgende tendens in het gebruik van knipkaarten om in October plotseling plaats te maken voor een sterk dalende tendens.

Percentage op knipkaarten reizende passagiers.

	1930	1931
Januari	54,43	55,22
Februari	55,65	54,50
Maart	54,07	54,97
April	53,88	55,07
Mei	53,84	52,47
Juni	51,87	53,92
Juli	52,24	52,61
Augustus	50,88	51,58
September	53,91	52,77
October	54,19	48,00
November	55,26	40,77
December	55,58	41,26

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

De bijlagen 7—11 geven een overzicht van de verkeersongevallen. Bijlage 7 geeft een algemeen overzicht van het aantal verkeersongevallen, terwijl Bijlage 8 een groepeering daarvan geeft naar het tijdstip van den dag, waarop het ongeval plaats had. De meeste ongevallen veroorzaakten slechts geringe materieele schade; aan het materieel der R. E. T. werd in 22 gevallen groote schade toegebracht, terwijl andere bij het ongeval betrokken voertuigen in 19 gevallen groote en in 1 geval zeer groote materieele schade opliepen.

Het aantal gevallen, waarin slechts materieele schade werd toegebracht bedroeg ruim 87 % van het totale aantal ongevallen. Het aantal met persoonlijk letsel (inclusief de gevallen met doodelijken afloop) bedroeg dus circa 13 % van het totaal. Het aantal personen dat letsel opliep bedroeg 297, waarvan ongeveer 63 % voorbijgangers. De meeste ongevallen kwamen voor tusschen 2 uur en 5 uur n.m., zooals ook uit Bijlage 8 blijkt.

Ten slotte geeft Bijlage 11 nog een specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij betrokken lijnen. Hierbij moet rekening gehouden worden met het feit, dat bij een ongeval meer dan één lijn betrokken kan zijn. Het volgende staatje geeft een overzicht van het aantal ongevallen in 1931 per lijn en per 10.000 motorwagenkilometers.

Lijnen met electrische tractie.

Lijnen.	Exploitatielengte in Meters.	Afgelegde motorwagenkilometers.	Ongevalcijfer per 10.000 motorwagenkilometers.
1	5.960	641.194	0,61
2	9.286	854.887	1,10
3	9.242[5]	1.140.511	1,28
4	8.453	1.076.803	0,78
5	7.670[5]	872.996	0,95
6	5.546[5]	558.087	1,04
7	6.393	720.536	0,96
8	6.917[5]	890.205	0,84
9	10.154	1.327.232	0,84
10	6.048[5]	727.249	1,06
11	5.848[5]	664.094	0,96
12	8.137[5]	804.636	0,98
13	3.061[5] [1])	77.759	0,64
14	8.467	1.080.355	1,08
15	6.392[5]	775.752	1,20
16	5.961[5]	675.364	1,15
17	4.789[5]	552.788	0,90
18	8.390	1.077.227	1,01
19	7.400	512.210	0,86
20	7.353	843.193	1,13
21	6.991[5]	759.127	0,55
22	4.656	469.197	1,07
23	4.989[5]	490.861	0,96
24	4.962	436.320	0,50
25	7.815	645.084	1,07

[1]) Toestand op 1 Januari 1931; lijn 13 werd met ingang van 16 Mei 1931 opgeheven.

Voor de autobuslijnen waren de cijfers per 10.000 autobuskilometers als volgt: lijn A 1,79, lijn B: 0,93, lijn D: 1,01, lijn F: 0,22, lijn H: 1,03 en gecombineerde lijnen K, L en M: 0,73.

Balans en Bedrijfsrekening. Zooals reeds op bladz. 1 van dit verslag is vermeld, bedroeg op 31 December 1931 het nadeelig saldo *f* 1.541.282,68, waarover thans nog enkele opmerkingen mogen volgen. In 1931 werd voor het stroomverbruik *f* 209.762,04 meer uitgegeven dan begroot was. Deze overschrijding moet in

hoofdzaak worden toegeschreven aan den invloed der nieuwe motorwagens alsmede aan de verhoogde snelheid. De invloed van deze factoren weerspiegelt zich duidelijk in het gemiddeld stroomverbruik per wagenkilometer. Hier moge dan ook nog eens verwezen worden naar het overzicht op bladz. 27.

De begrooting voor onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel is met *f* 104.565,08 overschreden. Een nadere beschouwing leert dat de oorzaak van deze overschrijding in hoofdzaak moet worden gezocht in de uitgaven aan loonen voor reiniging. Een nadeelige invloed op deze uitgaven heeft de invoering van den continu-toeslag uitgeoefend. Voorts wordt door personeel der Afdeeling Vervoer poetsersdiensten verricht, zoodat een gedeelte van het bedrag van *f* 104.565,08 gecompenseerd kan worden worden uit het bedrag van *f* 140.355,19, waarmede de uitgaven aan loonen voor conducteurs, bestuurders, enz. beneden het op de Begrooting 1931 toegestane bedrag bleven. Door de invoering van een meer economische exploitatie der tram- en autobusdiensten geraakte, mede onder invloed van de economische depressie, een gedeelte van het rijdend personeel overcompleet. Een groot deel van dit overcompleet personeel werd successievelijk als tijdelijke krachten te werk gesteld bij andere gemeente-bedrijven en diensten.

De uitgaven voor onderhoud en vernieuwing der trambanen bleven aanmerkelijk beneden het begrootingscijfer, zulks als gevolg van de ingevoerde bezuiniging. Evenwel geraakt het tramnet langzamerhand in een zoodanigen toestand dat spoedig weder minstens *f* 650.000,— per jaar noodig zal zijn om het net in vrij behoorlijken toestand te houden.

Ook wat de uitgaven voor onderhoud en vernieuwing der bovenleiding betreft is naar bezuiniging gestreefd, doch ook hier kan de bezuiniging een zekere grens niet overschrijden en op een bedrag van *f* 150.000,— à *f* 160.000,— per jaar zal stellig steeds gerekend moeten worden.

De overschrijding van het begrootingscijfer met betrekking tot de uitgaven voor onderhoud en schoonhouden van gebouwen, zij het ook met slechts *f* 2.330,55^5, mag beschouwd worden als te liggen in de lijn der verwachtingen. Hoewel het gebouwen-complex vrij sterk uitgebreid is sedert de overname van het bedrijf der R. E. T. M. werd voor onderhoud en schoonhouden van gebouwen nauwelijks meer toegestaan dan hetgeen de R. E. T. M. in de laatste jaren van haar bestaan voor onderhoud en schoonhouden van gebouwen toestond. Gezien de uitbreidingen sedert de overname van het bedrijf der R. E. T. M. zal een behoorlijk onderhoud der gebouwen jaarlijks *f* 65.000,— vorderen. In het streven het begrootingscijfer niet te overschrijden, is in 1931 meer bezuinigd dan met een behoorlijk onderhoud van de gebouwen vereenigbaar is.

De overschrijding van het begrootingscijfer met betrekking tot de uitgaven vermeld als „Overige kosten" moet worden toegeschreven aan de omstandigheid, dat ten laste van dit hoofdstuk is gebracht de loonverrekening van het overcomplete personeel.

Tenslotte zij hier nog even de aandacht gevestigd op de uitgaven voor benzine voor tractie der autobussen welke, dank zij eene daling van den benzineprijs *f* 100.039,97 beneden de raming bleven.

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

Aantal inwoners van het tram- en autobusgebied (Rotterdam, Overschie, Hillegersberg en Schiedam)		630.000
Lengte van het net (in Meters)		70.616,50
Aantal vervoerde reizigers		86.538.477
Aantal ritten per inwoner		137
Aantal motorwagen-kilometers		18.673.667
Aantal bijwagen-kilometers		3.439.518
Aantal autobus-kilometers		2.971.037
Totaal aantal wagenkilometers		25.084.222
Aantal reizigers per wagenkilometer		3,45
Aantal wagenkilometers per inwoner		39,82
Aantal wagenkilometers per baankilometer		313.145
Aantal baankilometers per 10.000 inwoners		1,12
Opbrengst van het vervoer	f	8.567.743,26[5]
Opbrengst van het vervoer in cts. per reiziger		9,90
Opbrengst van het vervoer in cts. per wagenkilometer		36,67
Andere ontvangsten	f	72.182,93
Exploitatie-uitgaven	f	8.733.180,98[5]
Exploitatie-uitgaven in cts. per reiziger		10,09
Exploitatie-uitgaven in cts. per wagenkilometer		37,38
Exploitatie-tekort	f	93.254,79
Exploitatie-tekort in cts. per reiziger		0,11
Exploitatie-tekort in cts. per wagenkilometer		0,40
Exploitatie-coëfficiënt		101,93
Kapitaal	f	14.704.160,17
Afschrijvingen	f	840.239,99
Rente	f	607.787,90
Gemiddelde rijsnelheid (in K.M.) per uur (lijnen met electrische tractie)		16,55
Gemiddelde rijsnelheid (in K.M.) per uur (autobuslijnen)		17,66

Opgemerkt dient te worden dat onder de 86.538.477 vervoerde reizigers niet begrepen zijn de reizigers gebruik makend van abonnementen, schoolkaarten, enz. Daarentegen is onder de opbrengst van het vervoer wel begrepen de opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, enz. Bij het berekenen van de opbrengst, respectievelijk de exploitatie-uitgaven en het exploitatie-tekort in cts. per wagenkilometer is 1 bijwagen-kilometer = ½ motorwagen-kilometer en 1 autobuskilometer = 1 motorwagenkilometer gesteld.

De opbrengst van het vervoer per reiziger is gestegen (9,90 cts. tegen 9,77 cts. in 1930), zulks als gevolg van de tariefswijziging; de opbrengst van het vervoer per wagenkilometer is wederom iets teruggeloopen (36,67 cts. tegen 36,94 cts. in

1930). De exploitatie-uitgaven per wagenkilometer zoowel als per reiziger zijn gestegen, vergeleken bij het voorafgaande jaar. De exploitatie-coëfficiënt steeg van 98,00 in 1930 tot 101,93 in 1931, m.a.w. het exploitatie-overschot veranderde in een exploitatie-tekort. Het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer bleef zich in stijgende lijn bewegen en bedroeg 3,45 over 1931 tegen 3,14 over het jaar 1929 en 3,29 over het jaar 1930.

De Directeur,
NIEUWENHUIS

BIJLAGEN.

		Bladz.
1.	Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers	53
2.	Gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer	73
3.	Gemiddelde opbrengst (in cts.) per wagenkilometer	79
4.	Gemiddelde opbrengst (in cts.) per reiziger	85
5.	Overzicht van de Week-, Zaterdag- en Zondagdiensten	90/93
6.	Overzicht van enkele dagen in 1931 met een druk reizigersvervoer	92/93
7.	Overzicht van het aantal verkeersongevallen in 1931	94
8.	Groepeering van het aantal ongevallen naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had	95
9.	Overzicht van het aantal personen dat bij de verkeersongevallen letsel opliep	96/97
10.	Groepeering der gevallen van persoonlijk letsel naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had	101
11.	Specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij betrokken lijnen	98/100
12.	Overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen in 1931	102
13.	Zieken- en Ondersteuningsrekening	103
14.	Balans (31 December 1931)	104/105
15.	Bedrijfsrekening over het jaar 1931	106/107
16.	Eenige vergelijkende cijfers betreffende de uitkomsten der tram- en autobusdiensten over 1931	108
17.	Specificatie der kapitaalbedragen	109/110
18.	Reizigersvervoer in Rotterdam, naar en in Schiedam, naar Overschie en Hillegersberg (vervoercijfers per lijn). Zie uitslaande staat tegenover	110

BIJLAGE I.

STAAT VAN OPBRENGSTEN EN VERVOERDE REIZIGERS.

Bijlage I.

Lijn 1. Honingerdijk—Parkkade.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	54.619	5.999	60.618	191.847	f 17.123,07
Februari	49.381	5.065	54.446	162.654	„ 14.537,83
Maart	53.707	2.420	56.127	180.460	„ 16.093,70
April	52.313	43	52.356	192.825	„ 17.242,—
Mei	53.922	2.352	56.274	218.237	„ 19.628,55
Juni	53.155	1.696	54.851	199.124	„ 17.875,77
Juli	54.669	1.794	56.463	195.878	„ 17.608,50
Augustus	54.467	2.006	56.473	191.958	„ 17.274,40
September	52.990	181	53.171	175.665	„ 15.773,73
October	54.724	—	54.724	165.336	„ 15.189,95
November	52.891	135	53.026	148.616	„ 14.258,28
December	54.356	—	54.356	163.677	„ 15.665,42
Totaal	641.194	21.691	662.885	2.186.277	f198.271,20

Lijn 2. Vlaskade—Station D. P.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	74.705	73.892	148.597	545.286	f 49.811,67
Februari	66.799	66.163	132.962	459.537	„ 42.037,40
Maart	72.323	72.323	144.646	489.873	„ 44.738,95
April	70.049	70.013	140.062	507.605	„ 46.334,83
Mei	73.288	73.257	146.545	530.227	„ 48.577,97
Juni	69.338	69.338	138.676	475.403	„ 43.399,07
Juli	71.535	71.535	143.070	510.648	„ 46.790,95
Augustus	72.515	72.424	144.939	562.271	„ 51.639,63
September	71.110	70.513	141.623	478.011	„ 43.926,17
October	71.864	71.864	143.728	464.248	„ 43.548,81
November	69.336	69.336	138.672	442.301	„ 42.893,13
December	72.025	72.025	144.050	476.174	„ 46.132,62
Totaal	854.887	852.683	1.707.570	5.941.584	f549.831,20

Bijlage I.

Lijn 3. Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	89.737	89.067	178.804	565.285	*f* 51.418,52
Februari	80.430	79.884	160.314	482.081	„ 43.910,20
Maart	88.382	88.382	176.764	528.685	„ 48.103,85
April	86.095	86.095	172.190	538.904	„ 49.002,99
Mei	89.147	88.998	178.145	573.742	„ 52.343,15
Juni	99.667	30.081	129.748	527.178	„ 47.997,35
Juli	102.558	22.058	124.616	537.057	„ 49.020,05
Augustus	102.880	24.334	127.214	564.117	„ 51.544,10
September	99.009	22.171	121.180	509.987	„ 46.603,73
October	102.687	37.978	140.665	518.112	„ 48.435,27^5
November	98.757	42.413	141.170	499.976	„ 48.426,15
December	101.162	42.989	144.151	541.655	„ 52.387,74
Totaal	1.140.511	654.450	1.794.961	6.386.779	*f*589.193,10^5

Lijn 4. Maasstation—Schiedam.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	91.334	—	91.334	487.912	*f* 50.148,41
Februari	82.271	—	82.271	417.105	„ 42.931,91
Maart	89.732	—	89.732	467.485	„ 48.013,16^5
April	88.214	—	88.214	483.189	„ 50.055,42
Mei	92.206	18	92.224	501.517	„ 52.307,87^5
Juni	89.330	18	89.348	453.126	„ 46.843,24
Juli	91.605	—	91.605	480.621	„ 49.941,23
Augustus	92.835	—	92.835	518.147	„ 53.822,23^5
September	88.290	—	88.290	451.141	„ 46.847,91^5
October	91.433	—	91.433	434.251	„ 45.966,21^5
November	88.374	35	88.409	395.834	„ 43.081,88
December	91.179	—	91.179	425.481	„ 45.996,38
Totaal	1.076.803	71	1.076.874	5.515.809	*f*575.955,87^5

Bijlage I.

Lijn 5. Spangen—Oude Dijk.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	72.782	22.861	95.643	320.293	*f* 28.613,98
Februari	65.582	18.868	84.450	269.730	„ 24.119,88
Maart	72.192	8.189	80.381	302.581	„ 27.037,23
April	71.145	119	71.264	332.344	„ 29.623,93
Mei	73.819	134	73.953	351.983	„ 31.495,60
Juni	72.098	—	72.098	326.901	„ 29.174,75
Juli	74.948	22	74.970	327.032	„ 29.298,65
Augustus	75.303	—	75.303	320.893	„ 28.778,47
September	72.779	14	72.793	319.145	„ 28.572,95
October	75.138	—	75.138	321.684	„ 29.569,09[5]
November	72.512	—	72.512	309.236	„ 29.670,53
December	74.698	29	74.727	330.805	„ 31.686,68
Totaal	872.996	50.236	923.232	3.832.627	*f*347.641,74[5]

Lijn 6. Insulindestraat—Prinsenhoofd.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	47.321	—	47.321	98.901	*f* 8.861,32
Februari	42.730	—	42.730	85.869	„ 7.693,73
Maart	47.347	—	47.347	91.166	„ 8.163,20
April	45.870	—	45.870	96.944	„ 8.693,08
Mei	47.471	—	47.471	100.045	„ 9.030,37
Juni	45.862	—	45.862	93.427	„ 8.398,45
Juli	47.318	—	47.318	96.487	„ 8.705,—
Augustus	47.400	—	47.400	94.087	„ 8.498,67
September	45.855	—	45.855	91.135	„ 8.213,62
October	47.649	—	47.649	95.888	„ 8.871,29
November	45.839	—	45.839	82.901	„ 7.980,18
December	47.425	—	47.425	88.328	„ 8.479,66
Totaal	558.087	—	558.087	1.115.178	*f*101.588,57

Bijlage I.

Lijn 7. Marconiplein—Maasstation.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	60.742	738	61.480	188.514	f 17.034,98
Februari	54.899	—	54.899	152.863	„ 13.840,88
Maart	59.183	—	59.183	168.583	„ 15.237,93
April	57.145	—	57.145	171.242	„ 15.484,05
Mei	58.354	—	58.354	168.240	„ 15.274,20
Juni	57.038	—	57.038	157.644	„ 14.255,67
Juli	59.009	—	59.009	168.348	„ 15.238,18
Augustus	59.169	—	59.169	175.696	„ 15.940,02
September	62.757	—	62.757	180.467	„ 16.341,03
October	65.040	—	65.040	177.370	„ 16.458,25
November	62.725	—	62.725	171.343	„ 16.523,11
December	64.475	—	64.475	183.507	„ 17.669,29
Totaal	720.536	738	721.274	2.063.817	f189.297,59

Lijn 8. Beursplein—Schiedam.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	76.189	15.595	91.784	485.349	f 49.218,64
Februari	70.222	13.614	83.836	404.794	„ 41.018,40
Maart	76.888	15.098	91.986	450.780	„ 45.629,50^5
April	74.468	14.152	88.620	460.812	„ 47.213,64^5
Mei	75.533	18.348	93.881	481.567	„ 49.497,22
Juni	75.072	14.532	89.604	422.433	„ 43.132,20
Juli	77.498	14.729	92.227	421.383	„ 43.323,79
Augustus	77.312	16.162	93.474	435.668	„ 44.731,37^5
September	70.642	17.719	88.361	381.517	„ 39.258,78^5
October	73.109	18.545	91.654	373.107	„ 39.052,80
November	70.809	18.164	88.973	356.108	„ 38.390,34^5
December	72.463	18.592	91.055	381.664	„ 40.772,74
Totaal	890.205	195.250	1.085.455	5.055.182	f521.239,44^5

Bijlage I.

Lijn 9. Lange Hilleweg—Aelbrechtsplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	103.684	103.617	207.301	583.784	*f* 52.738,60
Februari	93.365	93.089	186.454	496.239	„ 44.879,62
Maart	102.472	102.472	204.944	549.273	„ 49.635,78
April	99.350	99.202	198.552	561.684	„ 50.700,52
Mei	110.413	66.234	176.647	566.235	„ 51.383,87
Juni	114.083	22.123	136.206	504.012	„ 45.593,20
Juli	117.920	22.418	140.338	511.206	„ 46.483,97
Augustus	118.722	27.734	146.456	556.201	„ 50.574,10
September	114.181	22.159	136.340	515.298	„ 46.800,85
October	120.183	24.658	144.841	541.613	„ 50.410,71
November	114.459	24.411	138.870	510.087	„ 49.285,28
December	118.400	26.860	145.260	542.712	„ 52.338,43
Totaal	1.327.232	634.977	1.962.209	6.438.344	*f*590.824,93

Lijn 10. Ruigeplaatbrug—Zaagmolenstraat.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	62.124	—	62.124	228.117	*f* 20.754,67
Februari	56.240	—	56.240	197.403	„ 17.991,30
Maart	61.908	—	61.908	210.262	„ 19.133,45
April	59.973	—	59.973	209.438	„ 19.081,50
Mei	61.123	—	61.123	206.824	„ 18.888,57
Juni	59.870	—	59.870	198.366	„ 18.076,96
Juli	61.901	—	61.901	205.740	„ 18.794,45
Augustus	61.683	—	61.683	214.876	„ 19.622,32
September	59.913	—	59.913	197.844	„ 18.066,97
October	61.907	—	61.907	199.191	„ 18.599,94
November	59.509	—	59.509	181.351	„ 17.565,28
December	61.098	—	61.098	192.639	„ 18.636,25
Totaal	727.249	—	727.249	2.442.051	*f*225.211,66

Bijlage I.

Lijn 11. Lischplein—Mathenesserplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	55.730	862	56.592	275.441	*f* 24.491,93
Februari	50.353	—	50.353	230.473	„ 20.521,75
Maart	55.496	—	55.496	249.029	„ 22.180,10
April	54.888	—	54.888	261.451	„ 23.251,58
Mei	56.360	—	56.360	266.061	„ 23.730,45
Juni	54.912	—	54.912	241.270	„ 21.509,70
Juli	56.769	—	56.769	242.814	„ 21.681,55
Augustus	56.641	—	56.641	235.993	„ 21.064,43
September	54.939	—	54.939	237.467	„ 21.203,13
October	56.767	—	56.767	237.037	„ 21.748,72
November	54.793	—	54.793	229.901	„ 22.032,49
December	56.446	—	56.446	244.864	„ 23.422,41
Totaal	664.094	862	664.956	2.951.801	*f*266.838,24

Lijn 12. Station D. P.—Groene Zoom.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	60.018	60.018	120.036	257.646	*f* 23.386,21
Februari	54.313	54.313	108.626	219.806	„ 19.947,98
Maart	60.304	60.304	120.608	236.960	„ 21.484,30
April	58.292	58.292	116.584	241.507	„ 21.917,23
Mei	66.401	35.507	101.908	268.857	„ 24.479,12
Juni	70.973	9.550	80.523	258.426	„ 23.473,88
Juli	73.305	10.182	83.487	275.292	„ 25.086,80
Augustus	73.291	11.640	84.931	307.808	„ 28.069,27
September	70.942	9.921	80.863	262.824	„ 23.939,02
October	73.528	11.021	84.549	262.885	„ 24.501,52
November	70.522	9.683	80.205	251.262	„ 24.285,64
December	72.747	9.680	82.427	265.970	„ 25.671,48
Totaal	804.636	340.111	1.144.747	3.109.243	*f*286.242,45

Bijlage I.

Lijn 13. Wilhelminakade—Groene Hilledijk.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	18.398	—	18.398	20.679	*f* 1.889,57
Februari	16.276	—	16.276	16.830	„ 1.534,40
Maart	17.655	—	17.655	17.494	„ 1.594,38
April	16.980	—	16.980	18.054	„ 1.648,37
1—15 Mei	8.450	—	8.450	8.714	„ 798,87
Totaal	77.759	—	77.759	81.771	*f* 7.465,59

Lijn 14. Willemsplein—Hillegersberg.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	81.470	61.547	143.017	412.129	*f* 40.895,88
Februari	73.624	55.276	128.900	351.466	„ 34.981,09
Maart	81.217	59.144	140.361	393.423	„ 39.097,53
April	84.380	38.603	122.983	422.964	„ 42.541,99[5]
Mei	96.799	22.281	119.080	483.648	„ 49.696,07[5]
Juni	94.366	20.696	115.062	449.435	„ 46.177,54
Juli	97.274	28.905	126.179	487.558	„ 50.507,08
Augustus	96.186	42.236	138.422	526.367	„ 54.782,56
September	92.386	16.865	109.251	400.455	„ 40.296,58
October	95.565	13.972	109.537	379.784	„ 38.802,24[5]
November	92.175	11.061	103.236	336.702	„ 35.458,64
December	94.913	10.589	105.502	346.233	„ 36.164,95
Totaal	1.080.355	381.175	1.461.530	4.990.164	*f*509.402,16[5]

Bijlage I.

Lijn 15. Crooswijk—Spangen.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	66.010	3.133	69.143	348.976	*f* 32.053,92
Februari	58.518	413	58.931	293.092	„ 26.938,82
Maart	65.096	1.632	66.728	328.416	„ 30.184,02
April	62.820	1.457	64.277	338.410	„ 31.084,80
Mei	67.886	6.382	74.268	369.421	„ 34.002,10
Juni	63.565	196	63.761	317.525	„ 29.174,43
Juli	65.457	—	65.457	323.622	„ 29.809,20
Augustus	65.798	1.277	67.075	347.030	„ 31.992,33
September	64.584	606	65.190	322.878	„ 29.761,95
October	66.403	742	67.145	320.695	„ 30.192,05
November	63.976	745	64.721	303.127	„ 29.474,24
December	65.639	613	66.252	315.725	„ 30.656,07
Totaal	775.752	17.196	792.948	3.928.917	*f*365.323,93

Lijn 16. Vierambachtsstraat—Oude Dijk.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	55.918	27	55.945	320.731	*f* 28.927,32
Februari	50.509	35	50.544	275.773	„ 24.880,17
Maart	55.776	—	55.776	302.743	„ 27.279,17
April	55.103	—	55.103	306.702	„ 27.648,05
Mei	58.104	—	58.104	315.522	„ 28.544,80
Juni	55.871	—	55.871	287.435	„ 25.952,65
Juli	57.981	—	57.981	283.437	„ 25.710,15
Augustus	58.231	—	58.231	290.759	„ 26.387,33
September	56.197	—	56.197	282.176	„ 25.552,02
October	57.966	—	57.966	279.190	„ 25.908,64[5]
November	56.007	—	56.007	268.985	„ 25.934,73
December	57.701	—	57.701	285.814	„ 27.517,70
Totaal	675.364	62	675.426	3.499.267	*f*320.242,73[5]

Bijlage I.

Lijn 17. Marconiplein—Beursplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	45.630	256	45.886	174.464	*f* 15.670,50
Februari	41.745	—	41.745	149.820	„ 13.468,15
Maart	45.417	—	45.417	163.055	„ 14.645,97
April	45.407	—	45.407	169.345	„ 15.180,—
Mei	46.928	—	46.928	167.338	„ 15.073,08
Juni	46.000	—	46.000	153.290	„ 13.790,65
Juli	47.640	—	47.640	157.826	„ 14.233,21
Augustus	47.304	—	47.304	159.119	„ 14.352,02
September	46.089	—	46.089	156.487	„ 14.094,42
October	47.786	—	47.786	159.536	„ 14.751,90
November	45.792	—	45.792	153.894	„ 14.816,08
December	47.050	—	47.050	168.968	„ 16.232;01
Totaal	552.788	256	553.044	1.933.142	*f*176.307,99

Lijn 18. Crooswijk—Marconiplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	84.298	38.096	122.394	393.577	*f* 35.927,—
Februari	76.341	33.982	110.323	331.026	„ 30.256,99
Maart	83.639	36.359	119.998	364.959	„ 33.318,17
April	88.037	23.468	111.505	362.990	„ 33.166,20
Mei	96.627	14.261	110.888	367.332	„ 33.694,80
Juni	95.242	13.093	108.335	352.985	„ 32.328,35
Juli	98.500	13.740	112.240	358.752	„ 32.921,27
Augustus	98.490	13.143	111.633	366.633	„ 33.629,92
September	95.320	13.197	108.517	356.424	„ 32.667,65
October	89.755	5.745	95.500	348.056	„ 32.625,24
November	84.120	3.526	87.646	332.684	„ 32.282,27
December	86.858	3.557	90.415	360.670	„ 34.929,29
Totaal	1.077.227	212.167	1.289.394	4.296.088	*f*397.747,15

Bijlage I.

Lijn 19. Beursplein—Randweg.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	34.416	—	34.416	53.902	*f* 4.884,13
Februari	30.894	—	30.894	48.186	„ 4.370,27
Maart	34.099	—	34.099	51.874	„ 4.698,80
April	33.102	—	33.102	52.657	„ 4.771,93
1—15 Mei	16.476	—	16.476	25.848	„ 2.352,98
Totaal	148.987	—	148.987	232.467	*f* 21.078,11
	Wilhelminakade—van Hogendorpsplein.				
16—31 Mei	24.967	—	24.967	36.198	*f* 3.315,80
Juni	47.548	—	47.548	66.733	„ 6.082,82
Juli	49.107	—	49.107	73.704	„ 6.736,55
Augustus	48.975	—	48.975	83.886	„ 7.671,55
September	47.518	—	47.518	73.522	„ 6.724,64
October	49.138	—	49.138	74.381	„ 6.957,08
November	47.254	—	47.254	72.642	„ 7.049,03
December	48.716	—	48.716	76.680	„ 7.439,15
Totaal	363.223	—	363.223	557.746	*f* 51.976,62
Totaal Januari—December	512.210	—	512.210	790.213	*f* 73.054,73

Bijlage I.

Lijn 20. Spangen—Vlietlaan.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	72.088	28.226	100.314	303.541	f 27.746,83
Februari	65.145	22.101	87.246	260.416	„ 23.832,93
Maart	70.351	22.434	92.785	281.568	„ 25.713,73
April	68.650	2.760	71.410	306.019	„ 27.902,10
Mei	71.255	174	71.429	322.156	„ 29.451,65
Juni	69.546	—	69.546	294.803	„ 26.889,37
Juli	71.865	—	71.865	303.177	„ 27.686,28
Augustus	71.587	1.369	72.956	316.034	„ 28.876,98
September	69.663	34	69.697	305.803	„ 27.938,48
October	72.046	—	72.046	309.289	„ 28.917,30
November	69.456	29	69.485	302.133	„ 29.268,90
December	71.541	44	71.585	322.476	„ 31.199,07
Totaal	843.193	77.171	920.364	3.627.415	f 335.423,62

Lijn 21. Honingerdijk—Aelbrechtsplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	64.866	21	64.887	204.458	f 18.397,17
Februari	58.719	—	58.719	178.341	„ 16.068,42
Maart	64.237	60	64.297	192.748	„ 17.356,50
April	62.215	17	62.232	200.308	„ 18.077,30
Mei	64.082	136	64.218	204.956	„ 18.546,26
Juni	62.472	78	62.550	188.119	„ 16.993,58
Juli	64.566	—	64.566	197.081	„ 17.840,65
Augustus	64.265	—	64.265	206.711	„ 18.736,78
September	62.549	—	62.549	196.561	„ 17.790,90
October	64.610	41	64.651	200.704	„ 18.626,39
November	62.401	—	62.401	181.727	„ 17.508,52
December	64.145	—	64.145	191.556	„ 18.417,88
Totaal	759.127	353	759.480	2.343.270	f 214.360,35

Bijlage I.

Lijn 22. Oude Dijk—Walenburgerweg.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	40.123	—	40.123	136.430	*f* 12.344,97
Februari	35.846	—	35.846	118.449	„ 10.729,83
Maart	39.601	—	39.601	128.744	„ 11.643,47
April	38.561	—	38.561	137.543	„ 12.422,55
Mei	40.271	—	40.271	136.054	„ 12.370,77
Juni	38.412	—	38.412	128.637	„ 11.655,45
Juli	39.510	—	39.510	126.266	„ 11.457,31
Augustus	39.639	—	39.639	120.966	„ 10.986,90
September	38.435	—	38.435	120.593	„ 10.945,78
October	40.563	—	40.563	132.860	„ 12.356,07[5]
November	38.646	—	38.646	112.921	„ 10.913,91
December	39.590	—	39.590	120.686	„ 11.653,92
Totaal	469.197	—	469.197	1.520.149	*f*139.480,93[5]

Lijn 23. Kootsche Kade—Maasstation.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	42.529	—	42.529	129.324	*f* 11.701,36
Februari	38.408	—	38.408	110.791	„ 10.048,55
Maart	41.449	—	41.449	123.555	„ 11.179,03
April	40.124	—	40.124	128.573	„ 11.652,43
Mei	42.183	—	42.183	137.521	„ 12.513,57
Juni	40.100	—	40.100	127.323	„ 11.579,35
Juli	41.462	—	41.462	135.776	„ 12.362,47
Augustus	41.459	—	41.459	140.044	„ 12.768,07
September	40.114	—	40.114	121.121	„ 11.028,35
October	41.443	—	41.443	114.451	„ 10.676,77
November	40.119	—	40.119	103.736	„ 10.040,63
December	41.471	—	41.471	110.548	„ 10.679,90
Totaal	490.861	—	490.861	1.482.763	*f*136.230,48

Bijlage I.

Lijn 24. Spangen—Willemsplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	36.972	—	36.972	84.598	f 7.519,65
Februari	33.473	—	33.473	72.808	„ 6.469,95
Maart	36.913	—	36.913	77.115	„ 6.854,70
April	35.699	—	35.699	78.094	„ 6.946,90
Mei	37.366	—	37.366	81.450	„ 7.292,33
Juni	35.865	—	35.865	74.034	„ 6.605,92
Juli	37.103	—	37.103	73.101	„ 6.538,70
Augustus	36.936	—	36.936	68.516	„ 6.144,33
September	36.125	—	36.125	71.492	„ 6.396,85
October	37.095	—	37.095	68.930	„ 6.330,49
November	35.835	—	35.835	65.175	„ 6.248,42
December	36.938	—	36.938	71.191	„ 6.817,45
Totaal	436.320	—	436.320	886.504	f 80.165,69

Lijn 25. Beursplein—Carnisselaan.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	55.320	—	55.320	154.294	f 14.123,93
Februari	49.479	—	49.479	129.994	„ 11.909,09
Maart	54.614	—	54.614	139.408	„ 12.763,72
April	52.842	—	52.842	139.717	„ 12.799,47
Mei	55.126	—	55.126	142.574	„ 13.112,36
Juni	53.033	—	53.033	128.606	„ 11.826,11
Juli	54.829	—	54.829	137.113	„ 12.631,88
Augustus	54.573	—	54.573	157.198	„ 14.486,65
September	53.077	49	53.126	148.760	„ 13.709,78
October	55.038	20	55.058	148.976	„ 14.049,71
November	52.822	—	52.822	145.002	„ 14.119,46
December	54.331	—	54.331	163.377	„ 15.883,11
Totaal	645.084	69	645.153	1.735.019	f 161.415,27

Bijlage I. **Recapitulatie der lijnen met Electrische Tractie.**

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	1.547.023	503.955	2.050.978	6.965.478	*f* 645.684,23
Februari	1.395.562	442.803	1.838.365	5.915.546	„ 548.919,54
Maart	1.529.998	468.817	1.998.815	6.490.239	„ 601.780,35
April	1.501.722	394.221	1.895.943	6.719.321	„ 624.442,87
Mei	1.584.557	328.082	1.912.639	7.032.267	„ 657.402,39
Juni	1.563.418	181.401	1.744.819	6.426.235	„ 598.786,46
Juli	1.614.329	185.383	1.799.712	6.629.919	„ 620.407,87
Augustus	1.615.661	212.325	1.827.986	6.960.978	„ 652.374,44
September	1.565.464	173.429	1.738.893	6.356.773	„ 592.455,30
October	1.611.437	184.586	1.796.023	6.327.574	„ 602.546,47
November	1.549.129	179.538	1.728.667	5.957.644	„ 587.507,12[5]
December	1.595.367	184.978	1.780.345	6.371.400	„ 626.449,60
Totaal	18.673.667	3.439.518	22.113.185	78.153.374	*f*7.358.756,64[5]

Bijlage I.

Autobuslijn A.

Station D. P.—Katendrecht.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	53.665	196.138	*f* 18.326,52
Februari	44.911	166.266	„ 15.544,28
Maart	50.038	184.500	„ 17.223,78
April	48.108	183.421	„ 17.136,22
Mei	52.489	186.039	„ 17.440,82
Juni	46.002	163.387	„ 15.283,38
Juli	44.708	163.417	„ 15.313,50
Augustus	45.236	171.051	„ 16.042,63
September	42 834	158.347	„ 14.814,77
October	44.111	156.439	„ 14.746,62
November	42.278	153.200	„ 14.972,25
December	44.323	162.779	„ 15.900,82
Totaal	558.703	2.044.984	*f* 192.745,59

Autobuslijn B.

Maasstation—Burgemeester Meineszplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	35.200	116.757	*f* 10.304,90
Februari	32.399	100.639	„ 8.882,13
Maart	34.332	111.935	„ 9.871,27
April	34.174	122.998	„ 10.900,25
Mei	34.599	112.975	„ 10.022,25
Juni	33.209	102.381	„ 9.053,18
Juli	34.508	99.412	„ 8.833,58
Augustus	34.800	97.137	„ 8.639,38
September	33.975	96.150	„ 8.539,45
October	34.994	109.291	„ 9.845,85
November	33.149	93.780	„ 8.942,38
December	34.547	99.567	„ 9.488,87[5]
Totaal	409.886	1.263.022	*f* 113.323,49[5]

Bijlage I. Autobuslijn D.

Rotterdam (v. Hogendorpsplein)—**Overschie** (Schielaan).

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	51.726	115.677	*f* 14.113,47
Februari	43.599	98.570	„ 12.040,65
Maart	48.100	102.557	„ 12.506,95
April	45.911	108.060	„ 13.186,83
Mei	48.247	105.521	„ 12.987,31
Juni	47.175	99.173	„ 12.130,52
Juli	47.131	105.936	„ 13.001,78
Augustus	47.588	103.899	„ 12.824,43
September	45.705	105.207	„ 12.975,85
October	47.418	99.667	„ 12.363,59
November	45.921	90.482	„ 11.668,49
December	44.991	100.087	„ 12.898,82
Totaal	563.512	1.234.836	*f* 152.698,69

Autobuslijn F.

Vlaskade—Heijplaat.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	25.954	70.456	*f* 6.369,07
Februari	23.901	58.527	„ 5.298,50
Maart	27.626	59.975	„ 5.439,35
April	26.030	55.952	„ 5.072,72
Mei	28.090	59.374	„ 5.404,53
Juni	25.809	54.659	„ 4.967,43
Juli	26.996	56.300	„ 5.133,82
Augustus	27.370	65.336	„ 5.974,12
September	26.211	58.269	„ 5.323,45
October	27.297	50.498	„ 4.647,33
November	26.068	43.862	„ 4.241,73
December	26.691	52.815	„ 5.111,04
Totaal	318.043	686.023	*f* 62.983,09

Bijlage I.

Autobuslijn H.

Boschpolderplein—Bergweg.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	39.673	167.803	*f* 15.051,02
Februari	36.623	142.902	„ 12.848,38
Maart	43.425	168.509	„ 15.143,07
April	46.916	180.932	„ 16.248,10
Mei	48.593	180.601	„ 16.267,30
Juni	45.996	170.904	„ 15.369,50
Juli	46.748	174.888	„ 15.739,88
Augustus	46.902	178.638	„ 16.103,60
September	45.435	170.977	„ 15.419,78
October	49.136	186.715	„ 17.006,83
November	46.313	165.286	„ 15.915,43
December	47.368	182.055	„ 17.530,08
Totaal	543.128	2.070.210	*f* 188.642,97

Autobuslijnen K, L, M.

Station—Rozenburgerplein—Rubensplein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	49.173	100.314	*f* 9.330,94
Februari	44.624	78.819	„ 7.522,12
Maart	48.894	86.672	„ 8.236,18
April	47.670	100.330	„ 9.292,59
Mei	49.008	98.813	„ 9.408,35
Juni	46.896	90.125	„ 8.415,88
Juli	48.422	99.706	„ 9.242,87
Augustus	48.688	101.633	„ 9.684,70
September	47.322	90.085	„ 8.325,55
October	49.034	75.985	„ 7.269,21
November	46.794	72.893	„ 7.034,81
December	48.234	80.542	„ 7.632,06[5]
Totaal	574.759	1.075.917	*f* 101.395,26[5]

Bijlage I. Autobuslijn E.

Station D. P.—Nenijtoterrein.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
17—26 April	3.006	10.111	*f* 955,62

Recapitulatie der Autobuslijnen.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	255.391	767.145	*f* 73.495,92
Februari	226.057	645.723	„ 62.136,06
Maart	252.415	714.148	„ 68.420,60
April	251.815	761.804	„ 72.792,33
Mei	261.026	743.323	„ 71.530,56
Juni	245.087	680.629	„ 65.219,89
Juli	248.513	699.659	„ 67.265,43
Augustus	250.584	717.694	„ 69.268,86
September	241.482	679.035	„ 65.398,85
October	251.990	678.595	„ 65.879,43
November	240.523	619.503	„ 62.775,09
December	246.154	677.845	„ 68.561,70
Totaal	2.971.037	8.385.103	*f* 812.744,72

Bijlage II.

Aantal vervoerde reizigers
Lijnen met

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.
Januari	3,16	3,67	3,16	5,34	3,35	2,09	3,07	5,29
Februari	2,99	3,46	3,01	5,07	3,19	2,01	2,78	4,83
Maart	3,22	3,39	2,99	5,21	3,76	1,93	2,85	4,90
April	3,68	3,62	3,13	5,48	4,66	2,11	3,00	5,20
Mei	3,88	3,62	3,22	5,44	4,76	2,11	2,88	5,13
Juni	3,63	3,43	4,06	5,07	4,53	2,04	2,76	4,71
Juli	3,47	3,57	4,31	5,25	4,36	2,04	2,85	4,57
Augustus	3,40	3,88	4,43	5,58	4,26	1,98	2,97	4,66
September	3,30	3,38	4,21	5,11	4,38	1,99	2,88	4,32
October	3,02	3,23	3,68	4,75	4,28	2,01	2,73	4,07
November	2,80	3,19	3,54	4,48	4,26	1,81	2,89	4,00
December	3,01	3,31	3,76	4,67	4,43	1,86	2,85	4,19
Totaal 1931 . . .	3,30	3,48	3,56	5,12	4,15	2,00	2,86	4,66

per wagenkilometer.
electrische tractie.

Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.
2,82	3,67	4,87	2,14	1,12	2,88	5,05	5,73	3,80	3,22
2,66	3,51	4,58	2,02	1,03	2,73	4,97	5,46	3,59	3,00
2,68	3,40	4,49	1,96	0,99	2,80	4,92	5,43	3,59	3,04
2,83	3,49	4,76	2,07	1,06	3,44	5,26	5,57	3,73	3,26
3,21	3,38	4,72	2,64	1,03	4,06	4,97	5,43	3,57	3,31
3,70	3,31	4,39	3,21	—	3,91	4,98	5,14	3,33	3,26
3,64	3,32	4,28	3,30	—	3,86	4,94	4,89	3,31	3,20
3,80	3,48	4,17	3,62	—	3,80	5,17	4,99	3,36	3,28
3,78	3,30	4,32	3,25	—	3,67	4,95	5,02	3,40	3,28
3,74	3,22	4,18	3,11	—	3,47	4,78	4,82	3,34	3,64
3,67	3,05	4,20	3,13	—	3,26	4,68	4,80	3,36	3,80
3,74	3,15	4,34	3,23	—	3,28	4,77	4,95	3,59	3,99
3,28	3,36	4,44	2,72	1,05	3,41	4,95	5,18	3,50	3,33

Bijlage II.

Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer.
Lijnen met electrische tractie.

Maanden.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 22.	Lijn 23.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met electrische tractie.
Januari	1,57	3,03	3,15	3,40	3,04	2,29	2,79	3,40
Februari	1,56	2,99	3,04	3,30	2,88	2,18	2,63	3,22
Maart	1,52	3,03	3,00	3,25	2,98	2,09	2,55	3,25
April	1,59	4,29	3,22	3,57	3,20	2,19	2,64	3,54
Mei	1,50	4,51	3,19	3,38	3,26	2,18	2,59	3,68
Juni	1,40	4,24	3,01	3,35	3,18	2,06	2,43	3,68
Juli	1,50	4,22	3,05	3,20	3,27	1,97	2,50	3,68
Augustus	1,71	4,33	3,22	3,05	3,38	1,86	2,88	3,81
September	1,55	4,39	3,14	3,14	3,02	1,98	2,80	3,66
October	1,51	4,29	3,10	3,28	2,76	1,86	2,71	3,52
November	1,54	4,35	2,91	2,92	2,59	1,82	2,75	3,45
December	1,57	4,50	2,99	3,05	2,67	1,93	3,01	3,58
Totaal 1931 . . .	1,54	3,94	3,09	3,24	3,02	2,03	2,69	3,53

Bijlage II.

Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer.
Autobuslijnen.

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn E.	Lijn F.	Lijn H.	Lijnen K,L,M.	Alle autobus-lijnen.
Januari	3,65	3,32	2,24	—	2,71	4,23	2,04	3,00
Februari	3,70	3,11	2,26	—	2,45	3,90	1,77	2,86
Maart	3,69	3,26	2,13	—	2,17	3,89	1,77	2,83
April	3,81	3,60	2,35	3,36	2,15	3,86	2,10	3,06
Mei	3,54	3,27	2,19	—	2,11	3,72	2,02	2,85
Juni	3,55	3,08	2,10	—	2,12	3,72	1,92	2,78
Juli	3,66	2,88	2,25	—	2,09	3,74	2,06	2,82
Augustus	3,78	2,79	2,18	—	2,39	3,81	2,09	2,86
September	3,70	2,83	2,30	—	2,22	3,76	1,90	2,81
October	3,55	3,12	2,10	—	1,85	3,80	1,55	2,69
November	3,62	2,83	1,97	—	1,68	3,57	1,56	2,58
December	3,67	2,88	2,22	—	1,98	3,84	1,67	2,75
Totaal 1931 . . .	3,66	3,08	2,19	3,36	2,16	3,81	1,87	2,82

BIJLAGE III.

GEMIDDELDE OPBRENGST (IN CTS.) PER WAGENKILOMETER.

Bijlage III.

Gemiddelde opbrengst
Lijnen met

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.
Januari	28,25	33,52	28,76	54,91	29,92	18,73	27,71	53,62
Februari	26,70	31,62	27,39	52,18	28,56	18,01	25,21	48,93
Maart	28,67	30,93	27,21	53,51	33,64	17,24	25,75	49,60
April	32,93	33,08	28,46	56,74	41,57	18,95	27,10	53,28
Mei	34,88	33,15	29,38	56,72	42,59	19,02	26,18	52,72
Juni	32,59	31,30	36,99	52,43	40,47	18,31	24,99	4814
Juli	31,19	32,70	39,34	54,52	39,08	18,40	25,82	46,98
Augustus	30,59	35,63	40,52	57,98	38,22	17,93	26,94	47,85
September	29,67	31,02	38,46	53,06	39,25	17,91	26,04	44,43
October	27,76	30,30	34,43	50,27	39,35	18,62	25,30	42,61
November	26,89	30,93	34,30	48,73	40,92	17,41	26,34	43,15
December	28,82	32,03	36,34	50,45	42,40	17,88	27,40	44,78
Totaal 1931 . . .	29,91	32,20	32,82	53,48	37,65	18,20	26,24	48,02

(in cts.) per wagenkilometer.
electrische tractie.

Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.
25,44	33,41	43,28	19,48	10,27	28,60	46,36	51,71	34,15	29,35
24,07	31,99	40,76	18,36	9,43	27,14	45,71	49,22	32,26	27,43
24,22	30,91	39,97	17,81	9,03	27,85	45,23	48,91	32,25	27,77
25,54	31,82	42,36	18,80	9,71	34,59	48,36	50,18	33,43	29,74
29,09	30,90	42,11	24,02	9,45	41,73	45,78	49,13	32,12	30,39
33,47	30,19	39,17	29,15	—	40,13	45,76	46,45	29,98	29,84
33,38	30,36	38,19	30,05	—	40,03	44,01	44,34	29,88	29,33
34,53	31,81	37,19	33,05	—	39,58	47,70	45,31	28,23	30,13
34,33	30,16	38,59	29,60	—	36,88	45,65	45,47	30,58	30,10
34,80	30,45	38,31	28,98	—	35,42	44,97	44,70	30,87	34,16
35,49	29,52	40,21	30,28	—	34,35	45,54	46,31	32,36	36,83
36,03	30,50	41,50	31,14	—	34,28	46,27	47,69	34,50	38,63
30,11	30,97	40,13	25,00	9,60	34,85	46,07	47,41	31,88	30,85

Bijlage III.

Gemiddelde opbrengst (in cts.) per wagenkilometer.
Lijnen met electrische tractie.

Maanden.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 22.	Lijn 23.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met electrische tractie.
Januari	14,19	27,66	28,35	30,77	27,51	20,34	25,53	31,48
Februari . . .	14,15	27,32	27,36	29,93	26,16	19,33	24,07	29,86
Maart	13,78	27,71	26,99	29,40	26,97	18,57	23,37	30,11
April	14,42	39,07	29,05	32,22	29,04	19,46	24,22	32,94
Mei	13,68	41,23	28,88	30,72	29,66	19,52	23,79	34,37
Juni	12,79	38,66	27,17	30,34	28,88	18,42	22,30	34,32
Juli	13,72	38,53	27,63	29,00	29,82	17,62	23,04	34,47
Augustus . . .	15,66	39,58	29,16	27,72	30,80	16,64	26,55	35,69
September . . .	14,15	40,09	28,44	28,48	27,49	17,71	25,81	34,07
October . . .	14,16	40,14	28,81	30,46	25,76	17,07	25,52	33,55
November . . .	14,92	42,12	28,06	28,24	25,03	17,44	26,73	33,99
December . . .	15,27	43,58	28,71	29,44	25,75	18,46	29,23	35,19
Totaal 1931 . .	14,26	36,44	28,22	29,73	27,75	18,37	25,02	32,28

Bijlage III.

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

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn E.	Lijn F.	Lijn H.	Lijnen K,L,M.	Alle autobus-lijnen.
Januari	34,15	29,28	27,29	—	25,54	37,94	18,98	28,78
Februari . . .	34,61	27,41	27,62	—	22,17	35,08	16,86	27,49
Maart	34,42	28,75	26,00	—	19,69	34,87	16,84	27,11
April	35,62	31,90	28,72	31,79	19,49	34,63	19,49	29,26
Mei	33,23	28,97	26,92	—	19,24	33,48	19,20	27,40
Juni	33,22	27,26	25,71	—	19,25	33,41	17,95	26,61
Juli	34,25	25,60	27,59	—	19,02	33,67	19,09	27,07
Augustus . . .	35,46	24,83	26,95	—	21,83	34,33	19,93	27,64
September . . .	34,59	25,13	28,39	—	20,31	33,94	17,59	27,08
October . . .	33,43	28,14	26,07	—	17,03	34,82	14,82	26,14
November . . .	35,41	26,98	25,41	—	16,27	34,36	15,03	26,10
December . . .	35,87	27,47	28,90	—	19,15	37,01	15,82	27,85
Totaal 1931 . .	34,50	27,65	27,10	31,79	19,80	34,73	17,64	27,36

BIJLAGE IV.

GEMIDDELDE OPBRENGST (IN CTS.) PER REIZIGER.

Bijlage IV.

Gemiddelde opbrengst
Lijnen met

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.
Januari	8,93	9,13	9,10	10,28	8,93	8,96	9,04	10,14
Februari . . .	8,94	9,15	9,11	10,29	8,94	8,96	9,05	10,13
Maart	8,92	9,13	9,10	10,27	8,94	8,95	9,04	10,12
April	8,94	9,13	9,09	10,36	8,91	8,97	9,04	10,25
Mei	8,99	9,16	9,12	10,43	8,95	9,03	9,08	10,28
Juni	8,98	9,13	9,10	10,34	8,92	8,99	9,04	10,21
Juli	8,99	9,16	9,13	10,39	8,96	9,02	9,05	10,28
Augustus	9,00	9,18	9,14	10,39	8,97	9,03	9,07	10,27
September . . .	8,98	9,19	9,14	10,38	8,95	9,01	9,05	10,29
October	9,19	9,38	9,35	10,59	9,19	9,25	9,28	10,47
November . . .	9,59	9,70	9,69	10,88	9,59	9,63	9,64	10,78
December . . .	9,57	9,69	9,67	10,81	9,58	9,60	9,63	10,68
Totaal 1931 . .	9,07	9,25	9,23	10,44	9,07	9,11	9,17	10,31

Bijlage IV.

Gemiddelde opbrengst
Lijnen met

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.
Januari	8,93	9,13	9,10	10,28	8,93	8,96	9,04	10,14
Februari . . .	8,94	9,15	9,11	10,29	8,94	8,96	9,05	10,13
Maart	8,92	9,13	9,10	10,27	8,94	8,95	9,04	10,12
April	8,94	9,13	9,09	10,36	8,91	8,97	9,04	10,25
Mei	8,99	9,16	9,12	10,43	8,95	9,03	9,08	10,28
Juni	8,98	9,13	9,10	10,34	8,92	8,99	9,04	10,21
Juli	8,99	9,16	9,13	10,39	8,96	9,02	9,05	10,28
Augustus	9,00	9,18	9,14	10,39	8,97	9,03	9,07	10,27
September . . .	8,98	9,19	9,14	10,38	8,95	9,01	9,05	10,29
October	9,19	9,38	9,35	10,59	9,19	9,25	9,28	10,47
November . . .	9,59	9,70	9,69	10,88	9,59	9,63	9,64	10,78
December . . .	9,57	9,69	9,67	10,81	9,58	9,60	9,63	10,68
Totaal 1931 . .	9,07	9,25	9,23	10,44	9,07	9,11	9,17	10,31

(in cts.) per reiziger.
electrische tractie.

Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.
9,03	9,10	8,89	9,08	9,14	9,92	9,19	9,02	8,98	9,13
9,04	9,11	8,90	9,08	9,12	9,95	9,19	9,02	8,99	9,14
9,04	9,10	8,91	9,07	9,11	9,94	9,19	9,01	8,98	9,13
9,03	9,11	8,89	9,08	9,13	10,06	9,19	9,01	8,96	9,14
9,07	9,13	8,92	9,10	9,17	10,28	9,20	9,05	9,01	9,17
9,05	9,11	8,92	9,08	—	10,27	9,19	9,03	9,00	9,16
9,09	9,14	8,93	9,11	—	10,36	9,21	9,07	9,02	9,18
9,09	9,13	8,93	9,12	—	10,41	9,22	9,08	9,02	9,17
9,08	9,13	8,93	9,11	—	10,06	9,22	9,06	9,01	9,17
9,31	9,34	9,18	9,32	—	10,22	9,41	9,28	9,25	9,37
9,66	9,69	9,58	9,67	—	10,53	9,72	9,64	9,63	9,70
9,64	9,67	9,57	9,65	—	10,45	9,71	9,63	9,55	9,68
9,18	9,22	9,04	9,21	9,13	10,21	9,30	9,15	9,12	9,26

Bijlage IV.

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

Maanden.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 22.	Lijn 23.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met electrische tractie.
Januari . . .	9,06	9,14	9,00	9,05	9,05	8,89	9,15	9,27
Februari . .	9,07	9,15	9,01	9,06	9,07	8,89	9,16	9,28
Maart . . .	9,06	9,13	9,00	9,04	9,05	8,89	9,16	9,27
April	9,06	9,12	9,02	9,03	9,06	8,90	9,16	9,29
Mei	9,14	9,14	9,05	9,09	9,10	8,95	9,20	9,35
Juni	9,12	9,12	9,03	9,06	9,09	8,92	9,20	9,32
Juli	9,14	9,13	9,05	9,07	9,11	8,94	9,21	9,36
Augustus . .	9,15	9,14	9,06	9,08	9,12	8,97	9,22	9,37
September . .	9,15	9,14	9,05	9,08	9,11	8,95	9,22	9,32
October . .	9,35	9,35	9,28	9,30	9,33	9,18	9,43	9,52
November . .	9,70	9,69	9,63	9,67	9,68	9,59	9,74	9,86
December . .	9,70	9,67	9,61	9,66	9,66	9,58	9,72	9,83
Totaal 1931 .	9,24	9,25	9,15	9,18	9,19	9,04	9,30	9,42

Bijlage IV.

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

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn E.	Lijn F.	Lijn H.	Lijnen K,L,M.	Alle autobus-lijnen.
Januari . . .	9,34	8,83	12,20	—	9,04	8,97	9,30	9,58
Februari . . .	9,35	8,83	12,22	—	9,05	8,99	9,54	9,62
Maart	9,34	8,82	12,20	—	9,07	8,99	9,50	9,58
April	9,34	8,86	12,20	9,45	9,07	8,98	9,26	9,56
Mei	9,37	8,87	12,31	—	9,10	9,01	9,52	9,62
Juni	9,35	8,84	12,23	—	9,09	8,99	9,34	9,58
Juli	9,37	8,89	12,27	—	9,12	9,00	9,27	9,61
Augustus. . .	9,38	8,88	12,34	—	9,14	9,01	9,53	9,65
September . .	9,36	8,88	12,33	—	9,14	9,02	9,24	9,63
October . . .	9,43	9,01	12,40	—	9,20	9,11	9,57	9,71
November . .	9,77	9,54	12,90	—	9,67	9,63	9,65	10,13
December . .	9,77	9,53	12,89	—	9,68	9,63	9,48	10,11
Totaal 1931 .	9,43	8,97	12,37	9,45	9,18	9,11	9,42	9,69

Bijlage V.

Overzicht van de Week-,

Lijnen met

Lijn.	Exploitatie-lengte in Meters.	Weekdienst.				
		Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen-kilometers per dag.	Aantal wagen-kilometers per lijn-kilometer per dag.	Rijtijd in minuten.
1	5960	23	15,54	1789	300	23
2	9286	35	15,92	4496	484	35
3	9242⁵	37⁵	14,79	4389	475	37⁵
4	8453	31	16,49	2991	354	31
5	7670⁵	30	15,47	2439	318	30
6	5546⁵	24⁵	13,57	1527	275	24⁵
7	6393	27	14,03	2151	336	27
8	6917⁵	23	18,05	2902	420	23
9	10154	37	16,58	4382	432	37
10	6048⁵	23⁵	15,44	2038	337	23⁵
11	5848⁵	23	15,26	1848	316	23
12	8137⁵	31	15,62	2646	325	31
14	8467	33	15,39	3577	422	33
15	6392⁵	27	14,34	2143	335	27
16	5961⁵	24	15,06	1888	317	24
17	4789⁵	20	14,35	1575	329	20
18	8390	32	15,74	2969	354	32
19	7400	26	16,92	1607	217	26
20	7353	30⁵	14,47	2366	322	30⁵
21	6991⁵	27	15,72	2112	302	27
22	4656	17	16,43	1288	277	17
23	4989⁵	20	14,79	1336	268	20
24	4962	18⁵	16,09	1217	245	18⁵
25	7815	28	16,75	1794	230	28

Zaterdag- en Zondagdiensten.
electrische tractie.

Zaterdagdienst.			Zondagdienst.			
Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen-kilometers per dag.	Aantal wagen-kilometers per lijn-kilometer per dag.	Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen-kilometers per dag.	Aantal wagen-kilometers per lijn-kilometer per dag.
15,54	1762	296	20	18,09	1617	271
15,92	5244	565	31	17,83	4699	506
14,79	5659	612	31⁵	17,60	4665	505
16,49	2918	345	27	18,96	2498	296
15,47	2435	317	27	17,05	2258	294
13,57	1527	275	20	16,62	1545	279
14,03	2083	326	23	16,62	1833	287
18,05	3150	455	20	20,50	2818	407
16,58	5545	546	32⁵	18,75	4945	487
15,44	2033	336	21	17,49	1721	285
15,26	1853	317	21⁵	16,32	1720	294
15,62	3631	446	27⁵	17,75	2058	253
15,39	3365	397	30⁵	16,66	2849	336
14,34	2122	320	23	16,49	1907	298
15,06	1886	316	20	17,66	1754	294
14,35	1715	358	18	15,95	1147	239
15,74	3518	419	29	17,51	2339	279
16,92	1612	218	23	19,10	1441	195
14,47	2351	320	26⁵	16,65	2032	276
15,72	2082	298	23	18,08	1913	274
16,43	1288	277	16	17,46	1232	265
14,79	1336	268	18	16,64	1346	270
16,09	1217	245	17⁵	17,01	1065	215
16,75	1794	230	25	18,76	1602	205

Bijlage V.

Overzicht van de Week-,
Autobus

Lijn.	Exploitatie-lengte in Meters.	Weekdienst.				
		Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen-kilometers per dag.	Aantal wagen-kilometers per lijn-kilometer per dag.	Rijtijd in minuten.
A	6250	23	16,30	1493	239	23
B	5450	21	15,57	1160	213	21
D	6300	21	18,00	1553	247	21
F	5450	13	25,15	770	141	13
H	5700	21	16,28	1480	260	21
K, L, M	10000	38	15,79	1520	152	38

Bijlage VI.

Overzicht van enkele dagen in 1931

DAG.	Aantal afgelegde wagenkilometers.	
	Lijnen met electrische tractie.	Autobuslijnen.
Donderdag 1 Januari: Nieuwjaarsdag	71.882	8.413
Maandag 6 April: 2e Paaschdag	60.479	8.914
Donderdag 14 Mei: Hemelvaartdag	68.969	9.499
Zaterdag 23 Mei	65.596	9.375
Maandag 25 Mei: 2e Pinksterdag	72.116	9.298
Maandag 31 Augustus: Koninginnedag.	73.550	8.812

Zaterdag- en Zondagdiensten.
lijnen.

Zaterdagdienst.			Zondagdienst.			
Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen-kilometers per dag.	Aantal wagen-kilometers per lijn-kilometer per dag.	Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijsnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen-kilometers per dag.	Aantal wagen-kilometers per lijn-kilometer per dag.
16,30	1605	257	21	17,86	1358	217
15,57	1160	213	19	17,21	1094	201
18,00	1691	268	19	19,89	1214	193
25,15	1093	201	13	25,15	869	159
16,28	1594	280	19	18,00	1782	313
15,79	1530	153	38	15,79	1420	142

met een druk reizigersvervoer.

Totaal aantal vervoerde reizigers.	Aantal vervoerde reizigers per wagen-kilometer.	Opbrengst.	Opbrengst per wagenkilometer.	Opbrengst per reiziger.
		Guldens.	Centen.	
362.065	4,51	34.059,61^5	42,42	9,41
341.718	4,92	32.527,89	46,67	9,52
310.927	3,96	29.724,77^5	37,88	9,56
332.082	4,43	31.342,37^5	41,83	9,44
361.369	4,44	34.849,13	42,80	9,64
343.863	4,18	32.300,20^5	39,22	9,39

Bijlage VII.

Overzicht van het aantal verkeersongevallen in 1931.

Maanden.	Alleen materieele schade.	Alleen persoonlijk letsel.	Materieele schade en persoonlijk letsel.	Ongeval met doodelijken afloop.	Totaal.	Honden.	
						verwond.	gedood.
Januari	109 (30)	13	3 (—)	—	125	—	5
Februari	122 (19)	14	3 (—)	3	142	1	5
Maart	172 (38)	8	6 (3)	3	189	—	1
April	119 (30)	9	11 (7)	2	141	—	3
Mei	154 (42)	15	17 (11)	2	188	—	3
Juni	161 (35)	14	15 (7)	1	191	—	3
Juli	161 (28)	16	11 (7)	1	189	—	1
Augustus	137 (26)	9	8 (3)	1	155	—	3
September	166 (31)	6	10 (5)	1	183	2	1
October	204 (42)	11	14 (4)	1	230	2	3
November	157 (30)	12	7 (4)	1	177	—	2
December	140 (23)	8	6 (2)	—	154	—	1
Totaal	1802 (374)	135	111 (53)	16	2064	5	31

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

Bijlage VIII.

Groepeering van het aantal ongevallen naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had.

Maanden.	5—8 v.m.	8—11 v.m.	11 v.m.—2 n.m.	2—5 n.m.	5—8 n.m.	8—11 n.m.	11 n.m.—2 v.m.	Totaal.
Januari	4	27	31	33	21	6	3	125
Februari	9	26	38	35	22	8	4	142
Maart	14	49	47	40	23	10	6	189
April	6	37	23	33	29	11	2	141
Mei	9	36	48	32	46	12	5	188
Juni	10	39	37	48	35	16	6	191
Juli	6	34	39	53	44	9	4	189
Augustus	8	36	35	37	34	3	2	155
September	10	47	29	44	36	12	5	183
October	12	48	58	56	36	17	3	230
November	6	31	43	46	34	13	4	177
December	5	37	35	38	25	10	4	154
Totaal	99	447	463	495	385	127	48	2064

Bijlage IX.

Overzicht van het aantal personen

Maanden.	Passagiers.					Personeel.			
	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.
Januari	—	1	—	—	2	—	—	—	—
Februari	—	—	1	—	3	—	—	—	—
Maart	1	—	—	—	2	—	—	—	—
April	—	—	—	—	1	—	—	—	—
Mei	—	—	—	3	9	—	—	—	—
Juni	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Juli	—	—	1	—	2	—	—	—	—
Augustus	—	—	—	—	1	—	—	—	—
September	—	—	—	—	17	—	—	—	1
October	—	—	—	—	5	—	—	—	—
November	—	—	—	—	3	—	—	—	—
December	—	—	1	—	5	—	—	—	1
Totaal	1	1	3	4	50	—	—	—	2

bij de verkeersongevallen letsel opliep.

Voorbijgangers.					Voerlieden en passagiers van aangereden voertuigen.					Totaal.
Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	
—	—	1	—	9	—	—	1	—	2	16
3	2	2	1	7	—	—	—	—	1	20
2	—	3	3	4	—	—	—	1	—	17
2	—	2	6	10	—	—	—	—	1	22
2	—	2	4	16	—	—	1	—	6	43
1	—	3	6	11	—	—	1	1	6	31
1	—	2	—	18	—	—	1	1	3	29
1	1	4	—	7	—	—	1	2	2	19
1	—	1	—	10	—	—	—	—	4	35
—	—	1	—	18	1	—	—	—	2	29
1	—	2	3	8	—	—	—	1	2	20
—	—	1	1	3	—	—	—	1	3	16
14	3	24	24	121	1	—	5	7	32	297

Bijlage XI.

Specificatie der verkeersongeval

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Li 1
Januari	4	8	7	4	4	6	3	6	7	5	4	
Februari	—	7	13	2	3	6	7	3	7	5	4	
Maart	5	8	13	13	8	5	3	5	8	9	4	
April	2	8	6	5	7	4	3	6	4	7	7	
Mei	7	9	10	8	8	5	8	5	12	5	9	
Juni	2	6	15	12	9	1	7	11	9	4	8	
Juli	5	7	10	6	7	3	11	9	6	10	4	
Augustus . . .	2	4	9	5	9	4	3	8	11	7	3	
September . . .	2	10	14	10	6	4	5	6	8	7	4	
October	2	9	17	9	10	9	12	8	15	6	7	
November . . .	4	9	19	3	7	6	5	3	16	5	7	
December . . .	4	9	13	7	5	5	2	5	8	7	3	
Totaal . . .	39	94	146	84	83	58	69	75	111	77	64	

N.B. Lijn 13 werd met ingang van 16 Mei 1931 opgeheven.

naar de daarbij betrokken lijnen.

Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 22.	Lijn 23.	Lijn 24.	Lijn 25.	Totaal der lijnen met electrische tractie.
—	7	5	3	3	11	1	7	1	1	1	1	4	106
3	6	9	2	3	8	5	9	3	4	4	1	2	120
1	14	10	8	4	13	2	3	9	4	4	4	7	167
1	6	8	1	2	6	4	6	1	4	3	2	5	117
—	13	12	7	3	8	3	10	2	5	6	—	9	172
—	12	8	10	6	13	3	11	3	9	1	—	4	170
—	14	5	13	4	10	2	7	4	6	1	1	7	161
—	9	2	4	2	7	6	11	3	3	7	3	7	135
—	14	7	6	4	9	8	10	5	2	5	6	4	163
—	8	11	14	7	7	4	8	3	6	8	1	9	200
—	5	10	3	5	13	3	9	4	3	5	2	5	160
—	9	6	7	7	4	3	4	4	3	2	1	6	129
5	117	93	78	50	109	44	95	42	50	47	22	69	1800

Bijlage XI.

Specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij betrokken lijnen.

Maanden.	Autobuslijn A.	Autobuslijn B.	Autobuslijn D.	Autobuslijn F.	Autobuslijn H.	Autobuslijnen K, L, M.	Totaal der autobuslijnen.	Totaal generaal:
Januari	10	1	2	1	4	3	21	127
Februari	8	2	3	—	7	5	25	145
Maart	5	7	2	—	7	2	23	190
April	10	3	7	—	4	3	27	144
Mei	7	1	4	—	6	5	23	195
Juni	6	5	3	—	8	1	23	193
Juli	10	4	6	2	4	4	30	191
Augustus.	9	1	2	1	5	3	21	156
September	7	3	8	1	2	4	25	188
October	13	1	8	1	4	7	34	234
November	9	4	6	—	2	1	22	182
December	6	6	6	1	3	4	26	155
Totaal	100	38	57	7	56	42	300	2100

Bijlage X.

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

Omschrijving.		5—8 v.m.	8—11 v.m.	11 v.m.—2 n.m.	2—5 n.m.	5—8 n.m.	8—11 n.m.	11 n.m.—2 v.m.	Totaal.
dood.	Passagiers	—	—	1	—	—	—	—	1
	Voorbijgangers	—	8	3	1	1	1	—	14
	Voerlieden en passagiers van aangereden voertuigen	—	—	—	1	—	—	—	1
zeer ernstige verwonding.	Passagiers	—	—	1	—	—	—	—	1
	Voorbijgangers	—	—	—	1	—	2	—	3
ernstige verwonding.	Passagiers	—	—	1	—	2	—	—	3
	Voorbijgangers	1	3	8	4	6	2	—	24
	Voerlieden en passagiers van aangereden voertuigen	—	1	—	1	1	1	1	5
lichte verwonding.	Passagiers	1	—	1	1	—	—	1	4
	Personeel	—	—	1	—	1	—	—	2
	Voorbijgangers	3	4	6	5	4	—	2	24
	Voerlieden en passagiers van aangereden voertuigen	—	1	1	2	2	1	—	7
zeer lichte verwonding.	Passagiers	1	3	11	6	20	7	2	50
	Personeel	—	—	2	1	1	—	1	5
	Voorbijgangers	4	25	21	28	29	10	4	121
	Voerlieden en passagiers van aangereden voertuigen	2	2	10	6	9	3	—	32
Totaal		12	47	67	57	76	27	11	297

Bijlage XII.

Overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen in 1931.

Omschrijving.	Vervoer.	Centrale werkplaats, garage en depôts.	Bovenleiding, Weg en Gebouwen.	Geheele dienst.
Maximum aantal ambtenaren . . .	1887	630	226	2743
Minimum aantal ambtenaren . . .	1835	608	214	2657
Aantal ziektegevallen	2460	820	242	3495
Aantal ziektedagen	30695	9442	2769	42906
Maximum aantal zieken op één dag	164	67	27	249
Idem in procenten van het aantal ambtenaren	8,81	10,82	12,27	9,22
Minimum aantal zieken op één dag	71	6	1	71
Idem in procenten van het aantal ambtenaren	3,82	0,97	0,45	2,63
Gemiddeld percentage zieken per dag	4,52	4,18	3,45	4,35
Gemiddelde ziekteduur (aantal dagen)	12,48	11,51	11,44	12,28
Gemiddeld aantal ziektedagen per man	16,49	15,25	12,59	15,89
Aantal ongevallen	111	84	52	247
Aantal ongevaldagen	1572	900	523	2995
Maximum aantal ambtenaren buiten dienst wegens ongeval op één dag	11	8	6	14
Idem in procenten van het aantal ambtenaren	0,59	1,29	2,72	0,52
Minimum aantal ambtenaren buiten dienst wegens ongeval op één dag	—	—	—	2
Idem in procenten van het aantal ambtenaren	—	—	—	0,07
Gemiddeld percentage ambtenaren buiten dienst wegens ongeval per dag	0,23	0,40	0,65	0,30
Gemiddeld aantal dagen buiten dienst per ongeval	14,16	10,71	10,06	12,13
Gemiddeld aantal dagen buiten dienst wegens ongeval per man . . .	0,84	1,45	2,38	1,11

Bijlage XIII.

Zieken- en Ondersteuningsrekening.

over het jaar 1931.

Debet.		Credit.	
Bijdragen volgens het Fondsreglement: (over het tijdvak 1 Januari—31 Augustus 1931)		Diversen (inhoudingen op facturen, opbrengst niet afgehaalde gevonden voorwerpen, enz.)	*f* 628,69⁵
70 %	*f* 88.423,88	Ingehouden contributies ten behoeve van de Ziekensocieteit E. M. M (tijdvak 1 Sept.—31 Dec. 1931)	„ 16.104,67
50 %	„ 8.051,09	Tijdelijke uitkeeringen enz. der Rijksverzekeringsbank	„ 2.732,44
Aan Ziekensocieteit E. M. M. voor vrije geneeskundige behandeling en geneesmiddelen	„ 60.134,96	Nog te ontvangen aandeel R. E. T. voor incasso-provisie 1932	„ 4.030,40
Fonds voor de verstrekking van ziekengelden en geneeskundige hulp aan zieken (aandeel der R. E. T. in het nadeelig saldo over het tijdvak 1 Januari—31 Augustus 1931)	„ 14.204,71	Voor overboeking naar de kapitaalrekening aan algemeene kosten	„ 5.985,01
Subsidie aan de Herstellingsoord-Vereeniging „De Eendracht"	„ 4.000,—	Nadeelig Saldo	„ 252.653,15⁵
Loon bij ziekte (tijdvak 1 Sept.—31 Dec. 1931) en ziekengelden personeel in tijdelijken dienst	„ 89.817,83		
Geneeskundige contrôle	„ 9.750,95		
Aandeel premiën Ziektewet	„ 7.021,03		
Diversen (ziekencontrôle, enz.)	„ 729,92		
	f 282.134,37		*f* 282.134,37

Bijlage XIV.

Activa.

Balan

Datum.	Omschrijving.		Bedrag.
Dec. 31	Kas	. . . . .	*f* 35.862,33
	Postrekening No. 133395	. . . . .	„ 3.207,47
	Baan	*f* 1.978.548,78	
	Bovenleiding	„ 544.275,—	
	Rollend materieel	„ 1.468.382,44	
	Hulpvoertuigen en paarden	„ 28.648,06	
	Terreinen en gebouwen	„ 2.087.434,75	
	Meubilair en kantoorbehoeften	„ 23.500,—	
	Werktuigen en verdere inventarissen	„ 124.725,—	
		f 6.255.514,03	
	Af: Afschrijvingen	„ 708.850,—	
			„ 5.546.664,03
	Uitbreidingen:		
	Sporen en bovenleiding	*f* 1.843.199,13	
	Rollend materieel	„ 6.327.906,03	
	Vrachtautomobielen, enz.	„ 146.014,28	
	Werktuigen en gereedschappen	„ 69.696,14	
	Terreinen en gebouwen	„ 165.022,96	
	Wachtlokalen	„ 57.607,30[5]	
			„ 8.609.445,84[1]
	Autobussen, Nos. 1—14	*f* 137.878,19[5]	
	„ „ 15—28	„ 191.934,26	
	„ „ 29—40, 101, 102	„ 229.301,84	
	„ „ 41—46	„ 98.136,—	
		f 657.250,29[5]	
	Af: Afschrijvingen	„ 109.200,—	
			„ 548.050,29[5]
	Uniformen	. . . . .	„ 88.256,13
	Goederenmagazijn	*f* 507.167,08[5]	
	Magazijn Weg en Werken	„ 129.407,51	
	Fourage-Magazijn	„ 1.300,36	
	Magazijngoederen in bewerking	„ 5.798,67	
		f 643.673,62[5]	
	Af: Afschrijvingen (Goederenmagazijn)	„ 11.939,99	
			„ 631.733,63[5]
	Debiteuren	*f* 143.244,31	
	Voorschotten	„ 25,—	
	Conducteurs (voor knipkaarten in dépôt)	„ 88.172,—	
	Werken voor derden	„ 385,36	
	Pensioenbijdragen (nog te innen)	„ 1.708,37	
	Z. en O. Fonds (nog te ontvangen bijdragen)	„ 4.030,40	
			„ 237.565,44
	Disagio op $4^1/_2$ % leeningen gemeente Rotterdam	*f* 221.673,08	
	Disagio op 4 % leeningen gemeente Rotterdam	„ 58.623,32	
		f 280.296,40	
	Af: Afschrijvingen Disagio $4^1/_2$ % leeningen	„ 10.250,—	
			„ 270.046,4[illegible]
			f 15.970.831,58
	Saldo Verlies	. . . . .	„ 1.541.282,68
			f 17.512.114,26

1931. Passiva.

Datum.	Omschrijving.		Bedrag.
Dec. 31	$4^1/_2$ % leeningen gemeente Rotterdam	*f* 11.465.711,67	
	4 % „ „ „	„ 2.071.431,46	
		f 13.537.143,13	
	Af: Debetsaldo der rekening: „Met leeningen te dekken"	„ 163.992,68⁵	
			f 13.373.150,44⁵
	Gemeente-Ontvanger		„ 1.890.564,61⁵
	Crediteuren		„ 434.378,78
	Pensioenfonds		„ 856.980,28
	Z. en O. Fonds (nog te betalen premiën)		„ 2.980,69
	Waarborgsommen voor abonnementen		„ 4.370,—
	Omslagrekening		„ 202.736,20
	Reserve voor nog te betalen loonen		„ 27.580,40
	Interest		„ 567.750,85
	Reserve voor in dépôt gegeven 12-rittenkaarten		„ 151.622,—
			f 17.512.114,26

Bijlage XV.
Debet.

Bedrijf
over he

Datum.	Omschrijving.	Bedrag.
Dec. 31	Beweegkracht	*f* 1.642.762,04
	Salarissen en loonen van Controleurs, Bestuurders, Chauffeurs, Conducteurs, enz.	„ 3.209.644,81
	Onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel.	„ 1.144.565,08
	Onderhoud en vernieuwing der trambanen	„ 605.012,62⁵
	Onderhoud en vernieuwing der bovenleiding	„ 153.294,56
	Algemeene kosten van centrale werkplaats, dépôts en garage	„ 254.742,61⁵
	Onderhoud van gebouwen	„ 47.330,55⁵
	Overige kosten	„ 208.905,60
	Uniformen	„ 104.416,47
	Salarissen van Directie, Afdeelingschefs, ambtenaren en kantoorpersoneel	„ 211.769,40
	Bureaukosten en administratiebehoeften	„ 50.220,73⁵
	Assurantiën	„ 30.428,67
	Belastingen, retributiën en erfpachten	„ 133.341,27
	Ziekengelden, enz.	„ 252.653,15⁵
	Ongevallenverzekering	„ 24.693,97
	Rentezegels Invaliditeitswet	„ 2.526,55
	Pensioenbijdragen	„ 856.980,28
	Rente	„ 607.787,90
	Afschrijvingen	„ 840.239,99
	Bijdrage Pensioenfonds Trampersoneel	„ 27.167,83
	Restitutie Forensenbelasting	„ 5.619,51
	Benzine voor tractie der autobussen	„ 84.960,03
		f 10.499.063,64⁵

rekening
jaar 1931. Credit.

Datum.	Omschrijving.	Bedrag.
Dec. 31	Opbrengst reizigersvervoer.	*f* 8.567.743,26⁵
	Huren van gebouwen en terreinen	„ 14.771,78
	Opbrengst reclame	„ 52.111,15
	Pensioenkortingen	„ 317.854,77
	Diversen	„ 5.300,—
		f 8.957.780,96⁵
	Nadeelig Saldo.	„ 1.541.282,68
		f 10.499.063,64⁵

Bijlage XVI.

Eenige vergelijkende cijfers betreffende de uitkomsten van de exploitatie der tram- en autobusdiensten over 1931.

Volgens de Bedrijfsrekening hebben de lasten in totaal bedragen *f* 10.499.063,64⁵, als volgt over de tram- en autobusdiensten te verdeelen:

	Tramdienst.	Autobusdienst.
Exploitatie-uitgaven	*f* 8.328.445,60⁵	*f* 722.590,15
Rente	„ 563.062,90	„ 44.725,—
Afschrijvingen	„ 721.339,99	„ 118.900,—
	f 9.612.848,49⁵	*f* 886.215,15

De baten hebben bedragen *f* 8.957.780,96⁵, als volgt te verdeelen:

	Tramdienst.	Autobusdienst.
Opbrengst van het vervoer	*f* 7.729.113,08⁵	*f* 838.630,18
Pensioenkortingen	„ 295.254,77	„ 22.600,—
Diversen	„ 71.340,24	„ 842,69
	f 8.095.708,09⁵	*f* 862.072,87

Bij de berekening van onderstaande cijfers is 1 bijwagenkilometer = $^1/_2$ motorwagenkilometer gesteld.

	Tramdienst.	Autobusdienst.
Opbrengst v/h. vervoer per wagenkilometer	37,90 cts.	28,23 cts.
Opbrengst diversen per wagenkilometer	0,35 „	0,03 „
Exploitatie-uitgaven per wagenkilometer	39,39 „	23,56 „
Exploitatie-overschot per wagenkilometer	—	4,70 „
Exploitatie-tekort per wagenkilometer	1,14 „	—
Rente per wagenkilometer	2,76 „	1,51 „
Afschrijvingen per wagenkilometer	3,54 „	4,00 „

Ware de benzineprijs op hetzelfde peil gebleven als waarop gerekend was bij het opstellen der Begrooting 1931 en ware voor 1931 reeds van toepassing geweest het stroomtarief waarop de uitgaven voor beweegkracht in de Begrooting 1932 zijn gebaseerd, dan zouden vermoedelijk de volgende resultaten zijn bereikt:

Opbrengst v/h. vervoer per wagenkilometer	37,90 cts.	28,23 cts.
Opbrengst diversen per wagenkilometer	0,35 „	0,03 „
Exploitatie-uitgaven per wagenkilometer	36,45 „	26,93 „
Exploitatie-overschot per wagenkilometer	1,80 „	1,33 „

Bijlage XVII.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1930	*f*	12.275.190,08
Motorwagens Nos. 401—450	„	5.276,76
Volgwagens Nos. 1001—1020 (1e serie)	„	1.004,80
Aanschaffing van reservedeelen	„	13.764,72
Motorwagens Nos. 471—570	„	1.989.050,66
Volgwagens Nos. 1001—1020 (2e serie)	„	278.190,07
Autobussen Nos. 101 en 102	„	15.200,—
Autobussen Nos. 41—46	„	30.300,—
Verbouwing van 50 motorwagens, Nos. 152—201	„	201.260,17
Verbouwing van 56 volgwagens, Nos. 1351—1406	„	1.636,60
Verbouwing van 20 motorwagens, Nos. 202—221	„	312.342,01
Verbouwing van 25 motorwagens, Nos. 127—151	„	60.736,84
Verbouwing van 20 volgwagens Nos 1001—1020 (1e serie) tot motorwagens (Nos. 451—470)	„	266.108,18
Aanleg van sporen op den Oostelijken oprit van de Willemsbrug (inclusief de nieuwe Jan Kuitenbrug)	„	8.852,73
Omlegging van de lijnen 2, 12 en 12A over de nieuwe Koninginnebrug	„	1.885,61
Spooraanleg Marconiplein, Mathenesserweg, Mathenesserdijk en 2e lus Spartastraat	„	392,15
Spooraanleg Gedempte Slaak—Vlietstraat—Vlietkade	„	2,—
Aanleg sporencomplex Oostplein	„	2.086,26
Spooraanleg door de Zaagmolenstraat	„	110,37
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt Willemsplein	„	23,30
Aanleg van de dubbelspoorverbinding 's-Gravendijkwal—Mathenesserlaan	„	453,33
Plaatsing van halteborden behoorende bij Overgangsplan B	„	5.786,28
Aanleg van de verbinding Polderlaan—Hillevliet, enz. in verband met de route-wijziging van lijn 19	„	17.627,15
Wijziging van de bovenleiding van de Mathenesserbrug	„	8.257,98
Uitbreiding van het voedingkabelnet	„	13.903,47
Bouw van de noodige wachtlokalen	„	853,42
Bouw van een wachthuisje „groot type" op het Stationsplein te Schiedam	„	3.517,61
Bouw van een automobielgarage op het terrein achter de remise Delfshaven	„	2.409,41
Aanschaffing van gereedschappen en machines	„	10.415,84
Paarden	„	700,—
Transport	*f*	15.527.337,80

Transporteeren . . .		*f* 15.527.337,80
Af: Baan (Diversen)	*f* 199,38	
Netto opbrengst verkochte motor- en aanhangwagens.	„ 4.277,31	
Opbrengst vrachtautomobiel (Thornycroft).	„ 60,—	
Opbrengst montagewagen	„ 36.—	
Opbrengst 3 paarden	„ 554,94	
		„ 5.127,63
		f 15.522.210,17
Af: Afschrijvingen		„ 818.050,—
		f 14.704.160,17