

INHOUD.

	Bladz.
Toestand en ontwikkeling van het bedrijf.	1
Commissie van Bijstand	15
Personeel	15
Scheidsgerecht	21
Ziekten en Ongevallen	21
Bezittingen en Kapitaalsuitgaven	22
Tramlijnen	23
Autobuslijnen.	28
Werkzaamheden aan den weg.	29
Gebouwen en terreinen	32
Werkzaamheden aan de gebouwen.	34
Werkzaamheden in de centrale werkplaats	37
Wagenpark	38
Tractie	40
Bovenleiding	42
Paarden	50
Vervoer	50
Balans en Bedrijfsrekening	66

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamsche Electriche Tram over het jaar 1930.

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 en 1929 ook over het boekjaar 1930 de exploitatie van het tramnet en van de gemeentelijke autobussen een nadeelig saldo heeft opgeleverd. Het verlies bedroeg over 1930 niet minder dan f 1.046.083,05, terwijl het op de begrooting geraamde verlies slechts f 117.674,— zou bedragen, zulks niettegenstaande de totale opbrengst van het reizigersvervoer nog f 291.491,29 méér heeft bedragen dan begroot was.

Bij een meer diepgaand onderzoek van de vervoersresultaten blijkt echter, dat in werkelijkheid de ontvangsten uit het reizigersvervoer niet zoo gunstig en de uitgaven niet zoo ongunstig zijn als een oppervlakkige vergelijking met de begrootingscijfers zou doen vermoeden.

Daarbij dient men wel in het oog te houden onder welke omstandigheden de begrooting 1930 is tot stand gekomen.

Op het tijdstip, dat de begrooting voor 1930 moest worden ingediend, bevond het trambedrijf zich geheel en al in een overgangstijdperk, waarvan kon worden aangenomen, dat het zeker tot ver in 1930 zou voortduren.

In zijn vergadering van 21 Februari 1929 had de Gemeenteraad van Rotterdam zijn goedkeuring gehecht aan de plannen tot uitbreiding en verbetering van het tramnet en van de tram- en autobusdiensten, zooals die in September 1928 bij den Wethouder der Bedrijven waren ingediend.

Onmiddellijk na de beslissing van den Gemeenteraad werd met de werkzaamheden tot uitvoering dier plannen een aanvang gemaakt, zoodat, bij Besluit van Burgemeester en Wethouders van 12 April 1929, reeds op 1 Mei 1929 tot invoering van het z.g. Overgangsplan A kon worden overgegaan.

Bracht dit Overgangsplan A reeds een belangrijke wijziging en

uitbreiding van den loop en het aantal der tram- en autobuslijnen mede, zoo kon dit nochtans geschieden, zonder dat daarvoor de tramsporen in den weg aanmerkelijke uitbreiding behoeften te ondergaan. De voornaamste wijzigingen bepaalden zich tot het inleggen van nieuwe lijnen en het omleggen en verlengen van bestaande lijnen langs de reeds in den weg aanwezige tramsporen. Hierbij dient tevens nog te worden opgemerkt, dat de inwerkingstelling van Overgangsplan A kon plaats hebben met het bestaande van de R. E. T. M. overgenomen rollend materieel, althans voor zoover het de lijnen met electriche tractie betrof. De autobuslijnen konden bediend worden met de 14 autobussen, welke in 1928 door de R. E. T. waren aangeschaft.

Geheel anders stonden de zaken ten aanzien van het nu aan de beurt van uitvoering komende Overgangsplan B.

Hiervoor waren noodig belangrijke uitbreidingen van de in den weg liggende tramsporen, wissels, kruisingen enz., benevens een aanzienlijke vermeerdering van het aantal tramwagens, zoowel motor- als bijwagens en van het aantal autobussen. De kapitaalsuitgaven voor de uitvoering der werken, noodig voor de invoering van Overgangsplan B, waren dan ook begroot op f 1.300.000,— (zie bladz. 39 en bladz. 47 van het Rapport van September 1928 aan den Wethouder der Bedrijven).

Wat het rollend materieel betreft, werd voor aanschaffing van nieuwe wagens en moderniseering van oude wagens door den Gemeenteraad in zijn zitting van 27 April 1928 een crediet van f 1.950.000,— beschikbaar gesteld, terwijl in zijn zitting van 15 November 1928 door den Gemeenteraad weder een bedrag van f 524.100,— voor moderniseering van oude wagens werd gevoteerd. Het nieuwe rollend materieel was in hoofdzaak bestemd om de invoering van Overgangsplan B mogelijk te maken.

Voor de aanschaffing van autobussen werd door den Gemeenteraad in zijn zitting van 21 Februari 1929 een bedrag van f 238.000,— beschikbaar gesteld.

Het ligt dus voor de hand, dat, met het oog op de daaraan verbonden belangrijke werken, de algeheele invoering van Overgangsplan B slechts geleidelijk, naar gelang van de totstandkoming dier werken, zou kunnen plaats hebben en dat daarvoor een ruim tijdsverloop zou noodig zijn, dat zich ongetwijfeld tot ver in 1930 zou uitstrekken.

Hoewel in groote trekken een werkprogramma werd opgesteld, was de uitvoering van de onderscheidene werken van zooveel verschillende en niet te voorziene omstandigheden afhankelijk, dat het onmogelijk geacht moest worden om reeds in Mei en Juni 1929 vooruit te bepalen hoever in 1930 de ontwikkelingsgang van het trambedrijf gevorderd zou zijn. ¹⁾

Het behoeft verder geen betoog, dat bij het ontbreken van een stabiele basis de mogelijkheid tot het opmaken eener absoluut betrouwbare begrooting te eenenmale buitengesloten moest worden geacht.

Aangezien echter, overeenkomstig de geldende voorschriften, een begrooting voor 1930 moest samengesteld worden, m.a.w. in dit geval een vermoeden uitgesproken diende te worden, hoe men zich aan de hand der ter beschikking staande gegevens den toestand van het trambedrijf in 1930 voorstelde, is als uitgangspunt voor de op te maken begrooting genomen de opzet der rentabiliteitsberekening voor Overgangsplan B, zooals die is weergegeven op bladz. 45 van het meergenoemde rapport aan den Wethouder der Bedrijven over de verbetering van het tramnet en de tram- en autobusdiensten te Rotterdam.

Dat de bovenvermelde rentabiliteitsberekening daarbij niet zonder meer is overgenomen, blijkt reeds uit het feit, dat, terwijl de rentabiliteitsberekening een ongeveer sluitende rekening gaf, de begrooting 1930 een nadeelig saldo aanwijst van f 117.674,—.

Dit geraamde nadeelig saldo werd echter aanmerkelijk overschreden en dus is de vraag gewettigd aan welke hoofdoorzaken dit is toe te schrijven.

Om deze vraag te kunnen beantwoorden is op bladz. 4 weergegeven een vergelijkend overzicht van het aantal reizigers, de opbrengst van het reizigersvervoer en van verschillende andere gegevens, welke voor de beoordeeling der cijfers betreffende de bedrijfsresultaten van belang kunnen zijn. ²⁾

¹⁾ Het bleek ten slotte mogelijk de verschillende werken in een snel tempo uit te voeren, zoodat spoedig in de vervoersbehoefte van het publiek kon worden voorzien.

²⁾ Ten aanzien van de op bladz. 4 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.

	Overgangsplan B.	Begrooting 1930.	Uitkomst 1930.
Aantal vervoerde reizigers	88.000.000	88.000.000	92.618.292
Opbrengst van het reizigersvervoer	f 8.800.000,—	f 8.756.000,—	f 9.047.491,29
Exploitatie-lengte van het tramnet	156.115 M.	156.115 M.	168.854 M.
Aantal ritten per inwoner	140	140	148
Afgelegde wagenkilometers	25.203.000	25.203.000	28.164.801
Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer	3,49	3,49	3,29
Aantal wagenkilometers per inwoner	40,20	40,20	44,92
Opbrengst in cents per reiziger	10,—	9,95	9,77
Opbrengst in cents per wagenkilometer ¹⁾ . . .	40,69	40,49	36,94

¹⁾ Hierbij is gerekend: 1 bijwagenkilometer = $\frac{1}{2}$ motorwagenkilometer.
1 autobuskilometer = 1 motorwagenkilometer.

Bekijkt men nu nevenstaand vergelijkend overzicht dan springt dadelijk in het oog:

- 1°. dat gedurende het jaar 1930 niet minder dan 4.618.292 reizigers meer werden vervoerd dan in Overgangsplan B en Begrooting 1930 werd geraamd;
- 2°. dat de opbrengst van het reizigersvervoer over dat tijdvak het cijfer van de Begrooting 1930 met f 291.491,29 heeft overtroffen.

Bij nadere beschouwing echter blijkt, dat dit schijnbaar gunstige resultaat slechts verkregen is doordat ook het aantal wagenkilometers, dat in het jaar 1930 werd afgelegd, belangrijk hoger is geweest dan de raming voor Overgangsplan B, welke als basis voor de Begrooting 1930 gediend heeft.

Afgelegd werden: 28.164.801 K.M.

Geraamd werd: 25.203.000 „

Meer afgelegd dan volgens raming: 2.961.801 K.M.

De nadeelige invloed, welke deze verbreking van het evenwicht tusschen het aantal wagenkilometers en de vervoersresultaten op de bedrijfsuitkomsten moet hebben uitgeoefend, teekent zich duidelijk af in het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer en in de opbrengst per wagenkilometer.

Werd in Overgangsplan B en ook in de Begrooting 1930 gerekend op een gemiddeld aantal reizigers per wagenkilometer van 3,49, in werkelijkheid bedroeg het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer over het jaar 1930 slechts 3,29.

Wat de opbrengst per wagenkilometer betreft, deze was voor Overgangsplan B en voor de Begrooting 1930 gesteld op resp. 40,69 cent en 40,49 cent; over het jaar 1930 kon echter slechts een bedrag van 36,94 cent bereikt worden.

Het spreekt vanzelf, dat een dergelijke aanmerkelijke vermeerdering van het aantal wagenkilometers een, zij het dan ook niet geheel evenredige, toch in ieder geval zeer belangrijke verhooging der exploitatiekosten tot gevolg moest hebben.

Om tot een sluitende rekening te komen, hadden evenwel de ontvangsten daarmede gelijken tred moeten houden, hetgeen echter, zooals hierboven gebleken, niet het geval is geweest.

Onderstaande berekening geeft een duidelijk beeld van den stand van het reizigersvervoer indien van de gegeven vervoersgelegenheid gebruik gemaakt was, in die mate als verwacht had mogen worden.

In het jaar 1930 werden afgelegd 28.164.801 wagenkilometers; ware nu wat het aantal reizigers per wagenkilometer betreft, de raming van Overgangsplan B en van de daarop gebaseerde Begrooting 1930 bereikt geworden, dan zouden vervoerd zijn geworden $28.164.801 \times 3.49$ reizigers = 98.295.155 reizigers.

Dat het niet volstrekt onmogelijk zou zijn geweest dit cijfer te bereiken, blijkt wel uit het vervoerresultaat over de maand December 1929 waarin niet minder dan 8.227.565 reizigers werden vervoerd. Naar alle waarschijnlijkheid heeft de malaise reeds zijn invloed doen gelden op het reizigersvervoer in 1930.

Neemt men vervolgens aan de gemiddelde opbrengst per reiziger van de Begrooting 1930 zijnde 9,95 cent, dan komt men tot een totale opbrengst van: $98.295.155 \times f 0,0995 = f 9.780.367,92$ d.w.z. $f 732.876,63$ meer dan de werkelijke opbrengst ad $f 9.047.491,29$.

Dit verschil vormt het leeuwenaandeel in het tekort van $f 1.046.083,05$ op de bedrijfsrekening over het jaar 1930.

Hieruit blijkt dus:

1°. dat de overschrijding van het op de Begrooting 1930 geraamde tekort van $f 117.674,—$ met $f 928.409,05$ voornamelijk beschouwd moet worden als een gevolg van de onvoldoende opbrengst van het reizigersvervoer;

2°. dat deze onvoldoende opbrengst geweten moet worden:

- a. aan het door het publiek niet voldoende benutten van de meerdere vervoersgelegenheid, beschikbaar als gevolg van de verhooging van het aantal wagenkilometers;
- b. aan het beneden de raming blijven van de gemiddelde opbrengst per reiziger (9,77 cent in plaats van 9,95 cent per reiziger).

Bij het sub b. vermelde valt op te merken, dat de vermindering van de gemiddelde opbrengst per reiziger een uitvloeisel is van het steeds, ook relatief, toenemend gebruik van twaalf-rittenkaarten. De mindere opbrengst als gevolg van de daling der opbrengst per reiziger bedraagt voor het jaar 1930 bijna $f 167.000,—$.

Nu blijft echter aanleiding bestaan voor de vraag, welke de redenen en oorzaken geweest zijn, die tot overschrijding van het bij Over-

gangsplan B en Begrooting 1930 voorziene aantal wagenkilometers hebben geleid.

Ter beantwoording van deze vraag diene het volgende. Er werd reeds gewezen op de bezwaren en moeilijkheden, welke ondervonden werden bij het opmaken der Begrooting 1930 als gevolg van den overgangstoestand, waarin het trambedrijf door de geleidelijke invoering van Overgangsplan B gedurende korteren of langeren tijd zou blijven verkeerden.

Deze moeilijkheden en bezwaren hadden natuurlijk niet alleen betrekking op de raming der te verwachten financieele uitkomsten, maar golden in even sterke mate de toekomstige indeeling en inrichting van de tram- en autobusdiensten.

Ten aanzien van verschillende punten zooals b.v. volgorde en tijdstip van indienststelling der onderscheidene lijnen, frequentie van den dienst, rijsnelheid, enz. viel vooruit weinig met absolute zekerheid te zeggen en diende de verdere ontwikkelingsgang van het trambedrijf te worden afgewacht.

Bij een eerste globale beschouwing valt al dadelijk op, dat op 31 December 1930 de exploitatie-lengte van het tramnet in totaal 168.854 M. bedroeg, tegen een exploitatie-lengte van 156.115 M. voorzien in Overgangsplan B (zie bladz. 39 van het Rapport van September 1928 aan den Wethouder der Bedrijven), hetgeen dus een vermeerdering van ruim 8 % beteekent.

Aannemende, dat uitbreiding van de exploitatie-lengte een daaraan evenredige vermeerdering van het aantal wagenkilometers medebrengt, komt men tot 1.862.960 K.M., welke als gevolg van de grotere exploitatie-lengte meer werden afgelegd dan begroot was.

Bij toepassing eener ongeveer analoge berekening voor de autobuslijnen komt men tot 300.000 K.M. voor de autobussen, in totaal derhalve tot $1.862.960 \text{ K.M.} + 300.000 \text{ K.M.} = 2.162.960 \text{ K.M.}$

De totale overschrijding der raming bedroeg in het jaar 1930:
2.961.801 wagenkilometers

Meer afgelegd als gevolg van de grotere

exploitatie-lengte	2.162.960	„
Blijft	798.841	wagenkilometers

Deze 798.841 wagenkilometers, welke niet als een onmiddellijk gevolg van de vermeerdering der exploitatie-lengte beschouwd kunnen worden, moeten dus hun ontstaan aan andere oorzaken te danken hebben.

Als de voornaamste dezer oorzaken kunnen genoemd worden:

- a. Verhooging der frequentie op verschillende lijnen (b.v. 22, 23, 24 en autobuslijnen);
 - b. De betrekkelijk kleine motorwagens, die van de R. E. T. M. waren overgenomen, tengevolge waarvan op verschillende lijnen al heel spoedig versterking noodig was hetgeen verkregen werd door toevoeging van aanhangwagens. De aanhangwagens (oud type paardentramwagen) hadden ook nog maar een kleine vervoercapaciteit en daardoor liep het aantal afgelegde wagenkilometers voortdurend op, zonder dat echter het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer toenam;
 - c. Het inleggen van extra-diensten op uren en dagen van bijzondere drukte. Verder heeft geloopt een extra-autobuslijn van het Station D.P. naar het Nenijs-terrein ter gelegenheid van de Bloementoonstelling, waarbij tevens de lijnen 9, 21 en H versterkt werden.
 - d. Opvoeren der rijnsnelheid, als gevolg waarvan meerder materieel beschikbaar kon worden gesteld voor extra-diensten, enz.
- Hierbij dient in het bijzonder te worden gewezen op de omstandigheid, dat het, wegens gebrek aan geschikt rollend materieel, vrijwel ondoenlijk was om economische dienstregelingen samen te stellen, die er op gericht zijn den passagiers zooveel mogelijk vervoergelegenheid te bieden en tegelijkertijd het aantal reizigers per wagenkilometer zoo hoog mogelijk op te voeren.

Over deze onder a—d vermelde factoren kan nog gezegd worden, dat zij over het algemeen afhankelijk zijn van de oogenblikkelijke, telkens wisselende omstandigheden, waarvan onmogelijk vooruit iets met zekerheid gezegd kan worden.

Verhooging van de frequentie, inleggen van extra-diensten en extra-wagens voor enkele ritten op spitsuren en op dagen van bijzondere drukte, geschiedt meestentijds als gevolg van toevallige en niet te voorzien gebeurtenissen.

Als antwoord op de vraag in hoeverre de invoering van de Overgangsplannen A en B aan het daarmede beoogde doel beantwoord heeft, zij opgemerkt, dat als gevolg van de nieuwe in-deeling van het tramnet de vervoergelegenheden in de gemeente Rotterdam zeer belangrijk zijn toegenomen, niet alleen wat de frequentie van den dienst in de drukker stadsgedeelten betreft, maar ook ten aanzien van de uitbreiding der

mogelijkheden om zich van een willekeurig punt der stad per tram of autobus rechtstreeks naar een ander willekeurig punt te kunnen begeven.

De zeer aanzienlijke vermeerdering van het reizigersvervoer heeft wel voldoende uitgewezen, dat de getroffen maatregelen grootendeels aan de gestelde verwachtingen beantwoordden, terwijl bovendien niet uit het oog verloren mag worden, dat bij dergelijke ingrijpende wijzigingen in den loop der lijnen het groote publiek zich slechts geleidelijk aan den nieuwen toestand aanpast en dat om deze redenen de kans niet uitgesloten geacht mag worden, dat enkele lijnen, wier resultaten tot nu toe minder bevredigend waren, op den duur nog aanmerkelijk beter zullen worden.

Resumeerende blijkt dus dat de belangrijke overschrijding van het geraamde tekort te wijten is aan de volgende oorzaken:

- 1°. Op het tijdstip van opmaking van de Begroting 1930 bevond het trambedrijf zich in verband met de invoering der Overgangsplannen A en B in een overgangstijdperk, hetwelk nog tot ver in 1930 zou voortduren, waardoor als gevolg van het ontbreken eener stabiele basis het opmaken eener absoluut betrouwbare begroting buitengesloten moest worden geacht.
- 2°. Wegens uitbreiding van het tramnet en wegens gebrek aan geschikt rollend materieel van voldoende capaciteit moesten, om aan de behoeften van het publiek tegemoet te kunnen komen gedurende het jaar 1930 ongeveer 3.000.000 wagenkilometers meer worden afgelegd dan bij het opmaken der Begroting voor 1930 kon worden voorzien.
- 3°. Ten opzichte van de voor 1930 geraamde cijfers hebben de ontvangsten uit het reizigers-vervoer geen gelijken tred gehouden met de vermeerdering van het aantal afgelegde wagenkilometers, doch zijn relatief daarbij ten achter gebleven, hetgeen o.a. voldoende blijkt uit het verschil tusschen de geraamde en de werkelijke opbrengst per wagenkilometer.
- 4°. De opbrengst per wagenkilometer werd mede nadeelig beïnvloed door het ook relatief steeds toenemend gebruik van twaalf-rittenkaarten hetgeen een vermindering van de gemiddelde opbrengst per reiziger ten gevolge had.
- 5°. De mindere opbrengst van het reizigersvervoer als gevolg van

de sub 3 en 4 vermelde oorzaken wordt berekend op f 732.876,63, hetgeen het grootste gedeelte uitmaakt van het tekort op de bedrijfsrekening over het jaar 1930.

- 6°. De totale bedrijfsuitgaven over 1930 overschrijden de op de Begroting 1930 geraamde bedragen als gevolg van en in verhouding met het grooter aantal afgelegde wagenkilometers.
- 7°. De overschrijding van het in de Begroting 1930 geraamde verlies is derhalve voornamelijk toe te schrijven aan de omstandigheid, dat de opbrengst van het reizigersvervoer gebleven is beneden het cijfer, dat op grond van het grooter aantal afgelegde wagenkilometers verwacht had mogen worden; waarbij op te merken valt, dat indien het hooger aantal wagenkilometers niet afgelegd ware, de bedrijfsuitgaven ongetwijfeld lager geweest zouden zijn dan thans het geval is geweest, doch hetzelfde geldt ook voor de opbrengst van het reizigersvervoer, die evenmin het thans verkregen cijfer bereikt zou hebben (afgezien nog van de groote bezwaren, die het publiek ondervonden zou hebben van de onvoldoende vervoergelegenheden); het resultaat zou naar alle waarschijnlijkheid geweest zijn dat alsdan een ongeveer even groot verlies zou zijn geleden als thans.

In het algemeen dient bij de beoordeeling van de bedrijfsresultaten der R. E. T. o.m. rekening gehouden te worden met de navolgende factoren:

- a. Gedurende de laatste jaren van de particuliere exploitatie kon zelfs bij zeer matige afschrijvingen geen dividend uitgekeerd worden;
- b. De invoering der twaalf-rittenkaarten, na overneming van het trambedrijf door de gemeente Rotterdam, beteekent als gevolg van het veelvuldig gebruik dier kaarten een aanmerkelijke tariefsverlaging;
- c. Verhooging van loonen en salarissen met ongeveer 5 % bij overneming van het trambedrijf door de gemeente Rotterdam en invoering van verschillende maatregelen van socialen aard;
- d. De prijs van den electriche stroom is voor de R. E. T. nog steeds gebaseerd op de concessie-voorwaarden der voormalige R. E. T. M. Bij vaststelling van prijzen, welke meer in overeenstemming zijn met de positie der R. E. T. als grootverbruiker, zouden b.v. de kosten voor stroomverbruik over het boekjaar 1930 f 550.000,— à f 600.000,— minder bedragen hebben.
- e. Verschillende werken, die thans ten laste van de exploitatie-rekening

zijn gebracht, zouden beter op den kapitaaldienst kunnen worden gebracht.

Verder moge nog verwezen worden naar het Rapport over de Tram- en Autobusdiensten te Rotterdam aan den Wethouder der Bedrijven van September 1928, waarin op bladz. 47 o.a. gezegd wordt:

„Ten slotte zij nog opgemerkt, dat de rentabiliteits-berekeningen o.a. „zijn gebaseerd op het reizigers-vervoer, dat over één of meer jaren „zal plaats vinden en dat de ontwikkeling van het bedrijf niet met „absolute zekerheid is te voorzien, terwijl de begrotingen weinig of „geen ruimte meer overlaten; daarom is de kans op tijdelijke depressies „natuurlijk niet geheel uitgesloten.”

Het boekjaar 1930 heeft een als hier bedoelde depressie gebracht, waarvoor blijkens het bovenstaande alleszins verklaarbare redenen en oorzaken zijn aan te voeren.

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

1°. Met ingang van 22 Januari 1930 worden de nieuwe sporen op het Stationsplein in exploitatie genomen.

2°. Met ingang van 1 Maart 1930 worden op het R. E. T. personeel in tijdelijken dienst, dat niet valt onder de Pensioenwet, de bepalingen van de Ziektewet van toepassing.

3°. Aanschaffing van 14 autobussen (Raadsbesluit van 6 Maart 1930).

4°. Enkele artikelen van de Ambtenarenwet, welke ook voor het R. E. T. personeel van belang zijn, worden met ingang van 13 Maart 1930 ingevoerd.

5°. In verband met den aanleg van een collecteur-riool wordt lijn 3 met ingang van 24 Maart 1930 niet meer door de Benthuiserstraat geleid, maar volgt tot een nader te bepalen datum de route van lijn 14 langs Noordsingel en Bergweg.

6°. Op 24 Maart 1930 worden de lijnen 22 (Walenburgerweg-Oude Dijk) en 23 (Maasstation-Kootsche Kade) in exploitatie genomen, terwijl de lijnen 6 en 10 worden ingekort. Lijn 10 krijgt een voorloopig eindpunt aan het einde der Jacob Catsstraat bij de Zaagmolenstraat; lijn 6 krijgt een voorloopig eindpunt in de Insulindestraat (Besluit van Burge-meester en Wethouders van 7 Maart 1930).

7°. In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijoterrein werd van 25 April—4 Mei 1930 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 8 April 1930).

8°. De Gemeenteraad hecht zijn goedkeuring aan het voorstel tot aankoop van drie aan den heer W. G. A. v. d. Lugt toebehoorende perceelen (huis met tuin, water, en onbebouwd terrein), gelegen aan den Oostzeedijk No. 90 en 98 en grenzend aan de remise Kralingen (Besluit van 17 April 1930).

9°. Op 10 April 1930 dringt de Commissie der Bedrijven er bij Burgemeester en Wethouders op aan dat zoo spoedig mogelijk uitvoering zal worden gegeven aan de op 12 Juli 1929 genomen beslissing tot wijziging van den toestand op het van Hogendorpsplein, daar o a. de belangen van het trambedrijf dit vergen. Hierop worden de stukken ter uitvoering in handen gesteld van den Directeur van Gemeentewerken.

10°. Kleine uitbreiding der remise Charlois ten behoeve van het onderbrengen van een aantal nieuwe rijtuigen (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 16 Mei 1930).

11°. De Gemeenteraad hecht zijn goedkeuring aan het voorstel tot aanschaffing van 100 motorwagens en 20 bijwagens van het nieuwe type en tot buitendienststelling en verkoop tegen afbraakwaarde van 70 motorwagens (No. 1—70) en 50 bijwagens (verbouwde paarden-tramwagens, No. 1301—1350), alsmede aan het voorstel tot verbouwing van de 25 motorwagens No. 127—151 (Besluit van 22 Mei 1930).

12°. De Gemeenteraad vereenigt zich met het voorstel tot exploitatie door de R. E. T. van een drietal autobuslijnen binnen de gemeente Schiedam en tot aanschaffing van 6 autobussen ten behoeve van de exploitatie van de hier bedoelde lijnen (Besluit van 22 Mei 1930).

13°. Burgemeester en Wethouders vereenigen zich met het voorstel om de voormalige ammoniakfabriek op het terrein van de gasfabriek aan den Oostzeedijk voor den tijd van hoogstens drie jaren in te richten tot autobusgarage voor de R. E. T. (Besluit van 13 Juni 1930).

14°. De Gemeenteraad voteert een bedrag van f 10.000,— voor werkzaamheden aan de bovenleiding der Mathenesserbrug (Besluit van 19 Juni 1930).

15°. Op 23 Juni 1930 worden de autobuslijnen K (Station-Rembrandtplein), L (Rembrandtplein-Rozenburgerplein) en M (Rozenburgerplein-Station) binnen Schiedam in exploitatie genomen. Voor een gecombineerden rit op een dezer lijnen en lijn 4 of 8, werden ingevoerd acht-rittenkaarten van f 1,20 en van f 1,40 (2 secties op lijn 4 of lijn 8).

16°. Met ingang van 10 Juli 1930 en als regel gedurende de maanden Juli, Augustus en September, werden bij gunstig weder, tweemaal daags per R. E. T.-autobus een rondrit door Rotterdam en omgeving gemaakt. (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 17 Juni 1930).

17°. Met ingang van 4 Augustus 1930 kwamen de E. N. K. A.-coupons te vervallen.

18°. Met ingang van 27 October 1930 onderging de loop der tram- en autobuslijnen tusschen de Zeevischmarkt en het van Hogendorpsplein een ingrijpende verandering. Voor de Soetensteeg en de Boijmansstraat eenerzijds en voor de Karrensteeg en de Witte Leeuwensteeg anderzijds werd het éénrichtingsverkeer ingevoerd.

19°. Op 29 December 1930 werd het eindpunt Pompenburgsingel van autobuslijn A verlégd naar het Station D.P. (Besluit van Burgemeester en Wethouders van 16 December 1930).

Als de belangrijkste beslissing voor het trambedrijf moet worden beschouwd het besluit van den Gemeenteraad waarbij het voorstel tot aanschaffing van 100 motorwagens van het nieuwe type werd aangenomen. De indienststelling van deze motorwagens zal een gunstigen invloed uitoefenen op de exploitatie-kosten, daar dan door de mogelijk gemaakte meer economische exploitatie van diverse lijnen een niet onbelangrijke besparing kan worden verkregen met betrekking tot de uitgaven voor bedienend personeel. Weliswaar staat hiertegenover een stijging van het stroomverbruik maar de ongunstige invloed hiervan op de exploitatie-uitgaven zal door een billijk stroomtarief aanmerkelijk verzwakt worden.

De geprojecteerde wijzigingen en verbeteringen van het tramnet (Overgangsplannen A en B), grootendeels reeds in 1929 tot uitvoering gekomen, hebben een belangrijke toeneming van het aantal vervoerde reizigers tot gevolg gehad. In 1930 werden op de electrisch geëxploiteerde lijnen 14,50 % meer reizigers vervoerd dan in 1929, terwijl op de autobuslijnen 90,11 % meer reizigers vervoerd werden dan in 1929. Vergelikt men de cijfers over het jaar 1930 met die over het jaar 1928, toen nog niets van de Overgangsplannen A en B was ingevoerd, dan blijkt dat de tram- en autobuslijnen gezamenlijk in 1930 niet minder dan 30,54 % meer reizigers hebben vervoerd dan in 1928 vervoerd werden door tram- en autobuslijnen en motortram tezamen.

Het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer vertoonde in 1930 weder een stijging en bedroeg voor de tramlijnen 3,31 (tegen

3,17 in 1929 en 3,24 in 1928) en voor de autobuslijnen 3,05 (tegen 2,95 in 1929 en 3,11 in 1928). Evenwel moet erkend worden dat de cijfers 3,31 en 3,05 nog onvoldoende zijn te achten. Verbetering zal hier verkregen kunnen worden door een meer economische exploitatie der lijnen; de 100 bestelde en in aanbouw zijnde motorwagens kunnen daarbij uitstekende diensten bewijzen.

Het relatief nog steeds toenemend gebruik van twaalf-rittenkaarten veroorzaakte in 1930 weder een verdere daling van de opbrengst per reiziger; deze liep terug van 9,83 ct. (9,96 ct. in 1928) tot 9,77 ct. Dientengevolge daalde ook de gemiddelde opbrengst per wagenkilometer (37,09 ct. in 1929 tegen 36,94 in 1930) niettegenstaande de toeneming van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer.

Als gevolg van de aanschaffing van het nieuwe en grootere materieel zal zorg moeten worden gedragen voor uitbreiding van remiseruimte. Zooals reeds in het Jaarverslag over 1929 is verklaard, is daarvoor het oog gevallen op de remise Kralingen; de remiseruimte aldaar kan belangrijk worden uitgebreid indien een aangrenzend perceel grond werd aangekocht. Het voorstel tot aankoop werd door den Gemeenteraad goedgekeurd, doch daar de voor de uitbreidingswerkzaamheden benodigde gelden ultimo December 1930 nog niet ter beschikking van het trambedrijf waren gesteld, kon met de bedoelde werkzaamheden nog geen aanvang worden gemaakt.

De vermeerdering van het aantal autobussen maakte ook uitbreiding van garageruimte noodzakelijk. Voorloopig werd de oude ammoniakfabriek op het terrein van de gasfabriek tot tijdelijke garageruimte ingericht. De oude gebouwen op het terrein aan de Lusthofstraat zijn echter absoluut onvoldoende voor het bedrijf en zullen bovendien binnen afzienbaren tijd moeten worden afgebroken, zoodat weldra zal moeten worden overgegaan tot den bouw van een groote moderne autobusgarage.

Ten slotte heeft de verbouwing van de centrale werkplaats in 1930 een bedrag van f 49.000,— gevorderd. Deze verbouwing was dringend noodzakelijk ten einde de mogelijkheid te scheppen voor de revisie van het sterk uitgebreide wagenpark. Hieronder volgt nog een opgave van de voornaamste werken die ter verbetering en uitbreiding van de exploitatie-inrichtingen werden uitgevoerd ten laste der exploitatie-rekening:

- a. Wijziging en verbetering van het sporencomplex en de bovenleiding op het Stationsplein en op het Van Hogendorpsplein (f 109.400,—);
- b. Aanleg van verbindingsbogen Linker Rottekade—Noorderbrug, alsmede van 2 complete aftakkingen benevens spoorverdubbeling op de Linker Rottekade ter hoogte van de Isaac Hubertstraat (f 14.200,—);
- c. Aanbrengen van betonliggers op verschillende gedeelten van het net (f 65.000,—);
- d. Aanschaffing van vracht- en trommelautomobielen, Montagewagen, schaftkeetwagens, enz. (f 35.500,—);
- e. Verbouwing der centrale werkplaats (f 49.000,—);
- f. Uitbreiding van de remise Charlois (f 7.000,—).

Commissie van Bijstand. De Commissie van Bijstand voor de Bedrijven was op 31 December 1930 samengesteld uit de heeren A. B. de Zeeuw (Voorzitter), Mr. Abr. van der Hoeven, ir. E. H. Kraaijvanger, Jos. de Jonge, Dr. H. E. Reeser, H. Mol en A. A. Lührs (leden).

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

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

in vasten dienst:	123 ambtenaren
	2474 beambten

totaal 2597

in lossen dienst:	2 ambtenaren
	130 beambten

totaal 132

tezamen dus 2729 personen

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

in vasten dienst:	130 ambtenaren
	2627 beambten

totaal 2757

in lossen dienst:	2 ambtenaren
	166 beambten

totaal 168

tezamen dus 2925 personen.

Uit het vorenstaande blijkt, dat in den loop van 1930 de samenstelling van het personeel een belangrijke wijziging onderging. Aan 3 ambtenaren (1 technisch opzichter, 1 baas en 1 jeugdig assistent-teekenaar) werd, op hun verzoek, eervol ontslag verleend uit den dienst der R. E. T. Hiertegenover werd het aantal ambtenaren vermeerderd met 5 ambtenaren met een proeftijd van 1 jaar (1 technisch opzichter, 1 assistent-teekenaar en 3 klerken) en 2 ambtenaren in tijdelijken dienst (1 aankomend klerk en 1 jeugdig assistent-teekenaar). Voorts werd 1 ambtenaar in tijdelijken dienst (ingenieur) aangesteld in vasten dienst.

Van de beambten verlieten er elf den dienst met pensioen (waarvan 7 met invaliditeitspensioen) en elf kwamen te overlijden. Aan 57 beambten werd eervol ontslag verleend, terwijl aan twee anderen het ontslag niet eervol werd verleend.

De navolgende bevorderingen en veranderingen in functie hadden in den loop van 1930 plaats:

Zes waarnemend hoofdconductor-bestuurders werden tot hoofdconductor-bestuurders aangesteld; 2 chauffeurs werden waarnemend hoofdconductor-chauffeur, terwijl 2 conducteurs en 2 bestuurders tot waarnemend hoofdconductor-bestuurder werden bevorderd. Een der aldus bevorderde bestuurders werd evenwel, op zijn daartoe gedaan verzoek, weder teruggeplaatst in den rang van bestuurder. 56 Conducteurs werden op proef aangesteld als bestuurder, terwijl 41 reeds vroeger op proef aangestelden definitief in den rang van bestuurder werden bevestigd. 104 Hulp-conducteurs met een proeftijd van 1 jaar werden aangesteld tot conductor in vasten dienst, 1 andere werd aangesteld tot conductor met een proeftijd van een jaar en 2 hulp-conducteurs in lossen dienst werden in vasten dienst aangesteld als conductor (24 van deze in vasten dienst aangestelde conducteurs behoorden weer tot de 56 bovengenoemden welke op proef werden aangesteld als bestuurder). 30 Hulp-conducteurs werden bevorderd tot chauffeur in vasten dienst. 187 Poetsers ten dienste van het vervoer en 2 poetsers uit de Afdeeling Tractie werden bevorderd tot hulp-conductor. 1 Rangeerder werd aangesteld tot poetser ten dienste van het vervoer met een proeftijd van 1 jaar; 1 poetser werd herplaatst in zijn oude functie van bestuurder en 1 tijdelijk olieman werd herplaatst bij de Afdeeling Vervoer als conductor-chauffeur. 3 Conducteurs werden teruggesteld in den rang van poetser (waarvan twee op eigen verzoek); ook 2 bestuurders (waarvan één op eigen

verzoek) en 10 hulp-conducteurs (waarvan 6 op eigen verzoek) werden teruggesteld in den rang van poetser. 1 Poetser ten dienste van het vervoer werd overgeplaatst naar de Afdeeling Tractie als poetser; 1 bestuurder werd op eigen verzoek geplaatst in het magazijn in den rang van magazijnarbeider, 1 hulp-conductor werd als bankwerker overgeplaatst naar de Afdeeling Materieel en in de garage geplaatst. Ten slotte werden nog een aantal beambten der Afdeeling Vervoer tijdelijk te werk gesteld bij de Afdeelingen Tractie, Materieel en Weg en Werken.

4 Kantoorjongens (Geldtafel) werden bevorderd tot hulp-conductor; 1 tijdelijk poetser werd als magazijnarbeider geplaatst in het magazijn.

1 Bankwerkersbaas werd bevorderd tot technisch opzichter; er werden verder bevorderd 4 bankwerkers tot voorman-bankwerker, 2 electriciens tot voorman-electricien, 1 electricien tot monteur-electricien, 2 wagenmakers tot voorman-wagenmaker en 1 poetser tot wagenmaker. Een electricien, als tijdelijk voorman van de garage naar de centrale werkplaats overgeplaatst, werd wederom in de garage herplaatst als voorman-monteur-electricien; 4 automobiel-monteurs werden aangesteld tot waarnemend voorman-automobiel-monteur.

1 Eerste technisch opzichter werd van de Afdeeling Materieel naar de Afdeeling Tractie overgeplaatst; 1 dépôtchef, van de Afdeeling Tractie naar de Afdeeling Materieel overgeplaatst, werd aangesteld tot technisch opzichter. 1 Assistent-dépôtchef werd naar de centrale werkplaats overgeplaatst. Tien bankwerkers, verdeeld over verschillende remises, werden op proef aangesteld als voorman-bankwerker.

Het op 31 December 1930 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 Eerste Technisch Opzichter.
1 Kassier.	1 Magazijnmeester.
3 Adjunct-Commiezen.	1 Eerste Klerk.
	2 Klerk-Kassiers.

1 Assistent-Opzichter.	3 Assistent-Kantoorbedienden
6 Klerken.	(Hollerith-Machinekamer).
15 Ambtenaar-Kantoorbedienden.	15 Assistent-Kantoorbedienden
4 Kantoorbedienden (tijdelijk).	(Exploitatiebureau, enz.)
3 Beambten (Inkoopbureau).	12 Beambten (Geldtafel, enz.)
3 Assistent-Klerk-Kassiers.	6 Magazijnarbeiders.
4 Hulp-Conducteurs (Geldtafel).	
1 Magazijnbeambte.	83

Afdeling Vervoer.

1 Inspecteur.	74 Chauffeurs.
3 Adjunct-Inspecteurs.	174 Hulp-Conducteurs.
5 Hoofd-Controleurs.	2 Zondag-Conducteurs.
29 Controleurs.	100 Poetsers ten dienste van het
18 Hoofdconduc-teur-Bestuurders.	vervoer.
5 Waarnemend Hoofdconduc-teur-Bestuurders.	33 Wisselwachters en Wacht-
560 Wagenbestuurders.	kamerjongens.
921 Conducteurs.	1925

Afdeling Tractie.

1 Ingenieur.	2 Assistent-Opzichters.
--------------	-------------------------

Bovenleiding.

1 Hoofdopzichter, Chef v/d.	1 Hoefsmid.
Bovenleiding.	1 Sleeper.
1 Eerste Opzichter.	1 Schilder.
1 Assistent-Opzichter.	1 Palenverver.
2 Bazen.	1 Koetsier.
1 Hoofdmonteur-Electricien.	1 Poetser.
1 Ploegbaas (kleine ploeg).	7 Wegwerkers 2 ^e klasse (Palen-
17 Monteurs.	ploeg).
15 Hulpmonteurs.	7 Chauffeurs.
2 Electriciens.	

Dépôts.

1 Eerste Technisch Opzichter.	90 Poetsers.
3 Dépôtchefs.	8 Wagenmakers.
13 Assistent-Dépôtchefs.	5 Schilders.
13 Voorman-Bankwerkers.	3 Smeden.
74 Bankwerkers.	3 Voorslaggers.
38 Electriciens.	10 Oliemannen (incl. 2 aflossers).
8 Voorman-Poetsers.	1 Zanddroger.
8 Assistent-Voorman-Poetsers.	342

Afdeling Materieel.

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

Centrale Werkplaats.

1 Chef der Centrale Werkplaats.	4 Wielendraaiers.
1 Werkmeester.	4 Zadelmakers.
2 Opzichters.	5 Autog. Lasschers.
2 Bankwerkersbazen.	3 Electr. Lasschers.
1 Wagenmakersbaas.	6 Ankerwikkelaars.
1 Schildersbaas.	3 Voorman-Electriciens.
1 Assistent-Dépôtchef.	1 Monteur-Electricien.
1 Tijdschrijver.	29 Electriciens.
1 Portier.	34 Wagenmakers.
5 Voorman-Bankwerkers.	1 Jeugdig Wagenmaker.
3 Voorman-Wagenmakers.	2 Wagenlichters.
1 Voorman-Schilder.	1 Metaalfraiser.
83 Bankwerkers.	1 Spoelmaker.
10 Draaiers.	29 Schilders.
3 Schavers.	41 Poetsers.
3 Koperslaggers.	10 Leerling-Bankwerkers.
4 Kopergieters.	8 Leerling-Electriciens.
8 Smeden.	1 Chauffeur.
2 Voorslaggers.	

Garage.

1 Assistent-Chef der Centrale Werkplaats.	1 Leerling-Bankwerker.
4 Waarnemend Voorman-Automobielmonteurs.	1 Tijdschrijver.
4 Automobielmonteurs.	6 Chauffeurs.
1 Voorman-Monteur-Electricien.	1 Voorman-Poetser.
1 Electricien.	1 Assistent-Voorman-Poetser.
1 Leerling-Electricien.	21 Poetsers.
1 Hulpmonteur.	2 Smeeders.
15 Bankwerkers.	2 Wagenmakers.
	2 Schilders.
	388

Afdeeling Weg en Werken.

1 Ingenieur.	1 Hoofdopzichter in algemeenen dienst.
1 Hoofdopzichter, Chef van Weg en Gebouwen.	1 Assistent-Teekenaar.
2 Assistent-Opzichters.	1 Jeugdig Assistent-Teekenaar.
1 Ambtenaar-Kantoorbediende.	

Weg.

1 Eerste Opzichter.	21 Railvegers.
1 Opzichter.	1 Vuurwerker.
2 Assistent-Opzichters.	1 Voorslager.
2 Ploegbazen (grootte ploeg).	31 Wegwerkers 1 ^e klasse.
10 Ploegbazen (kleine ploeg).	85 Wegwerkers 2 ^e klasse.
2 Baas-Railvegers.	

Gebouwen.

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

Staldienst.

1 Stalbaas.	4 Sleepers.
3 Stalknechts.	186

Alzoo:

Directie en Administratie	84
Afdeeling Vervoer	1925
Afdeeling Tractie	342
Afdeeling Materieel	388
Afdeeling Weg en Werken	186
Totaal	2925

Scheidsgerecht. In 371 gevallen, waarin beroep op het Scheidsgerecht mogelijk was, werd dit niet ingesteld. In 31 andere gevallen werd beroep aangevraagd; in 5 gevallen werd de aanvraag weder ingetrokken, terwijl in 8 gevallen het aangevraagde beroep niet ontvankelijk werd verklaard. Eén geval werd door het Scheidsgerecht nog niet in behandeling genomen, aangezien in het betreffende geding het rechterlijk vonnis nog niet vaststond. Door het Scheidsgerecht werden alzoo 17 gevallen behandeld. In 11 gevallen werd de opgelegde straf bevestigd; in één geval werd de straf gewijzigd in een ernstige waarschuwing, in een ander geval werd de straf op formeele gronden gewijzigd doch niet verzacht, terwijl in de overige 4 gevallen de door de Directie der R. E. T. opgelegde straffen werden verzacht. In den loop van 1930 werden de volgende straffen opgelegd ¹⁾: oneervol ontslag (2 gevallen), terugstelling in rang met vermindering van loon (4 gevallen), terugstelling in rang met vermindering van loon voor den tijd van 3 maanden (1 geval), vermindering van weekloon (1 geval), uitstel van periodieke verhooging (7 gevallen), inhouding van loon (1 geval), inhouding van toelage (1 geval), inhouding van één of meerdere verlofdagen (44 gevallen), schadevergoeding (118 gevallen), boete van f 0,50 (220 gevallen), boete van f 1,— (1 geval).

Ziekten en Ongevallen. Bijlage 12 geeft een overzicht van het aantal ziekte-gevallen en ongevallen gedurende het jaar 1930.

Hierover zij alsnog het volgende opgemerkt. De ziektecijfers zijn over het algemeen ongunstiger dan verwacht werd. Wel daalde het gemiddeld aantal zieken per dag, in de eerste drie maanden van het jaar, tot aanmerkelijk beneden het aantal in de overeenkomstige maanden van 1929, doch de algemeene weersgesteldheid was in het eerste kwartaal van 1930 ook minder ongunstig. Aan den anderen kant echter

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

was in de overige negen maanden (met uitzondering van de maand October) het gemiddeld aantal zieken per dag in 1930 hooger dan in 1929. Hieronder volgt een vergelijkend overzicht:

Gemiddeld aantal zieken per dag.

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

Het maximum aantal zieken op één dag bedroeg 147 en viel op 10 December; het minimum aantal zieken op één dag bedroeg 64 en viel op 8 en 9 Juni. De Afdeling Vervoer noteerde het hoogste aantal ziektegevallen, n.l. 70,56 %. De gemiddelde ziekteduur bedroeg 12,72.

De ongevalcijfers zijn over het geheel genomen ongunstiger dan in het voorafgaande jaar. Wel daalde het gemiddelde aantal dagen buiten dienst per ongeval van 12,87 (in 1929) tot 10,98, maar het aantal ongevallen vertoonde een aanmerkelijke stijging.

Bezittingen en Kapitaals-uitgaven. De boekwaarden der van de R.E.T.M. overgenomen bezittingen, waren op 31 December 1930 (na aftrek der afschrijvingen) als volgt:

Baan	f	2.144.235,66
Bovenleiding	„	544.275,—
Rollend materieel	„	1.559.613,75
Hulpvoertuigen en paarden	„	28.645,—
Terreinen en gebouwen	„	2.087.434,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„	23.500,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werk- plaatsen en remises	„	124.725,—
	f	6.512.429,16

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 1930 als volgt:

48 Autobussen	f	611.750,29 ^s
Sporen en bovenleiding	„	1.617.093,40
Rollend materieel (nieuwe motor- en aanhangwagens alsmede verbouwing van motor- en aanhang- wagens).	„	3.112.835,22
Vrachtautomobielen, enz.	„	146.014,28
Werktuigen en gereedschappen	„	59.217,90
Wachtlokalen.	„	53.236,27 ^s
Terreinen en gebouwen	„	162.613,55
	f	5.762.760,92

In totaal was alzoo op 31 December 1930 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 12.275.190,08.

Door den Gemeenteraad werden in 1930 voor den dienst der R.E.T. de volgende bedragen gevoteerd:

Aanschaffing van de autobussen No. 29—40, 101 en 102 (6 Maart 1930)	f	238.000,—
Aanschaffing van 100 motorwagens en 20 aan- hangwagens (22 Mei 1930).	„	3.360.000,—
Verbouwing van de motorwagens No. 127—151 (22 Mei 1930)	„	300.000,—
Aanschaffing van de autobussen No. 41—46 (22 Mei 1930)	„	102.000,—
Werkzaamheden aan de bovenleiding van de Mathenesserbrug (19 Juni 1930)	„	10.000,—

Tenslotte moge hier nog even de aandacht worden gevestigd op het besluit van den Gemeenteraad tot aankoop van het aan de remise Kralingen grenzende terrein.

Voor de reeds in 1930 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage 16.

Tramlijnen. Op 31 December 1930 waren in exploitatie 25 lijnen overeenkomstig den staat op bladz. 24 en 25.

Overzicht der lijnen met electriche tractie, welke

op 31 December 1930 in exploitatie waren.

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in		Meters.		Geëxploiteerd over andere lijnen.
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.	Exploitatie- lengte.	
1	Honingerdijk—Parkkade	35	5922	11879	5957	
2	Station D. P.—Vlaskade	35	8961	17957	9286	290 M. over lijn 1 en 4.
3	Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk . .	442	4381	9204	9242	4419 „ „ „ 1, 2, 10 en 14.
4	Maasstation—Schiedam	—	8053	16106	8453	400 „ „ „ 1 en 2.
5	Oudedijk—Spangen	36	5169 ^s	10375	7670 ^s	2465 „ „ „ 1, 2, 4, 14, 20 en 24.
6	Insulindestraat—Prinsenhoofd	203	2766 ^s	5736	5541 ^s	2572 „ „ „ 1, 2, 3 en 4.
7	Marconiplein—Maasstation	—	2646	5292	6371	3725 „ „ „ 1, 2, 4, 5, 8, 14, 20 en 24.
8	Beursplein—Schiedam	—	395 ^s	791	6919 ^s	6524 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 7, 14, 20 en 24.
9	Aelbrechtsplein—Lange Hilleweg	—	4079 ^s	8159	10154	6074 ^s „ „ „ 1, 2 en 4.
10	Zaagmolenstraat—Ruigeplaatbrug . . .	81	3899	7879	6048 ^s	2068 ^s „ „ „ 2, 3 en 4.
11	Lischplein—Mathenesserplein	39	1439 ^s	2918	5849 ^s	4371 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 5, 10, 14, 20 en 24.
12	Station D. P.—Groene Zoom	—	1803 ^s	3607	8137 ^s	6334 „ „ „ 1, 2, 3 en 4.
13	Wilhelminakade—Groene Hilledijk . . .	130	2399	4928	3061 ^s	532 ^s „ „ „ 3.
14	Willemsplein—Hillegersberg	204	4887	9978	8468	3377 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 10, 11 en 22.
15	Spangen—Crooswijk	—	1253	2506	6392 ^s	5139 ^s „ „ „ 2, 3, 4 en 5.
16	Oudedijk—Vierambachtsstraat	—	1398 ^s	2797	5961 ^s	4563 „ „ „ 2, 4, 5, 9 en 11.
17	Beursplein—Marconiplein	—	132	264	4784 ^s	4652 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9 en 20.
18	Marconiplein—Crooswijk	—	4854 ^s	9709	8392	3537 ^s „ „ „ 1, 4, 7, 8, 10, 15 en 20.
19	Beursplein—Randweg	—	89	178	5379 ^s	5290 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 8 en 12.
20	Vlietlaan—Spangen	—	1229	2458	7355	6126 „ „ „ 1, 2, 4, 5, 7, 8, 11, 14 en 15.
21	Honingerdijk—Aelbrechtsplein	—	91 ^s	183	7007	6915 ^s „ „ „ 1, 2, 4, 9 en 20.
22	Walenburgerweg—Oudedijk	76	2023	4122	4655	2556 „ „ „ 5, 6, 14, 16 en 18.
23	Maasstation—Kootsche Kade	83	135	353	4990 ^s	4772 ^s „ „ „ 1, 3, 4, 7, 10, 11, 14 en 22.
24	Willemsplein—Spangen	—	305 ^s	611	4962	4656 ^s „ „ „ 1, 4, 5, 10, 14, 15 en 20.
25	Beursplein—Carnisselaan	—	1351	2702	7815	6464 „ „ „ 1, 2, 3, 8 en 19.
Totaal		1364	69664	140692	168854	

Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 6754 Meter.

Op 1 December 1929 was het grootste gedeelte van Overgangsplan B tot uitvoering gekomen. Op 24 Maart 1930 volgde het in exploitatie nemen van de lijnen 22 (Walenburgerweg—Oude Dijk) en 23 (Kootsche Kade—Maasstation). De eerste lijn bracht tot stand een reeds lang gewenschte verbinding tusschen het Noorden en het Oosten, terwijl lijn 23 het Noordelijk stadsgedeelte met het Maasstation verbond. Een en ander had tengevolge dat de lijnen 6 en 10 werden ingekort. Lijn 10 kreeg een nieuw eindpunt aan het einde der Jacob Catsstraat bij de Zaagmolenstraat, terwijl lijn 6 een voorloopig eindpunt kreeg in de Insulindestraat.

Behalve bovenstaande belangrijke veranderingen hadden nog enkele kleinere wijzigingen in de lengte der lijnen sedert 31 December 1929 plaats gevonden. Zij hadden de volgende oorzaken:

Lijn 1: Route-wijziging Zeevischmarkt—van Hogendorpsplein; sporenverlegging op den Schiedamschen Singel.

Lijn 2: Sporenwijziging op het Stationsplein; route-wijziging Zeevischmarkt—van Hogendorpsplein.

Lijn 4: Sporenwijziging op het Stationsplein.

Lijnen 5, 7 en 8: Route-wijziging Zeevischmarkt—van Hogendorpsplein; verlegging der sporen op den Schiedamschen Singel.

Lijn 9: Route-wijziging Zeevischmarkt—van Hogendorpsplein.

Lijn 10: Sporenwijziging op het Stationsplein.

Lijn 11: Verlegging der sporen op den Schiedamschen Singel.

Lijn 12: Sporenwijziging op het Stationsplein; route-wijziging Zeevischmarkt—van Hogendorpsplein.

Lijnen 14 en 15: Sporenwijziging op het Stationsplein.

Lijn 17: Route-wijziging Zeevischmarkt—van Hogendorpsplein.

Lijn 21: Sporenwijziging op het Stationsplein.

Naast de cijfers uit het overzicht op bladz. 24 en 25 kan hier nog vermeld worden de totale lengte der hulpsporen; op 31 December 1930 bedroeg deze 6.998 M. De totale lengte der remisesporen bedroeg 7.249 M.

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

Vergelijkt men de cijfers uit Bijlage 5, aangevende de gemiddelde

rijsnelheid per uur, met de overeenkomstige cijfers van de beide voorafgaande jaren dan blijkt duidelijk, dat de gemiddelde rijsnelheid in 1930 weder gestegen is. Hier volgen eenige cijfers:

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

	1928	1929	1930	
Lijn 2	12,34	14,71	15,69	naar den linker Maasoever. ¹⁾
„ 3	12,42	14,22	14,40	
„ 9	13,04	15,30	15,23	
„ 12	12,44	14,87	14,80	
„ 19	—	15,37	15,74	
„ 25	—	15,63	15,63	interlocale verbindingen. ²⁾
„ 4	13,06	15,87	16,90	
„ 8	15,43	17,05	17,30	
„ 14	13,87	14,96	14,94	
„ 5	12,44	13,81	13,95	
„ 11	13,30	14,08	14,62	lijnen op den rechter Maasoever.
„ 15	13,76	13,97	14,21	
„ 16	—	14,90	15,22	

Met betrekking tot de lijnen naar den linker Maasoever valt dadelijk de sterk verhoogde rijsnelheid van lijn 2 op; op deze lijn werden in den loop van 1930 de Delmez-wagens met de semi-convertible aanhangwagens vervangen door motor- en aanhangwagens van het nieuwe type. Van de interlocale lijnen heeft de rijsnelheid van lijn 4 zich meer aangepast bij die van lijn 8. Wat de stadslijnen op den rechter Maasoever betreft, is slechts van enkelen een vergelijkend overzicht weergegeven. Van lijn 16, welke de directe verbinding tusschen het Oosten en het Westen tot stand brengt, is de snelheid nog weer verhoogd. Op lijn 15 werden met ingang van 8 December 1930 de tramtreinen vervangen door Delmez-wagens, waardoor de gemiddelde rijsnelheid eenigermate opgevoerd kon worden. Op lijn 11 werd sedert 28 Mei 1930 niet meer met aanhangwagens gereden doch zooveel mogelijk met motorwagens van het nieuwe type.

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.

Autobuslijnen. Op 31 December 1930 waren 8 autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1930 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)—Over- schie (Schielaan)	6300
F	Vlaskade—Heijplaat	5450
H	Boschpolderplein—Bergweg	5700
K	Schiedam: Station—Rembrandtplein. . .	3000
L	Schiedam: Rembrandtplein—Rozenburg- plein	4000
M	Schiedam: Rozenburgplein—Station . .	3000
	Totaal . . .	39150
Gemiddelde exploitatie-lengte van een autobuslijn: 4894 Meter.		

De op 1 December 1929 in dienst gestelde lijn H heeft zich betrekkelijk spoedig ontwikkeld tot de best bezette autobuslijn; het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer bedroeg 3,89 over het heele jaar 1930, met een maximum van 4,35 in de maand December. Aanvankelijk geschiedde de exploitatie ten deele met gehuurde autobussen, doch sedert 14 Juni 1930 kon deze lijn geheel met eigen autobussen worden geëxploiteerd.

In verband met de Bloemententoonstelling op het voormalige Nenijs-terrein werd van 25 April—4 Mei 1930 de voormalige lijn A (Station D.P.—Nenijs-terrein) weder in dienst gesteld als lijn E; in tegenstelling met het voorafgaande jaar kon de exploitatie geheel met eigen autobussen geschieden. Op lijn H werden extra-diensten ingelegd.

Met ingang van 29 December 1930 werd het eindpunt Pompenburg-singel van lijn A verplaatst naar het Station D.P. Deze verplaatsing geschiedde eensdeels ten einde te voorzien in de gevoelde behoefte

aan een rechtstreeksche verbinding tusschen het Beursplein en het Station D.P., en anderdeels omdat het eindpunt op den Pompenburg-singel minder goed voldeed aangezien zich aldaar ook een parkeer-plaats voor auto's bevindt.

Op 23 Juni 1930 werden de lijnen K, L en M in exploitatie genomen. Met deze lijnen werd binnen Schiedam een gecombineerde dienst onderhouden tusschen de eindpunten Station, Rembrandtplein en Rozenburgerplein.

Met ingang van 10 Juli 1930 werd ingevoerd de rondrit per R. E. T. autobus welke, bij gunstig weder, gedurende de maanden Juli, Augustus en September, tweemaal per dag werd gehouden.

Werkzaam- A. Vernieuwen, verwisselen en lich-
heden aan den ten van sporen.
weg.

Op den Westzeedijk, op den Noordsingel (beide zijden) en in de van der Takstraat werden de sporen gelicht; ook aan de Parkkade werden de sporen gelicht en werden knieplaatstangen aangebracht. In de Brielsche Laan werden de sporen op mal gebracht; op den 's Gravendijkwal en den Eendrachtsweg werden zij gelicht en op mal gebracht. Op den Kreekweg en op den Bergweg vanaf het Postkantoor tot aan de Insulindestraat werden de sporen gelicht en werden betonliggers er onder aangebracht. Ook onder de sporen op het Westplein werden betonliggers aangebracht.

In de Isaac Hubertstraat werd het spoor vervangen en voorzien van thermitlasschen; op het Proveniersplein werden de sporen verwisseld en betonliggers er onder aangebracht. Op den Ouden Dijk werd 250 M. spoor verwisseld.

Op den Goudschen Singel ter hoogte van de Gedempte Botersloot werd 45 M. rail vernieuwd; op den Eendrachtsweg bij het plantsoentje werd 60 M. spoor vernieuwd en gewijzigd. Op den Eendrachtsweg werd verder nog 290 M. spoor en op de Geldersche Kade 150 M. spoor vernieuwd.

Op het breede gedeelte van den Nieuwen Binnenweg werd één spoor vernieuwd, werden beide sporen omgelegd en werden betonliggers er onder aangebracht. De sporen in de 3^e Pijnackerstraat werden vernieuwd.

De sporen in de Benthuiserstraat werden opgebroken in verband met den bouw van een collecteur-riool; later werden aldaar weder nieuwe sporen gelegd welke op betonliggers werden geplaatst. Ten-

gevolge van rioolbouwwerkzaamheden op den Bergweg moesten tusschen de Benthuiserstraat en de Heer Vrankestraat de sporen worden verlegd. Lijn 14 werd in de richting Hillegersberg via Soetendaalsche Weg, Hoyledestraat en Heer Vrankestraat geleid; als gevolg van een en ander moesten bij de Heer Vrankestraat twee tijdelijke verbindingbogen worden gelegd.

Na voltooiing van het dempingswerk aan den Schiedamschen Singel werden aldaar de sporen verlegd en tevens vernieuwd. Op het P. C. Hooftplein en den Mathenesserdijk werden de sporen een weinig verlegd en op betonliggers geplaatst.

Op de Linker Rottekade, vanaf de Paradijslaan tot aan de Noorderbrug, werden de sporen vernieuwd en betonliggers er onder aangebracht; tevens werd ter hoogte van de Isaäc Hubertstraat het enkelspoor vervangen door dubbelspoor.

Op den Bergweg werden vanaf de ceintuurbaan tot aan de brug Lommerrijk betonliggers onder de sporen aangebracht. Bij de ceintuurbaan werd een hulpspoor aangelegd met het oog op het lossen van nieuwe wagens.

In 1929 werd reeds een begin gemaakt met het verwijderen van de strengelsporen in de Putsche Laan en de Brielsche Laan; dit werk werd in 1930 ten einde gebracht. Op het Stationsplein werden de nieuwe sporen aangesloten en verder afgewerkt.

Op de Prins Hendrikkade werden de oude sporen opgebroken, terwijl de oude sporen van lijn 5 op den Goudschen Singel en in de St. Janstraat gedeeltelijk werden opgebroken.

In de Remise Hillegersberg werden de sporen gelicht.

B. Kruisingen en wissels.

De sporen en kruisingen op het Oostplein werden nagelicht. De viervoudige kruising Mathenesserlaan—Claes de Vrieselaan werd vernieuwd. Verder werd het geheele complex van kruisingen en wissels aan het kruispunt Nieuwe Binnenweg—Claes de Vrieselaan vervangen door materiaal van verbeterde constructie; ook aan het kruispunt Bergweg—Noordsingel—Bergsingel werd het geheele kruisingcomplex vernieuwd en gewijzigd en gedeeltelijk vervangen door materiaal van verbeterde constructie.

In de oude kruising op den Schiedamschen Dijk werd een kruisstuk vervangen (provisorische voorziening); op den Goudschen Singel ter

hoogte van de Hugo de Grootstraat werd de kruising (in de oude sporen van lijn 5) verwijderd.

Een geregelde revisie der wissels vond plaats. Vernieuwd werden: de wissel in de Doklaan, de wissel op de Gedempte Botersloot bij het Telefoonkantoor, de wissel met hartstuk Middellandstraat—'s Gravedijkwal, de wissels met hartstukken van het verbindingsspoor op het Westplein, de wissels en hartstukken van het verbindingsspoor Mathe-nesserlaan—Gerrit Jan Mulderstraat, twee hartstukken op den Kreekweg, twee abnormale hartstukken op den Parallelweg, de complete verbindingswissel in de Jonker Fransstraat bij de Crooswijksche Kade, twee wissels en twee hartstukken op den Schiedamschen Dijk (verbindingsspoor), een hartstuk op den Groenen Hilledijk, twee wissels en twee hartstukken in de Kruisstraat, en tien complete wissels met hartstukken aan de Kolkade en de Geldersche Kade.

Op den Parallelweg en op den Groenen Hilledijk werd een wissel vervangen; in de Gerrit Jan Mulderstraat werd een wissel en een hartstuk vervangen.

De tijdelijke wissels en kruisstukken in de Kruisstraat bij de Diergaardelaan werden verwijderd; ook de tijdelijke wissels en hartstukken op den Boezemsingel bij de Koninginnekerk (vroeger aldaar gelegd in verband met rioleeringswerkzaamheden) werden verwijderd.

Op den Eendrachtsweg bij de Witte de Withstraat werd een kruising gelicht en tevens een complete wissel vernieuwd. De dubbelsporige aftakking Hofplein—Strooveer werd vernieuwd. De aftakking Bergweg—Kootsche Kade werd tot een volledige dubbelsporige aftakking uitgebreid en de kruising aldaar tevens vernieuwd.

Op de Linker Rottekade werd bij de Crooswijksche Straat een vier-voudige kruising gelegd en tevens een complete verbindingswissel vernieuwd, terwijl ter hoogte van de Isaäc Hubertstraat vier complete wissels en een kruising werden vernieuwd.

De dubbelsporige aftakking Jonker Fransstraat—Noorderbrug werd gewijzigd en gedeeltelijk vernieuwd, terwijl tevens twee complete dubbelsporige aftakkingen werden ingebouwd voor het verbindingsspoor Noorderbrug—Linker Rottekade.

Bij den ombouw van het van Hogendorpsplein werden alle bestaande wissels en kruisingen vernieuwd.

In de Remise Hillegersberg werd de wisselkam gelicht.

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

10°. Weg en weiland nabij de Delftsche Schie te Overschie (tezamen groot 3.90 A.). De perceelen vormen een deel van den openbaren weg en zijn dus voor het bedrijf niet van waarde;

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

12°. Wachthuisjes (Mauritsweg, Wilhelminakade, Goudsche Singel bij de Jonker Fransstraat, 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 en voorts nog te Schiedam);

13°. Wachthuisjes met dienstlokaal (Beursplein, Oostplein, Stationsplein, Veerlaan, Schielaan, Marconiplein, Aelbrechtsplein, Vlaskade, Lange Hilleweg, Randweg, Groene Zoom, Ruigeplaatbrug, Spartastraat, Rusthoflaan, Heer Vrankestraat, en Lefèvre de Montignylaan).

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

Werkzaamheden Isaäc Hubertstraat. In het bijgebouw **aan de gebouwen.** werd van de gemeenschappelijke teekenkamer der Afdeelingen Tractie en Materieel een kantoorruimte afgescheiden ten behoeve van de Afdeeling Materieel; verder werd nog een der lokalen opnieuw betimmerd, geschilderd en behangen (Afdeeling Boekhouding en Contrôle).

In het Magazijn werd, ten behoeve van de Magazijnadministratie, een tweede kantoorlokaal gebouwd, en werd in verband daarmee de trap naar de bovenverdieping verplaatst.

De in 1929 aangevangen verbouwing der centrale werkplaats werd in 1930 voortgezet; de volgende werkzaamheden werden uitgevoerd:

- a. Het maken van een smidse in de stelwerkplaats, waarvoor een gedeelte der bestaande bebouwing moest worden gesloopt.
- b. Het ondervangen van twee kolommen in de wagenmakerij.
- c. Het leggen van een betonvloer in de wagenmakerij.
- d. Het installeren van een tweede sanitaire inrichting.

- e. Het inrichten van een zadelmakerij boven de sanitaire inrichting.
- f. Het maken van twee kleedruimten met verdiepingen.
- g. Het inrichten van een schildersschaflokaal.
- h. Het maken van een toiletgelegenheid in het administratiekantoor der centrale werkplaats.

i. Het sloopen van de scheidingswand tusschen bankwerkerij en smederij, het kantoor van den werkmeester, de bestaande smidsen en fundeeringen, alsmede van de ruimten gelegen aan den wand tusschen bankwerkerij en stelwerkplaats.

j. Het maken van vier nieuwe smidsen met aambeelden.

k. Het maken van fundeeringen voor de werktuigen.

l. Het leggen van een waterleiding naar de smidsen en laschmachines.

m. Het in orde brengen en ophoogen der bestrating.

n. Het inrichten van een nieuwe kopergietrij.

o. Het inrichten van een nieuw kantoor voor den werkmeester.

p. Het maken en aanbrengen van een draagconstructie met kolommen ter vervanging van den gesloopten muur tusschen bankwerkerij en smederij.

q. Het maken van een gereedschapmagazijn.

r. Het maken van een sub-magazijn.

s. Het maken van werkbanken.

t. Het verleggen en in orde brengen der rioleering.

u. Het verplaatsen van brandkranen en afvoerwegen.

v. Het uitbreiden en in orde brengen der centrale verwarming.

w. Het maken van een kantoor voor de opzichters der werkplaatsafdeelingen „Reparatie” en „Revisie”.

Tenslotte werden nog tal van kleine werkzaamheden, voortvloeiende uit de verbouwing, uitgevoerd.

Automatisch werkende gasverwarming werd aangebracht in het kantoor van den chef der centrale werkplaats, en eveneens in de kantoren van den werkmeester, van de opzichters der werkplaatsafdeelingen „Reparatie” en „Revisie” en van den baas in de electriche werkplaats.

Remise Hillegersberg. Het magazijn werd tot rijwielbergplaats ingericht, terwijl de bestaande rijwielbergplaats tot magazijn werd verbouwd. In de schilderswerkplaats werd een loopkat aangebracht. Verder werd het aantal tappunten der warm- en koudwaterleiding uitgebreid.

De plaatijzeren dakbedekking werd gebitumineerd. De bestrating werd opgehoogd.

Remise Delfshaven. De deuringang der remise (hoek Schoonebergerweg) werd ten behoeve der nieuwe wagens verbreed. De plaatijzeren dakbedekking werd gebitumineerd.

Ten behoeve van de railbuigmachine werd op het terrein achter de remise een nieuwe put gemetseld en een houten beschermkast gemaakt.

Remise Charlois. In het nieuwe gedeelte der remise werd de bestrating opgehoogd, terwijl de kap zoowel van het nieuwe als van het oudere gedeelte werd geverfd.

In de remise werd een nieuw schaftlokaal gebouwd. Voorts werd, ten behoeve van het schoonhouden der wagens, een waterleiding met het benodigde aantal tappunten aangelegd langs den kap der remise.

Het remise-complex onderging nog een uitbreiding met ongeveer 100 M². grondoppervlakte door den bouw van een garage en van een bergruimte voor de Afdeeling Weg en Werken.

Remise Kralingen. Alle putplanken en draagbinten werden vernieuwd.

Schiekade. Het magazijn der Onderafdeeling Bovenleiding werd vergroot.

Op het voorterrein werd een tijdelijke vuilnisstortinrichting gebouwd.

Autobusgarage. Op het terrein van de Gasfabriek aan den Oostzeedijk werd de voormalige ammoniakfabriek tot tijdelijke autobusgarage ingericht. Voor het bergen van benzine werden in den grond twee benzinetanks, elk inhoudende 12.000 L., geplaatst.

In de oudere garage werd een nieuw laadstation gebouwd, het bestaande laadstation werd ingericht tot kantoorruimte en voorzien van centrale verwarming. Verder werden in de garage twee werkkuilen van gewapend beton gemaakt, en kreeg de smederij een tweeden ingang. Een gedeelte van de dakbedekking der garage werd vernieuwd.

In het magazijn werd een kantoortje gebouwd en werden verder stellingen en vakindeelingen gemaakt.

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

Wachtkamers. De wachtkamer aan de Oranjeboomstraat werd naar de Veerlaan overgebracht, op een betonvoet geplaatst en voorzien van een sanitaire inrichting. De wachtkamer op den Goudschen

Singel bij de Hugo de Grootstraat werd verplaatst naar de Hillelaan. Verder werd de wachtkamer aan den Mauritsweg naar de Heyplaat verplaatst, terwijl de wachtkamer op het Oostplein werd overgebracht naar de Carnisselaan. De laatste wachtkamer werd voorzien van een sanitaire inrichting; in verband hiermede kwam de bestaande dienst-ruimte te vervallen.

De wachtkamer op het Stationsplein werd gelicht. De wachtkamer op het Beursplein werd gelicht en geheel verbouwd. Het midden-gedeelte werd tot dienstkantoren ingericht, terwijl de ruimten ter weerszijden tot wachtruimte werden bestemd.

De wachtkamer te Overschie werd geverfd.

Nieuwe wachtkamers van het „groot type”, bevattende dienst-ruimte en sanitaire inrichting, werden geplaatst aan de Groene Zoom, de Rusthoflaan, de Heer Vrankestraat, bij de Ruigeplaatbrug en in de Spartastraat. Voorts werd een wachtkamer met dienst-ruimte geplaatst op het Oostplein.

Wachtkamers van het „kleine type” werden geplaatst aan den Schiedamschen Weg, den Mauritsweg, de Brielsche Laan bij het Graansilo, de Brielsche Laan bij de Wolphaertsbocht, op het Jonker Fransplein en het Henegouwerplein.

In een dertiental wachtkamers werd een automatisch werkende gas-verwarmingsinstallatie aangebracht.

Door Gemeentewerken werd op het Willemsplein ten behoeve en voor gezamenlijke rekening van de R. E. T. en den Gemeentelijken Veerdienst een wachthuisje gebouwd met wacht- en dienst-ruimten.

Werkzaamheden In den loop van 1930 kwamen 2 motorwagens en in de centrale 18 volgwagens voor groote revisie naar de centrale werkplaats. 36 motorwagens en 5 volgwagens kwamen in reparatie wegens aanrijding.

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

	Motorwagens.	Volgwagens.
gelicht voor wielen en nagezien voor rem-		
en trekwerk	255	56
diverse reparatiën door de electrische af-		
deeling	409	13
diverse reparatiën door de wagenmakerij .	111	39

	Motorwagens.	Volgwagens.
diverse reparatiën door de bankwerkerij .	275	106
bijgeschilderd,	66	27
opnieuw geschilderd,	39	21

Met de verbouwing van motorwagens uit de serie 152—201 was in Juni 1929 een begin gemaakt met het aan den dienst onttrekken van motorwagen 168; in den loop van het 2^e halfjaar van 1929 kwamen nog 6 andere motorwagens naar de centrale werkplaats, ten einde te worden verbouwd. Op 5 Maart 1930 verliet motorwagen 168 als de eerste geheel verbouwde wagen de centrale werkplaats en werd direct in dienst gesteld. Op 30 Juni 1930 waren 12 motorwagens gereed gekomen en in dienst gesteld, terwijl op 31 December reeds 26 verbouwde motorwagens in dienst waren gesteld. Met de verbouwing van 6 motorwagens was men ultimo December 1930 nog niet gereed, terwijl op dat tijdstip aan de verbouwing van 18 motorwagens nog moest worden begonnen.

Met de verbouwing van volgwagen 1374 was ook reeds in 1929 een begin gemaakt; op 17 Mei 1930 kwam men daarmee geheel gereed en werd de verbouwde volgwagen onmiddellijk in dienst gesteld. De verbouwing van de overige semi-convertible volgwagens zal zoo spoedig mogelijk ter hand worden genomen.

Bij wijze van proef werd in de centrale werkplaats in Februari 1930 de verbouwing ter hand genomen van de Delmez-wagens 204 en 215. Motorwagen 204 kwam op 30 Juni en motorwagen 215 op 15 Augustus gereed. Beide wagens werden onmiddellijk in dienst gesteld. Met de verbouwing van de overige 18 Delmez-wagens werd de firma Allan & Co. te Rotterdam belast. Op 31 December 1930 bevonden zich reeds 8 Delmez-wagens in de werkplaats van genoemde firma.

Motorwagen 131 van de serie 127—151 kwam op 15 September 1930 naar de werkplaats teneinde te worden verbouwd.

Ten slotte werden nog diverse werkzaamheden verricht voor de Afdeling Weg en Werken, voor de Bovenleiding en voor het Magazijn.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1930 verschillende veranderingen. Na het besluit van den Gemeenteraad van 6 Maart 1930 tot uitbreiding van het aantal autobussen, kon onmiddellijk 1 autobus (Krupp chassis met „Allan”-carosserie) aan het wagenpark worden toegevoegd; er volgden nog in Juni 9 autobussen, in Juli 1 autobus en in Augustus eveneens 1 autobus (allen Krupp-chassis met

„Allan”-carosserie). Twee autobussen met gewijzigde kapconstructie (zulks met het oog op de rondritten gedurende de zomermaanden) waren ultimo December 1930 nog niet afgeleverd.

Verder werden nog aan het wagenpark toegevoegd een kraanwagen, een deraillementsautomobil, 2 lasch-automobielen, 4 montage-automobielen, een vrachtautomobil, een bestelwagen en twee railreinigingswagens.

De beide trommel-automobielen werden weder als gewone vracht-automobielen in het wagenpark opgenomen, terwijl de reeds einde 1929 aangeschafte Krupp-automobil tot trommelwagen werd bestemd. Een bestelwagen werd buiten dienst gesteld, terwijl een vracht-automobil en een dienst-automobil werden verkocht. Twee montage-wagens met paardentractie werden gesloopt, terwijl een derde montagewagen met paardentractie buiten dienst werd gesteld, aangezien deze geheel versleten was. Twee enkele motortrams werden verbouwd tot montagewagens. Drie dichte paardentramwagens werden gesloopt.

Alzoo bestond op 31 December 1930 het wagenpark uit:

	10 motorwagens . . .	à 32 plaatsen =	320 plaatsen.
	141 ” ”	33 ”	= 4653 ”
	25 ” ”	36 ”	= 900 ”
	25 ” ”	38 ”	= 950 ”
Voor de	20 ” ”	51 ”	= 1020 ”
lijnen met	50 ” ”	63 ”	= 3150 ”
electrische	50 gesloten volgwagens	” 29 ”	= 1450 ”
tractie.	56 semi-convertible		
	volgwagens	42 ”	= 2352 ”
	20 volgwagens	62 ”	= 1240 ”
	10 open volgwagens . .	34 ”	= 340 ”
	30 ” ”	41 ”	= 1230 ”
Voor den auto-			
busdienst	40 autobussen	31 ”	= 1240 ”
Totaal	477 rijtuigen		met 18845 plaatsen.

- 1 directie-auto.
- 2 dienst-automobielen.
- 1 trommel-automobil.
- 1 bestelwagen.
- 4 vrachtautomobielen.
- 1 kraanwagen.

- 1 derailllements-automobiel.
- 2 lasch-automobielen.
- 8 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.
- 3 gesloten handwagens voor wisselreparatie.
- 3 open handwagens voor wisselreparatie.
- 11 schaftkeetwagens.
- 2 ijzeren vuilniswagens.
- 17 zoutwagens.
- 1 pekelwagen.
- 1 slijpwagen.
- 2 railreinigingswagens.
- 1 wagen voor vervoer van tramwagens.
- 2 zandtransportwagens.
- 1 dichte paardentramwagen.

Tractie. In 1930 werd door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam ten behoeve van den tramdienst 20.904.996 k. W. h. geleverd, waarvoor f 1.271.980,05 moest worden betaald. De staat op bladz. 41 geeft een vergelijkend overzicht van het stroomverbruik per maand over de jaren 1928, 1929 en 1930.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises (uitgezonderd de remise Hillegersberg) werd voor beweegkracht 94.893 k. W. h. geleverd, waarvoor f 5.920,20 betaald moest worden. Voor verlichting, verwarming, enz. werd geleverd 117.275 k. W. h. kostende f 7.403,04. In totaal werd dus door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam 21.117.164 k. W. h. geleverd.

Vergelijkend Overzicht van het Stroomverbruik voor den Tramdienst in de jaren 1928, 1929 en 1930.						
Maanden.	Verbruik in k.W.h.			Bedrag.		
	1928	1929	1930	1928	1929	1930
Januari	1.071.789	1.142.780	1.803.542	f 75.025,23	f 79.994,60	f 125.120,19
Februari	1.018.673	1.050.803	1.618.191	" 68.183,08	" 69.218,02	" 97.864,08
Maart	1.065.881	1.129.112	1.793.747	" 63.952,86	" 67.746,72	" 107.624,82
April	1.059.628	1.141.281	1.780.120	" 63.577,68	" 68.476,86	" 106.807,20
Mei	1.120.831	1.233.279	1.817.131	" 67.249,86	" 73.996,74	" 109.027,86
Juni	1.092.032	1.186.243	1.719.083	" 65.521,92	" 71.174,58	" 103.144,98
Juli	1.110.437	1.254.161	1.739.484	" 66.626,22	" 75.249,66	" 104.369,04
Augustus	1.118.095	1.346.572	1.741.098	" 67.085,70	" 80.794,32	" 104.465,88
September	1.073.666	1.356.426	1.702.517	" 64.419,96	" 81.385,56	" 102.151,02
October	1.111.787	1.552.640	1.727.355	" 66.707,22	" 93.158,40	" 103.641,30
November	1.109.113	1.663.466	1.682.249	" 66.546,78	" 99.807,96	" 100.934,94
December	1.157.088	1.832.202	1.780.479	" 69.425,28	" 109.932,12	" 106.828,74
Totaal	13.109.020	15.888.965	20.904.996	f 804.321,79	f 970.935,54	f 1.271.980,05

Door de gemeente Hillegersberg werd, ten behoeve van de remise aan de Kootsche Kade, geleverd voor beweegkracht 1.272 k. W. h. en voor verlichting en verwarming 46.616 k. W. h., waarvoor respectievelijk f 233,52 en f 3.329,64 moest worden betaald. Bovendien werd 16 k. W. h. geleverd voor de electricch bewogen brug aan den Straatweg te Hillegersberg.

Het stroomverbruik voor electriche tractie bedroeg gemiddeld per wagenkilometer 0,957 k. W. h., tegen 0,825 en 0,747 respectievelijk over 1929 en 1928 en 0,717 over het R. E. T. M.-boekjaar 1926/1927. De invloed van de verhoogde snelheid en van de invoering der nieuwe wagens op het stroomverbruik blijkt wel zeer duidelijk uit het hier volgende overzicht. Bij de berekening van het stroomverbruik werd een bijwagenkilometer gelijkgesteld aan een halve motorwagenkilometer.

Gemiddeld stroomverbruik in k.W.h. per wagenkilometer.			
Maanden.	1928	1929	1930
Januari	0,743	0,758	0,969
Februari	0,755	0,776	0,963
Maart	0,741	0,748	0,963
April	0,756	0,777	0,971
Mei	0,760	0,766	0,968
Juni	0,749	0,760	0,953
Juli	0,733	0,772	0,931
Augustus	0,732	0,795	0,930
September	0,732	0,821	0,947
October	0,741	0,904	0,947
November	0,763	0,970	0,955
December	0,763	0,993	0,987

Over 1930 moest overeenkomstig de kolenclausule een toeslag worden betaald van f 111.002,37.

Voor gebruik, onderhoud en vernieuwing der voedingskabels werd een bedrag van f 48.126,96 betaald.

Bovenleiding. De toestand der bovenleiding werd regelmatig gecontroleerd. In het begin van 1930 zijn vele met betrekking tot de

Overgangsplannen A en B nieuw aangelegde netgedeelten, welke door de snelle opeenvolging der uitbreidingen gedurende het laatste gedeelte van 1929 niet waren afgemonteerd, geheel afgewerkt. Evenals in 1929 werd ook in 1930, waar mogelijk, het vernieuwingswerk gecombineerd met uitbreidingswerk of met uit te voeren veranderingen aan het bovenleidingnet. Een overzicht van de vernieuwde gedeelten van het net volgt hieronder:

Arbeidsdraad van 65 m.M² .:

Wilhelminakade	130	Meter	Lijn 13
Schiekade	540	"	" 6
Schiedamschedijk	118	"	" 18
Brug Hillegersberg	200	"	" 14
Straatweg Hillegersberg	400	"	" 14
Mathenesserlaan	350	"	Lijnen 5 en 11
Bergweg	610	"	" 3, 14 en 23
Oude Dijk	780	"	" 5, 16 „ 22
Hofplein	270	"	Diverse lijnen
Aelbrechtsbrug-Havenstraat	630	"	" "
Vierambachtsstraat	190	"	" "
Koninginnebrug	140	"	" "
Kruiskade-Coolsingel	780	"	" "
Kreekweg	135	"	" "
	5273	Meter	

Arbeidsdraad van 80 m.M² .:

Schiekade	63	Meter	Lijn 6
Burgemeester Roosstraat	375	"	" 3
Linker Rottekade (en omgeving)	1160	"	" 15
Vasteland	615	"	" 18
West-Zeedijk	505	"	" 18
Ruigeplaatweg	600	"	" 10
Hilledijk	120	"	" 9
Hillevliet	935	"	" 13
Paul Krugerstraat	245	"	" 13
Putsche Laan	907	"	Lijnen 2 en 25
Brielsche Laan	2480	"	" 2 „ 25
Groene Hilledijk	685	"	" 3 „ 13

Transporteeren . . . 8690 Meter

Transport . . .	8690	Meter		
Schiedam	200	"	Lijnen 4 en 8	
Boerenvischmarkt-Kaasmarkt . . .	260	"	" 3 " 6	
Noordplein en Noorderbrug . . .	835	"	" 3 " 23	
Moriaansplein	80	"	" 3 " 6	
Eendrachtsweg.	745	"	" 1, 14 en 24	
Jonker Fransstraat.	650	"	" 3, 15 " 23	
Putsche Plein	1475	"	" 2, 13 " 25	
Vlietlaan	750	"	" 5, 16 " 22	
Kruiskade.	360	"	" 9, 16 " 17	
Oostplein.	660	"	Diverse lijnen	
Stationsplein	1309	"	" "	
Gedempte Glashaven	460	"	" "	
Noordsingel W.z.	580	"	" "	
Marconiplein	400	"	" "	
Bergweg	1625	"	" "	
Noordsingel O.z.	580	"	" "	
Kruisstraat	150	"	" "	
Schiedamsche Weg	1940	"	" "	
Coolsingel	2170	"	" "	
Schiedamsche Singel	970	"	" "	
Van Hogendorpsplein.	475	"	" "	
Zeevischmarkt en omgeving . . .	1195	"	" "	
Beursplein	109	"	" "	
Kruisstraat	105	"	" "	
Oranjeboomstraat	735	"	" "	

27508 Meter

In totaal werd dus voor vernieuwing 32.781 M. arbeidsdraad gebruikt. Voor bijdraden werden gebruikt 1.722 M. arbeidsdraad van 65 m.M². en 2.268 van 80 m.M².

In vele gevallen werd, in aansluiting aan het vernieuwingswerk de spanning van de bovenleiding van 1,20 M. op 0,90 M. teruggebracht, zulks met het oog op de toepassing van schaarstroomafnemers op de nieuwe en verbouwde motorwagens. Reeds in 1929 was men met het wijzigen der spanning begonnen. Ook met het wijzigen van de isolatie der bovenleiding was in 1929 een begin gemaakt; dit werk werd in 1930 voortgezet en geschiedde eveneens in aansluiting aan de vernieuwingswerkzaamheden.

Vele vernieuwingswerkzaamheden werden weder gecombineerd met werkzaamheden van andere diensten en bedrijven der gemeente Rotterdam.

De algeheele omlegging der sporen op het Stationsplein had tot gevolg dat aldaar een geheel nieuwe bovenleiding moest worden aangebracht. De verwijdering der strengelsporen in de Putsche Laan en de Brïelsche Laan bracht wijziging en vernieuwing der bovenleiding ter plaatse met zich mede.

Na het dempingswerk op den Schiedamschen Singel werd de bovenleiding verlegd en vernieuwd, terwijl in aansluiting hieraan ook de bovenleiding op het van Hogendorpsplein werd gewijzigd en vernieuwd, zulks in verband met de toepassing van het éénrichtingverkeer, eenerzijds door Soetensteeg en Boymansstraat en anderzijds door Karrensteeg en Witte Leeuwensteeg. In overleg met de Openbare Verlichting werden de hier geplaatste bovenleidingmasten gemeenschappelijk benut ten dienste van bovenleiding en verlichting.

In verband met den aanleg van een collecteurriool moest de bovenleiding in de Benthuiserstraat worden verwijderd en de bovenleiding op den Bergweg worden verlegd; bij het weder terugbrengen van de bovenleiding (op den Bergweg) in de oude positie werd dit gedeelte tevens vernieuwd en de gewijzigde isolatie toegepast.

Langs den Straatweg te Hillegersberg werden vele der bestaande masten verplaatst tengevolge van de wijziging van het straatprofiel. De kruising ter hoogte van de Kootsche Kade werd gewijzigd en vernieuwd in aansluiting aan den aanleg van de bovenleiding voor het opstelspoor van lijn 23.

De bovenleiding op het Noordplein, op de Noorderbrug en aan het einde van de Jonker Fransstraat werd, in combinatie met de Openbare Verlichting gewijzigd en geheel vernieuwd. De veranderingen op de Linker Rottekade sloten hierbij aan.

De bovenleiding op het Beursplein werd geheel vernieuwd en de spanning gewijzigd, terwijl ook hier verschillende bovenleidingmasten gemeenschappelijk benut werden ten dienste van bovenleiding en verlichting.

Ook langs den Beukelsdijk, waar door de Openbare Verlichting de verlichtingsinstallatie werd vernieuwd, werd voor de ophanging der lampen gebruik gemaakt van de bovenleidingmasten der R. E. T.; een aantal der bestaande masten moest worden vervangen door anderen met een grootere lengte.

Behalve het vernieuwingswerk werden nog de volgende netgedeelten in 1930 nieuw aangelegd:

Arbeidsdraad van 65 m.M².:

Insulindestraat	350 Meter	Lijn 6
Avenue Concordia	500 „	„ 22
Opstelspoor Kootsche Kade	50 „	„ 23
	<u>900 Meter</u>	

Arbeidsdraad van 80 m.M².:

Schiedamschedijk	190 Meter	Lijn 18
Opstelspoor Van Hogendorpsplein	115 „	„ 19
Boymansstraat	140 „	Diverse lijnen
Soetensteeg—Zeevischmarkt	370 „	„ „
Verbindingsbogen Linker Rottekade— Noorderbrug	150 „	
	<u>965 Meter</u>	

In totaal werd alzoo voor aanleg 1.865 M. arbeidsdraad gebruikt.

De bovenleiding in de Kipstraat (oude route van lijn 5) werd geheel afgebroken.

Met betrekking tot de bruggen en viaducten kan vermeld worden dat de bovenleiding aan de Koninginnebrug in den loop van 1930 aan een regelmatige contrôle werd onderworpen, terwijl nog verschillende verbeteringen werden aangebracht teneinde een meer stabiele ophanging te verkrijgen.

De bovenleiding onder de viaduct Ceintuurbaan moest, in verband met den aanleg van een collecteurriool, tijdelijk worden verplaatst. De viaduct Schiekade werd voorzien van een nieuwe en betere bovenleiding-constructie.

Vermeld moet nog worden, dat in 1930 de volgende draadbreken voorkwamen:

10 Juli: Bergweg bij de Heer Vrankestraat.

16 Juli: Mathenesserbrug.

14 Augustus: Oranjeboomstraat.

6 September: Pieter de Hoochweg.

18 September: Mathenesserlaan.

27 October: Wilhelminakade.

9 November: Koninginnebrug.

Het voedingkabelnet werd ook in 1930 zooveel mogelijk in aan-

sluiting aan de vernieuwingswerkzaamheden gewijzigd en uitgebreid met toepassing van de in 1929 ingevoerde verbeteringen.

Verbouwd werd het voedingpunt 8 aan den West-Zeedijk bij den Pieter de Hoochweg en één stijgpunt van voedingpunt 31 aan den Noordsingel bij den Bergweg. Voedingpunt 32 (Boezemsingel) werd uitgebreid met twee nieuwe stijgpunten in de Jonker Fransstraat, terwijl verder nog werd verbouwd voedingpunt 7 aan den West-Zeedijk bij den Eendrachtsweg.

Tenslotte kan nog worden vermeld, dat het schilderwerk, dat in het voorafgaande jaar tot het strikt noodzakelijke beperkt was gebleven, in 1930 systematisch ter hand werd genomen waarbij de ploeg palen-schilders, gedurende het geschikte seizoen, tijdelijk met vier man werd uitgebreid. Van het bestaande net werden de volgende gedeelten opnieuw geverfd: Spartastraat, P. C. Hooftplein, Marconiplein, Mathenesserdijk, Mathenesserlaan, Schietbaanlaan, 's Gravendijkwal, Claes de Vriese-laan, Parkkade, Schiedamsche Singel, van Hogendorpsplein, Beursplein, Oosterkade, Oostmolenwerf, Nieuwe Haven, Admiraliteitskade, Oostplein, Oost-Zeedijk, Honingerdijk, Oude Dijk, Vlietlaan, Gedempte Slaak, Stationsplein, Groene Zoom, Lange Geer, Putsche Plein, Brielsche Laan, Wolphaertsbocht, Vlaskade en Molenlaan.

Electrische wissels. De in 1929 aangevangen verbetering alsmede de uitbreiding van het aantal electrische wissels werd in 1930 voortgezet. De ervaringen, opgedaan met de in 1929 ingebouwde wissels van het systeem „S. S. W.”, mochten gunstig worden genoemd, zoodat weder een aantal wissels van dit type werden aangeschaft en successievelijk ingebouwd.

Drie wissels kwamen te vervallen, n.l. twee van het systeem „Weenen” (Schiedamsche Singel en van Hogendorpsplein) en één van het systeem „R. E. T.” (Witte Leeuwensteeg). Twee wissels van het systeem „Weenen” werden omgebouwd tot het systeem „R. E. T.” (Boschje en Noordsingel—Jacob Catsstraat), terwijl vier andere van het systeem „Weenen” vervangen werden door het type „S. S. W.” (Jonker Fransstraat—Noorderbrug, Coolsingel—van Oldenbarneveltstraat [lijn 8, enz.], Coolsingel—Kruiskade [lijn 9, enz.] en Coolsingel—Slagveld). Vijf wissels van het systeem „R. E. T.” werden vervangen door het type „S. S. W.” (Noordsingel—Zomerhofstraat, Bergweg—Soetendaalsche Weg, Bergweg—Benthuizerstraat, West-Varkennoordsche Weg, Beursplein—West Nieuwland).

Verder werden 24 nieuwe wissels ingebouwd en wel 5 van het systeem „R. E. T.” en 19 van het systeem „S. S. W.”. De electriche wissel op het Oostplein bij de wachtkamer werd veranderd in een wissel met drukknopbediening van uit het wachthuisje.

In totaal waren op 31 December 1930 de hieronder vermelde 71 electriche wissels ingebouwd:

Systeem „Weenen” zonder tijdrelais.

Gedempte Botersloot.	Eendrachtsweg—Witte de With- straat (lijn 1).
Oostmolenwerf.	Eendrachtsweg—Witte de With- straat (lijn 8, enz.).
Nieuwe Haven.	Westplein.
Kolkade (Viaduct).	West-Zeedijk—Pieter de Hooch- weg.
West Nieuwland.	
Diergaardelaan—Coolsingel.	
Mauritsweg—Nieuwe Binnenweg.	
Nieuwe Binnenweg—Mathenesser- laan.	

In totaal dus 12 stuks.

Systeem „R. E. T.” met tijdrelais.

Goudsche Singel—Jonker Frans- straat (lijn 15).	Kruiskade—Mauritsweg.
Jonker Fransstraat—Goudsche Singel (lijn 15).	Middellandstraat—Henegouwer- laan.
Boschje.	Middellandstraat—'s Gravendijk- wal (lijn 10).
Strooveer.	Middellandstraat—'s Gravendijk- wal (lijn 24).
Schiebrug—Coolsingel.	Vierambachtsstraat—van Heusde- straat.
Schiebrug—Schiekade.	Middensteiger.
Noordsingel—Jacob Catsstraat.	Soetensteeg.
Noordsingel—Burgemeester Roos- straat.	Zeevischmarkt—Noordblaak.
Bergweg—Noordsingel.	Posthoornsteeg.
Bergweg—Insulindestraat.	Brielsche Laan—Wolphaertsbocht.
Boezembrug.	
Kruiskade—Kruisstraat.	

In totaal dus 22 stuks.

Systeem „S. S. W.” met tijdrelais.

SchiedamscheWeg—Marconiplein.	Boymansstraat.
Mathenesserlaan—'s Gravendijk- wal.	Keizersbrug—Noordblaak.
's Gravendijkwal—Schietaanlaan.	Beursplein—West Nieuwland.
Eendrachtsweg—Nieuwe Binnen- weg.	Oostplein—Oostzeedijk.
Nieuwe Binnenweg—Mauritsweg.	Oostplein—Gedempte Slaak.
Mauritsweg—Aert van Nesstraat.	Oostplein (b/d. Hooge Boezem).
Stationsplein—Kruisstraat.	Oostplein (b/d. molen).
Stationsplein (opstelspoor).	Goudsche Singel—Boezemsingel.
Stationsweg—Stationsplein.	Goudsche Singel—Hugo de Groot- straat.
Coolsingel—Slagveld.	Jonker Fransstraat—Noorderbrug.
Coolsingel—Kruiskade (lijn 16).	Noordsingel—Zomerhofstraat.
Coolsingel—Kruiskade (lijn 9 enz.).	Noordsingel—Bergweg.
Coolsingel—van Oldenbarnevelt- straat (lijn 11 enz.).	Bergweg—Soetendaalsche Weg.
Coolsingel—van Oldenbarnevelt- straat (lijn 8 enz.).	Bergweg—Benthuizerstraat.
Calandplein.	Bergweg—Zaagmolenstraat.
Schiedamsche Singel.	Vlietlaan—Goudsche Rijweg.
	Van der Takstraat.
	West-Varkennoordsche Weg.
	Tweede Rosestraat—Hilledijk.

In totaal dus 35 stuks.

Systeem „Orenstein & Koppel” zonder tijdrelais.

Mathenesserplein—Mathenesserlaan.

Wissel met drukknopbediening.

Oostplein (b/d. wachtkamer).

Verlichting en Kracht. De verlichtings- en krachtinstallatie in de remise Charlois, welke in het voorafgaande jaar gedeeltelijk was gereviseerd, werd in 1930 geheel gecontroleerd. In de remise Delfshaven werd de krachtinstallatie uitgebreid.

Een nieuwe lichtinstallatie werd aangelegd in de nieuwe hulp-garage op het terrein van de Gasfabriek aan den Oostzeedijk. Het accumulatorenladstation in de Autobusgarage werd verplaatst, geheel verbouwd en uitgerust met twee nieuwe laadomvormers.

Nieuwe verlichtingsinstallaties werden aangelegd in de nieuw gebouwde wachthuisjes aan de Groene Zoom, de Ruigelaatbrug, op

den Schiedamschen Weg, den Mauritsweg, het Oostplein, het Hene-gouwerplein, in de Jonker Fransstraat, de Spartastraat, de Heer Vrankestraat, de Brielsche Laan bij het Graansilo, de Brielsche Laan bij de Wolphaertsbocht en de Rusthoflaan, alsook in de verplaatste wachthuisjes in de Veerlaan en op Heyplaat. Het verbouwde wachthuisje op het Beursplein werd eveneens van een geheel nieuwe lichtinstallatie voorzien.

De licht- en krachtinstallatie in de centrale werkplaats werd geheel gewijzigd en uitgebreid, zulks in verband met de verbouwing der werkplaats, de daardoor veranderde indeeling en de plaatsing van moderne werktuigen. Het hoofdschakelbord werd geheel vernieuwd en verbouwd tot kastenbatterij; ook alle andere borden werden verbouwd. Het aantal motoren werd belangrijk uitgebreid.

Ten slotte werd ook in de timmermanswerkplaats van Weg en Gebouwen de krachtinstallatie uitgebreid.

Paarden. Op 31 December 1929 waren 13 paarden aanwezig. In den loop van 1930 werden twee paarden, welke voor den dienst niet meer geschikt waren, verkocht, terwijl geen nieuwe paarden daarvoor in de plaats werden aangekocht. Alzoo waren op 31 December 1930 nog 11 paarden aanwezig.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1930: f 4.731,61 d.i. per paard en per dag f 1,14, tegen f 1,37 over 1929, f 1,45 over 1928, f 1,45 over het tijdvak 15 October—31 December 1927, f 1,33 over het R. E. T. M.-boekjaar 1926/27 en f 1,40 over 1925/26.

Verbruikt werden 33.692 K.G. haver en 34.857 K.G. hooi.

Vervoer. In 1930 werden door de R. E. T. 14.530.051 reizigers meer vervoerd dan in 1929. Dit beteekent een toeneming van niet minder dan 18,61 %.

Nevenstaande staat geeft een overzicht van den voor- en achteruitgang van het reizigersvervoer op de electrisch geëxploiteerde lijnen afzonderlijk. In totaal werd op deze lijnen een vooruitgang van 10.706.687 reizigers geboekt, d.i. een toeneming van 14,50 %.

In 1930 vervoerden de autobuslijnen tezamen 8.066.221 reizigers tegen 4.242.857 reizigers in 1929; alzoo relatief een zeer groote vooruitgang, welke eensdeels het gevolg is geweest van de invoering van de gecombineerde lijnen K, L en M, en anderdeels voortvloeide uit het

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren 1929 en 1930.

Lijnen met electrische tractie.

Lijnen.	1930.	1929.	Meer in 1930.	Meer in 1929.	Percentage verschil.
1	2.552.133	3.410.071	—	857.938	— 25,16 %
2	6.399.670	6.237.145	162.525	—	+ 2,61 „
3	6.872.740	5.208.585	1.664.155	—	+ 31,95 „
4	5.825.780	3.095.525	2.730.255	—	+ 88,20 „
5	3.896.872	5.537.897	—	1.641.025	— 29,63 „
6	1.399.343	2.253.835	—	854.492	— 37,91 „
7	2.149.911	3.455.228	—	1.305.317	— 37,78 „
8	6.266.493	7.694.820	—	1.428.327	— 18,56 „
9	7.232.175	6.457.916	774.259	—	+ 11,99 „
10	3.220.282	5.155.116	—	1.934.834	— 37,53 „
11	3.191.033	4.073.379	—	882.346	— 21,66 „
12	3.362.582	2.987.783	374.799	—	+ 12,54 „
13	288.918	337.011	—	48.093	— 14,27 „
14	5.331.657	4.463.851	867.806	—	+ 19,44 „
15	4.600.837	5.993.937	—	1.393.100	— 23,24 „
16	3.942.143	2.403.297	1.538.846	—	—
17	1.975.814	1.269.287	706.527	—	—
18	4.529.814	2.358.746	2.171.068	—	—
19	548.790	60.606	488.184	—	—
20	3.467.038	419.070	3.047.968	—	—
21	2.408.581	180.394	2.228.187	—	—
22	1.223.655	—	1.223.655	—	—
23	1.178.796	—	1.178.796	—	—
24	947.932	81.045	866.887	—	—
25	1.739.082	710.840	1.028.242	—	—
Totaal lijnen met electrische tractie.	84.552.071	73.845.384	10.706.687	—	+ 14,50 %

feit, dat de autobuslijnen A en H, respectievelijk eerst op 1 Augustus en 1 December 1929 in exploitatie waren genomen, terwijl ook lijn F niet gedurende het geheele jaar 1929 in exploitatie is geweest.

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

Het door autobuslijn B in 1930 vervoerde aantal reizigers bedroeg 1.388.700 tegen 1.530.515 in het voorafgaande jaar, hetgeen een achteruitgang beteekent van 9,27 %. Neemt men in aanmerking dat autobuslijn B in de maanden Januari en Februari van het jaar 1929 nog ge-exploiteerd werd over het traject Maasstation—Aelbrechtsplein, dan valt, bij vergelijking van het aantal vervoerde reizigers in de overeenkomstige tijdvakken Maart—December 1929 en 1930, voor 1930 een achteruitgang te constateeren van 7,98 %. Deze achteruitgang laat zich gemakkelijk verklaren uit het feit, dat sedert 1 December 1929 lijn 21 in exploitatie was en evenals autobuslijn B het Aelbrechtsplein met het Hofplein verbond daarbij tevens tot stand brengend een verbinding tusschen het Beukelsdijkkwartier en het Station D.P.

Ten slotte valt nog te vermelden, dat op autobuslijn B in 1930 door niet minder dan 954.923 reizigers gebruik werd gemaakt van knipkaarten, d.i. 68,76 % tegen 67,73 % in 1929. Alzoo een voorbeeld van de relatieve toeneming van het gebruik van twaalf-rittenkaarten.

Autobuslijn D vervoerde in 1930, in tegenstelling met autobuslijn B, meer reizigers dan in 1929, en wel 1.286.662 reizigers in 1930 tegen 1.133.065 in het voorafgaande jaar, hetgeen neerkomt op een vooruitgang van 13,56 %.

Het door autobuslijn D in 1930 in de eerste sectie vervoerde aantal reizigers bedroeg 420.505, d.i. 32,69 % van het totaal aantal vervoerde reizigers (tegen 31,59 % in 1929). In totaal werd op deze lijn door 664.629 reizigers gebruik gemaakt van knipkaarten, hetgeen neerkomt op een percentage van 51,66. Beschouwt men alleen het vervoer in de 1^e sectie, dan bedraagt het percentage op knipkaarten reizende passagiers 53,12.

Met het oog op het toenemend reizigersvervoer werd op autobuslijn D sedert 18 Maart 1930 op werkdagen in de spitsuren een 7-minutendienst ingevoerd.

Op 1 Augustus 1929, na opheffing van den particulieren autobusdienst Pompenburgsingel—Katendrecht, was autobuslijn A in exploitatie genomen. Het vervoer op deze lijn mocht reeds dadelijk bevredigend worden genoemd. In 1930 liep het vervoer per wagenkilometer evenwel

terug en bedroeg gemiddeld over het geheele jaar 3,78 met een maximum van 4,06 in de maand Januari. Het aantal vervoerde reizigers in het tijdvak 1 Augustus—31 December 1930 bedroeg 985.798 tegen 974.354 in het overeenkomstige tijdvak van 1929 hetgeen neerkomt op een toeneming van slechts 1,17 %. Van de in dit tijdvak van 1930 vervoerde reizigers maakten er 377.069 gebruik van twaalf-rittenkaarten, d.i. 38,25 %, tegen 34,65 % in het overeenkomstige tijdvak van 1929. Voor het geheele jaar 1930 bedroeg het aantal van knipkaarten gebruik makende reizigers 886.305, d.i. 38,19 %. Ook op autobuslijn A valt dus een toenemend gebruik van twaalf-rittenkaarten te constateeren.

Over de gunstige ontwikkeling van de op 1 December 1929 in exploitatie genomen autobuslijn H werd reeds gesproken. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer was op autobuslijn H hooger dan op autobuslijn A; daarentegen was de opbrengst per wagenkilometer op autobuslijn A weer hooger dan op autobuslijn H, omdat op deze lijn meer gebruik werd gemaakt van twaalf-rittenkaarten. Het aantal reizigers dat hiervan gebruik maakte bedroeg 1.052.781, d.i. 60,22 %.

Het vervoer op autobuslijn F is over het geheel genomen minder bevredigend te noemen. Wel werd in het tijdvak 1 Maart—31 December 1930 nog 155.359 reizigers meer vervoerd dan in het overeenkomstige tijdvak van 1929, hetgeen een vooruitgang van 35,59 % beteekent, doch een gemiddeld aantal vervoerde reizigers van 2,51 is niet gunstig te noemen. Ook het gebruik van knipkaarten op deze lijn bewoog zich in stijgende lijn, en bedroeg 52,94 % in 1930 tegen 46,91 % in het voorafgaande jaar.

Op autobuslijn F wordt normaal een 20-minutendienst onderhouden, doch met ingang van 22 April 1930 werd op werkdagen in de spitsuren een 10-minutendienst ingevoerd.

Het vervoer op de gecombineerde autobuslijnen K, L en M kan evenmin bevredigend worden genoemd, zooals voldoende blijkt uit het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer, dat 2,02 bedroeg.

De 7-minutendienst werd met ingang van 26 Augustus 1930 veranderd in een 7½-minutendienst.

Resumeerend volgt hier, in aansluiting aan het bovenstaande, een vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer op de autobuslijnen in de jaren 1929 en 1930.

Vergelijkend overzicht van het reizigersvervoer in de jaren
1929 en 1930.

Autobuslijnen.

Lijnen.	1930.	1929.	Meer in 1930.	Meer in 1929.	Percentage verschil.
A	2.320.835	974.354	1.346.481	—	—
B	1.388.700	1.530.515	—	141.815	— 9,27 %
D	1.286.662	1.133.065	153.597	—	+ 13,56 „
E	8.246	7.547	699	—	+ 9,26 „
F	695.958	455.209	240.749	—	—
H	1.748.103	142.167	1.605.936	—	—
K	195.648	—	195.648	—	—
L	211.623	—	211.623	—	—
M	210.446	—	210.446	—	—
Totaal autobus- lijnen.	8.066.221	4.242.857	3.823.364	—	+ 90,11 %

Een dergelijk overzicht voor de lijnen met elektrische tractie is reeds op bladz. 51 weergegeven.

Op 24 Maart 1930 kwam, met het in exploitatie nemen van lijn 22, de verbinding tot stand tusschen het Noorden en het Oosten. Reeds dadelijk bleek dat deze lijn inderdaad voorzag in een lang gevoelde behoefte; een gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer van 3,40 kan zeker niet slecht worden genoemd. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op de terzelfder tijd in exploitatie genomen lijn 23 bedroeg 3,02.

Zoowel op lijn 22 als op lijn 23 was, inplaats van de geprojecteerde 10-minutendienst, direct een 7½-minutendienst ingevoerd.

Een globaal overzicht in cijfers over het resultaat van de invoering der Overgangsplannen A en B kan men vinden in de Bijlagen 1—4. Op enkele punten mag hier nog even de aandacht worden gevestigd. In de eerste plaats moet hier worden gewezen op den bijzonder sterken vooruitgang in het reizigersvervoer op lijn 4, welke moet worden

toegeschreven aan de doortrekking van deze lijn naar Schiedam. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer bedroeg 5,53 in 1930 tegen 4,15 in het voorafgaande jaar. Ook op lijn 3 viel een sterke vooruitgang van het aantal vervoerde reizigers te constateeren, en in het algemeen kan de ontwikkeling van deze lijn gedurende het jaar 1930 gunstiger worden genoemd dan in het voorafgaande jaar. Op lijn 14 bedroeg de toeneming van het aantal vervoerde reizigers 19,44 %. Werd reeds in het vorige jaarverslag opgemerkt, dat de daling van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op deze lijn van 3,72 in 1928 tot 3,35 in 1929 niet verontrustend was te achten, het jaar 1930 heeft de juistheid daarvan aangetoond: het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer steeg tot 3,64. De ontwikkeling van lijn 8 mag, ondanks een achteruitgang van 18,56 % in het totaal aantal vervoerde passagiers, gunstig worden genoemd. De in November 1930 op deze lijn ingevoerde economische exploitatie heeft zeer gunstige resultaten opgeleverd, zooals voldoende blijkt uit Bijlage 2. Deze Bijlage toont eveneens zeer duidelijk aan dat de op 28 Mei 1930 ook op lijn 11 ingevoerde economische exploitatie bijzonder gunstige resultaten heeft opgeleverd. Het op lijn 15 over de maand December verkregen resultaat toont aan dat de in December op deze lijn ingevoerde economische exploitatie doeltreffend is geweest. Van de sedert 1 Mei 1929 in exploitatie genomen lijnen moet in het bijzonder lijn 16 worden genoemd; het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op deze lijn bedroeg over 1930 niet minder dan 5,99. Lijn 6 ondervond een ongunstigen invloed van de verplaatsing van het eindpunt Heer Vrankestraat naar de Insulindestraat; ook lijn 10 ondervond een ongunstigen invloed van de verplaatsing van het eindpunt Oosterkade naar de Jacob Catsstraat, doch een meer economische exploitatie had tot gevolg dat het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer over 1930 (3,71) beduidend hooger was dan over 1929 (3,06).

Bij een eventuele vergelijking van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer dient men wel in aanmerking te nemen dat de gemiddelde exploitatie-lengte der autobuslijnen 27,5 % minder is dan die der tramlijnen en dat verschillende autobusdiensten 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 elektrische tractie.

Lijnen met elektrische tractie in 1930.

		Totaal aantal vervoerde reizigers.	Totale opbrengst.	Grootste opbrengst per dag.	Kleinste opbrengst per dag.	Gemiddelde opbrengst per reiziger.
			Guldens.			Centen.
Lijn	1	2.552.133	229.260,23	1.271,53	385,45	8,98
"	2	6.399.670	587.967,46	3.155,98	1.046,28	9,19
"	3	6.872.740	625.100,89	2.737,63	1.201,93	9,10
"	4	5.825.780	602.568,49 ⁵	3.606,15	1.111,33 ⁵	10,34
"	5	3.896.872	349.598,91	1.714,18	697,83	8,97
"	6	1.399.343	125.848,75	628,05	186,80	8,99
"	7	2.149.911	194.835,03	923,92	409,05	9,06
"	8	6.266.493	640.027,67 ⁵	2.969,72 ⁵	1.321,25	10,21
"	9	7.232.175	653.936,87	3.171,20	1.343,40	9,04
"	10	3.220.282	293.927,44	1.950,57	548,50	9,13
"	11	3.191.033	284.014,03	1.378,62	554,10	8,90
"	12	3.362.582	306.091,28	1.524,32	617,97	9,10
"	13	288.918	26.440,04	268,07	39,80	9,15
"	14	5.331.657	539.535,47	5.519,65	1.023,69	10,12
"	15	4.600.837	422.429,45	1.962,42	767,02	9,18
"	16	3.942.143	355.352,81	1.778,22	708,67	9,01
"	17	1.975.814	177.569,59	773,25	295,20	8,99
"	18	4.529.814	414.071,30	1.872,65	763,03	9,14
"	19	548.790	49.850,82	429,02	18,92	9,08
"	20	3.467.038	317.648,58	1.431,55	607,02	9,16
"	21	2.408.581	217.138,73	1.281,15	421,10	9,02
"	22	1.223.655	110.703,70	597,12	272,55	9,05
"	23	1.178.796	106.850,19	659,63	206,57	9,06
"	24	947.932	84.352,27	603,90	150,50	8,90
"	25	1.739.082	159.451,72	677,47	303,80	9,17
Totaal		84.552.071	7.874.571,73	35.896,82	16.445,31 ⁵	9,31

De in de voorafgaande staat vermelde maxima vielen op:

Woensdag	1 Januari	(4° C.; regen en wind; Nieuwjaarsdag) voor de lijnen 6, 9, 10, 11, 15, 16, 20 en 25.
Maandag	9 Juni	(17° C.; mooi weer; 2e Pinksterdag) voor de lijnen 3, 4, 14, 22 en 23.
Maandag	1 September	(15° C.; mooi weer; Koninginnedag) voor de lijnen 1, 2, 5, 7, 8, 12, 13, 18 en 19.
Zondag	14 September	(13° C.; regenachtig) voor lijn 21.
Maandag	29 "	(12° C.; goed weer; bezoek van de Koningin aan Rotterdam) voor lijn 24.
Zaterdag	25 October	(8° C.; regen) voor lijn 17.

De minima vielen op:

Zondag	5 Januari	(8° C.; regen) voor lijn 24.
Vrijdag	17 "	(5° C.; goed weer) voor de lijnen 4 en 21.
"	24 "	(5° C.; goed weer) voor de lijnen 7 en 12.
Zondag	16 Februari	(5° C.; regenbuien) voor lijn 18.
Vrijdag	7 Maart	(5° C.; mooi weer) voor de lijnen 3, 14 en 15.
"	21 "	(4° C.; mooi weer) voor lijn 2.
Maandag	24 "	(4° C.; mooi weer; de lijnen 22 en 23 worden in exploitatie genomen) voor de lijnen 22 en 23.
Vrijdag	11 April	(8° C.; mooi weer) voor lijn 25.
"	11 Juli	(17° C.; regen) voor lijn 20.
"	18 "	(15° C.; regenachtig) voor lijn 16.
"	25 "	(14° C.; goed weer) voor lijn 11.
Zondag	27 "	(14° C.; goed weer) voor lijn 17.
Vrijdag	8 Augustus	(14° C.; goed weer) voor lijn 5.
"	12 September	(14° C.; regenachtig) voor lijn 9.
"	31 October	(12° C.; goed weer) voor lijn 19.
"	14 November	(9° C.; goed weer) voor lijn 8.
Zondag	23 "	(8° C.; storm) voor de lijnen 1 en 13.
"	21 December	(7° C.; mooi weer) voor de lijnen 6 en 10.

Het maximum voor alle lijnen met elektrische tractie gezamenlijk viel op Maandag 1 September (Koninginnedag) en het minimum viel op Vrijdag 21 Maart.

Wat de autobuslijnen betreft, vielen de maxima op:

Woensdag	1 Januari	(4° C.; regen en wind; Nieuwjaarsdag) voor lijn A.
Zondag	13 April	(8° C.; somber weer) voor lijn H.
Maandag	9 Juni	(17° C.; mooi weer; 2e Pinksterdag) voor lijn F.
Woensdag	6 Augustus	(14° C.; regenachtig) voor lijn B.
Maandag	1 September	(15° C.; mooi weer, Koninginnedag) voor lijn D.
Vrijdag	26 December	(0-1° C.; sneeuw; 2e Kerstdag) voor de gecombineerde lijnen K, L en M.

De minima vielen op:

Vrijdag	7 Maart	(5° C.; mooi weer) voor lijn D.
Maandag	12 Mei	(11° C.; goed weer) voor lijn F.
Vrijdag	16 „	(12° C.; goed weer) voor lijn H.
„	18 Juli	(15° C.; regenachtig) voor lijn A en de gecombineerde lijnen K, L en M.
Zondag	20 „	(16° C.; goed weer) voor lijn B.

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

Autobuslijnen in 1930.					
	Totaal aantal vervoerde reizigers.	Totale opbrengst.	Grootste opbrengst per dag.	Kleinste opbrengst per dag.	Gemiddelde opbrengst per reiziger.
		Guldens.			Centen.
Lijn A.	2.320.835	217.311,74	878,05	430,57	9,36
„ B	1.388.700	122.954,61	483,50	234,37	8,85
„ D	1.286.662	156.852,71	733,70 ⁵	281,67 ⁵	12,19
„ F.	695.958	63.455,58	484,87	118,33	9,12
„ H	1.748.103	157.263,96	573,73	321,65	9,00
„ K, L, M. . .	617.717	58.177,57	614,60	172,22	9,41
Totaal	8.057.975	776.016,17	3.061,03	1.521,03	9,63

Het maximum voor alle autobuslijnen gezamenlijk viel op Vrijdag 26 December (2e Kerstdag) en het minimum viel op Vrijdag 21 Maart.

De grootste dag-opbrengst voor alle lijnen der R. E. T. gezamenlijk viel op Maandag 1 September (Koninginnedag) en bedroeg f 38.999,49⁵, terwijl de minimum dag-opbrengst op Vrijdag 21 Maart viel en f 17.966,34⁵ bedroeg.

Vorenstaande overzichten, vergeleken met die over 1928 en 1929, toonen duidelijk den invloed van de ingevoerde wijzigingen en verbeteringen aan. Lijn 14 bereikte de maximum dag-opbrengst voor één lijn sedert de overname van het trambedrijf door de gemeente Rotterdam.

Hieronder volgt nog een vergelijkend overzicht van de dagen met de hoogste opbrengst uit de jaren 1927—1930.

Jaar.	Datum.	Aantal vervoerde reizigers.	Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer.	Opbrengst.	Opbrengst per wagenkilometer.	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	38.999,49 ⁵	44,73	9,39

Bijlage 6 geeft een overzicht van het aantal vervoerde reizigers, de opbrengst, het aantal afgelegde wagenkilometers, enz. op enkele dagen met een druk reizigersvervoer. Uit de in deze Bijlage weergegeven cijfers blijkt, dat de in het jaar 1929 bereikte maximum dag-opbrengst (f 32.992,05) in 1930 niet minder dan vier malen werd overtroffen.

Het maximum aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer voor alle lijnen gezamenlijk bedroeg 4,96 en werd bereikt op 1 Januari.

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

Lijnen met elektrische tractie.					
Maanden.	Opbrengst reizigers op knipkaarten reizend.	Storting betalende reizigers.	Totale opbrengst.	Abonne- menten, schoolkaarten en diversen.	Totaal.
	Guldens.				
Januari .	327.333,17	331.075,60	658.408,77	36.763,85	695.172,62
Februari .	296.760,54	287.089,55	583.850,09	33.906,34	617.756,43
Maart . .	310.058,—	319.040,65	629.098,65	35.759,99	664.858,64
April . .	316.761,79	327.970,—	644.731,79	31.779,29	676.511,08
Mei . . .	327.581,67	341.057,40	668.639,07	30.833,56	699.472,63
Juni . . .	306.664,50	346.533,95	653.198,45	32.305,27	685.503,72
Juli . . .	315.665,25	347.188,95	662.854,20	27.922,23	690.776,43
Augustus.	319.255,42	370.431,40	689.686,82	23.186,06	712.872,88
September	341.309,04	349.650,10	690.959,14	30.290,99	721.250,13
October .	324.365,87	328.921,50	653.287,37	31.592,53	684.879,90
November	337.733,75	326.402,80	664.136,55	31.828,05	695.964,60
December	345.358,08	330.362,75	675.720,83	34.988,04	710.708,87
Totaal	3.868.847,08	4.005.724,65	7.874.571,73	381.156,20	8.255.727,93

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 elektrische lijnen werden afgegeven 6.316 maandabonnementen (f 76.245,—) en 875 jaarabonnementen (f 133.418,46). Bij nadere vergelijking met de cijfers van het voorafgaande jaar blijkt, dat in 1930 nog 273 maandabonnementen en 29 jaarabonnementen meer verkocht werden.

Voor de autobuslijnen werden afgegeven 442 maandabonnementen (f 3.978,—) en 4 jaarabonnementen (f 246,16), terwijl voor elektrische lijnen en autobuslijnen gecombineerd 138 maandabonnementen (f 1.632,—) werden verstrekt.

Verder werden 21.522 schoolkaarten (f 59.307,50) voor de elektrische

lijnen en 1.438 schoolkaarten (f 4.402,—) voor de autobuslijnen verkocht. In totaal werden 4.139 schoolkaarten meer verkocht dan in 1929.

Autobuslijnen.					
Maanden.	Opbrengst reizigers op knipkaarten reizend.	Storting betalende reizigers.	Totale opbrengst.	Abonne- menten, schoolkaarten en diversen.	Totaal.
	Guldens.				
Januari .	28.697,83	30.707,75	59.405,58	802,30	60.207,88
Februari .	26.378,46	26.635,45	53.013,91	860,60	53.874,51
Maart . .	27.757,—	29.918,60	57.675,60	849,10	58.524,70
April . .	28.180,21	31.447,75	59.627,96	1.872,60	61.500,56
Mei . . .	28.147,33	31.294,95	59.442,28	733,60	60.175,88
Juni . . .	26.921,50	32.229,90	59.151,40	984,60	60.136,—
Juli . . .	29.282,25	38.064,15	67.346,40	1.555,40	68.901,80
Augustus.	31.062,58	42.194,—	73.256,58	1.219,10	74.475,68
September	31.773,96	38.129,90	69.903,86	3.145,40	73.049,26
October .	32.046,13	37.685,65	69.731,78	903,40	70.635,18
November	34.280,75	38.179,45	72.460,20	1.244,73	73.704,93
December	36.244,42	39.540,80	75.785,22	1.154,13	76.939,35
Totaal	360.772,42	416.028,35	776.800,77	15.324,96	792.125,73

Aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming werden in 1930 verkocht: 3.890.000 witte, 82.000 groen-witte en 154.000 groene twaalf-rittenkaarten en voorts 1.000 oranje-witte en 3.000 oranje acht-rittenkaarten, in totaal voor f 4.208.400,—. Het aantal aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming in dépôt gegeven kaarten bestond op 31 December 1930 uit 20.000 witte, 5.000 groen-witte en 5.000 groene twaalf-rittenkaarten en voorts 2.000 oranje-witte en 2.000 oranje acht-rittenkaarten.

Door het Hoofdbureau der R. E. T. werden in 1930 direct aan de conducteurs en aan het publiek verkocht: 20.703 witte, 95 groen-witte en 281 groene twaalf-rittenkaarten tot een gezamenlijk bedrag van f 21.219,50.

Aan de conducteurs waren op 31 December 1930 kaarten in dépôt gegeven voor een totale waarde van f 76.960,—.

Lijnen met elektrische tractie.				
Lijn.	Totaal reizigersvervoer.	Reizigers niet op knipkaarten reizend.	Reizigers op knipkaarten reizend.	Percentage reizigers op knipkaarten reizend.
1	2.552.133	994.948	1.557.185	61,02 %
2	6.399.670	3.279.698	3.119.972	48,91 "
3	6.872.740	3.142.354	3.730.386	54,28 "
4	5.825.780	3.104.440	2.721.340	46,71 "
5	3.896.872	1.491.575	2.405.297	61,72 "
6	1.399.343	554.210	845.133	60,39 "
7	2.149.911	939.977	1.209.934	56,28 "
8	6.266.493	3.317.031	2.949.462	47,07 "
9	7.232.175	3.075.338	4.156.837	57,48 "
10	3.220.282	1.534.237	1.686.045	52,36 "
11	3.191.033	1.085.677	2.105.356	65,98 "
12	3.362.582	1.552.568	1.810.014	53,83 "
13	288.918	141.812	147.106	50,92 "
14	5.331.657	2.513.077	2.818.580	52,86 "
15	4.600.837	2.341.581	2.259.256	49,11 "
16	3.942.143	1.610.453	2.331.690	59,15 "
17	1.975.814	775.105	1.200.709	60,77 "
18	4.529.814	2.195.208	2.334.606	51,54 "
19	548.790	247.098	301.692	54,97 "
20	3.467.038	1.723.725	1.743.313	50,28 "
21	2.408.581	985.419	1.423.162	59,09 "
22	1.223.655	523.947	699.708	57,18 "
23	1.178.796	517.031	661.765	56,14 "
24	947.932	321.476	626.456	66,09 "
25	1.739.082	871.693	867.389	49,88 "
Totaal .	84.552.071	38.839.678	45.712.393	54,06 %

Nevenstaande staat geeft een overzicht van het gebruik van knipkaarten op de lijnen met elektrische tractie in 1930.

Hieruit blijkt dat slechts op vijf lijnen minder dan de helft van het aantal vervoerde reizigers gebruik maakte van knipkaarten.

Op lijn 4 daalde het percentage van knipkaarten gebruik makende passagiers van 48,39 % in 1929 tot 46,71 % in 1930. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in de doortrekking naar Schiedam, waardoor deze lijn sedert 1 November 1929 een interlocale verbinding tot stand brengt; alzoo een functie-verandering, zij het ook slechts een gedeeltelijke, aangezien van lijn 4 ook als stadslijn gebruik wordt gemaakt.

Het gebruik van knipkaarten op alle lijnen met elektrische tractie gezamenlijk is gestegen van 52,04 % in 1929 tot 54,06 % in 1930.

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	2.320.835	1.434.530	886.305	38,19 %
B	1.388.700	433.777	954.923	68,76 "
D	1.286.662	622.033	664.629	51,66 "
E	8.246	5.846	2.400	29,12 "
F	695.958	327.545	368.413	52,94 "
H	1.748.103	695.322	1.052.781	60,22 "
K	195.648	130.864	64.784	33,11 "
L	211.623	144.569	67.054	31,69 "
M	210.446	155.180	55.266	26,26 "
Totaal .	8.066.221	3.949.666	4.116.555	51,03 %

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 30,29.

Voor alle tram- en autobuslijnen gezamenlijk bedraagt het percentage van knipkaarten gebruik makende reizigers 53,80.

Het volgende overzicht toont zeer duidelijk aan het toenemend gebruik van knipkaarten.

Percentage op knipkaarten reizende passagiers.

	1929	1930
Januari	52,17	54,43
Februari	54,63	55,65
Maart	51,82	54,07
April	51,51	53,88
Mei	51,73	53,84
Juni	49,40	51,87
Juli	51,48	52,24
Augustus	49,61	50,88
September	50,40	53,91
October	53,23	54,19
November	54,29	55,26
December	54,13	55,58

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 groepeerings daarvan geeft naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had. De meeste ongevallen veroorzaakten slechts geringe materiele schade; aan het materieel der R. E. T. werd in 54 gevallen groote en in 2 gevallen zeer groote schade toegebracht, terwijl andere bij het ongeval betrokken voertuigen in 98 gevallen groote en in 2 gevallen zeer groote materiele schade opliepen.

Het aantal gevallen, waarin slechts materiele schade werd toegebracht bedroeg 84 % van het totale aantal ongevallen. Het aantal met persoonlijk letsel (inclusief de gevallen met doodelijken afloop) dus 16 % van het totaal. Het aantal personen dat letsel opliep bedroeg 326, waarvan ongeveer 72 % voorbijgangers. De meeste ongevallen kwamen voor tusschen 11 uur v.m. en 2 uur n.m., zooals ook uit Bijlage 8 blijkt.

Tenslotte 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 1930 per lijn en per 10.000 motorwagenkilometers.

Lijnen met elektrische tractie.			
Lijnen.	Exploitatielengte in Meters.	Afgelegde motor- wagenkilometers.	Ongevalcijfer per 10.000 motorwagen- kilometers.
1	5.957	641.052	0,69
2	9.286	970.216	0,81
3	9.242	1.077.993	1,39
4	8.453	1.050.960	0,93
5	7.670 ^s	853.634	0,71
6	5.541 ^s	603.778	1,04
7	6.371	710.880	0,56
8	6.919 ^s	854.917	0,83
9	10.154	1.215.977	1,24
10	6.048 ^s	868.123	0,81
11	5.849 ^s	662.363	1,01
12	8.137 ^s	709.933	0,93
13	3.061 ^s	242.281	0,33
14	8.468	987.707	1,23
15	6.392 ^s	759.605	0,97
16	5.961 ^s	657.920	0,93
17	4.784 ^s	541.541	0,79
18	8.392	990.525	1,32
19	5.379 ^s	363.357	0,91
20	7.355	839.336	0,76
21	7.007	763.079	0,60
22	4.655	359.708	0,92
23	4.990 ^s	390.048	1,13
24	4.962	450.170	0,47
25	7.815	612.097	0,77

Voor de autobuslijnen waren de cijfers per 10.000 autobuskilometers als volgt: lijn A : 1,17, lijn B : 1,09, lijn D : 0,77, lijn F : 0,35, lijn H : 0,58 en gecombineerde lijnen K, L, M : 0,98.

Balans- en Bedrijfsrekening. Zooals reeds op bladz. 1 van dit verslag is vermeld, bedroeg op 31 December 1930 het nadeelig saldo f 1.046.083,05, waarover thans nog enkele opmerkingen mogen volgen. In 1930 werd voor het stroomverbruik f 290.609,38 meer uitgegeven dan begroot was. Deze overschrijding moet in hoofdzaak worden toegeschreven aan drie factoren, n.l.:

1°. het grooter aantal afgelegde wagenkilometers dan waarop bij het maken der begrooting was gerekend;

2°. de invloed der nieuwe wagens;

3°. de verhoogde rijsnelheid.

De invloed van de sub 2 en 3 genoemde factoren weerspiegelt zich duidelijk in het gemiddeld stroomverbruik per wagenkilometer. Hier moge dan ook nog eens worden verwezen naar het overzicht op bladz. 42.

Met betrekking tot de overschrijding van het begroote bedrag voor salarissen en loonen van controleurs, bestuurders, conducteurs, chauffeurs moet men rekening houden met het extra-personeel, dat in dienst moest worden genomen om den achterstand in het verlof van het rijdend personeel in te halen, terwijl natuurlijk ook het meerdere aantal wagenkilometers zijn invloed heeft doen gelden.

De begrooting voor onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel is met f 160.402,59⁵ overschreden, doch hier dient in het oog te worden gehouden, dat een bedrag van f 25.114,77 voor huur van autobussen, alsmede een bedrag van f 35.545,56 voor aanschaffing van vrachtautomobielen op dit hoofdstuk drukken. Na aftrek van deze beide bedragen blijft een eigenlijke overschrijding van f 99.742,26⁵ over, d.w.z. ongeveer 10 % van het bedrag waarop de onderhoudskosten waren begroot. In aanmerking nemend dat het aantal afgelegde wagenkilometers ongeveer 12 % hooger was dan waarop bij het maken der begrooting was gerekend en dat de onderhoudskosten van het rollend materieel vrijwel evenredig zijn met het aantal afgelegde kilometers, dan kan worden aangenomen, dat de overschrijding van de geraamde kosten moet worden toegeschreven aan het grooter aantal afgelegde wagenkilometers.

Het geraamde bedrag voor onderhoud en vernieuwing der trambanen werd met niet minder dan f 228.621,60⁵ overschreden en al dadelijk moet ook hier worden gewezen op den invloed van het aantal afgelegde wagenkilometers. Evenwel vindt deze overschrijding mede haar oorzaak

in een tweetal andere factoren n.l. algemeene netsverbetering en het ten laste van de onderhoudsrekening brengen van posten die eigenlijk op de kapitaalrekening thuis behoorden. Met betrekking tot deze laatste factor kan hier volstaan worden met verwijzing naar het overzicht op bladz. 15. De algemeene netsverbetering bracht met zich mede:

a. vervanging van oude sporen in prof. 23^c waarvan de groeven langzamerhand te ondiep werden, hetgeen een nadeeligen invloed had op het stroomverbruik;

b. aanbrengen van kruisingen van verbeterde constructie, hooger in aanschaffingsprijs doch aan den anderen kant ook duurzamer;

c. vervanging van oudere wissels en aanbrengen van asphaltondergietingen.

De kosten van onderhoud en vernieuwing der bovenleiding stegen tot f 52.599,83 boven de raming, hetgeen voor een belangrijk gedeelte moet worden toegeschreven aan speciale uitgaven voor wijziging van het bovenleidingnet, voor toepassing van arbeidsdraad van een zwaarder type, voor vervanging van oudere elektrische wissels door een beter type, zulks in verband met de intensere dienst op de tramlijnen. Voorts werden ook met betrekking tot de bovenleiding posten ten laste van de onderhoudsrekening gebracht die eigenlijk ten laste van de kapitaalrekening hadden moeten worden gebracht.

Dat de algemeene onkosten voor centrale werkplaats, dépôts en garage belangrijk hooger zijn geweest dan bij de raming werd verwacht moet hoofdzakelijk worden toegeschreven aan de reorganisatie der centrale werkplaats, welke met zich medebracht vervanging van versleten werktuigen en aanschaffing van z.g. kleine gereedschappen, waarvan de kosten ten laste van de exploitatie-rekening kwamen. Ook werd overgegaan tot uitbreiding van het aantal poetsers, die zich uitsluitend bezig houden met het dagelijksch onderhoud van werkplaats, werktuigen en gereedschappen, zoodat hiermede voortaan geen vaklieden meer behoeften te worden belast. Het loon van deze poetsers werd beschouwd als te behooren tot de algemeene kosten der werkplaats; ook het loon van garage- en werkplaatspersoneel met betrekking tot verlofdagen wordt geacht hiertoe te behooren.

De overschrijding van het begrootingsbedrag voor onderhoud van gebouwen moet worden toegeschreven aan het ten laste van de onderhoudsrekening brengen van posten, die daarop eigenlijk niet thuis behoorden, zooals de verbouwing van de centrale werkplaats, de uitbreiding van

de remise Charlois, de inrichting van de ammoniakfabriek tot garage, enz.

Ten slotte moge hier nog even worden gewezen op de pensioenbijdragen, welke over 1930 niet minder dan f 144.474,85 hooger waren dan begroot was. De oorzaak hiervan is gelegen in het volgende. Bij de R. E. T. M. en aanvankelijk ook bij de R. E. T. werd nieuw aangenomen personeel als tijdelijk personeel in dienst gesteld, zulks voor den tijd van één jaar, gedurende welk tijdsverloop dit personeel niet in het Pensioenfonds werd opgenomen. In deze regeling moest echter verandering gebracht worden, omdat bij de gemeente Rotterdam het gebruik geldt, dat nieuw aangenomen personeel als regel met een proeftijd van één jaar moet worden aangesteld. Bij de R. E. T. werd met ingang van 1 October 1929 deze gedragslijn eveneens gevolgd, hetgeen tot gevolg had dat alle personen welke met een proeftijd van één jaar werden aangesteld nu direct in het Pensioenfonds werden opgenomen. Hierop was bij het samenstellen der Begrooting voor het jaar 1930 niet gerekend. De invloed van deze veranderde regeling op de te betalen bijdragen werd nog geaccentueerd door de uitbreiding van het personeel met het oog op de invoering van Overgangsplan B.

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)	627.000
Lengte van het net (in Meters)	71.028
Aantal vervoerde reizigers	92.618.292
Aantal ritten per inwoner	148
Aantal motorwagen-kilometers	18.177.200
Aantal bijwagen-kilometers	7.345.859
Aantal autobus-kilometers	2.641.742
Totaal aantal wagenkilometers	28.164.801
Aantal reizigers per wagenkilometer	3,29
Aantal wagenkilometers per inwoner	44,92
Aantal wagenkilometers per baankilometer	396.531
Aantal baankilometers per 10.000 inwoners	1,13
Opbrengst van het vervoer	f 9.047.491,29
Opbrengst van het vervoer in cts. per reiziger	9,77
Opbrengst van het vervoer in cts. per wagenkilometer	36,94
Andere ontvangsten	f 79.177,88

Exploitatie-uitgaven	f 8.866.386,62
Exploitatie-uitgaven in cts. per reiziger	9,57
Exploitatie-uitgaven in cts. per wagenkilometer	36,20
Exploitatie-overschot	f 260.282,55
Exploitatie-overschot in cts. per reiziger	0,28
Exploitatie-overschot in cts. per wagenkilometer	1,06
Exploitatie-coëfficiënt	98,00
Kapitaal	f 12.275.190,08
Afschrijvingen	„ 784.516,—
Rente	„ 521.849,60
Gemiddelde rijsnelheid (in K.M.) per uur (lijnen met electrische tractie)	14,91
Gemiddelde rijsnelheid (in K.M.) per uur (autobus- lijnen)	16,79

Opgemerkt dient te worden dat onder de 92.618.292 vervoerde reizigers niet begrepen zijn de reizigers reizend op abonnementen, schoolkaarten, enz. Daarentegen is onder de opbrengst van het vervoer wel begrepen de opbrengst van abonnementen, schoolkaarten, enz. Bij het berekenen van de opbrengst, respectievelijk de exploitatie-uitgaven en het exploitatie-overschot in cts. per wagenkilometer is 1 bijwagen-kilometer = $\frac{1}{2}$ motorwagen-kilometer en 1 autobus-kilometer = 1 motorwagen-kilometer gesteld.

De opbrengst van het vervoer per reiziger zoowel als per wagenkilometer is gedaald vergeleken bij het voorafgaande jaar (toenmaals resp. 9,83 en 37,09). De exploitatie-uitgaven per wagenkilometer vertoonden in 1930 een stijging vergeleken bij het cijfer van 1929 (35,07) en steeg zelfs boven het peil van 1928 (35,23). De exploitatie-uitgaven per reiziger bleven een stijgende lijn vertoonen (9,57 ct. in 1930 tegen 9,29 ct. in 1929). De exploitatie-coëfficiënt steeg van 94,56 in 1929 tot 98,00 in 1930. Hiertegenover staat echter een toeneming van het aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer, dat 3,14 over het jaar 1929 en 3,29 over het jaar 1930 bedroeg. Er zijn verschillende voorwaarden aanwezig om dit cijfer in de toekomst nog belangrijk op te voeren en daardoor de bedrijfsresultaten op den duur te verbeteren.

De Directeur,
NIEUWENHUIS

BIJLAGEN.

	Bladz.
1. Staat van opbrengsten en vervoerde reizigers	71
2. Gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer	91
3. Gemiddelde opbrengst (in cts.) per wagenkilometer . .	97
4. Gemiddelde opbrengst (in cts.) per reiziger	103
5. Overzicht van de Week-, Zaterdag- en Zondagdiensten	108/111
6. Overzicht van enkele dagen in 1930 met een druk reizigersvervoer	110/111
7. Overzicht van het aantal verkeersongevallen in 1930 .	112
8. Groepeerings van het aantal ongevallen naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had	113
9. Overzicht van het aantal personen dat bij de verkeers- ongevallen letsel opliep	114/115
10. Groepeerings der gevallen van persoonlijk letsel naar het tijdstip van den dag waarop het ongeval plaats had	116/117
11. Specificatie der verkeersongevallen naar de daarbij be- trokken lijnen	119
12. Overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen in 1930	120
13. Zieken- en Ondersteuningsrekening	121
14. Balans (31 December 1930)	122/123
15. Bedrijfsrekening over het jaar 1930	124/125
16. Specificatie der kapitaalbedragen	126
17. Reizigersvervoer in Rotterdam, naar en in Schiedam, naar Overschie en Hillegersberg (vervoercijfers per lijn). Zie uitslaande staat tegenover	128

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	54.682	6.186	60.868	211.629	f 18.968,77
Februari	49.713	5.726	55.439	184.044	„ 16.487,28
Maart	54.440	5.734	60.174	197.498	„ 17.726,78
April	52.679	3.902	56.581	202.718	„ 18.219,82
Mei	54.304	6.645	60.949	219.636	„ 19.767,77
Juni	52.150	10.745	62.895	235.526	„ 21.298,03
Juli	53.996	10.807	64.803	225.522	„ 20.329,72
Augustus	54.195	8.180	62.375	219.167	„ 19.790,47
September	53.066	9.516	62.582	238.895	„ 21.482,28
October	54.596	6.473	61.069	206.805	„ 18.524,14
November	52.716	5.787	58.503	205.375	„ 18.347,77
December	54.515	5.836	60.351	205.318	„ 18.317,40
Totaal	641.052	85.537	726.589	2.552.133	f229.260,23

Lijn 2. Station D. P.—Vlaskade.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	83.601	78.513	162.114	542.835	f 49.858,28
Februari	74.530	70.350	144.880	474.196	„ 43.463,40
Maart	83.573	78.478	162.051	505.001	„ 46.405,77
April	80.147	76.247	156.394	509.500	„ 46.829,53
Mei	82.723	78.552	161.275	517.697	„ 47.576,98
Juni	81.572	77.392	158.964	516.998	„ 47.687,50
Juli	80.804	76.791	157.595	533.681	„ 49.165,53
Augustus	83.744	79.396	163.140	586.587	„ 54.144,47
September	80.612	76.750	157.362	558.442	„ 51.322,13
October	82.135	78.496	160.631	524.334	„ 48.134,27
November	81.782	76.958	158.740	547.079	„ 50.120,65
December	74.993	74.376	149.369	583.320	„ 53.258,95
Totaal	970.216	922.299	1.892.515	6.399.670	f587.967,46

Bijlage I. Lijn 3. Heer Vrankestraat—Groene Hilledijk.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	92.992	91.604	184.596	559.272	f 50.896,82
Februari	84.089	83.182	167.271	502.998	„ 45.644,03
Maart	91.646	90.854	182.500	540.261	„ 49.169,52
April	88.841	88.036	176.877	556.754	„ 50.656,03
Mei	92.990	92.204	185.194	575.391	„ 52.335,58
Juni	90.130	89.303	179.433	565.445	„ 51.564,93
Juli	91.872	91.267	183.139	594.568	„ 54.135,03
Augustus	91.652	91.048	182.700	606.728	„ 55.317,13
September	88.114	87.529	175.643	605.506	„ 55.005,65
October	90.842	90.238	181.080	579.072	„ 52.635,58
November	86.222	85.637	171.859	590.172	„ 53.604,95
December	88.603	87.970	176.573	596.573	„ 54.135,64
Totaal	1.077.993	1.068.872	2.146.865	6.872.740	f625.100,89

Lijn 4. Maasstation—Schiedam.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	84.767	—	84.767	427.207	f 43.769,45 ⁵
Februari	78.847	—	78.847	408.734	„ 41.971,45 ⁵
Maart	87.317	—	87.317	467.201	„ 48.146,75 ⁵
April	85.012	—	85.012	469.339	„ 48.652,44
Mei	90.271	—	90.271	498.996	„ 51.490,56
Juni	87.597	—	87.597	503.217	„ 52.475,54
Juli	89.217	—	89.217	498.294	„ 51.739,99 ⁵
Augustus	91.231	55	91.286	556.569	„ 58.374,31
September	87.271	55	87.326	515.759	„ 53.260,55
October	90.860	2.533	93.393	484.483	„ 49.988,88
November	87.539	—	87.539	490.834	„ 50.895,23
December	91.031	—	91.031	505.147	„ 51.803,32 ⁵
Totaal	1.050.960	2.643	1.053.603	5.825.780	f602.568,49 ⁵

Bijlage I. Lijn 5. Oude Dijk—Spangen.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	72.314	72.668	144.982	336.375	f 30.171,87
Februari	65.338	65.698	131.036	303.944	„ 27.186,35
Maart	72.224	72.639	144.863	320.120	„ 28.736,87
April	70.008	63.743	133.751	329.654	„ 29.586,50
Mei	72.495	40.476	112.971	328.975	„ 29.563,28
Juni	70.062	39.634	109.696	311.035	„ 28.020,45
Juli	72.604	37.603	110.207	317.163	„ 28.512,05
Augustus	72.535	35.665	108.200	299.374	„ 26.975,45
September . . .	70.436	30.765	101.201	330.031	„ 29.603,48
October	72.783	28.913	101.696	331.497	„ 29.699,50
November	70.245	32.112	102.357	346.642	„ 30.986,78
December	72.590	25.545	98.135	342.062	„ 30.552,33
Totaal	853.634	545.461	1.399.095	3.896.872	f 349.598,91

Lijn 7. Marconiplein—Maasstation.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	60.534	—	60.534	175.304	f 15.894,07
Februari	54.781	—	54.781	165.095	„ 14.939,50
Maart	60.606	—	60.606	174.545	„ 15.844,88
April	58.720	—	58.720	177.771	„ 16.123,83
Mei	60.389	—	60.389	178.889	„ 16.213,33
Juni	57.654	—	57.654	161.660	„ 14.680,83
Juli	59.698	—	59.698	177.269	„ 16.077,12
Augustus	59.958	—	59.958	170.462	„ 15.525,03
September . . .	58.532	—	58.532	186.384	„ 16.874,67
October	60.848	6.098	66.946	191.974	„ 17.356,10
November	58.720	—	58.720	192.445	„ 17.414,95
December	60.440	—	60.440	198.113	„ 17.890,72
Totaal	710.880	6.098	716.978	2.149.911	f 194.835,03

Bijlage I. Lijn 6. Heer Vrankestraat—Prinsenhoofd.

Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	61.820	—	61.820	163.159	f 14.692,27
Februari	55.918	—	55.918	144.008	„ 12.921,84
1—23 Maart . .	45.841	—	45.841	111.422	„ 10.029,58
Totaal	163.579	—	163.579	418.589	f 37.643,69
Insulindestraat—Prinsenhoofd.					
24—31 Maart. .	12.525	—	12.525	26.972	f 2.426,95
April	46.935	—	46.935	107.494	„ 9.662,27
Mei	48.504	—	48.504	110.730	„ 9.940,75
Juni	47.215	—	47.215	104.576	„ 9.459,23
Juli	48.531	—	48.531	107.532	„ 9.696,03
Augustus	48.504	—	48.504	105.335	„ 9.534,10
September . . .	47.090	—	47.090	112.664	„ 10.112,33
October	47.758	—	47.758	100.510	„ 9.022,30
November	45.797	—	45.797	103.269	„ 9.244,15
December	47.340	—	47.340	101.672	„ 9.106,95
Totaal	440.199	—	440.199	980.754	f 88.205,06
Totaal Januari— December . .	603.778	—	603.778	1.399.343	f 125.848,75

Bijlage I. Lijn 8. Beursplein—Schiedam.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	70.872	70.817	141.689	552.867	f 55.845,75
Februari	64.763	64.763	129.526	495.582	„ 50.172,89 ⁵
Maart	71.720	71.406	143.126	539.580	„ 54.745,81
April	69.151	69.151	138.302	519.835	„ 53.062,32
Mei	72.068	71.998	144.066	533.962	„ 54.668,94
Juni	68.979	68.979	137.958	509.579	„ 52.458,84 ⁵
Juli	71.984	71.984	143.968	509.905	„ 52.372,80
Augustus	71.639	71.562	143.201	527.939	„ 54.616,06 ⁵
September	69.534	69.534	139.068	544.656	„ 55.728,32
October	73.587	28.313	101.900	499.250	„ 51.131,67
November	73.426	13.754	87.180	512.324	„ 52.461,40 ⁵
December	77.194	19.638	96.832	521.014	„ 52.762,85 ⁵
Totaal	854.917	691.899	1.546.816	6.266.493	f640.027,67⁵

Lijn 9. Aelbrechtsplein—Lange Hilleweg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	103.350	102.824	206.174	659.634	f 59.488,65
Februari	92.995	92.834	185.829	580.151	„ 52.226,73
Maart	103.214	103.093	206.307	616.779	„ 55.693,03
April	100.516	100.125	200.641	624.156	„ 56.399,80
Mei	103.331	103.253	206.584	630.135	„ 56.899,95
Juni	100.228	99.853	200.081	552.839	„ 50.203,93
Juli	103.443	103.443	206.886	582.020	„ 52.782,32
Augustus	103.212	103.212	206.424	613.978	„ 55.821,03
September	100.233	100.233	200.466	598.431	„ 54.113,72
October	102.931	102.892	205.823	583.578	„ 52.745,78
November	99.456	99.256	198.712	585.809	„ 52.914,70
December	103.068	102.908	205.976	604.665	„ 54.647,23
Totaal	1.215.977	1.213.926	2.429.903	7.232.175	f653.936,87

Bijlage I. Lijn 10. Oosterkade—Ruigeplaatbrug.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	94.788	213	95.001	385.617	f 35.341,45
Februari	86.291	413	86.704	341.871	„ 31.233,82
1—23 Maart . . .	70.227	182	70.409	268.477	„ 24.619,10
Totaal	251.306	808	252.114	995.965	f 91.194,37
Zaagmolenstraat—Ruigeplaatbrug.					
24—31 Maart . .	17.665	—	17.665	59.357	f 5.405,—
April	65.969	21	65.990	235.430	„ 21.466,85
Mei	68.180	—	68.180	240.173	„ 21.864,30
Juni	65.808	—	65.808	229.028	„ 20.935,13
Juli	68.326	—	68.326	241.373	„ 22.038,48
Augustus	68.180	—	68.180	248.886	„ 22.752,23
September	66.100	—	66.100	255.293	„ 23.243,18
October	68.435	—	68.435	239.484	„ 21.812,05
November	65.954	—	65.954	238.873	„ 21.699,75
December	62.200	—	62.200	236.420	„ 21.516,10
Totaal	616.817	21	616.838	2.224.317	f202.733,07
Totaal Januari—December . .	868.123	829	868.952	3.220.282	f293.927,44

Bijlage I. Lijn 11. Lischplein—Mathenesserplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	61.339	30.814	92.153	308.421	f 27.411,58
Februari	51.493	24.024	75.517	259.362	„ 22.979,82
Maart	56.209	25.985	82.194	266.981	„ 23.742,50
April	54.800	28.546	83.346	261.194	„ 23.247,82
Mei	56.554	27.234	83.788	275.371	„ 24.498,63
Juni	53.422	—	53.422	238.948	„ 21.331,38
Juli	55.357	—	55.357	241.521	„ 21.553,38
Augustus	55.287	—	55.287	233.986	„ 20.913,08
September	53.562	—	53.562	266.508	„ 23.725,67
October	55.357	—	55.357	276.022	„ 24.577,73
November	53.492	—	53.492	276.919	„ 24.620,82
December	55.491	—	55.491	285.800	„ 25.411,62
Totaal	662.363	136.603	798.966	3.191.033	f284.014,03

Lijn 12. Station D. P.—Groene Zoom.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	59.621	59.621	119.242	278.457	f 25.354,82
Februari	53.893	53.893	107.786	248.919	„ 22.569,33
Maart	59.786	59.786	119.572	260.789	„ 23.741,18
April	58.299	58.299	116.598	266.914	„ 24.312,56
Mei	60.256	60.256	120.512	275.422	„ 25.058,13
Juni	58.403	58.403	116.806	270.278	„ 24.728,07
Juli	60.830	60.830	121.660	291.732	„ 26.621,08
Augustus	60.781	60.781	121.562	313.268	„ 28.644,25
September	58.889	58.889	117.778	305.805	„ 27.807,57
October	60.863	60.863	121.726	283.235	„ 25.739,23
November	58.493	58.493	116.986	281.181	„ 25.512,63
December	59.819	59.819	119.638	286.582	„ 26.002,43
Totaal	709.933	709.933	1.419.866	3.362.582	f306.091,28

Bijlage I. Lijn 13. Wilhelminakade—Groene Hilledijk.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	20.553	—	20.553	25.066	f 2.298,60
Februari	18.564	—	18.564	20.434	„ 1.866,35
Maart	20.625	—	20.625	21.596	„ 1.979,75
April	20.160	—	20.160	24.740	„ 2.261,16
Mei	20.832	—	20.832	24.822	„ 2.272,83
Juni	20.160	—	20.160	23.851	„ 2.188,89
Juli	20.832	—	20.832	24.993	„ 2.290,15
Augustus	20.832	—	20.832	24.746	„ 2.270,07
September	20.160	—	20.160	30.374	„ 2.769,25
October	20.832	—	20.832	23.049	„ 2.109,82
November	20.023	—	20.023	22.854	„ 2.087,64
December	18.708	—	18.708	22.393	„ 2.045,53
Totaal	242.281	—	242.281	288.918	f 26.440,04

Lijn 14. Willemsplein—Hillegersberg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	82.743	38.814	121.557	409.343	f 40.615,17 ⁵
Februari	74.698	35.844	110.542	353.123	„ 34.930,29
Maart	84.011	36.870	120.881	396.249	„ 39.547,79 ⁵
April	85.144	35.364	120.508	417.332	„ 41.877,65
Mei	87.792	42.463	130.255	456.327	„ 46.351,50
Juni	83.715	36.514	120.229	550.936	„ 58.229,95 ⁵
Juli	83.320	52.986	136.306	486.076	„ 50.104,67 ⁵
Augustus	84.980	52.298	137.278	528.820	„ 54.895,05 ⁵
September	79.700	28.539	108.239	474.578	„ 47.707,40
October	81.583	16.565	98.148	412.787	„ 41.108,50
November	78.766	30.958	109.724	423.522	„ 42.225,34 ⁵
December	81.255	68.102	149.357	422.564	„ 41.942,13
Totaal	987.707	475.317	1.463.024	5.331.657	f539.535,47

Bijlage I. Lijn 15. Spangen—Crooswijk.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	64.344	64.150	128.494	389.873	f 35.806,50
Februari	58.120	57.895	116.015	332.444	„ 30.435,77
Maart	64.803	64.278	129.081	361.306	„ 33.233,25
April	62.924	62.111	125.035	380.992	„ 34.987,42
Mei	65.361	64.773	130.134	388.985	„ 35.740,39
Juni	61.973	61.559	123.532	378.746	„ 34.845,45
Juli	63.461	63.461	126.922	388.231	„ 35.661,47
Augustus	63.748	63.617	127.365	424.198	„ 39.020,50
September	62.142	61.985	124.127	411.431	„ 37.750,40
October	64.617	64.537	129.154	386.524	„ 35.460,73
November	62.935	62.693	125.628	389.423	„ 35.680,77
December	65.177	13.423	78.600	368.684	„ 33.806,80
Totaal	759.605	704.482	1.464.087	4.600.837	f422.429,45

Lijn 16. Oude Dijk—Vierambachtsstraat.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	56.043	—	56.043	368.076	f 33.138,52
Februari	50.351	—	50.351	319.985	„ 28.722,38
Maart	55.801	40	55.841	334.635	„ 30.124,78
April	54.095	21	54.116	328.056	„ 29.581,77
Mei	55.894	13	55.907	342.141	„ 30.820,70
Juni	54.011	54	54.065	304.386	„ 27.533,10
Juli	55.948	35	55.983	313.351	„ 28.289,82
Augustus	55.869	27	55.896	312.391	„ 28.291,97
September	54.101	—	54.101	332.847	„ 30.005,17
October	55.941	27	55.968	322.610	„ 29.073,37
November	54.069	27	54.096	328.764	„ 29.612,18
December	55.797	13	55.810	334.901	„ 30.159,05
Totaal	657.920	257	658.177	3.942.143	f355.352,81

Bijlage I. Lijn 17. Marconiplein—Beursplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	46.097	—	46.097	176.095	f 15.828,72
Februari	41.690	—	41.690	153.431	„ 13.746,90
Maart	46.156	—	46.156	159.611	„ 14.334,49
April	44.705	—	44.705	161.529	„ 14.527,83
Mei	46.015	—	46.015	168.316	„ 15.119,27
Juni	44.110	—	44.110	146.061	„ 13.164,03
Juli	45.749	—	45.749	154.075	„ 13.868,28
Augustus	46.328	—	46.328	146.587	„ 13.253,92
September	45.108	—	45.108	168.795	„ 15.164,27
October	46.040	—	46.040	173.070	„ 15.557,13
November	44.118	—	44.118	180.591	„ 16.199,07
December	45.425	—	45.425	187.653	„ 16.805,68
Totaal	541.541	—	541.541	1.975.814	f177.569,59

Lijn 18. Crooswijk—Marconiplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	82.385	37.199	119.584	375.353	f 34.244,25
Februari	75.229	33.526	108.755	329.508	„ 29.989,10
Maart	83.632	36.452	120.084	359.418	„ 32.854,50
April	81.945	35.419	117.364	368.950	„ 33.726,43
Mei	84.702	36.915	121.617	385.675	„ 35.255,32
Juni	81.246	34.011	115.257	359.985	„ 33.006,15
Juli	84.868	38.229	123.097	386.343	„ 35.359,47
Augustus	84.328	36.843	121.171	379.004	„ 34.785,48
September	81.994	36.843	118.837	399.761	„ 36.573,75
October	84.729	38.272	123.001	389.274	„ 35.586,10
November	81.537	35.419	116.956	393.634	„ 35.939,70
December	83.930	37.248	121.178	402.909	„ 36.751,05
Totaal	990.525	436.376	1.426.901	4.529.814	f414.071,30

Bijlage I. Lijn 19. Beursplein—Randweg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	34.713	—	34.713	54.987	f 4.993,83
Februari	31.352	—	31.352	47.377	„ 4.294,59
Maart	34.800	—	34.800	49.172	„ 4.467,84
April	33.567	—	33.567	53.336	„ 4.843,47
Mei	34.765	—	34.765	54.132	„ 4.916,10
Juni	33.629	—	33.629	52.072	„ 4.734,35
Juli	31.802	—	31.802	35.756	„ 3.245,—
Augustus	28.876	—	28.876	36.794	„ 3.358,64
September	23.584	—	23.584	42.050	„ 3.821,35
October	21.120	—	21.120	29.524	„ 2.680,28
November	20.425	—	20.425	35.018	„ 3.185,20
December	34.724	—	34.724	58.572	„ 5.310,17
Totaal	363.357	—	363.357	548.790	f 49.850,82

Lijn 20. Spangen—Vlietlaan.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	72.049	20.428	92.477	289.272	f 26.542,63
Februari	65.074	22.816	87.890	258.376	„ 23.668,08
Maart	71.690	23.713	95.403	277.802	„ 25.505,30
April	68.518	27.420	95.938	274.873	„ 25.214,47
Mei	70.786	28.443	99.229	288.963	„ 26.494,07
Juni	68.291	28.303	96.594	270.104	„ 24.805,67
Juli	70.968	27.401	98.369	282.824	„ 25.929,47
Augustus	70.808	29.246	100.054	291.933	„ 26.825,58
September	68.744	29.722	98.466	310.327	„ 28.387,65
October	71.168	32.882	104.050	304.697	„ 27.865,40
November	69.354	30.749	100.103	307.719	„ 28.081,38
December	71.886	28.406	100.382	310.148	„ 28.328,88
Totaal	839.336	329.619	1.168.955	3.467.038	f 317.648,58

Bijlage I. Lijn 21. Honingerdijk—Aelbrechtsplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	65.007	156	65.163	185.427	f 16.679,48
Februari	59.074	799	59.873	175.666	„ 15.775,55
Maart	64.817	43	64.860	186.824	„ 16.831,77
April	62.685	8.629	71.314	196.995	„ 17.769,43
Mei	64.611	21	64.632	200.778	„ 18.087,69
Juni	62.061	929	62.990	194.164	„ 17.544,90
Juli	64.338	—	64.338	205.164	„ 18.525,68
Augustus	64.775	621	65.396	214.435	„ 19.437,43
September	63.363	3.332	66.695	221.650	„ 19.997,40
October	64.855	306	65.161	208.686	„ 18.809,47
November	62.669	42	62.711	207.343	„ 18.649,—
December	64.824	813	65.637	211.449	„ 19.030,93
Totaal	763.079	15.691	778.770	2.408.581	f 217.138,73

Lijn 22. Oude Dijk—Walenburgerweg.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
24—31 Maart.	8.029	—	8.029	29.147	f 2.626,17
April	37.797	—	37.797	135.029	„ 12.165,22
Mei	39.654	—	39.654	136.269	„ 12.292,22
Juni	38.565	17	38.582	132.406	„ 11.992,83
Juli	39.727	—	39.727	133.128	„ 12.049,18
Augustus	39.840	—	39.840	133.413	„ 12.122,75
September	38.422	—	38.422	132.150	„ 11.958,22
October	39.710	—	39.710	127.487	„ 11.537,70
November	38.366	—	38.366	130.083	„ 11.779,08
December	39.598	—	39.598	134.543	„ 12.180,33
Totaal	359.708	17	359.725	1.223.655	f 110.703,70

Bijlage I. Lijn 23. Maasstation—Kootsche Kade.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
24—31 Maart. .	12.198	—	12.198	23.585	f 2.124,33
April	41.498	—	41.498	110.604	„ 9.996,95
Mei	42.529	—	42.529	120.649	„ 10.916,45
Juni	41.209	—	41.209	125.806	„ 11.433,09
Juli	42.519	—	42.519	133.994	„ 12.164,05
Augustus	42.529	—	42.529	136.624	„ 12.437,37
September	41.349	—	41.349	137.818	„ 12.478,15
October	42.519	—	42.519	127.012	„ 11.521,60
November	41.159	—	41.159	129.658	„ 11.736,55
December	42.539	—	42.539	133.046	„ 12.041,65
Totaal	390.048	—	390.048	1.178.796	f106.850,19

Lijn 24. Spangen—Willemsplein.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	44.936	—	44.936	77.738	f 6.901,18
Februari	39.140	—	39.140	70.726	„ 6.254,18
Maart	39.340	—	39.340	71.196	„ 6.330,—
April	35.489	—	35.489	76.183	„ 6.772,07
Mei	36.696	—	36.696	79.203	„ 7.050,95
Juni	35.347	—	35.347	75.612	„ 6.741,30
Juli	36.838	—	36.838	77.343	„ 6.899,94
Augustus	36.696	—	36.696	76.456	„ 6.835,49
September	36.117	—	36.117	92.991	„ 8.283,23
October	36.998	—	36.998	80.895	„ 7.204,37
November	35.754	—	35.754	84.082	„ 7.475,98
December	36.819	—	36.819	85.507	„ 7.603,58
Totaal	450.170	—	450.170	947.932	f 84.352,27

Bijlage I. Lijn 25. Beursplein—Carnisselaan.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	54.742	—	54.742	149.147	f 13.666,10
Februari	49.491	—	49.491	135.431	„ 12.370,45
Maart	54.835	—	54.835	138.483	„ 12.704,95
April	44.795	—	44.795	139.524	„ 12.788,15
Mei	39.315	—	39.315	146.915	„ 13.443,38
Juni	44.072	—	44.072	131.942	„ 12.134,87
Juli	53.970	—	53.970	146.359	„ 13.443,48
Augustus	55.068	—	55.068	149.386	„ 13.740,95
September	53.461	—	53.461	150.252	„ 13.783,35
October	55.086	—	55.086	146.107	„ 13.405,67
November	52.799	—	52.799	149.083	„ 13.660,87
December	54.463	—	54.463	156.453	„ 14.309,50
Totaal	612.097	—	612.097	1.739.082	f159.451,72

Recapitulatie der lijnen met Electriche Tractie.					
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.			Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
	Motor-wagens.	Bijwagens.	Totaal.		
Januari	1.524.292	674.007	2.198.299	7.101.154	f 658.408,77
Februari	1.375.434	611.763	1.987.197	6.305.405	„ 583.850,09
Maart	1.527.730	669.553	2.197.283	6.764.007	„ 629.098,65
April	1.504.399	657.034	2.161.433	6.928.902	„ 644.731,79
Mei	1.551.017	653.246	2.204.263	7.178.552	„ 668.639,07
Juni	1.501.609	605.696	2.107.305	6.945.200	„ 653.198,45
Juli	1.551.002	634.837	2.185.839	7.088.217	„ 662.854,20
Augustus	1.555.595	632.551	2.188.146	7.337.066	„ 689.686,82
September	1.501.684	593.692	2.095.376	7.423.398	„ 690.959,14
October	1.546.193	557.408	2.103.601	7.031.966	„ 653.287,37
November	1.495.816	531.885	2.027.701	7.152.696	„ 664.136,55
December	1.542.429	524.187	2.066.616	7.295.508	„ 675.720,83
Totaal	18.177.200	7.345.859	25.523.059	84.552.071	f7.874.571,73

Bijlage I. Autobuslijn A. Pompenburgsingel—Katendrecht.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	49.546	201.355	f 18.870,23
Februari	48.363	183.636	" 17.150,71
Maart	54.156	200.331	" 18.761,33
April	50.826	192.164	" 17.988,02
Mei	52.644	194.224	" 18.181,50
Juni	50.474	180.499	" 16.931,66
Juli	50.934	182.828	" 17.132,97
Augustus	50.366	193.373	" 18.171,10
September	50.059	192.612	" 18.020,95
October	51.590	193.619	" 18.109,38
November	49.840	197.402	" 18.464,62
December	54.506	208.792	" 19.529,27
Totaal	613.304	2.320.835	f 217.311,74

Autobuslijn B. Maasstation—Burgemeester Meineszplein.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	35.988	119.279	f 10.534,73
Februari	32.236	110.145	" 9.696,47
Maart	35.211	113.921	" 10.059,13
April	35.821	123.849	" 11.027,45
Mei	35.325	118.123	" 10.467,53
Juni	34.747	105.642	" 9.374,37
Juli	35.402	115.101	" 10.234,73
Augustus	37.041	119.322	" 10.690,23
September	34.853	111.624	" 9.853,20
October	36.056	113.756	" 10.038,98
November	33.336	117.246	" 10.332,02
December	35.881	120.692	" 10.645,77
Totaal	421.897	1.388.700	f 122.954,61

Bijlage I. Autobuslijn D. Van Hogendorpsplein—Overschie.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	43.234	105.352	f 12.829,95
Februari	39.980	87.525	" 10.589,81
Maart	45.873	98.390	" 11.941,64
April	45.185	100.067	" 12.203,49
Mei	49.005	106.229	" 12.950,62
Juni	50.450	108.627	" 13.363,84
Juli	49.055	105.543	" 12.895,70
Augustus	50.131	112.109	" 13.840,08
September	46.457	113.471	" 13.863,81
October	48.822	109.162	" 13.331,52
November	48.103	124.048	" 14.991,15
December	54.025	116.139	" 14.051,10
Totaal	570.320	1.286.662	f 156.852,71

Autobuslijn F. Vlaskade—Heijplaat.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	21.953	55.023	f 5.031,10
Februari	19.089	49.044	" 4.455,95
Maart	20.684	53.521	" 4.878,68
April	21.918	53.169	" 4.856,85
Mei	23.595	54.555	" 4.976,95
Juni	26.902	55.786	" 5.109,15
Juli	23.841	57.913	" 5.286,12
Augustus	24.414	65.416	" 6.013,17
September	22.323	58.692	" 5.362,10
October	23.255	58.319	" 5.304,06
November	23.508	63.022	" 5.709,88
December	25.585	71.498	" 6.471,57
Totaal	277.067	695.958	f 63.455,58

Bijlage I. Autobuslijn H. Bergweg—Boschpolderplein.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	36.990	135.111	f 12.139,57
Februari	32.745	124.087	„ 11.120,97
Maart	38.087	133.643	„ 12.034,82
April	39.537	144.914	„ 13.054,75
Mei	38.824	139.805	„ 12.578,48
Juni	33.070	136.583	„ 12.334,05
Juli	37.856	146.642	„ 13.237,27
Augustus	39.114	158.144	„ 14.275,37
September	38.187	151.409	„ 13.609,28
October	39.806	156.377	„ 14.059,07
November	37.292	156.145	„ 14.007,20
December	37.975	165.243	„ 14.813,13
Totaal	449.483	1.748.103	f 157.263,96

Autobuslijnen K, L, M. Station—Rozenburgerplein—Rembrandtplein.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
23—30 Juni	11.918	21.194	f 2.038,33
Juli	50.363	89.141	„ 8.559,61
Augustus	52.725	109.517	„ 10.266,63
September	47.057	96.298	„ 9.194,52
October	47.758	95.626	„ 8.888,77
November	47.189	93.865	„ 8.955,33
December	49.330	112.076	„ 10.274,38
Totaal	306.340	617.717	f 58.177,57

Bijlage I. Autobuslijn E. Station D. P.—Nenijtoterrein.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
25—30 April	1.970	5.236	f 497,40
1—4 Mei	1.361	3.010	„ 287,20
Totaal	3.331	8.246	f 784,60

Recapitulatie der Autobuslijnen.			
Maanden.	Aantal afgelegde kilometers.	Aantal vervoerde reizigers.	Opbrengst.
Januari	187.711	616.120	f 59.405,58
Februari	172.413	554.437	„ 53.013,91
Maart	194.011	599.806	„ 57.675,60
April	195.257	619.399	„ 59.627,96
Mei	200.754	615.946	„ 59.442,28
Juni	207.561	608.331	„ 59.151,40
Juli	247.451	697.168	„ 67.346,40
Augustus	253.791	757.881	„ 73.256,58
September	238.936	724.106	„ 69.903,86
October	247.287	726.859	„ 69.731,78
November	239.268	751.728	„ 72.460,20
December	257.302	794.440	„ 75.785,22
Totaal	2.641.742	8.066.221	f 776.800,77

BIJLAGE II.

GEMIDDELD AANTAL VERVOERDE
REIZIGERS PER WAGENKILOMETER.

Bijlage II.

Aantal vervoerde reiziger per wagenkilometer.
Lijnen met elektrische tractie.

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.
Januari . . .	3,48	3,37	3,01	5,04	2,32	2,64	2,90	3,90	3,20	4,06	3,35	2,34	1,22	3,37	3,03	6,57	3,82	3,14
Februari . .	3,32	3,27	3,01	5,18	2,32	2,58	3,01	3,83	3,12	3,94	3,43	2,31	1,10	3,19	2,87	6,35	3,68	3,03
Maart . . .	3,28	3,12	2,96	5,35	2,90	2,37	2,88	3,77	2,99	3,72	3,25	2,18	1,05	3,28	2,79	5,99	3,46	2,98
April	3,58	3,25	3,14	5,52	2,46	2,29	3,02	3,75	3,11	3,57	3,13	2,29	1,23	3,46	3,05	6,06	3,61	3,14
Mei	3,60	3,21	3,11	5,53	2,91	2,28	2,96	3,71	3,05	3,52	3,29	2,29	1,19	3,50	2,99	6,12	3,66	3,17
Juni	3,74	3,25	3,15	5,74	2,84	2,21	2,84	3,69	2,76	3,48	4,47	2,31	1,18	4,58	3,07	5,63	3,31	3,12
Juli	3,48	3,39	3,25	5,59	2,88	2,22	2,97	3,54	2,81	3,53	4,36	2,40	1,20	3,57	3,06	5,60	3,37	3,14
Augustus . .	3,51	3,60	3,32	6,10	2,77	2,17	2,85	3,69	2,97	3,65	4,23	2,58	1,19	3,85	3,33	5,59	3,16	3,13
September . .	3,82	3,55	3,45	5,91	3,26	2,39	3,18	3,92	2,99	3,86	4,98	2,60	1,51	4,38	3,31	6,15	3,74	3,36
October . . .	3,39	3,26	3,20	5,19	3,26	2,10	2,87	4,90	2,84	3,50	4,99	2,33	1,11	4,21	2,99	5,76	3,76	3,16
November . .	3,51	3,45	3,43	5,61	3,39	2,25	3,28	5,88	2,95	3,62	5,18	2,40	1,14	3,86	3,10	6,08	4,09	3,37
December . .	3,40	3,91	3,37	5,55	3,49	2,15	3,28	5,38	2,94	3,80	5,15	2,40	1,20	2,83	4,69	6,00	4,13	3,33
Totaal 1930 .	3,51	3,38	3,20	5,53	2,79	2,32	3,00	4,05	2,98	3,71	3,99	2,37	1,19	3,64	3,14	5,99	3,65	3,17

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 elec- trische tractie.
Januari . . .	1,58	3,13	2,85	—	—	1,73	2,72	3,23
Februari . .	1,51	2,94	2,93	—	—	1,81	2,74	3,17
Maart . . .	1,41	2,91	2,88	3,63	1,93	1,81	2,52	3,08
April	1,59	2,86	2,76	3,57	2,67	2,15	3,11	3,21
Mei	1,56	2,91	3,11	3,44	2,84	2,16	3,74	3,26
Juni	1,55	2,80	3,08	3,43	3,05	2,14	2,99	3,30
Juli	1,12	2,88	3,19	3,35	3,15	2,10	2,71	3,24
Augustus . .	1,27	2,92	3,28	3,35	3,21	2,08	2,71	3,35
September . .	1,78	3,15	3,32	3,44	3,33	2,57	2,81	3,54
October . . .	1,40	2,93	3,20	3,21	2,99	2,19	2,65	3,34
November . .	1,71	3,14	3,31	3,39	3,15	2,35	2,82	3,53
December . .	1,69	3,09	3,23	3,40	3,13	2,32	2,87	3,53
Totaal 1930.	1,51	2,97	3,09	3,40	3,02	2,11	2,84	3,31

Bijlage II.

Aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer.
Autobuslijnen.

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn F.	Lijn H.	Lijnen K,L,M.	Lijn E.	Alle autobus- lijnen.
Januari . . .	4,06	3,31	2,44	2,51	3,65	—	—	3,28
Februari . .	3,80	3,41	2,19	2,57	3,79	—	—	3,22
Maart . . .	3,70	3,24	2,14	2,59	3,51	—	—	3,09
April	3,78	3,46	2,21	2,43	3,94	—	2,66	3,22
Mei	3,69	3,37	2,17	2,31	3,60	—	2,21	3,07
Juni	3,58	3,04	2,15	2,07	3,52	1,78	—	2,84
Juli	3,59	3,25	2,15	2,43	3,87	1,77	—	2,82
Augustus . .	3,84	3,22	2,23	2,68	4,04	2,08	—	2,99
September . .	3,85	3,20	2,44	2,63	3,96	2,04	—	3,03
October . . .	3,75	3,15	2,24	2,51	3,93	2,00	—	2,94
November . .	3,96	3,52	2,58	2,68	4,19	1,99	—	3,14
December . .	3,83	3,36	2,15	2,79	4,35	2,27	—	3,09
Totaal 1930.	3,78	3,29	2,26	2,51	3,89	2,02	2,48	3,05

BIJLAGE III.

GEMIDDELDE OPBRENGST (IN CTS.)
PER WAGENKILOMETER.

Bijlage III.

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

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.
Januari . . .	31,16	30,76	27,57	51,64	20,81	23,77	26,26	39,41	28,85	37,20	29,75	21,26	11,18	33,41	27,87	59,17	34,40	28,64
Februari . . .	29,74	30,00	27,29	53,23	20,75	23,11	27,27	38,74	28,10	36,02	30,43	20,94	10,05	31,60	26,23	57,04	32,97	27,57
Maart	29,46	28,64	26,94	55,14	19,84	21,34	26,14	38,25	27,00	34,09	28,89	19,86	9,60	32,72	25,75	53,95	31,06	27,36
April	32,20	29,94	28,64	57,23	22,12	20,59	27,46	38,37	28,11	32,53	27,89	20,85	11,22	34,75	27,98	54,66	32,50	28,74
Mei	32,43	29,50	28,26	57,04	26,17	20,49	26,85	37,95	27,54	32,07	29,24	20,79	10,91	35,59	27,46	55,13	32,86	28,99
Juni	33,86	30,00	28,74	59,91	25,54	20,03	25,46	38,03	25,09	31,81	39,93	21,17	10,86	48,43	28,21	50,93	29,84	28,64
Juli	31,37	31,20	29,56	57,99	25,87	19,98	26,93	36,38	25,51	32,25	38,94	21,88	10,99	36,76	28,10	50,53	30,31	28,72
Augustus . .	31,73	33,19	30,28	63,95	24,93	19,66	25,89	38,14	27,04	33,37	37,83	23,56	10,90	39,99	30,64	50,62	28,61	28,71
September . .	34,33	32,61	31,32	60,99	29,25	21,47	28,83	40,07	26,99	35,16	44,30	23,61	13,74	44,08	30,41	55,46	33,62	30,78
October . . .	30,33	29,97	29,07	53,53	29,20	18,89	25,93	50,18	25,63	31,87	44,40	21,15	10,13	41,88	27,46	51,95	33,79	28,93
November . .	31,36	31,57	31,19	58,14	30,27	20,19	29,66	60,18	26,63	32,90	46,03	21,81	10,43	38,48	28,40	54,74	36,72	30,73
December . .	30,35	35,66	30,66	56,91	31,13	19,24	29,60	54,49	26,53	34,59	45,79	21,73	10,93	28,08	43,01	54,04	37,00	30,33
Totaal 1930 .	31,55	31,07	29,12	57,19	24,99	20,84	27,17	41,38	26,91	33,83	35,55	21,56	10,91	36,88	28,85	53,99	32,79	29,02

Bijlage III.

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

Maanden.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 22.	Lijn 23.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met elec- trische tractie.
Januari	14,39	28,70	25,60	—	—	15,36	24,96	29,95
Februari	13,70	26,93	26,35	—	—	15,98	25,00	29,38
Maart	12,84	26,73	25,95	32,71	17,42	16,09	23,17	28,63
April	14,43	26,28	24,92	32,19	24,09	19,08	28,55	29,83
Mei	14,14	26,70	27,99	31,00	25,67	19,21	34,19	30,33
Juni	14,08	25,68	27,85	31,08	27,74	19,07	27,53	31,00
Juli	10,20	26,36	28,79	30,33	28,61	18,73	24,91	30,32
Augustus	11,63	26,81	29,72	30,43	29,24	18,63	24,95	31,52
September . . .	16,20	28,83	29,98	31,12	30,18	22,93	25,78	32,98
October	12,69	26,78	28,87	29,05	27,10	19,47	24,34	31,06
November . . .	15,59	28,05	29,74	30,70	28,52	20,91	25,87	32,75
December . . .	15,29	28,22	28,99	30,76	28,31	20,65	26,27	32,70
Totaal 1930 . .	13,72	27,17	27,88	30,77	27,39	18,74	26,05	30,85

Bijlage III.

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

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn F.	Lijn H.	Lijn K,L,M.	Lijn E.	Alle autobus- lijnen.
Januari	38,09	29,27	29,68	22,92	32,82	—	—	31,65
Februari	35,46	30,08	26,49	23,34	33,96	—	—	30,76
Maart	34,64	28,57	26,03	23,59	31,60	—	—	29,73
April	35,39	30,78	27,01	22,16	33,02	—	25,25	30,54
Mei	34,54	29,63	26,43	21,09	32,40	—	21,10	29,61
Juni	33,55	26,98	26,49	18,99	37,30	17,10	—	28,50
Juli	33,64	28,91	26,29	22,17	34,97	17,00	—	27,22
Augustus	36,08	28,86	27,61	24,63	36,50	19,47	—	28,86
September . . .	36,00	28,27	29,84	24,02	35,64	19,54	—	29,26
October	35,10	27,84	27,31	22,81	35,32	18,61	—	28,20
November . . .	37,05	30,99	31,16	24,29	37,56	18,98	—	30,28
December . . .	35,83	29,67	26,01	25,29	39,01	20,83	—	29,45
Totaal 1930 . .	35,43	29,14	27,50	22,90	34,99	18,99	23,55	29,40

BIJLAGE IV.

GEMIDDELDE OPBRENGST (IN CTS.)

PER REIZIGER.

Bijlage IV.

Gemiddelde opbrengst
Lijnen met

(in cts.) per reiziger.
electrische tractie.

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.	Lijn 13.	Lijn 14.	Lijn 15.	Lijn 16.	Lijn 17.	Lijn 18.
Januari . . .	8,96	9,18	9,10	10,24	8,97	9,00	9,07	10,10	9,02	9,16	8,89	9,11	9,17	9,92	9,18	9,00	8,99	9,12
Februari . .	8,96	9,17	9,07	10,27	8,94	8,97	9,05	10,12	9,00	9,14	8,86	9,07	9,13	9,89	9,16	8,98	8,96	9,10
Maart . . .	8,98	9,19	9,10	10,31	8,98	9,00	9,08	10,15	9,03	9,16	8,89	9,10	9,17	9,98	9,20	9,00	8,98	9,14
April	8,99	9,19	9,10	10,37	8,98	8,99	9,07	10,21	9,04	9,12	8,90	9,11	9,14	10,03	9,18	9,02	8,99	9,14
Mei	9,00	9,19	9,10	10,32	8,99	8,98	9,06	10,24	9,03	9,10	8,90	9,10	9,16	10,16	9,19	9,01	8,98	9,14
Juni	9,04	9,22	9,12	10,43	9,01	9,05	9,08	10,29	9,08	9,14	8,93	9,15	9,18	10,57	9,20	9,05	9,01	9,17
Juli	9,01	9,21	9,10	10,38	8,99	9,02	9,07	10,27	9,07	9,13	8,92	9,13	9,16	10,31	9,19	9,03	9,00	9,15
Augustus . .	9,03	9,23	9,11	10,49	9,01	9,05	9,11	10,35	9,09	9,14	8,94	9,14	9,17	10,38	9,20	9,06	9,04	9,18
September .	8,99	9,19	9,08	10,33	8,97	8,98	9,05	10,23	9,04	9,10	8,90	9,09	9,12	10,05	9,18	9,01	8,98	9,15
October . .	8,96	9,18	9,09	10,32	8,96	8,98	9,04	10,24	9,04	9,11	8,90	9,09	9,15	9,96	9,17	9,01	8,99	9,14
November . .	8,93	9,16	9,08	10,37	8,94	8,95	9,05	10,24	9,03	9,08	8,89	9,07	9,13	9,97	9,16	9,01	8,97	9,13
December . .	8,92	9,13	9,07	10,26	8,93	8,96	9,03	10,13	9,04	9,10	8,89	9,07	9,13	9,93	9,17	9,01	8,96	9,12
Totaal 1930.	8,98	9,19	9,10	10,34	8,97	8,99	9,06	10,21	9,04	9,13	8,90	9,10	9,15	10,12	9,18	9,01	8,99	9,14

Bijlage IV.

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

Maanden.	Lijn 19.	Lijn 20.	Lijn 21.	Lijn 22.	Lijn 23.	Lijn 24.	Lijn 25.	Alle lijnen met elec- trische tractie.
Januari . . .	9,08	9,18	9,00	—	—	8,88	9,16	9,27
Februari . .	9,06	9,16	8,98	—	—	8,84	9,13	9,26
Maart . . .	9,09	9,18	9,01	9,01	9,01	8,89	9,17	9,30
April	9,08	9,17	9,02	9,01	9,04	8,89	9,17	9,30
Mei	9,08	9,17	9,01	9,02	9,05	8,90	9,15	9,31
Juni	9,09	9,18	9,04	9,06	9,09	8,92	9,20	9,41
Juli	9,08	9,17	9,03	9,05	9,08	8,92	9,19	9,35
Augustus . .	9,13	9,19	9,06	9,09	9,10	8,94	9,20	9,40
September . .	9,09	9,15	9,02	9,05	9,05	8,91	9,17	9,31
October . . .	9,08	9,15	9,01	9,05	9,07	8,91	9,18	9,29
November . .	9,10	9,13	8,99	9,06	9,05	8,89	9,16	9,29
December . .	9,07	9,13	9,00	9,05	9,05	8,89	9,15	9,26
Totaal 1930 .	9,08	9,16	9,02	9,05	9,06	8,90	9,17	9,31

Bijlage IV.

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

Maanden.	Lijn A.	Lijn B.	Lijn D.	Lijn F.	Lijn H.	Lijnen K,L,M.	Lijn E.	Alle autobus- lijnen.
Januari . .	9,37	8,83	12,18	9,14	8,98	—	—	9,64
Februari . .	9,34	8,80	12,10	9,09	8,96	—	—	9,56
Maart . . .	9,37	8,83	12,14	9,12	9,01	—	—	9,62
April . . .	9,36	8,90	12,20	9,13	9,01	—	9,50	9,63
Mei	9,36	8,86	12,19	9,12	9,00	—	9,54	9,65
Juni	9,38	8,87	12,30	9,16	9,03	9,62	—	9,72
Juli	9,37	8,89	12,22	9,13	9,03	9,60	—	9,66
Augustus . .	9,40	8,96	12,35	9,19	9,03	9,37	—	9,67
September .	9,36	8,83	12,22	9,14	8,99	9,55	—	9,65
October . .	9,35	8,83	12,21	9,09	8,99	9,30	—	9,59
November .	9,35	8,81	12,08	9,06	8,97	9,54	—	9,64
December .	9,35	8,82	12,10	9,05	8,96	9,17	—	9,54
Totaal 1930	9,36	8,85	12,19	9,12	9,00	9,41	9,51	9,63

Bijlage V.

Overzicht van de Week-
Lijnen met

Lijn.	Exploitatie- lengte in Meters.	Weekdienst.				Rijtijd in minuten.
		Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijn- kilometer per dag.	
1	5957	25	14,30	1757	295	25
2	9286	35 ^s	15,69	4496	484	35 ^s
3	9242	38 ^s	14,40	5690	616	38 ^s
4	8453	30	16,90	2991	354	30
5	7670 ^s	33	13,95	2783	363	33
6	5541 ^s	24	13,85	1527	276	24
7	6371	27	14,16	1934	304	27
8	6919 ^s	24	17,30	2902	419	24
9	10154	40	15,23	6608	651	40
10	6048 ^s	25 ^s	14,23	2049	339	25 ^s
11	5849 ^s	24	14,62	1807	309	24
12	8137 ^s	33	14,80	3950	485	33
13	3061 ^s	10	18,37	596	195	10
14	8468	34	14,94	4475	528	34
15	6392 ^s	27	14,21	2068	324	27
16	5961 ^s	23 ^s	15,22	1813	304	23 ^s
17	4784 ^s	21 ^s	13,35	1470	307	21 ^s
18	8392	34 ^s	14,59	4170	498	34 ^s
19	5379 ^s	20 ^s	15,74	1096	204	20 ^s
20	7355	31	14,24	2297	312	31
21	7007	29	14,50	2089	298	29
22	4655	19	14,70	1288	277	19
23	4990 ^s	21 ^s	13,93	1336	268	21 ^s
24	4962	19	15,67	1217	245	19
25	7815	29 ^s	15,63	1794	230	29 ^s

Zaterdag- en Zondagdiensten.
electrische tractie.

Zaterdagdienst.			Zondagdienst.			
Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijn- kilometer per dag.	Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijn- kilometer per dag.
14,30	1757	295	24 ^s	14,59	1662	279
15,69	5578	601	34 ^s	16,15	4698	506
14,40	5875	636	37	14,99	5429	587
16,90	2918	345	29 ^s	17,19	2498	296
13,95	4698	612	32	14,38	2247	292
13,85	1527	276	24	13,85	1545	279
14,16	1934	304	26 ^s	14,42	1791	281
17,30	3277	474	23 ^s	17,67	2804	405
15,23	6874	677	39	15,62	6153	606
14,23	2049	339	25	14,52	1751	289
14,62	1807	309	23 ^s	14,93	1720	294
14,80	3950	485	32	15,26	3584	440
18,37	596	195	10	18,37	596	195
14,94	5013	592	33 ^s	15,17	4412	521
14,21	2068	324	26 ^s	14,47	1905	298
15,22	1813	304	23	15,55	1742	292
13,35	1470	307	21	13,67	1341	280
14,59	4170	498	33	15,26	2375	283
15,74	1171	217	19 ^s	16,55	1172	217
14,24	2297	312	30	14,71	2131	290
14,50	2089	298	28	15,02	1969	281
14,70	1288	277	18 ^s	15,10	1232	265
13,93	1336	268	20 ^s	14,61	1346	270
15,67	1217	245	19	15,67	1065	215
15,63	1794	230	28 ^s	16,45	1602	205

Bijlage V.

Overzicht van de Week-
Autobus

Lijn.	Exploitatie- lengte in Meters.	Weekdienst.				Rijtijd in minuten.
		Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijn- kilometer per dag.	
A	6250	22 ^s	16,67	1531	245	22 ^s
B	5450	21 ^s	15,21	1179	216	21 ^s
D	6300	22	17,18	1612	256	22
F	5450	15	21,80	770	141	15
H	5700	21	16,29	1224	215	21
K, L, M	10000	38	15,79	1508	151	38

Zaterdag- en Zondagdiensten.
lijnen.

Zaterdagdienst.			Zondagdienst.			
Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijn- kilometer per dag.	Rijtijd in minuten.	Gemiddelde rijksnelheid in K.M. per uur.	Aantal wagen- kilometers per dag.	Aantal wagen- kilometers per lijn- kilometer per dag.
16,67	1543	247	21 ^s	17,44	1539	246
15,21	1179	216	21	15,57	1114	204
17,18	1612	256	21	17,67	1267	201
21,80	782	143	15	21,80	557	102
16,29	1224	215	20 ^s	16,68	1155	203
15,79	1620	162	35	17,14	1520	152

Bijlage VI.

Overzicht van enkele dagen in 1930

DAG.	Aantal afgelegde wagenkilometers.	
	Lijnen met electrische tractie.	Autobuslijnen.
Woensdag 1 Januari: Nieuwjaarsdag	70.095	6.523
Maandag 21 April: 2e Paaschdag	72.010	6.737
Donderdag 29 Mei: Hemelvaartdag	76.180	6.084
Maandag 9 Juni: 2e Pinksterdag	77.497	6.689
Maandag 1 September: Koninginnedag . . .	78.515	8.671

met een druk reizigersvervoer.

Totaal aantal vervoerde reizigers.	Aantal vervoerde reizigers per wagen- kilometer.	Opbrengst.	Opbrengst per wagenkilometer.	Opbrengst per reiziger.
		Guldens.	Centen.	
379.926	4,96	35.737,38 ^s	46,64	9,41
338.946	4,30	32.313,79	41,03	9,53
353.430	4,30	34.179,17 ^s	41,55	9,67
396.951	4,72	38.716,57	45,99	9,75
415.459	4,77	38.999,49 ^s	44,73	9,39

Bijlage VII.

Overzicht van het aantal verkeersongevallen in 1930.

Maanden.	Alleen materieele schade.	Alleen persoonlijk letsel.	Materieele schade en persoonlijk letsel.	Ongeval met dodelijkenaflloop.	Totaal.	Honden.	
						verwond.	gedood.
Januari	153 (29)	15	12 (7)	2	182	1	—
Februari	154 (39)	10	18 (10)	1	183	2	4
Maart	112 (17)	23	7 (5)	—	142	—	1
April	133 (25)	14	11 (6)	2	160	1	4
Mei	133 (21)	18	14 (7)	1	166	1	3
Juni	132 (30)	10	18 (14)	1	161	—	1
Juli	115 (30)	10	17 (8)	1	143	—	2
Augustus	138 (26)	10	12 (5)	—	160	—	—
September	138 (30)	9	9 (1)	1	157	—	1
October	141 (11)	8	15 (8)	—	164	—	2
November	120 (24)	8	7 (4)	—	135	—	1
December	114 (27)	12	5 (3)	2	133	—	1
Totaal	1583 (309)	147	145 (78)	11	1886	5	20

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	14	45	46	33	32	12	—	182
Februari	12	45	46	40	27	8	5	183
Maart	10	35	26	34	29	6	2	142
April	9	40	32	42	23	10	4	160
Mei	13	35	35	32	35	8	8	166
Juni	10	31	36	34	32	14	4	161
Juli	7	32	30	33	30	10	1	143
Augustus	9	33	46	37	25	6	4	160
September	9	36	40	26	30	13	3	157
October	11	43	45	44	15	5	1	164
November	6	26	32	33	21	12	5	135
December	5	26	32	32	21	13	4	133
Totaal	115	427	446	420	320	117	41	1886

Bijlage IX.

Overzicht van het aantal personen dat

Maanden.	Passagiers.					Personeel.				
	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.	Dood.	Zeer ernstige verwonding met blijvend letsel.	Ernstige verwonding.	Lichte verwonding.	Zeer lichte verwonding.
Januari	—	1	—	2	—	—	—	—	1	—
Februari	—	—	2	5	1	—	—	—	—	1
Maart	—	—	1	2	5	—	—	—	—	—
April	—	—	1	—	3	—	—	—	—	—
Mei	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Juni	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Juli	—	—	1	2	5	—	—	1	—	4
Augustus	—	—	1	1	—	—	—	—	1	—
September	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—
October	—	—	—	1	2	—	—	—	1	1
November	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
December	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Totaal . . .	—	2	6	18	17	—	—	1	3	6

bij de verkeersongevallen letsel opliep.

Voorbijgangers.					Voerlieden en passagiers van aangereiden 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.	
2	—	4	13	4	—	—	—	2	—	29
1	—	3	6	9	—	—	1	—	5	34
—	2	7	3	11	—	—	—	—	—	31
2	2	—	4	16	—	—	1	—	1	30
1	1	3	5	19	—	—	1	—	2	33
1	2	5	7	12	—	—	—	1	1	30
1	—	5	8	7	—	—	—	1	1	36
—	—	2	6	5	—	—	—	—	7	23
1	1	2	5	3	—	—	—	3	1	20
—	1	—	7	7	—	—	—	2	3	25
—	1	—	5	5	—	1	—	2	1	16
2	1	1	10	3	—	—	—	1	1	19
11	11	32	79	101	—	1	3	12	23	326

Bijlage XI.

Specificatie der verkeersongevallen

Maanden.	Lijn 1.	Lijn 2.	Lijn 3.	Lijn 4.	Lijn 5.	Lijn 6.	Lijn 7.	Lijn 8.	Lijn 9.	Lijn 10.	Lijn 11.	Lijn 12.
Januari . .	4	6	15	7	9	8	5	8	12	14	7	7
Februari . .	2	10	10	7	12	9	3	7	18	13	12	3
Maart . . .	2	4	12	8	6	3	2	6	13	4	5	3
April . . .	2	5	13	6	3	5	2	7	14	4	6	7
Mei	4	8	11	10	2	2	5	6	14	3	10	5
Juni	—	7	11	14	3	6	1	6	13	4	3	7
Juli	1	6	13	13	1	5	4	10	15	3	3	7
Augustus .	5	9	15	8	3	4	5	4	9	7	3	3
September .	8	4	15	9	5	4	5	3	14	6	4	5
October . .	6	4	13	6	5	8	3	9	13	8	4	9
November .	5	10	12	6	8	5	3	1	11	1	5	3
December .	5	6	10	4	4	4	2	4	5	3	5	6
Totaal .	44	79	150	98	61	63	40	71	151	70	67	66

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.
1	11	6	4	8	19	1	4	6	—	—	1	3	166
1	12	7	7	4	15	—	7	6	—	—	1	3	169
—	9	8	5	4	11	7	9	2	2	4	1	5	136
2	12	10	9	1	11	4	6	4	6	3	1	1	144
—	9	12	4	6	12	2	6	3	5	5	4	4	152
1	10	5	6	6	15	3	4	2	3	6	2	1	139
1	6	2	5	3	5	1	9	—	1	6	1	3	124
1	11	4	5	3	11	1	5	3	3	6	2	6	136
—	14	6	5	3	5	3	3	2	3	3	2	5	136
—	9	7	3	2	11	1	5	7	4	8	2	4	151
1	5	3	5	—	8	3	3	7	4	2	3	6	120
—	13	4	3	3	8	7	3	4	2	1	1	6	113
8	121	74	61	43	131	33	64	46	33	44	21	47	1686

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	8	7	3	1	1	—	20	186
Februari	8	1	6	1	2	—	18	187
Maart	5	1	3	—	2	—	11	147
April	5	4	6	1	2	—	18	162
Mei	6	4	3	1	—	—	14	166
Juni	6	6	3	1	6	1	23	162
Juli	5	4	1	1	3	7	21	145
Augustus	8	4	3	—	3	6	24	160
September	6	2	7	1	2	5	23	159
October	5	5	3	—	2	4	19	170
November	4	2	4	—	2	3	15	135
December	6	6	2	1	1	4	20	133
Totaal	72	46	44	8	26	30	226	1912

Bijlage X.

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

Omschrijving.	5—8 v.m.	8—11 v.m.	11 v.m.—2 n.m.	2—5 n.m.	5—8 n.m.	8—11 n.m.	11 n.m.—2 v.m.	Totaal.
dood.	1	3	4	2	—	1	—	11
zeer ernstige verwonding.	1	4	2	1	2	—	—	11
ernstige verwonding.	—	—	—	—	3	1	—	4
lichte verwonding.	2	1	5	6	8	7	2	32
zeer lichte verwonding.	—	1	—	2	—	—	—	3
Totaal	12	70	69	62	79	24	10	326

Bijlage XII.				
Overzicht van het aantal ziektegevallen en ongevallen in 1930.				
Omschrijving.	Vervoer.	Centrale werk- plaats, garage en dépôts.	Bovenleiding, Weg en Gebouwen.	Geheele dienst.
Maximum aantal beambten	1929	633	216	2769
Minimum aantal beambten	1854	519	183	2563
Aantal ziektegevallen	1874	616	166	2656
Aantal ziektedagen	24338	7112	2336	33786
Maximum aantal zieken op één dag	101	42	14	147
Idem in procenten van het aantal beambten	5,34	7,29	7,00	5,51
Minimum aantal zieken op één dag	46	8	2	64
Idem in procenten van het aantal beambten	2,43	1,39	1,00	2,40
Gemiddeld percentage zieken per dag	3,53	3,38	3,20	3,47
Gemiddelde ziekteduur (aantal dagen)	12,99	11,55	14,07	12,72
Gemiddeld aantal ziektedagen per man	12,87	12,35	11,68	12,67
Aantal ongevallen	111	87	54	252
Aantal ongevaldagen	1412	712	642	2766
Maximum aantal beambten buiten dienst wegens ongeval op één dag	11	8	7	16
Idem in procenten van het aantal beambten	0,58	1,39	3,50	0,60
Minimum aantal beambten buiten dienst wegens ongeval op één dag	0	0	0	1
Idem in procenten van het aantal beambten	0	0	0	0
Gemiddeld percentage beambten buiten dienst wegens ongeval per dag	0,20	0,34	0,88	0,28
Gemiddeld aantal dagen buiten dienst per ongeval	12,72	8,18	11,89	10,98
Gemiddeld aantal dagen buiten dienst wegens ongeval per man	0,75	1,24	3,21	1,04

Bijlage XIII.		Zieken- en Ondersteuningsrekening.		Credit.	
Debet.		over het jaar 1930.		Diversen (inhoudingen optacturen, enz.)	
Bijdragen volgens het Fondsreglement:		f 101.639,72		f 5.457,72	
70 %		"		Nadeelig Saldo	
50 %		13.398,58		"	
Aan Ziekenmaatschappij E. M. M. voor vrije geneeskundige behandeling en ge- neesmiddelen		58.010,25		"	
Zieken- en Ondersteuningsfonds (aan- deel der R.E.T. in het nadeelig saldo)		10.400,96		"	
Subsidie aan de Herstelingsraad-Ver- eeniging „De Eendracht”		4.000,—		"	
Ziekengelden aan personen in lossen dienst, enz.		12.799,56		"	
Geneeskundige controle		9.851,24		"	
Diversen (ziekencontrole, enz.) . . .		1.470,68 ⁵		"	
		f 211.570,99 ⁵		f 211.570,99 ⁵	

Datum.	Omschrijving.		Bedrag.
Dec. 31	Kas	f	65.716,57
	Postrekening No. 133395	"	1.092,82
	Gemeente-Ontvanger	"	239.344,33 ⁵
	Baan	f	2.357.635,66
	Bovenleiding	"	572.840,75
	Rollend materieel	"	1.714.123,75
	Hulpvoertuigen en paarden	"	33.047,75
	Terreinen en gebouwen	"	2.128.854,75
	Meubilair en kantoorbehoeften	"	27.090,75
	Werktuigen en verdere inventarissen	"	143.439,25
		f	6.977.032,66
	Af: Afschrijvingen	"	717.091,—
		"	6.259.941,66
	Uitbreidingen:		
	Sporen en bovenleiding	f	1.782.580,90
	Rollend materieel	"	3.199.835,22
	Vrachtautomobielen, enz.	"	146.014,28
	Werktuigen en gereedschappen	"	59.217,90
	Terreinen en gebouwen	"	162.613,55
	Wachtlokalen	"	53.236,27 ⁵
		"	5.393.498,12 ⁵
	Autobussen, Nos. 1—14.	f	169.378,19 ⁵
	" " 15—28	"	227.859,26
	" " 29—40, 101, 102.	"	214.101,84
	" " 41—46	"	67.836,—
		f	679.175,29 ⁵
	Af: Afschrijvingen	"	67.425,—
		"	611.750,29 ⁵
	Uniformen.	"	96.772,12
	Goederenmagazijn	f	626.733,15
	Magazijn Weg en Werken	"	123.617,80
	Fourage-Magazijn	"	1.580,96
	Magazijngoederen in bewerking	"	8.636,65
		"	760.568,56
	Debiteuren	f	95.645,50
	Voorschotten	"	25,—
	Conducteurs (voor knipkaarten in dépôt)	"	76.960,—
	Werken voor derden	"	1.408,68
	Pensioenbijdragen (nog te innen)	"	2.640,08
		"	176.679,26
	Disagio op 4 $\frac{1}{2}$ % leeningen gemeente Rotterdam	"	221.673,08
		f	13.837.036,82 ⁵
	Saldo Verlies	"	1.046.083,05
		f	14.883.119,87 ⁵

[illegible]

Bijlage XV. Debet.			Bedrijfs over het	
Datum.	Omschrijving.	Bedrag.		
Dec. 31	Beweegkracht	f 1.431.109,38		
	Salarissen en loonen van Controleurs, Bestuurders, Conducteurs, Chauffeurs, enz.	„ 3.432.085,90		
	Onderhoud en schoonhouden van het rollend materieel	„ 1 152.402,59 ^s		
	Onderhoud en vernieuwing der trambanen (incl. bestrating)	„ 748.621,60 ^s		
	Onderhoud en vernieuwing der bovenleiding . .	„ 177.599,83		
	Algemeene kosten van centrale werkplaats, dépôts en garage	„ 209.697,88 ^s		
	Onderhoud van gebouwen	„ 131.123,59		
	Overige kosten	„ 167.394,69 ^s		
	Uniformen	„ 105.555,82		
	Salarissen en loonen van Directie, Afdeelingsscheffs, ambtenaren en kantoorpersoneel	„ 206.257,96		
	Bureaunkosten en administratiebehoefte (incl. ver- voerbiljetten)	„ 49.293,86		
	Assurantiën	„ 26.947,57		
	Belastingen, retributiën, enz.	„ 117.463,67		
	Zieken- en Ondersteuningsrekening	„ 206.113,27 ^s		
	Ongevallenverzekering	„ 20.381,17		
	Rentezegels Invaliditeitswet	„ 5.117,69 ^s		
	Pensioenbijdragen	„ 819.474,85		
	Rente	„ 521.849,60		
	Afschrijvingen	„ 784.516,—		
	Bijdrage Pensioenfonds Trampersoneel	„ 21.542,42		
	Restitutie Forensenbelasting	„ 6.000,—		
	Benzine voor tractie der autobussen	„ 132.314,83		
		f 10.472.864,20		

rekening
jaar 1930.

Credit.

Datum.	Omschrijving.	Bedrag.
Dec. 31	Opbrengst reizigersvervoer	f 9.047.491,29
	Huren van gebouwen en terreinen	„ 10.966,28
	Opbrengst reclame	„ 56.233,21
	Pensioenkortingen	„ 300.111,98
	Diversen	„ 11.978,39
		f 9.426.781,15
	Nadeelig Saldo.	„ 1.046.083,05
		f 10.472.864,20

Bijlage XVI.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1929 . . . f	11.054.609,75 ^s
Motorwagens Nos. 401—450 „	16.425,88
Volgwagens Nos. 1001—1020 (1 ^e serie) . . . „	29.172,90
Aanschaffing van reservedeelen „	27.249,51
Motorwagens Nos. 471—570 „	738.789,38
Volgwagens Nos. 1001—1020 (2 ^e serie) . . . „	2.838,36
Autobussen Nos. 29—40, 101 en 102 . . . „	214.101,84
Autobussen Nos. 41—46 „	67.836,—
Verbouwing van 50 motorwagens, Nos. 152—	
201 „	274.914,20
Verbouwing van 56 volgwagens, Nos. 1351—	
1406 „	28.809,89
Verbouwing van 2 motorwagens, Nos. 204 en	
215 „	18.153,30
Verbouwing van 25 motorwagens, Nos. 127—	
151 „	757,09
Aanleg van sporen naar het Aelbrechtsplein . . „	1.535,39
Aanleg van sporen op den Oostelijken oprit	
van de Willemsbrug „	438,04
Doortrekking van lijn 14 naar het Molenlaan-	
kwartier te Hillegersberg „	148,58
Omlegging van de lijnen 2, 12 en 12A over de	
nieuwe Koninginnebrug „	6.345,98
Spooraanleg Marconiplein, Mathenesserweg,	
Mathenesserdijk en 2 ^e lus Spartastraat „	20.331,94
Aanleg van dubbel verbindingspoor (2 bogen)	
Kruiskade—Coolsingel „	4.308,59
Aanleg van dubbel verbindingspoor (2 bogen)	
Hugo de Grootstraat—Goudsche Singel „	2.801,38
Aanleg van een opstelspoor aan den Mathenes-	
serweg „	45,45
Aanleg van dubbel verbindingspoor (2 bogen)	
Aelbrechtsbrug—Havenstraat „	481,47
Aanleg van de verbinding Mathenesserlaan—	
Mathenesserplein met opstelspoor voor lijn 11 . „	3.893,12
Transporteeren f	12.513.988,04 ^s

Transport f	12.513.988,04 ^s
Aanleg van de spoorverbinding Goudsche Rij-	
weg—Boezemsingel „	1.952,13
Spooraanleg Gedempte Slaak—Vlietstraat—Vliet-	
kade „	29.010,71
Spooraanleg Boezemstraat—Rusthoflaan „	1.036,69
Spooraanleg Wolphaertsbocht en Katendrechtsche	
Lagedijk „	1.641,29
Spooraanleg door de Polderlaan en langs den	
Langen Hilleweg „	2.206,55
Aanleg sporencomplex Oostplein „	52.617,53
Spooraanleg door de Zaagmolenstraat „	65.755,34
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt	
Honingerdijk „	281,36
Spooraanleg Meent en Gedempte Binnenrotte . „	1.836,97
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt	
Oude Dijk „	6.176,43
Aanleg van de spoorverbinding Aert van Nes-	
straat—Mauritsweg „	1.300,—
Aanleg van een opstelspoor aan het eindpunt	
Willemsplein „	2.244,29
Aanleg van de dubbelspoorverbinding 's Graven-	
dijkwal—Mathenesserlaan „	4.506,03
Aanleg van een opstelspoor aan den Walenburger-	
weg „	118,54
Verlenging van het opstelspoor in de Heer	
Vrankestraat „	84,29
Aanleg van den verbindingsboog Keizersbrug—	
Noordblaak „	2.282,08
Plaatsing van halteborden behorende bij Over-	
gangsplan B „	3.073,23
Verzwarend en vermeerdering van het aantal	
masten wegens hoogteverandering der bovenleiding	
(Overgangsplan B) „	7.200,—
Opstelsporen in de Insulindestraat en aan de	
Kootsche Kade „	7.300,—
Uitbreiding van het voedingkabelnet „	13.502,51
Transporteeren f	12.718.114,01 ^s

Transport	f	12.718.114,01 ⁵
Bouw van de noodige wachtlokalen	„	39.569,08 ⁵
Aanschaffing van gereedschappen en machines	„	51.825,33
Aanschaffing van nieuw motormaterieel	„	91.066,09
Gebouwen en terreinen	„	162.613,55
	f	13.063.188,07
Af: Diversen (Baan)	f	272,45
Opbrengst vrachtautomobil		
(Büssing)	„	85,—
Opbrengst dienstautomobil		
(Overland)	„	70,—
Opbrengst twee paarden	„	300,—
46 Masten in magazijn terug-		
genomen (spooraanleg Polder-		
laan—Lange Hilleweg).	„	2.754,54
	„	3.481,99
	f	13.059.706,08
Af: Afschrijvingen	„	784.516,—
	f	12.275.190,08

7	32.814
—	—
1	32.363
—	—
1	724.106
1	451.327
7	8.147.504
4	6.713.929

genomen over het

genomen over het

tie genomen; het
on D. P.

Bloementoon-
tatie genomen v
traject Spangen
atie genomen.
ijnen 22 en 23
en het eindpunt
genomen.