

No. 10
ROTTERDAMSCH E ELECTRICSCHE TRAM

Verslag omtrent den toestand van de Rotterdamse Electriche Tram over het jaar 1935.

Toestand en ontwikkeling van het bedrijf. Uit de aan het einde van dit verslag opgenomen Balans en Bedrijfsrekening blijkt, dat, evenals over de zeven voorafgaande boekjaren, ook over het boekjaar 1935 de exploitatie van het tramnet en van de autobusdiensten een nadeelig saldo heeft opgeleverd. Dit nadeelig saldo bedroeg over 1935 niet minder dan f 2.116.237,22⁵, d.w.z. f 252.561,22⁵ meer dan op de Begroeting was geraamd.

Een nadere beschouwing der Bedrijfsrekening leert aanstonds dat, evenals over 1934, de overschrijding van het geraamde nadeelig saldo moet worden geweten aan de wederom verminderde opbrengst van het reizigersvervoer. Deze opbrengst bleef niet minder dan f 597.331,11 beneden de raming, terwijl daartegenover de uitgaven in totaal f 346.805,73⁵ beneden het begrootingscijfer bleven.

Commissie. De Commissie voor de Bedrijven was op 31 December 1935 samengesteld als volgt: Wethouder-Voorzitter: de heer A. B. de Zeeuw; leden: de heeren H. E. v. d. Brule, Mr. T. de Jong Tzn., A. A. Lührs, Mr. F. A. Nelemans, C. Rotmans Jr. en J. Wacht.

Als Secretaris was aan de Commissie toegevoegd: de heer Mr. J. B. de Klerk.

Personeel. Op 31 December 1934 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst:	96 ambtenaren op maandsalaris
	2033 " " weekloon
totaal	2129
in lossen dienst:	9 ambtenaren op maandsalaris (w.o. 3 wachtgelders)
	2 " " weekloon (wachtgelders)
totaal	11

tezamen dus 2140 personen.

Op 31 December 1935 waren in dienst van de R. E. T.:

in vasten dienst:	93 ambtenaren op maandsalaris
	1990 " " weekloon
totaal	2083

Overzicht der lijnen met electriche tractie, welke op 31 Dec

Lijn.	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.		
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.
1	Honingerdijk—Aelbrechtsplein	—	7543 ^s	15087
2	Station D. P.—Vlaskade <i>vlaskade</i>	35	8949 ^s	17934
3	Station D. P.—Groene Hilledijk <i>Groene Hilledijk</i>	337	2577 ^s	5492
4	Maasstation—Schiedam	61	7466 ^s	14994
5	Mathenesserplein—Oudedijk	75	3711	7497
6	Schieweg—Maasstation <i>Schieweg</i>	62	2442	4946
8	Beursplein—Schiedam	—	2703	5406
9	Aert van Nesstraat—Lange Hilleweg	—	2479	4958
11	Spangen—Lischplein	—	3035 ^s	6071
12	Station D. P.—Carnisselaan	—	1351	2702
13	Station D. P.—Groene Zoom	—	1758 ^s	3517
14	Willemsplein—Hillegersberg <i>deorpsh.</i>	179	5433	11045
15	Crooswijk—Ruigeplaatbrug	33	4316 ^s	8666
16	Spangen—Oudedijk	—	2111 ^s	4223
17	Beursplein—Marconiplein	—	238	476
18	Crooswijk—Marconiplein	—	4557 ^s	9115
21	Honingerdijk—Aelbrechtsplein	—	174	348
22	Spoorsingel—Oudedijk	66	2050	4166
23	Kootsche Kade—Van Hogendorpsplein	83	1595	3273
Totaal		931	64492 ^s	129916

Gemiddelde exploitatie-lengte van een tramlijn: 7160 Meter.

actie, welke op 31 December 1935 in exploitatie waren.

Lengte in		Meters.		Geëxploiteerd over andere lijnen.
Dubbel spoor.		Totale lengte.	Exploitatie- lengte.	
7543 ^s	15087	7572	28 ^s M. over lijn 5 en 11.	
8949 ^s	17934	9261	276 ^s „ „ „ 1, 4 en 11.	
2577 ^s	5492	7604 ^s	4690 „ „ „ 1, 2 en 4.	
7466 ^s	14994	8318 ^s	791 „ „ „ 1, 2 en 3.	
3711	7497	6761	2975 „ „ „ 1, 2, 4 en 14.	
2442	4946	5006 ^s	2502 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 4, 9 en 11.	
2703	5406	6915	4212 „ „ „ 1, 2, 3, 4 en 5.	
2479	4958	7196	4717 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 11, 14, 16 en 17.	
3035 ^s	6071	7699 ^s	4664 „ „ „ 1, 2, 3, 6 en 8.	
1351	2702	8867 ^s	7516 ^s „ „ „ 1, 2, 4 en 11.	
1758 ^s	3517	8711 ^s	6953 „ „ „ 1, 2, 3 en 4.	
5433	11045	8465	2853 „ „ „ 1, 2, 3, 4, 11 en 22.	
4316 ^s	8666	7092	2742 ^s „ „ „ 1, 2, 3 en 4.	
2111 ^s	4223	7071	4959 ^s „ „ „ 2, 3, 4, 5, 6 en 11.	
238	476	4783 ^s	4545 ^s „ „ „ 1, 2, 3, 4, 8, 9, 11 en 16.	
4557 ^s	9115	8354 ^s	3797 „ „ „ 1, 4, 8, 11, 15 en 17.	
174	348	7002 ^s	6828 ^s „ „ „ 1, 2, 3 en 4.	
2050	4166	4783	2667 „ „ „ 5, 6, 14, 16 en 18.	
1595	3273	4575	2897 „ „ „ 1, 3, 11, 14 en 15.	
64492 ^s	129916	136039 ^s		

in lossen dienst:	9 ambtenaren op maandsalaris (w.o. 1 wachtgeider)
	10 „ „ weekloon (w.o. 2 wachtgelders)
totaal	19

tezamen dus 2102 personen.

Bezittingen en Kapitaals-uitgaven. De boekwaarden der van de R. E. T. M. overgenomen bezittingen waren op 31 December 1935 (na aftrek der afschrijvingen) als volgt:

Baan	f 1.077.036,28
Bovenleiding	„ 401.100,—
Rollend materieel	„ 777.772,59
Hulpvoertuigen en paarden	„ 7.199,06
Terreinen en gebouwen	„ 1.821.084,75
Meubilair en kantoorbehoeften	„ 6.000,—
Werktuigen en verdere inventarissen der werkplaatsen en remises	„ 32.725,—
	<u>f 4.122.917,68</u>

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 1935 als volgt:

48 Autobussen	f 108.437,30
Sporen en bovenleiding	„ 1.002.450,15
Rollend materieel (nieuwe motor- en aanhangwagens, alsmede verbouwing van motor- en aanhangwagens)	„ 5.196.735,68
Vrachtautomobielen, enz.	„ 80.308,28
Werktuigen en gereedschappen	„ 48.574,24
Wachtlokalen	„ 52.703,30
Terreinen en gebouwen	„ 155.502,96
	<u>f 6.644.711,91</u>

In totaal was alzoo op 31 December 1935 in het bedrijf vastgelegd een bedrag van f 10.767.629,59.

Voor de in 1935 verwerkte bedragen zij verwezen naar Bijlage I.

Tramlijnen. Op 31 December 1935 waren in exploitatie 19 lijnen overeenkomstig den staat op bladz. 2 en 3.

Met ingang van 1 Juli 1935 kwam het eindpunt van lijn 22 aan den Walenburgerweg te vervallen, en werd deze lijn langs den Spoorsingel doorgetrokken naar den nieuwen ingang van het Station D.P. aan den Stationssingel. Andere wijzigingen van eenige beteekenis vonden niet plaats.

Naast de cijfers uit het overzicht op bladz. 2 en 3 kan hier nog vermeld worden de totale lengte der hulpsporen; op 31 December 1935 bedroeg deze 10.153 M. De totale lengte der remisesporen bedroeg 7.776 M.

Autobuslijnen. Op 31 December 1935 waren autobuslijnen in exploitatie volgens onderstaand overzicht.

Overzicht der autobuslijnen, welke op 31 December 1935 in exploitatie waren.		
Lijn	Eindpunten der lijnen.	Lengte in Meters.
A	Coolsingel—Katendrecht	4.750
C	Prinsenhof—Parkkade	5.550
D	Rotterdam (van Hogendorpsplein)—Over- schie (Schielaan)	6.950
F	Vlaskade—Heijplaat—Pernis	9.450
H	Boschpolderplein—Bergweg	5.600
K	Schiedam: Station—Rembrandtlaan . . .	3.200
M	Schiedam: Rozenburgerplein—Broersvest (Tramhalte)	1.900
Totaal . . .		37.400
Gemiddelde exploitatie-lengte van een autobuslijn: 5343 Meter.		

Behalve bovengenoemde lijnen is sedert 10 December 1934 in exploitatie autobuslijn 8 A (Beursplein-Rozenburgerplein [Schiedam]); de dienst is echter beperkt tot eenige ritten 's morgens vroeg en 's avonds laat. De mogelijkheid van exploitatie werd geschapen door de overname van den autobusdienst „Luxe”. Het in exploitatie nemen van autobuslijn 8 A maakte een meer economische exploitatie van tramlijn 8 mogelijk.

Met ingang van 15 Juli 1935 werd lijn F vanaf de Heijplaat doorgetrokken naar Pernis.

Werkzaamheden aan den weg. A. Vernieuwen, verwisselen en lichten van sporen.

In 1934 werd een begin gemaakt met het lichten van de sporen in de Bergschelaan alsook van de sporen op den Straatweg te Hillegersberg tusschen de Ceintuurbaan en den Kleiweg; dit werk werd in 1935 voortgezet. Met het lichtingswerk in de Schietbaanlaan kwam men in 1935 gereed; ook het lichtings- en vernieuwingswerk op den Oostzeedijk, den Honingerdijk en in de lus Rustwat kwam gereed.

Op den Coolsingel ter hoogte van het Ziekenhuis werden de sporen gelicht en aanmerkelijk omhoog gebracht. De sporen in de Havenstraat en in de Pijperstraat werden gelicht en verwisseld. Voorts werden nog gelicht de sporen in de Brielsche-
laan tusschen het Karel de Stouteplein en de Graansilo, de sporen in de Mathe-

nesserlaan vanaf den Heemraadssingel tot aan den 's Gravendijkwal, de sporen in de Rusthoflaan, in de Boezemstraat, op het Marconiplein, op den Bergsingel, op den Beukelsdijk bij het Burgemeester Meineszplein, op het Putscheplein, op den Eendrachtsweg ter hoogte van de Witte de Withstraat en in de Heer Vrankestraat, circa 250 M. spoor op den Walenburgerweg alsook sporen en de kleine kam in de Remise Hillegersberg.

Op de Kruiskade werd circa 40 M. spoor vernieuwd. Op het Slagveld en een aansluitend gedeelte van den Stationsweg werden de sporen vernieuwd en op een steenslagbed gelegd.

Op den Rotterdamschen Dijk werd het Noordelijk spoor op dwarsliggers gelegd en werden de groefrails vervangen door Vignola-spoorstaven.

Hetgeen nog over was gebleven van de buiten dienst gestelde sporen op den Hillevliet W.Z. en in de Westerlaan werd verwijderd.

B. Kruisingen en wissels.

De kruising met 6 wissels Goudsche Singel-Jonker Fransstraat werd geheel vernieuwd. Ook de kruising met aansluitende bogen Kruiskade-Kruisstraat werd vernieuwd, evenals de kruising op het Slagveld; een aanvang werd gemaakt met de vernieuwing van de kruising v. d. Takstraat-Prins Hendrikkade.

Bij de Aelbrechtsbrug werd een wissel vernieuwd; eveneens een wissel op den West-Varkennoordscheweg.

Het complex op de Zeevischmarkt werd vernieuwd en omgelegd. Daarbij verkreeg lijn 18 een verbinding Zeevischmarkt-Schiedamschedijk via de Witte Leeuwensteeg.

De wissels Walenburgerweg-Spoorsingel en van Hogendorpsplein-Karrensteeg werden verwijderd evenals een wissel op de Kaasmarkt.

Aan verschillende kruisingen werden reparaties uitgevoerd en een aantal hartstukken vervangen.

In de Remise Hillegersberg werd een verbindingswissel gemaakt.

C. Bogen.

Vernieuwd werden: Strooveer (buitenboog), Oude Dijk-Vlietlaan (buitenboog), Hofplein-Schiebrug (beide bogen), Spoorwegstraat-Oosterkade (binnenboog) en Randweg-Breeplein (buitenboog).

D. Aanleg.

In verband met het verleggen van het eindpunt Walenburgerweg van lijn 22 naar den nieuwen ingang van het Station D.P. aan den Stationssingel werd een opstel-spoor aangelegd aan het einde van den Spoorsingel.

Gebouwen en terreinen. Op 31 December 1935 had de R. E. T. de volgende gebouwen en terreinen in eigendom.

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

- a. een remise met centrale werkplaats,
- b. hoofdkantoor,

c
kleedi
d.
2°.
helft
van 1
Rotter
zeedij
den d
3°.
plex (1
paard
achter
4°.
remis
aileen
Rotte
ten bo
Weg
opper
5°.
362—
overb
den 1
Schoo
6°.
en H
7°.
ter g
8°.
3,90
het b
9°.
Rotte
10°.
Hoo
Hene
Lang
Puls
Scha
11°.
sing
Zoor

c. een bijgebouw met 24 kantoorlokalen, 2 teekenkamers, conferentiekamer, kleedingmagazijn, enz.,

d. een garage;

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

3°. Remise met loods en werkplaatsen en erve aan de Schiekade 133. Het complex (groot 36,91 A.) bestaat uit: een remisegebouw met werk- en dienstlokalen, paardenstal en zolder, een autogarage en een hoefstal, en heeft een voor- en een achterterrein, respectievelijk aan de Schiekade en den Molenwaterweg gelegen;

4°. Remise en erven aan de Velgersdijkstraat 2 en 4 (groot 22,24 A.); deze remise werd in 1929 met ongeveer 1000 M². grondoppervlakte uitgebreid, waarvan alleen de opstand eigendom der R. E. T. is, terwijl de grond van de gemeente Rotterdam werd gehuurd. Op dezelfde wijze werd in 1930 het complex uitgebreid ten behoeve van den bouw van een garage en van een bergplaats voor de Afdeeling Weg en Werken. In totaal werd van de gemeente Rotterdam 1022 M². grondoppervlakte in huur verkregen;

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

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

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

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

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

10°. Wachthuisjes (Stationsplein, Mauritsweg, Westzeedijk bij den Pieter de Hoochweg, Parkkade, Westplein, Coolsingel, Middensteiger, Hofplein (2 stuks), Henegouwerplein, P. C. Hooftplein, Schiedamscheweg, Witte Dorp, Groene Hilledijk, Lange Geer, Wolphaartsbocht, Heijplaat, Brielschelaan bij de Wolphaartsbocht, Putschelaan bij de Graansilo, Putscheplein, Maasstation, Jonker Fransstraat, Schans, Schansweg en Pompstation [Schiedam]);

11°. Wachthuisjes met dienstlokaal (Beursplein, Oostplein, Stationsplein, Spoor-singel, Veerlaan, Tweede Rosestraat, Randweg, Vlaskade, Lange Hilleweg, Groene Zoom, Aelbrechtsplein, Marconiplein, Boschpolderplein, Ruigeplaatbrug, Sparta-

straat, Rusthoflaan, Schieweg, Lefèvre de Montigny laan [Hillegersberg], Schielaan [Overschie], Stationsplein [Schiedam] en Koemarktplein [Schiedam]).

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

Het magazijngebouw aan de Isaäc Hubertstraat brandde op 29 April 1935 af.

Werkzaamheden aan de gebouwen. Isaäc Hubertstraat. In den kelder van het hoofdkantoor werd een boekenkluis ingericht. In het bijkantoor werden diverse voorzieningen getroffen en vonden enkele kleine verbouwingen plaats.

In de stelwerkplaats der centrale werkplaats werd een traverse gemaakt; na het gereedkomen der traverse werd de stelwerkplaats opnieuw gestraat. In de schilderswerkplaats werd een kantoorje gebouwd, terwijl voorts een gedeelte van de houten fundeering der centrale werkplaats door gewapend beton werd vervangen (over een lengte van 15 Meter).

Remise Kralingen. Na het afbranden van het magazijngebouw aan de Isaäc Hubertstraat werd in deze remise een voorloopig magazijn ingericht. Hiervoor werd een gedeelte der remiseruimte door een houten schutting afgescheiden; voorts vonden diverse reparatiën plaats aan dak, ramen, enz.; het hek in de Elizabethstraat werd vernieuwd, terwijl de ijzeren kapconstructie werd geleverd, enz.

Remise Charlois. De dakroeden werden gebitumineerd. Voorts werden nog een aantal noodzakelijke voorzieningen van geringen omvang getroffen.

Remise Delfshaven. In deze remise vonden slechts kleine onderhoudswerkzaamheden plaats.

Remise Hillegersberg. In deze remise moesten de noodige voorzieningen (vuurvaste bekleding, enz.) worden getroffen in verband met het in dienst stellen van den tweeden droogtrommel. Overigens vonden slechts kleine onderhoudswerkzaamheden plaats.

Schiekade. Aan de gebouwen werden slechts de meest noodzakelijke herstellingswerkzaamheden verricht.

Autobusgarage. De electriche werkplaats werd vergroot. In de garage werden een tweetal ondiepe werkkuilen dieper gemaakt. Een beton-baan werd gemaakt ten behoeve van het vervoer van onderdeelen naar de smederij. Tenslotte werd de ingang der garage gewijzigd, waarbij geheel wegschuifbare deuren werden aangebracht.

Woonhuizen. Aan de woonhuizen werden de noodige voorzieningen getroffen. De achtergevels werden geschilderd. In verschillende woningen werd schilder- en behangwerk verricht.

Wachtkamers. De wachtkamer in de Jonker Fransstraat werd verplaatst naar den Spoorsingel en voorzien van een kleine dienstruimte; de wachtkamer op den Spoorsingel werd verplaatst naar de Jonker Fransstraat. De wachtkamer in de Tweede Rosestraat werd voorzien van een kleine dienstruimte.

De volgende wachtkamers werden opnieuw geleverd: Stationsplein (Schiedam),

Pompstation, Middensteiger, Lange Geer, Heijplaat, Spoorsingel, Beursplein en Tweede Rosestraat.

Werkzaamheden in de centrale werkplaats. De normale revisie van het rollend materieel werd uitgevoerd. Buiten de normale revisie kwamen 205 motorwagens en 3 volgwagens voor diverse reparaties naar de centrale werkplaats; bovendien kwamen 19 motorwagens en 1 volgwagen in reparatie wegens aanrijding. Met de groote revisie van 9 semi-convertible volgwagens kwam men in 1935 gered.

De motorwagens No. 101 en No. 107 werden verbouwd tot zandtransportwagens (No. 2401 en No. 2402).

Voor de V.V.V.-week werden op de trucks van 2 volgwagens der serie 1261—1290 twee reddingsbooten gemonteerd.

Tenslotte werden 'tal van werkzaamheden uitgevoerd voor het Magazijn, de Bovenleiding, de Gebouwen, enz.

Wagenpark. Het wagenpark onderging in den loop van 1935 eenige wijzigingen. Twee buiten dienst gestelde motorwagens werden verbouwd tot zandtransportwagens. Twee oude vrachtautomobielen werden buiten dienst gesteld en vervangen door 2 Chevrolet-vrachtautomobielen. Tenslotte werd nog aan het wagenpark toegevoegd een G.M.C.-autobus. Alzoo bestond op 31 December 1935 het wagenpark uit:

	25 motorwagens	à 33 plaatsen ==	825 plaatsen
Voor de lijnen met elektrische tractie.	50 "	" 38 " =	1.900 "
	20 "	" 51 " =	1.020 "
	170 "	" 63 " =	10.710 "
	56 semi-convertible volgwagens	" 42 " =	2.352 "
	20 volgwagens	" 62 " =	1.240 "
	30 open volgwagens	" 41 " =	1.230 "
Voor den autobusdienst . . .	48 autobussen	" 31 " =	1.488 "
	1 autobus	" 28 " =	28 "
Totaal 420		met 20.793 plaatsen	

Voorts: 1 directie-auto, 3 dienst-automobielen, 1 trommel-automobiel, 2 bestelwagens, 4 vrachtautomobielen, 1 kraanwagen, 3 laschautomobielen, 5 montage-automobielen, 1 montagewagen op spoorwielen, 1 montagewagen met paardentracie (op spoorwielen), 3 magirusladders, 4 sleeperswagens, 2 sleeperswagens voor railtransport, 1 aanhangrailwagen, 1 rail-transportwagen, 3 mallejans, 1 mestwagen, 1 fouragewagen, 1 haspelwagen, 1 haspelwagen op spoorwielen, 20 handwagens, 4 gesloten handwagens voor wisselreparatie, 1 open handwagen voor wisselreparatie, 11 schaftkeetwagens, 8 ijzeren vuilniswagens, 19 zoutwagens, 3 slijpwagens, 2 railreinigingswagens, 1 wisselkasten-reinigingswagen, 4 zandtransportwagens, 1 gesloten paardentramwagen, 1 open paardentramwagen en 1 omnibus

Tractie. Door het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam werd in 1935 ten behoeve van den tramdienst 20.086.880 k. W. h. geleverd, waarvoor f 804.105,78 moest worden betaald.

Ten behoeve van de centrale werkplaats en de remises werd voor beweegkracht 102.580 k. W. h. geleverd, waarvoor moest worden betaald f 7.021,77. Voor verlichting, verwarming, enz. werd geleverd 86.501 k. W. h., kostende f 6.499,34. Aan de Garage werd geleverd voor beweegkracht 14.400 k. W. h. en voor verlichting 22.900 k. W. h. waarvoor respectievelijk f 1.730,69 en f 2.294,21 moest worden betaald. Voor verlichting der wachtkamers werd geleverd 6.811 k. W. h., kostende f 1.057,29.

Door de gemeente Overschie werd voor verlichting van de wachtkamers aan de Schans en de Schielaan 105 k. W. h. geleverd, terwijl door de gemeente Schiedam voor verlichting van wachtkamers 581 k. W. h. werd geleverd. Respectievelijk werd hiervoor betaald f 34,12 en f 94,99 inclusief meterhuur.

Voor gebruik, onderhoud en vernieuwing der voedingskabels werd een bedrag van f 58.721,04 betaald.

Over 1935 werd van het Gemeente-Electriciteitsbedrijf te Rotterdam ontvangen als restitutie overeenkomstig de kolenclausule een bedrag van f 128.556,03.

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

vernieuwing	12.775	Meter arbeidsdraad van 80 m.M ² .
bijdraden	2.446	„ „ „ 80 m.M ² .
	<u>15.221</u>	Meter
vernieuwing	860	Meter arbeidsdraad van 65 m.M ² .
bijdraden	664	„ „ „ 65 m.M ² .
	<u>1.524</u>	Meter
bijdraden	910	Meter arbeidsdraad van 50 m.M ² .

Hier volgt een overzicht van de voornaamste werkzaamheden. In verband met het verplaatsen van het eindpunt Walenburgerweg van lijn 22 naar den nieuwen ingang van het Station D.P. werd boven het opstelspoor aan den Spoorsingel een nieuwe bovenleiding gespannen en werden aansluitende gedeelten van het bestaande net vernieuwd.

De bovenleiding langs Parkkade, Parklaan, Paul Krugerstraat, Pretorialaan en Parallelweg alsook een gedeelte van de bovenleiding langs den Walenburgerweg werden gesloopt.

In aansluiting aan het ophoogingswerk in de Bergschelaan en op het Lischplein gepaard met profielwijziging werd ter plaatse de bovenleiding gereviseerd en vernieuwd. Op het kruispunt Jonker Fransstraat-Goudsche Singel werd de bovenleiding gewijzigd.

Door de profielwijziging van de Zeevischmarkt werd het bovenleidingnet Zee-

vischmarkt-Witte Leeuwensteeg-Karrensteeg verbouwd; de palen werden gecombineerd met die van de Openbare Verlichting. Ophoogingswerkzaamheden in de Putschelaan leidden tot het verplaatsen van verschillende palen, en werd in samenwerking met den dienst der Openbare Verlichting het netgedeelte bij de graansilo vernieuwd.

In de Havenstraat werd een gedeelte der bovenleiding vernieuwd. Op het Hofplein werden, in verband met het wijzigen en aanleggen van vluchtheuvels, verschillende palen verplaatst en moesten een aantal spandraden worden vernieuwd.

De viaduct Ceintuurbaan werd voorzien van een nieuwe ophangconstructie. In de Mathenesserlaan werd de aansluiting der aardkabels van voedingspunt 10 verbeterd.

Op den hoek van de Kaasmarkt en de Gedempte Botersloot werd een nieuw seinlicht in dienst gesteld, evenals op het kruispunt Schiedamschedijk-Witte Leeuwensteeg.

Op verschillende netgedeelten werden de bovenleidingpalen opnieuw geleverd.

Vermeld kan nog worden, dat in den loop van 1935 een vijftal draadbreuken voorkwamen.

Electriche wissels. In den loop van 1935 kwamen 2 electriche wissels te vervallen, terwijl 5 weder op andere plaatsen werden ingebouwd. Op 31 December 1935 waren in totaal 81 electriche wissels in bedrijf, tegen 78 op 31 December 1934.

Kracht en verlichting. Aan de kracht- en verlichtingsinstallaties werden de noodige voorzieningen getroffen. Verschillende uitbreidingen en wijzigingen vonden plaats.

Paarden. Op 31 December 1934 waren 10 paarden aanwezig. In den loop van 1935 werden drie paarden, welke voor den dienst niet meer bruikbaar waren, verkocht. Daartegenover werd één paard aangekocht, zoodat op 31 December 1935 het aantal aanwezige paarden 8 bedroeg.

De kosten voor voeding der paarden bedroegen over 1935: f 3.029,73, d.i. per paard en per dag f 1,— tegen f 0,89 over 1934, f 0,74 over 1933 en f 0,78 over 1932.

Verbruikt werden: 25.983 K.G. haver en 32.440 K.G. hooi.

Vervoer. In 1935 werden door de R. E. T. 353.527 reizigers meer vervoerd dan in 1934. Dit beteekent een vooruitgang van 0,63 %.

Op de lijnen met electriche tractie werd een achteruitgang van 601.052 reizigers geboekt; d.i. 1,21 %. Deze achteruitgang is beduidend geringer dan die van het voorafgaande jaar; voornamelijk is dit het gevolg van de invoering op 1 Januari 1935 (bij wijze van proef) van het 5 cents-tarief op de secties van lijn 18, op het traject Marconiplein-Schiedam der lijnen 4 en 8, alsmede op de uitloopers op den Linker Maasoever der lijnen 2, 3, 9, 12 en 13. Op lijn 18, waarop een volledig sectietarief werd ingevoerd, werden in 1935 vervoerd 3.991.705 reizigers tegen 3.191.611 reizigers in 1934; d.w.z. een vooruitgang van 25,07 %. Over het geheel genomen bleek de toeneming van het aantal reizigers niet voldoende om de verminderde opbrengst per reiziger te compenseeren.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle electrisch geëxploiteerde lijnen tezamen steeg van 2,96 (over 1934) tot 3,10. De opbrengst per wagenkilometer daalde van 28,16 cts. (over 1934) tot 27,55 cts.

Het aantal reizigers dat op de lijnen met electrische tractie gebruik maakte van knipkaarten bedroeg 9.276.873, d.w.z. 18,98 % van het op deze lijnen in totaal vervoerde aantal reizigers (tegen 23,18 % over het 2e en 33,59 % over het 1e halfjaar van 1934). Het aantal reizigers dat gebruik maakte van enkele reisbiljetten van 10 cts. bedroeg 24.443.761, d.i. 50,01 % tegen 55,24 % over het 2e halfjaar van 1934.

Voor alle lijnen met electrische tractie tezamen bedroeg het maximum aantal vervoerde reizigers op één dag 238.261, welk resultaat op Nieuwjaarsdag werd verkregen.

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg voor alle electrisch geëxploiteerde lijnen gezamenlijk 14.817.181; het aantal afgelegde bijwagenkilometers bedroeg 925.077. In totaal werden alzoo 15.742.258 wagenkilometers afgelegd.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 3.358.841.

Op de autobuslijnen werd een vooruitgang van 954.579 reizigers geboekt, d.i. 13,70 %.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer op alle autobuslijnen tezamen bedroeg 2,36 tegen 2,37 over 1934.

Het aantal reizigers dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten bedroeg 1.305.932, d.w.z. 16,49 % van het op deze lijnen in totaal vervoerde aantal reizigers (tegen 24,51 % over 1934). Het aantal reizigers dat gebruik maakte van enkele reisbiljetten van 10 cts. bedroeg 3.433.748, d.i. 43,35 % (tegen 48,39 % over 1934).

Voor alle autobuslijnen gezamenlijk bedroeg het maximum aantal vervoerde reizigers op één dag 41.714, welk resultaat op Nieuwjaarsdag werd verkregen.

In 1935 werden afgegeven 569 jaarabonnementen (f 61.321,67, waarvan f 60.056,67 ten bate van de electrisch geëxploiteerde lijnen) en 9.056 maandabonnementen (f 72.224,50, waarvan f 65.466,83 ten bate van de lijnen met electrische tractie). Bovendien werden over 1935 post-abonnementen uitgegeven tot een totaal bedrag van f 8.223,47.

Aan de Politie te Rotterdam werden verstrekt 121 jaarabonnementen, vertegenwoordigend een bedrag van f 15.125,—.

Verder werden in 1935 verstrekt 15.427 schoolkaarten (f 35.321,40) voor de lijnen met electrische tractie en 2.987 (f 7.035,35) voor de autobuslijnen.

Aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming werden in 1935 verkocht 870.000 witte (à f 1,10) en 11.500 oranje (à f 0,55) knipkaarten, in totaal voor f 963.325,—.

Het aantal aan van Ditmar's Kiosken-Onderneming in depôt gegeven kaarten bestond op 31 December 1935 uit 30.000 witte en 500 oranje knipkaarten.

Aan de conducteurs waren op 31 December 1935 kaarten in depôt gegeven voor een totale waarde van f 50.215,—.

Door het Hoofdbureau der R.E.T. werden in 1935 direct aan conducteurs en aan het publiek verkocht 458 witte knipkaarten van f 1,10 en 5 oranje knipkaarten van f 0,55, alzoo in totaal voor een bedrag van f 506,55.

Tot ultimo December 1935 werd aan het publiek gerestitueerd voor, tengevolge van het op 15 October 1931 in werking getreden tarief, vervallen knipkaarten een bedrag van f 62,79. In totaal heeft dus in 1935 de verkoop van kaarten opgebracht f 963.768,76 tegen f 1.438.952,20 in 1934.

De Directeur,
NIEUWENHUIS.

Bijlage I.

Specificatie der Kapitaalbedragen.

Volgens de Balans op 31 December 1934	f	11.918.899,97
Aanschaffingskosten van een paard	"	660,—
In 1935 verwerkte materialen met betrekking tot in werk- verschaffing uitgevoerde werken	"	1.863,62
	f	11.921.423,59
Af:		
Opbrengst 30 motorwagens	f	3.115,—
Opbrengst 3 paarden	"	290,—
Van de Verzekerings-Maatschappij ontvangen schadevergoeding voor het afgebrande magazijn- gebouw	"	34.346,—
	"	37.751,—
	f	11.883.672,59
Af: Afschrijvingen	"	1.116.043,—
	f	10.767.629,59