

1909/1910

e. Kapitaal.

Van de obligatiën werden 88 stuks afgelost, terwijl van de nog onder onze berusting zijnde obligatiën geene werden uitgegeven.

Het aandeelen kapitaal is groot f 4.000.000. De obligatie-leeningen zijn per saldo f 4.842.000 rentende 4 %.

Van de laatste leening, die geheel werd overgenomen door de Banque de Reports, de Fonds Publics et de Dépôts en het Comptoir de la Bourse, doch waarvan de obligatiën worden uitgegeven à fur et à mesure de gelden noodig zijn, is nog voor een waarde van f 475.000 onder onze berusting, berekend tegen den overeengekomen koers van uitgifte.

a. Reservefonds.

Volgens besluit van uwe vergadering van 20 September j.l. wordt aan het reservefonds f 28.000 toegevoegd, zoodat dit thans f 48.000 groot is.

e. Zorg voor Pensioen-Verzekering en Ondersteuning van het Personeel.

Ook dit jaar werd ten behoeve van het vaste personeel bij de Hollandsche Societeit van Levensverzekeringen een pensioen-verzekering gesloten.

De Maatschappij heeft daaraan over dit boekjaar bijgedragen f 5873.61. Het personeel stortte 2 % van hun salaris.

De boeten, fooien alsmede de gebruikelijke 1 % korting op alle rekeningen, worden besteed tot uitbetaling van ziekengelden, het verleenen van geneeskundige behandeling, verstrekken van winterprovisie aan het personeel. De Maatschappij betaalt hetgeen voor deze doeleinden meer wordt vereischt dan door bovenstaande ontvangsten wordt gedekt.

Als bijdrage werd door haar f 8661.30 op de winst en verliesrekening gebracht. Bijlage I geeft omtrent deze rekeningen uitvoeriger gegevens.

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

In het vorig jaarverslag werd vermeld, dat nog een gedeelte van den Westzeedijk tusschen de oude begraafplaats en den Ruigeplaatweg verbetering eischte en zoodra de gemeente dit deel onderhanden nam onze sporen daar zouden moeten worden omgeschoven,

van welke gelegenheid dan kon worden gebruik gemaakt om de laatste 54 M. enkel spoor van lijn 7 te verdubbelen.

Zooals toen verwacht werd, is dit werk, in dit boekjaar door de Gemeente volbracht en zijn door ons in verband daarmee de voorgenomen spoorverschuiving en verdubbeling uitgevoerd.

De uitvoering van deze werken geschiedde krachtens art. 12 der concessievoorwaarden.

De verlegging van het eindpunt van lijn 6 van de Boompjes naar de Koninginnebrug op Feijenoord, waarover mede reeds in het vorig verslag werd gesproken, werd tot stand gebracht. In verband daarmee werden nieuwe sporen gelegd van de Reederijstraat naar de Willemsbrug en van die brug door de Van der Takstaat, Burgemeester Hoffmanplein, Tulpstraat en Prins Hendrikkade.

Dit gedeelte kwam 1 December 1909 in exploitatie.

Krachtens een reeds in 1905 gesloten contract met de gemeente Rotterdam zou door haar een nieuwe brug te Delfshaven worden gebouwd en een nieuwe weg door den Boschpolder naar Schiedam worden aangelegd. Na het tot stand komen dier werken krijgt de Maatschappij vergunning hare lijn 8 daarheen te verleggen.

Bij de verbouwing van de stoomtram in een lijn met electrische tractie, werd met deze toekomstige omlegging rekening gehouden. Thans is aan deze werkzaamheden een begin van uitvoering gegeven, waardoor de verbinding met Schiedam binnen enkele weken ruim 500 M. zal worden bekort en aanzienlijk verbeterd.

Krachtens art. 6 der concessie voorwaarden heeft de Gemeente Rotterdam alle 5 jaren, te beginnen in 1909, het recht nieuwe lijnen op te leggen tot een maximum weglengte van 1 K.M. per 10.000 inwoners.

Gebruik makende van deze bepaling heeft de Raad, na met onze Maatschappij gepleegd overleg, de volgende uitbreidingen opgedragen:

1e Verlenging van lijn 6 van de Hoevestraat over Spoorsingel, Walenburgerweg tot bij de Heulbrug.

2e Eene nieuwe lijn (lijn 10) van de Ruigeplaatbrug, over Ruigeplaatweg, Pieter de Hoochweg, Rochussenstraat, Claes de Vrieselaan, Schietbaanlaan, 's Gravendijkwal, voorloopig over lijn 5 en 4 naar station D.P. en station Hofplein (later na tot standkoming van de betreffende wegen langs Henegouwerlaan naar beide stations) en vandaar door Weenastraat en Ridderstraat, Zomerhofstraat, Noordsingel, Jacob Catsstraat, Zwaanshals, over een nieuwe brug over de Rotte, Crooswijkschestraat, Crooswijkscheweg, Boezemstraat tot bij de Koninginnekerk.

De verlenging sub. 1 werd in dit boekjaar reeds uitgevoerd en 28 April 1910 in exploitatie gebracht.

Met den aanleg van lijn 10 werd een aanvang gemaakt. Einde van het jaar 1910 zal bedoelde lijn van de Ruigeplaatbrug tot den Zwaanshals in exploitatie komen.

g. Weg en Kunstwerken.

De lijnen op 30 Juni in exploitatie en hunne lengten zijn opgenomen in den hiernavolgenden staat.

TRAMLIJNEN in Exploitatie op 30 Juni 1910.

Lijn.	OMSCHRIJVING DER LIJNEN.	LENGTE IN METERS.				AANMERKINGEN.
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.	Exploit. lengte.	
	ELECTRISCHE TRACTIE.					
1	Honingerdijk—Park	172	5008	10188	5180	
2	Prinsenhoofd—Centraal Station .	—	2974	5948	3490	wordt 516 M. geëxploit. over lijn 1.
3	Bergweg—Boompjes	163	4086	8335	4267	wordt 18 M. geëxploit. over lijn 2.
4	Oude Hoofdplein—Willemsplein.	17	4195	8407	5220	wordt 1008 M. geëxploit. over lijn 1 en 2.
5	Middellandstraat—Oudedijk . .	102	4425	8952	6310	wordt 1783 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 3 en 4.
6	Feijenoord (Koninginnebrug) — Heulbrug	192	2319	4830	4555	wordt 2044 M. geëxploit. over lijn 2, 3 en 4.
7	Beursplein—Delfshaven (ceintuur)	—	6257	12514	7556	wordt 1299 M. geëxploit. over lijn 1, 2 en 4.
8	Rotterdam—Schiedam.	66	3835	7736	7379	wordt 3478 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 4 en 7.
9	Wilhelminakade—Vlaskade . .	3716	527	4770	4243	
	PAARDENTRACTIE.					
	Rotterdam—Overschie	4181	52	4285	4931	wordt 698 M. geëxploit. over lijn 6.
	TOTAAL . . .	8609	33678	75965	53131	

Wijzigingen in bovenstaanden staat sedert vorig jaar vloeien voort uit de spoorverlegging en verdubbeling op den Westzeedijk, de verlegging van het eindpunt van lijn 6 naar Feijenoord en de verlenging van die lijn van de Hoevestraat naar de Heulbrug.

De slechte bodem en het zware verkeer over de lijnen zijn oorzaak dat voortdurend veel onderhoudswerk moet worden verricht.

Met vernieuwen van enkele bogen en kruisingen werd voortgegaan. De boog Leuvehaven—Witte Leeuwensteeg, die blijkt bijzonder aan slijtage onderhevig te zijn en reeds eenige malen moest worden vernieuwd, werd ook dit jaar weder door een nieuwe vervangen. Daarbij werden voor de binnenrails mangaanstalen rails van Hadfield gebruikt, die naar wij hopen, minder aan slijtage onderhevig zullen blijken.

De meerdere kosten van deze wijze van vernieuwing het gevolg, werden op aanleg rekening geboekt.

Enkele slechte kruisstukken werden met een acetyleen-zuurstofstoestel verbeterd.

De nieuwe kruisstukken werden in eigen werkplaatsen aangemaakt.

De 2200 Meter lange schoeiing op den weg van Rotterdam naar Overschie, welke thans reeds bijna 30 jaar oud is, vraagt vernieuwing, daarmede is in dit boekjaar een begin gemaakt. De geheele vernieuwing zal over 3 à 4 jaren verdeeld worden.

De kosten van onderhoud, met inbegrip van de kosten van bestrating, door de Gemeente uitgevoerd, bedroegen f 74.231.33.—

n. Gebouwen en onroerende eigendommen.

Het nieuwe haltegebouwtje te Schiedam, waarin een melksalon is gevestigd en dat juist bij het einde van het vorig boekjaar in dienst gesteld werd, bleek goed te voldoen. Aan de gebouwen werden overigens slechts de gewone onderhoudswerken uitgevoerd.

Zij verkeerden in goeden toestand. De kosten van onderhoud bedroegen f 8110.96

i. Wagenpark.

Het wagenpark werd niet uitgebreid.

Voor het transport van rails werd een mallejan in eigen werkplaats vervaardigd.

Een volledige staat van het rollend materieel volgt hieronder.

Een volledige staat van het rekest						
Voor de electrische tram	{	10 motorrijtuigen	à 32 plaatsen =	320 plaatsen.		
		141 "	" 33 "	= 4653 "		
		(met gesloten balcon)				
		50 gesloten bijwagens	à 29 plaatsen =	1450 "		
		10 open "	" 34 "	= 340 "		
Voor de paardentram naar Overschie.	{	30 "	" 41 "	= 1230 "		
		3 gesloten rijtuigen	" 28 "	= 84 "		
		2 open rijtuigen	" 36 "	= 72 "		
		2 tramomnibussen	" 20 "	= 40 "		
Totaal 248 rijtuigen.					met 8189 plaatsen.	

9 zoutwagens.
 2 pekewagens.
 3 rijtuigen.
 1 dogcar
 4 traverswagens.
 4 montagewagens (waarvan 1
 op spoorwielen).
 3 sleeperswagens.
 3 mallejans (transport rails).
 1 mestwagen.

1 fouragewagen.
 2 wagens (trommeldienst).
 2 karren.
 2 handstrooikarren.
 7 handkarren.
 1 transportabele gietoven.
 1 handkar met transportabele motor.
 1 meetwagen (bovenleiding).
 1 draadspanwagen.

De kosten van onderhoud der tramrijtuigen met inbegrip der kosten van dagelijksche revisie en reiniging bedroegen *f* 112.713.87½.

k. Trekkraft.

Behalve de lijn Rotterdam—Overschie, waar paardentractie bestaat, worden alle lijnen electrisch geëxploiteerd.

Paarden worden, behalve voor de paardentractie op genoemde lijn, gebruikt voor de montage-wagens, transport- en andere dienstwagens

Op 1 Juli 1910 waren evenals het vorig jaar aanwezig 18 paarden. Mutatiën hadden niet plaats. De balanswaarde is *f* 1350.—

De kosten voor voeding en ligging dier paarden bedroegen totaal *f* 7222.87 d. i. per paard en per dag *f* 1.10 tegen *f* 0.90 het vorig jaar. De vermeerdering is het gevolg van de buitengewoon hooge prijzen, die door den slechten zomer voor hooi en gedurende een deel van het jaar voor de haver moesten worden betaald.

Gebruikt werden:

49590	K.G.		Haver.
49755	„		Klaverhooi.
3925	„		Stroo.
52350	„		Turfstrooisel.

De electrische trekkraft werd geleverd door de centrale der Gemeente.

Totaal werden geleverd: 4.389.587 K.W.U. waarvoor werd betaald *f* 272.598.05½.

Krachtens het bepaalde bij de concessie voorwaarden wordt voor elk geleverd

K.W.U. indien de kolenprijs (d. i. de gemiddelde prijs door de gasfabriek bij contract per 1000 K.G. gaskolen voor den wal betaald) hooger is dan f 8.50, aan het eind van het kalenderjaar bijbetaald $0.0025 \times$ dit hoogere bedrag in guldens uitgedrukt. Is de kolenprijs lager, dan wordt volgens denzelfden maatstaf gerestitueerd.

Uit dien hoofde werd in December over 1909 gerestitueerd $8594.15\frac{1}{2}$.

Voor het gebruik, onderhoud en vernieuwing van voedingskabels moet worden betaald $6\frac{1}{2} \%$ van de aanlegkosten en wel f 24.036.75.

l. Electriche geleidingen.

Uitbreiding had plaats op den Westzeedijk, waar dubbel spoor in plaats kwam van het enkel spoor; voorts bij de omlegging van lijn 6 naar Feijenoord en de verlenging van die lijn naar de Heulbrug.

Belangrijke herstellingen hadden niet plaats.

De revisie van de bovenleiding van het geheele net had met geregelde tusschenpoozen plaats.

m. Werkplaatsen.

In de werkplaats hadden geen uitbreidingen plaats.

De werktuigen en gereedschappen verkeerden in goeden staat.

n. Vervoer en Exploitatie.

De ongunstige weergesteldheid gedurende de eerste maanden van het boekjaar 1909/10 met name van de maanden Juli en Augustus 1909, daarna het voorkomen van enkele cholera gevallen, waardoor onze haven werd besmet verklaard en de vreemdelingen zooveel mogelijk de stad vermeden, hadden gedurende het eerste kwartaal een ongunstigen invloed op het vervoer zoodat in die periode in plaats van vooruitgang, eenige achteruitgang moest worden geboekt.

De verbetering op economisch gebied, die in het begin van 1909 in onze haven langzaam intrad, bleef echter in dit boekjaar voortduren.

Hierdoor en door den zachten en natten winter, was echter niet alleen de achteruitgang van de eerste maanden spoedig ingehaald, maar viel ook een niet onbelangrijke vooruitgang in het vervoer te constateeren.

Op 1 December 1909 werd het eindpunt van lijn 6 naar Feijenoord (Koninginnebrug) verplaatst. Deze wijziging mag zonder twijfel een succes worden genoemd. Wel is waar werden de opbrengsten van lijn 2 hierdoor verminderd, omdat lijn 6 een deel van hare passagiers ontneeft, maar de opbrengst van beide lijnen te zamen is aanmerkelijk gestegen. Hierbij zij vermeld, dat door het aantal motorwagens van lijn 2 eenigszins te verminderen, het totaal aantal in dienst zijnde motorwagens door deze wijziging geen verandering onderging.

Op 28 April onderging lijn 6 wederom eene wijziging door verlenging van de lijn en verplaatsing van het eindpunt Hoevestraat naar de Heulbrug. Deze verlenging werd ons opgelegd krachtens het bepaalde bij art. 6 der concessie voorwaarden.

Ook deze wijziging had op het vervoer op die lijn een gunstigen invloed.

De vervoerstoename over het geheele boekjaar bedroeg $\pm 6\%$.

De ontvangst van het reizigersvervoer was:

a. Electrische Tram.

Over 1908/9 was dit:

rs, gebruik makende		
Couponboekjes . . . f	45.697.12½	f 44.883.37½
nde reizigers . . . „	1.450.158.27½	„ 1.379.355.90
ementen „	30.108.51	„ 15.799.—
kaarten „	5.612.25	„ 5.655.50
en „	18.712.05½	„ 19.824.06
	<u>f 1.550.288.21½</u>	<u>f 1.465.517.83½</u>

b. Paardentram Rotterdam—Overschie.

rs gebruik makende		
couponboekjes . . . f	826.62½	f 884.06¼
nde reizigers . . . „	13.679.—	„ 13.231.15
ementen „	873.—	„ 780.—
kaarten „	452.50	„ 292.50
en „	80.—	„ 80.—
	<u>f 15.911.12½</u>	<u>f 14.952.90</u>
	<u>f 1.566.199.34</u>	<u>f 1.480.785.54¾</u>

De diversen bestaan uit:

Het vervoer van Gemeente-ambtenaren (sedert 1 Januari worden de jaarkaarten voor Gemeente-ambtenaren onder de abonnementen verantwoord).

Het vervoer van Brieven- en Telegrambestellers.