

1911/1912

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

Krachtens art. 2 van de concessie voorwaarden had de aanleg van lijn 5 oorspronkelijk slechts plaats tot een punt in de Middellandstraat door Burgemeester en Wethouders bepaald. De Maatschappij blijft echter gehouden tot de verdere doortrekking (tot de Delfshavensche Schie) naarmate deze door Burgemeester en Wethouders in verband met de bebouwing noodig wordt geoordeeld.

In verband met deze bepaling werd een eerste verlenging van lijn 5 uitgevoerd en wel van de Middellandstraat bij de Heemraadssingel door de Vierambachtstraat en terug door de van Heusdestraat en de Gerrit Jan Mulderstraat. Deze verlenging werd 17 September 1911 in exploitatie genomen. Indien de stad zich verder heeft uitgebreid zal later nog éénmaal een verlenging plaats moeten hebben.

De verplaatsing van de opstelsporen van lijn 7 van het Beursplein naar de Geldersche straat en de Oude Havenkade, waarvan in het vorig jaarverslag sprake was, had in dit boekjaar plaats, terwijl ook de wijziging van de sporen op het Beursplein gereed kwam.

Lijn 1 werd van de Nieuwehaven naar den nieuwen verkeersweg tusschen Oostpoort en West Nieuwland, na demping van de Steigergracht ontstaan, overgebracht, welke verplaatsing met spoorverdubbeling gepaard ging en ook eenige wijziging van het Beursplein met zich bracht. Het nieuwe baanvak werd 16 Februari in exploitatie genomen, en de noodig geworden wijziging op het Beursplein 24 Februari daaraanvolgende. De sporen uit de Nieuwehaven werden daarna verwijderd.

De daarbij uit den weg gekomen wissels zijn in de werkplaats geheel nagezien, zoonodig van nieuwe looprails en tongen voorzien. De rails zijn, nadat de gegoten lasschen er eenigzins ruim uitgesneden waren, zoodat de steeds eerst bij de lasschen beginnende slijtage geheel weg viel, voor het gewoon onderhoud tegen de getaxeerde waarde teruggenomen in het magazijn.

De nieuwe brug over de Rotte, door de Gemeente te bouwen, kwam in dit boekjaar gereed, zoodat met den bouw van de ontworpen verlenging van lijn 10 kon worden aangevangen. De doortrekking van die lijn tot het Maasstation, die blijkens het vorig jaarverslag was aangevraagd, maar waarop toen nog geen beslissing was genomen, werd ook goedgekeurd. Behalve de sporen aan genoemd station, omtrent de juiste ligging waarvan eerst een beslissing kon worden genomen na de uitspraak van den Rechter in hooger beroep inzake het proces over de palen op de Oosterkade en die derhalve 30 Juni (die uitspraak had 28 Juni in ons voordeel plaats) nog niet gereed konden zijn, werden de sporen voor het nieuwe lijngedeelte nagenoeg geheel voltooid. Daarbij werd tevens een nieuwe

verbinding tot stand gebracht langs de Rotte met de remise Isaac Hubertstraat. Dit lijntje, gebouwd van oud bruikbaar spoor, was ongeveer even duur als de zware retourleiding, die de Gemeente voor behoorlijke terugleiding van den stroom noodig oordeelde. Waar nu voor amortisatie, rente en onderhoud van dergelijke kabels $6\frac{1}{2}\%$'s jaars wordt betaald en de rails thans als retourleiding kunnen worden gebruikt, daar mocht het voordeel voor geen of nagenoeg geen meerdere onkosten een dubbele toegang tot de remise te verkrijgen, die bovendien voor verschillende lijnen een bekorting van den weg bij in- en uitrukken beteekent, niet worden prijsgegeven.

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 1912.

Lijn.	OMSCHRIJVING DER LIJNEN.	LENGTE IN METERS.				AANMERKINGEN.
		Enkel spoor.	Dubbel spoor.	Totale lengte.	Exploit. lengte.	
	ELECTRISCHE TRACTIE					
1	Honingerdijk—Park	55	5208	10471	5510	wordt na omlegging 247 M ¹ over lijn 3 geëxploiteerd.
2	Prinsenhoofd—Centraal Station .	—	2974	5948	3490	wordt 516 M. geëxploit. over lijn 1.
3	Bergweg—Boompjes	162	4023	8208	4203	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 . .	72	4990	10052	6845	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	—	3373	6746	6869	wordt 3496 M. geëxploit. over lijn 1, 2, 4 en 7.
9	Wilhelminakade—Vlaskade . .	3716	527	4770	4243	
10	Ruige Plaatbrug—Zwaanshals .	110	3617	7344	6103	wordt 2376 M. geëxploit. over lijn 3, 4, 5 en 7.
	TOTAAL met Electrische Tractie	4324	37783	79290	54594	
	PAARDENTRACTIE					
	Rotterdam—Overschie	4181	52	4285	4931	wordt 698 M. geëxploit. over lijn 6.
	TOTAAL	8505	37535	83575	59525	

Onder exploitatie lengte van een lijn wordt verstaan de afstand van eindpunt tot eindpunt door de wagens van die lijn bereden.

Wanneer opgaand en afgaand spoor, langs verschillende wegen loopende, niet even lang zijn, is de exploitatie lengte de som van beide wegen gedeeld door 2.

Wijzigingen in bovenstaande staat sedert vorig jaar vloeien voort uit verlenging van lijn 5, de omlegging van lijn 1 naar de Steiger.

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

Behalve de gewone vernieuwing van verschillende bogen en kruisingen o. a. de binnen rail in de boog Lamsteeg—Kaasmarkt, een der bogen Karrestee—Hogendorpsplein, de beide bogen Oldenbarneveltstraat—Mauritsweg, het buitenbeen van de lus aan den Honingerdijk, de boog Vischmarkt—Leuvehaven, Langebrug—Pompenburgsingel, Kaasmarkt—Moriaansplein tot Hoogstraat, Zwartjanstraat—Zegwaardstraat, Schiedamsche dijk—Karrestee enz., de kruisingen Witte Leeuwensteeg, Mauritsweg hoek Oldenbarneveltstraat, de kruisingen met het tweede spoor naar de Gemeente gasfabriek, werden diverse buitengewone onderhoudswerken uitgevoerd.

Zoo werd de geheele Oldenbarneveltstraat op peil gebracht, eveneens de Goudsche Singel tusschen Jonkerfransstraat en Kortebrantstraat.

Het baanvak Roodehek—Eindpunt Schiedam, werd van nieuwe dwarsliggers (gecreosoteerd inlandsch eiken) voorzien. De koppen van de rails waren alleen bij de lasschen ingeslagen, daarom werd van iedere rail een stuk afgezaagd en na van nieuwe laschgaten voorzien te zijn, wederom geplaatst met nieuwe onderlegplaten, tirefonds en laschplaten, waardoor dit spoor dat reeds van 1897 af heeft dienst gedaan, weder zoo goed als nieuw is geworden.

De Botersloot tusschen Kaasmarkt en Heerenstraat werd door de Gemeente van een houtplaveisel voorzien, gelegd op een beton bed. Daar dit toch bijzondere voorziening van onze sporen noodig maakte en opbreken, dat thans ook duurder en bezwaarlijker worden zal, in de eerste jaren zooveel mogelijk moet voorkomen worden, zijn alle rails in dat baanvak vernieuwd, de oude uitkomende elders bij den nieuwen aanleg weer verwerkt.

Met het vernieuwen van de schoeiing op den weg van Rotterdam naar Overschie werd voortgegaan. Na het zomerseizoen 1912 zullen deze werkzaamheden zijn afgelopen en deze schoeiing geheel zijn vernieuwd, op een paar honderd meter na, die nog wel eenige jaren mede kunnen.

De kosten van onderhoud zijn door al deze werkzaamheden ook dit jaar niet onbelangrijk. Zij bedragen met inbegrip van de kosten van bestrating door de Gemeente uitgevoerd f 101660.52¹/₂. Omtrent de kosten der bestrating kan nog worden medegedeeld, dat met de Gemeente onderhandelingen worden gevoerd om de kosten van onderhoud voor een

vaste som per jaar en per meter spoor af te koopen. Ofschoon het contract daaromtrent nog niet is afgesloten, zijn die onderhandelingen thans zoover gevorderd, dat mag worden verwacht, dat spoedig een bevredigend resultaat zal worden bereikt.*

n. Gebouwen en onroerende eigendommen.

Met het verven van de groote ijzeren kappen in de beide groote remisegebouwen werd dit jaar voortgegaan. Waar het er daarbij echter zeer op aankomt, dat de roest zorgvuldig wordt verwijderd, wordt dit werk in eigen beheer uitgevoerd en zijn daarvoor ook dit seizoen tijdelijk eenige ververs in onzen dienst genomen. Overigens werden slechts de gewone onderhouds- en verfwerken uitgevoerd.

De gebouwen verkeerden in goeden toestand, behalve het remisegebouw op Charlois dat ernstig is gescheurd en gezakt. Daar meer en meer blijkt dat de fundeering van dit gebouw niet voldoende is, zal slechts één afdoende oplossing mogelijk zijn, d.i. afbreken, fundeering verzwaren en herbouwen. Daar echter gedurende dien herbouw de dienst moet doorgaan, bovendien voor het einde der concessie uitbreiding van den dienst op de Linker Maasoever zal noodig zijn, vereenigde uw college zich met het volgende voorstel van den Directeur : De Maatschappij tracht eenigen grond aan te koopen naast de bestaande remise; daarop wordt een uitbreiding ontworpen en gebouwd en de dienst daarin tijdelijk ondergebracht, daarna wordt de oude remise afgebroken en herbouwd, na zoodanig te zijn gewijzigd dat zij met de nieuwe uitbreiding één geheel vormt. De kosten van den bouw van de uitbreiding worden op aanlegrekening geboekt, die van herbouw echter, waar het hier een zeer bijzonder geval geldt, waaronder de exploitatierekening van één jaar niet lijden mag, uit het reservefonds voldaan. Voor het verkrijgen der noodige gronden worden thans onderhandelingen met de Gemeente (de tegenwoordige eigenares) gevoerd.

De kosten van onderhoud bedroegen f 9476.59.

i. Wagenpark.

Bij de firma ALLAN werden als proef twee bijwagens gebouwd, type semi convertible. Deze wagens kunnen en als zomer- en als dichte wagen dienst doen. Blijken deze wagens in de smaak van het publiek te vallen dan kunnen eerst nog eenige meerdere bijbesteld worden, terwijl bij latere uitbreiding dan nog een stap verder kan worden gegaan en dichte bijwagens met geheel zakkende ramen kunnen worden besteld. Bedoelde wagens vormen een overgang om het publiek in die richting te wennen.

Onze gewone open wagens toch zijn wel zeer eenvoudig en goedkoop en zijn bij het publiek zeer gewild, maar daar zij slechts een klein deel van het jaar te gebruiken zijn

* De Raad heeft de ontwerp overeenkomst sedert goedgekeurd.

in ons klimaat en dus naast de open wagens voor het winterseizoen dichte wagens moeten worden aangeschaft, en zij bovendien een groote remiseruimte in beslag nemen, zijn zij voor den exploitant onpraktisch en duurder dan de wagens, die hoewel duurder in aanschaffing, het geheele jaar in dienst kunnen blijven. Aanvankelijk voldoen de nieuwe wagens zeer goed, ook bij het publiek. Bij een dier wagens wordt ook een proef genomen met „kogel-lagers” volgens eigen systeem. De prijs dier wagens bedraagt *f* 5478.— per stuk.

Geleidelijk wordt overgegaan de tramrijtuigen in crême kleur te schilderen.

Een volledige staat van het rollend materieel volgt hieronder.

Voor de electrische tram	{	10 motorrijtuigen	à 32 plaatsen =	320 plaatsen.
		141 " 	33 " =	4653 "
		(met gesloten balcon)		
		50 gesloten bijwagens	à 29 plaatsen =	1450 "
		2 semi-convertiblewagens . . "	42 " =	84 "
Voor de paardentram naar Overschie.	{	10 open bijwagens	34 " =	340 "
		30 " " 	41 " =	1230 "
		3 gesloten rijtuigen	28 " =	84 "
		2 open rijtuigen	36 " =	72 "
		2 tramomnibussen	20 " =	40 "
Totaal 250 rijtuigen		met 8273 plaatsen.		

9 zoutwagens.

2 pekewagens.

3 rijtuigen.

1 dogcar.

4 traverswagens.

5 montagewagens (waarvan 1
op spoorwielen.)

4 sleeperswagens.

3 mallejans (transport rails).

1 mestwagen.

1 fouragewagen.

2 wagens (trommeldienst).

2 karren.

2 handstrooikarren.

8 handkarren

1 transportable gietoven.

1 handkar met transportabele motor.

1 meetwagen. (bovenleiding).

1 draadspanwagen.

Een lichte Amerikaansche montagewagen werd bijbesteld, een sleeperswagen en een handwagen in eigen werkplaats aangemaakt

De kosten van onderhoud der tramrijtuigen met inbegrip der kosten van dagelijksche revisie en reiniging bedroegen *f* 132.108.40½.

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, alsmede op de werken aan den weg voor het bijbrengen en wegvoeren van rails en palen.

Op 1 Juli 1911 waren aanwezig 19 paarden. Bijgekocht werden 5 paarden, verkocht 3, zoodat 30 Juni 1912 aanwezig waren 21 paarden. De balanswaarde is *f* 2100.—

De kosten voor voeding en ligging dier paarden bedroegen totaal *f* 8164.48 d. i. per paard en per dag *f* 1.— tegen *f* 0.91 het vorig jaar.

Gebruikt werden:

63804	K.G.		Haver.
61154	„		Klaverhooi.
1035	„		Stroo.

De electrische trekkraft werd geleverd door de centrale der gemeente.

Totaal werden geleverd 4.864.861 K.W.U. waarvoor werd betaald *f* 309.759.74.

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 1911 gerestitueerd *f* 14.251.35.

Voor het gebruik, onderhoud en vernieuwing van voedingskabels moet worden betaald $6\frac{1}{2}$ % van de aanlegkosten en wel *f* 23.121.97.

z. Electrische geleidingen.

Uitbreiding had plaats op het Groenendaal en Steiger ten behoeve van de omlegging van lijn 1, voorts ten behoeve van den aanleg van de verlengingen van de lijnen 5 en 10. Wijzigingen werden aangebracht in verband met de verplaatsing van de sporen aan de Zuidzijde van het Beursplein en de Oude Havenkade.

Over een gedeelte van de Noordblaak moest een nieuwe arbeidsdraad worden getrokken, hiervoor werd in verband met het zeer drukke gebruik van dit baanvak gemaakt, draad van zwaarder profiel genomen. Het ligt in de bedoeling daarmede het verdere gedeelte van de Noordblaak, Vischmarkt, Leeuwensteeg, Karresteege en Hogendorpsplein nog dit seizoen te vernieuwen evenals ook het Beursplein.

Op 30 September woedde te Rotterdam een hevige storm, die op verschillende plaatsen ernstige stoornissen door boomen en takken, die op de arbeids- en spandraden vielen en die vernielden, te weeg bracht. Met de uiterste inspanning van het personeel van de bovenleiding, zooveel mogelijk met krachten uit werkplaats en van den weg versterkt, gelukte het den dienst 's avonds, zij het ook met horten en stooten, gaande te houden, terwijl den volgenden morgen alles in zooverre provisorisch was hersteld, dat de volledige dienst heeft gereden. Een woord van lof voor dit personeel is zeker niet te onpas. Ofschoon natuurlijk nog dagen daarna herstellingen waren uit te voeren, kon toch met voldoening geconstateerd worden, dat onze Maatschappij er werkelijk goed is afgekomen. In den Haag b.v. was de schade zooveel grooter, dat den volgenden dag de dienst nog nagenoeg geheel gestremd was, terwijl op sommige lijnen eerst acht dagen daarna de dienst kon hervat worden.

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

m. Werkplaatsen.

In de werkplaats werd een stuikmachine aangeschaft, overigens had geene uitbreiding plaats.

De werktuigen en gereedschappen verkeerden in goeden staat.

n. Vervoer en Exploitatie.

De zomer van 1911 heeft zich door een zeer gunstige weersgesteldheid gekenmerkt. Zelfs was de temperatuur op sommige dagen zoo hoog, dat het publiek zich niet op straat waagde en het vervoer daardoor niet zoo hoog als onder deze omstandigheden zou zijn te verwachten. De verlevendiging van handel en industrie, waarover reeds bij de rubriek personeel werd gesproken, heeft zeer zeker een gunstige invloed gehad op de inkomsten van het trammend publiek, en wij kunnen dit jaar dan ook een aanzienlijke toeneming van het vervoer constateeren.

Het op 17 Januari 1911 in exploitatie gebrachte gedeelte van lijn 10 van den Ruigeplaatbrug naar den Zwaanshals, blijft zich goed ontwikkelen, terwijl de lijnen 3, 5, 7 en 8, die daarvan in het begin eenigszins te lijden hadden, hun verlies grootendeels weer hebben ingehaald, ja grootendeels weer aanmerkelijke vooruitgang te boeken geven.

De toeneming van het vervoer over het geheele boekjaar bedroeg $\pm 12.3\%$.

Laat men de vermeerdering tengevolge van de opbrengst van de nieuwe lijn, voor zooverre die in het overeenkomstige tijdvak van het vorig jaar nog niet in exploitatie was, buiten beschouwing, dan bedraagt die toeneming $\pm 6.7\%$.

De ontvangst van het reizigersvervoer was:

a. Electriche Tram.

Over 1910/11 was dit:

Reizigers, gebruik makende		
van Couponboekjes	f 48.609.75	f 47.111.—
Betalende reizigers	„ 1.754.041.17½	„ 1.558.977.77½
Abonnementen	„ 39.783.99	„ 35.152.91
Schoolkaarten	„ 6.411.25	„ 6.045.50
Diversen	„ 22.525.68	„ 22.515.56
	<u>f 1.871.371.84½</u>	<u>f 1.669.802.74½</u>

b. Paardentram Rotterdam—Overschie.

Reizigers, gebruik makende		
van Couponboekjes	f 912.25	f 837.75
Betalende reizigers	„ 14.634.12½	„ 13.631.80
Abonnementen	„ 796.—	„ 700.—
Schoolkaarten	„ 507.50	„ 500.—
Diversen	„ 104.—	„ 80.—
	<u>f 16.953.87½</u>	<u>f 15.769.55</u>
	f 1.888.325.72	f

De diversen bestaan uit:

Het vervoer van Gemeente-ambtenaren, voorzien van vooruitbetaalde plaatsbewijzen voor één rit. De jaarkaarten der Gemeente-ambtenaren worden echter onder de abonnementen verantwoord.

Het vervoer van Brieven- en Telegrambestellers.

Het vervoer van reizigers in rechtstreeksch verkeer tusschen H. S. M. en R. T. M.

Extra wagens enz.