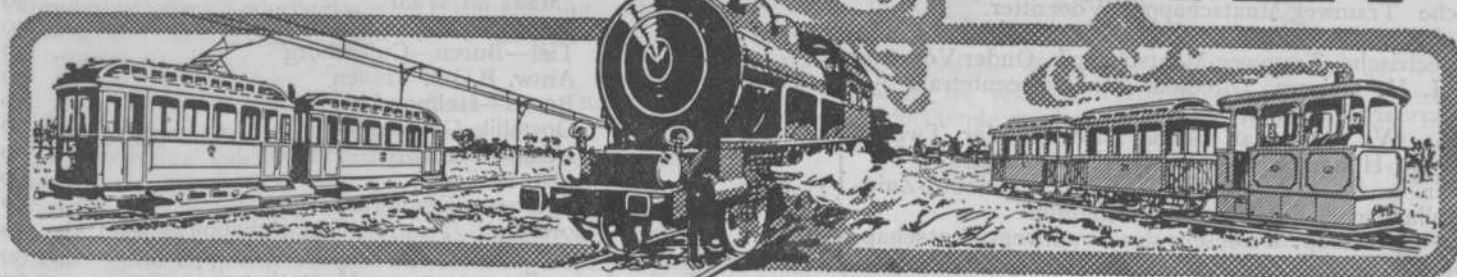


DE LOCOMOTIEF



WEEKBLAD GEWIJD AAN DE BELANGEN VAN SPOOR- EN TRAMWEGEN ORGAAN VAN

de Nederlandsche Vereeniging voor
Locaalspoorwegen en Tramwegen
Administrateur:

AMSTERDAM TEL. Z. 2835

Ir. D. H. STIGTER

de N.V. Centraal Bureau der
Ned. Ver. voor Loc. en Tramwegen
Directeur

WESTEINDE 9

No. 43.

Woensdag 24 October 1917.

35^e Jaargang.

INHOUD:

Medewerking aan ons blad. — N.V. Centraal Bureau der Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen. IJzer en Staal. — Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen. Samenstelling van het Bestuur. Contributiewijziging. Het Tollenvraagstuk. Commissie van Advies. (Huishoudelijk Reglement.) Kolenvoorziening. — Resultaten met Vloeiijzeren Platen voor Locomotiefvuurkisten. — Jaarverslagen 1916. Verslag over het jaar 1916, uitgebracht aan den Minister van Waterstaat door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten. — Verschillende Mededeelingen. — Overzicht der opbrengsten van Spoor- en Tramwegen gedurende de maanden September 1917 en 1916. — Advertentiën.

De Locomotief verschijnt elken Woensdag bij Nijgh & Van Ditmar's Uitgevers-Maatschappij te Rotterdam.

Abonnementsprijs per 3 maanden of 13 nummers tijdelijk f 2,— franco per post. Advertentieprijs van 1 tot 6 regels f 1,30, verder 20 cts. per regel.

Maandelijksche opgaven van de opbrengsten te senden aan de Redactie Westeinde 9, Tel. Z. 2835, te Amsterdam. Advertentiën aan de Administratie, Wijnhaven 111—113, Rotterdam.

Medewerking aan ons blad.

In de onlangs gehouden jaarvergadering werd, mede naar aanleiding van het jaarverslag van den administrateur, gewezen op een gebrek aan actualiteit van ons blad, dat door medewerking van alle tramwegondernemingen op eenvoudige wijze op te heffen is. Het komt thans als vaste regel voor, dat nieuwsberichten betreffende het tramwegwezen aan de dagbladen moeten worden ontnomen, omdat... de ondernemingen er niet aan denken „De Locomotief” den primeur te verzekeren, door directe toezending van de berichten.

Het gemis aan actualiteit in de nieuwsberichten is echter niet het eenige bezwaar. Vaak komt het voor, dat de uit de dagbladen overgenomen berichten onvolledig en onjuist zijn.

Een dubbel voordeel wordt dus bereikt als alle ondernemingen hare berichten aan ons blad direct toezenden. Dan zal tevens een eind komen aan den vreemden gang van zaken, dat het orgaan van de tramwegen zijn berichten aan de dagbladen ontleent. Het omgekeerde is ongetwijfeld rationeeler.

In de genoemde algemeene vergadering werd tevens de wenschelijkheid bepleit, dat deze medewerking der tramwegen aan hun eigen orgaan, niet beperkt blijve tot het inzenden van de zoo te noemen nieuwsberichten. Vooral deze tijd is rijk aan allerlei bijzondere oplossingen van verkeerstechnischen en zuiver technischen aard en publicering daarvan kan velen tot nut strekken.

Deze opwekking moge meer dan een tijdelijk goed resultaat ten gevolge hebben. En om dit te bevorderen zal aan het hoofd van „De Locomotief” regelmatig het volgende verzoek geplaatst worden:

Zendt de nieuwsberichten Uwer onderneming alleréérst aan „De Locomotief” in.

Doe mededeeling Uwer bedrijfservaringen aan Uw vakgenooten door publicering in ons blad.

Zoo gewenscht kan voor geregelde medewerking of voor afzonderlijke artikelen een honorarium beschikbaar gesteld worden. Richt u daartoe tot

DE REDACTIE.

N.V. Centraal Bureau der Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen.

IJzer en Staal.

Blijkens zoo juist telefonisch ontvangen mededeelingen van de Rijkscommissie voor de distributie van IJzer en Staal, zal geen ijzer of staal uit Duitschland betrokken worden, dan onder voorwaarde dat, behalve de gecontracteerde prijs verhoogd met f 75,— per ton, voor een bedrag van f 150,— voor elke ton aandeel genomen moet worden in Deutsche credietpapieren!

Dit geldt voor elke order, die wordt uitgevoerd, hetzij volgens een bestaand contract, hetzij volgens een nieuw gesloten overeenkomst.

DE DIRECTEUR.

Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen.

Samenstelling van het Bestuur.

Ingevolge het aftreden als Bestuurslid van de heeren A. J. Bouwens, ir. H. van 't Hoogerhuijs Jr. en ir. C. F. Loder en de verkiezing tot bestuursleden van de heeren ir. H. van 't Hoogerhuijs Jr., ir. J. W. van der Vegt en ir. W. A. E. van Geuns in de Algemeene Vergadering van 12 October j.l. is in de samenstelling van het Bestuur eenige verandering gekomen.

Op de na afloop der Algemeene Vergadering gehouden Bestuursvergadering werd de heer van 't Hoogerhuijs Jr. tot Voorzitter herkozen en de heer Van der Vegt tot onder-voorzitter benoemd.

Het Bestuur is dus als volgt samengesteld:
 ir. H. van 't Hoogerhuys Jr., Directeur der Rotterdam-
 sche Tramweg-Maatschappij, Voorzitter.
 ir. J. W. van der Vegt, Directeur der Rotterdamsche
 Electriche Tramweg-Maatschappij, Onder-Voorzitter.
 J. H. Neiszen, Directeur der Gemeentetram Amsterdam,
 Secretaris-Penningmeester.
 ir. W. A. E. van Geuns, Directeur der Tweede
 Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij.
 ir. L. M. J. Immink, Ing.-Adm. der Noord-Zuid-
 Hollandsche Tramweg-Maatschappij. } Leden
 F. M. Loep, Directeur der Tramweg-Maatschap-
 pij „Zutphen—Emmerik.” }
 terwyl
 ir. D. H. Stigter, als Administrateur en
 mr. S. J. van Royen als Rechtskundig Raadsman optreden.
 Het Secretariaat der Vereeniging blijft gevestigd te Am-
 sterdam, Westeinde 9.

Contributiewijziging.

Krachtens de haar bij Art. 13 der Statuten toegekende
 bevoegdheid heeft de Algemeene Vergadering, bij besluit
 van 12 Oct. jl., bepaald, dat met ingang van 1 Januari
 1918 de jaarlijksche contributie voor de gewone leden (de
 locaalspoorweg- en tramwegondernemingen) zal worden ver-
 hoogd, ten einde de uitgaven behoorlijk te kunnen dek-
 ken, die een gevolg zijn van de toeneming der werkzaam-
 heden en bemoeiingen, welke de Vereeniging, tot groot nut
 harer leden, meer en meer als haren plicht beschouwt.

De nieuwe regeling is als volgt:

Voor ondern. met bruto-ontv.	Contributie
beneden f 100 000	per jaar f 30 per jaar
van „ 100.000 tot f 200.000	„ „ 40 „ „
„ „ 200.000 „ „ 300.000	„ „ 60 „ „
„ „ 300.000 „ „ 400.000	„ „ 80 „ „
„ „ meer dan „ 400.000	„ „ 100 „ „

De bruto-ontvangsten worden genomen volgens de ten
 tijde van de contributie-inning (in Januari) laatst verschenen
 Regeeringsstatistiek.

Tot het geven van een indruk wordt hieronder vermeld,
 hoe de lijst van heffingen zou zijn, indien de statistiek
 van 1915 werd gevolgd:

Betuwsche Stoomtram-Maatschappij	f 30
Centrale Limburgsche Spoorweg-Maatschappij	„ 30
Dedemsvaartsche Stoomtram-Maatschappij	„ 80
Eerste Drentsche Stoomtram-Maatschappij	„ 30
Eerste Nederlandsche Electriche Tram-Maatschappij	„ 40
Electriche Spoorweg-Maatschappij	„ 100
Eerste Ned. Motortram Venlo—Tegelen—Steijl	„ 30
Geldersche Stoomtram-Maatschappij	„ 40
„ Overijsselsche Stoomtram-Maatschappij	„ 30
„ Westfaalsche Stoomtram-Maatschappij	„ 30
Gemeentetram Arnhem	„ 60
„ Utrecht	„ 80
„ Amsterdam	„ 100
„ Groningen	„ 40
„ Nijmegen	„ 40
Ginneksche Tramweg-Maatschappij	„ 30
Haagsche Tramweg-Maatschappij	„ 100
Hollandsche Buurtspoorwegen	„ 40
Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij	„ 30
Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen	„ 60
Maatschappij tot Exploitatie van Tramwegen	„ 40
Gooische Stoomtram	„ 60
Maasbuurt Spoor Nijmegen—Venlo	„ 40
Stoomtram-Maatschappij Oldambt Pekela	„ 30
N. V. Stoomtram Walcheren	„ 30
Tramweg-Maatschappij „De Graafschap”	„ 30
Ned.-Indische Spoorweg-Maatschappij	„ 100
Ned.-Indische Tramweg-Maatschappij	„ 100
Nederlandsche Tramweg-Maatschappij	„ 100
Nederlandsche Centraal-Spoorweg-Maatschappij	„ 30
Noord-Zuid-Holl. Tramweg-Maatschappij	„ 100
Nijmeegsche Tramweg-Maatschappij	„ 30
Ooster Stoomtram-Maatschappij	„ 80
Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij	„ 100
Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij	„ 100

Société An. Flessingue—Middelbourg	f 40
Stoomtram Hulst—Walsoorden	„ 30
„ „ „Maas en Waal”	„ 30
„ „ „Breskens Maldeghem	„ 40
„ „ „Tiel—Buren—Culemborg	„ 30
„ „ „Antw. B.O.Z. Tholen	„ 30
„ „ „Bosch—Helmond	„ 40
„ „ „Oostelijk Groningen	„ 30
„ „ „Venlo—Maasbree—Helden	„ 30
„ „ „De Meijerij”	„ 60
„ „ „Zutphen—Emmerik	„ 30
Tweede Noord-Holl. Tramweg-Maatschappij	„ 80
Twentsche Electriche Tramweg-Maatschappij	„ 30
Westlandsche Stoomtramweg-Maatschappij	„ 60
Zeeuwsch Vlaamsche Tramweg-Maatschappij	„ 30
Zuider Tramweg-Maatschappij	„ 40
Zuid-Nederlandsche Tramweg-Maatschappij	„ 80

DE SECRETARIS-PENNINGMEESTER.

Het Tollenvraagstuk.

Het Bestuur heeft op zijn aanvraag van de Commissie
 van Advies rapport ontvangen van het oordeel dezer Com-
 missie in zake het tollenvraagstuk.

Het Bestuur zal aan de, blijkens de gehouden enquête
 belanghebbende leden, zijn oordeel schriftelijk te kennen
 geven.

DE ADMINISTRATEUR.

COMMISSIE VAN ADVIES.

Huishoudelijk Reglement.

In de Bestuursvergadering van 12 October 1917 is het
 huishoudelijk reglement van de permanente Commissie van
 Advies als volgt vastgesteld:

Artikel 1.

Samenstelling der Commissie.

De Commissie bestaat uit ten hoogste vijf leden. De
 administrateur en de rechtskundige raadsman der Neder-
 landsche Vereeniging hebben als zoodanig permanent zit-
 ting in deze Commissie. De overige leden worden door
 de algemeene vergadering der Nederl. Vereeniging voor
 Locaalspoorwegen en Tramwegen benoemd voor een tijd
 van zes achtereenvolgende jaren.

Om de twee jaar treedt in de algemeene vergadering
 der Nederl. Vereeniging één dier leden af volgens daar-
 van op te maken rooster en is niet terstond herkiesbaar.

Artikel 2.

De Commissie wijst uit haar midden een voorzitter aan.
 De voorzitter leidt de vergaderingen der Commissie. Als
 secretaris treedt op de rechtskundige raadsman, die de
 notulen der vergaderingen houdt en zich belast met de
 zorg voor het archief der Commissie. ¹⁾

Door de Commissie wordt verder één harer leden aange-
 wezen die te zamen met den secretaris en den administrateur
 der Nederl. Vereeniging vormt de „Commissie van Voor-
 bereiding”.

Artikel 3.

Werkkring der Commissie.

De Commissie brengt advies uit omtrent alle vragen
 betreffende het tramwezen en wat daarmede verband houdt
 en zulks op aanvraag van de algemeene vergadering, van
 het bestuur of van één of meer leden der Nederlandsche
 Vereeniging.

Artikel 4.

Aanvragen om Advies.

De aanvragen om advies van één of meer leden moeten
 schriftelijk bij den secretaris der Commissie worden inge-
 diend en moeten inhouden:

1°. de zoo nauwkeurig mogelijk gestelde vraag waarom-
 trent advies wordt verzocht.

¹⁾ Als secretaris treedt thans op mr. S. J. van Royen, Keizers-
 gracht No. 497, Amsterdam.

2°. een toelichting met de noodige gegevens of feiten.
3°. dagteekening en handteekening van hem, die gerechtigd is het lid, dat de aanvraag doet, in de algemeene vergadering der Nederlandsche Vereeniging te vertegenwoordigen.

Artikel 5.

Behandeling dier Aanvragen.

Zoodra aanvraag om advies is ingekomen, stelt de secretaris de overige leden der „Commissie van voorbereiding” daarmede in kennis.

Deze beslist voorloopig of het te geven advies ligt binnen de taak der Commissie. Indien dit naar haar meening niet het geval is, wordt de aanvrager onmiddellijk hiermede in kennis gesteld.

In de eerstvolgende vergadering der Commissie van Advies wordt definitief beslist of aan de aanvraag gevolg kan worden gegeven.

Ook deze beslissing wordt den aanvrager onverwijld medegedeeld.

Indien de „Commissie van Voorbereiding” daarentegen meent dat op de aanvraag advies der Commissie mogelijk is, beslist zij:

A. of de aanvraag zal worden behandeld in de gewone vergadering der Commissie, in een buitengewone vergadering, of in een schriftelijke gedachtenwisseling zonder bijeenkomst.

B. of nadere inlichtingen zullen worden ingewonnen dan wel andere voorbereidende maatregelen aan de behandeling door de Commissie moeten voorafgaan.

Artikel 6.

De gewone vergaderingen der Commissie worden met zoo veel mogelijk gelijke tijdsruimten éénmaal in elk kwartaal gehouden. Buitengewone vergaderingen vinden plaats indien één der Commissieleden den wensch daartoe schriftelijk aan den secretaris te kennen geeft, en worden zoo spoedig mogelijk na het inkomen van het verzoek belegd.

Alle vergaderingen worden gehouden op plaats en datum door de „Commissie van Voorbereiding” te bepalen. De oproep tot de vergaderingen geschiedt door den secretaris, zoodra de datum daarvoor is bepaald geworden. Bij den oproep worden gevoegd: opgave van de te behandelen onderwerpen, afschriften van de ingekomen aanvragen om advies en mededeeling van de nadere gegevens, zoo die reeds mochten zijn verzameld.

Elk te geven advies wordt opgesteld door één der leden uit en door de vergadering aangewezen vóór de betreffende aanvraag in behandeling komt. De door den secretaris gemaakte notulen staan te zijner beschikking. De samensteller zendt het advies bij den secretaris in, die na onderteekening door hem en den voorzitter, na toezending van het advies aan het Bestuur der Nederl. Vereeniging, voor de verzending aan den aanvrager zorg draagt.

Artikel 7.

Schriftelijke behandeling.

Indien door de „Commissie van Voorbereiding” besloten is dat de aanvraag om advies schriftelijk zal worden afgedaan, dan zendt de secretaris aan de leden der Commissie van Advies afschrift van de gedane aanvraag met toelichting, zoomede het resultaat van eventueel ingewonnen inlichtingen, met verzoek hun zienswijze zoo spoedig mogelijk mede te deelen op het aangehechte blanco blad.

Zijn alle brieven bij den secretaris weer binnengekomen, dan stelt één der leden van de „Commissie van Voorbereiding” het te geven advies op, indien uit de zienswijzen der leden een advies der Commissie gemakkelijk is op te maken.

Is dit niet het geval, dan wordt de aanvraag in de eerstvolgende vergadering weder in behandeling genomen.

Artikel 8.

Jaarverslag.

In de eerste gewone vergadering van elk kalenderjaar brengt de secretaris een voorloopig verslag uit over de werkzaamheden der Commissie in het afgelopen jaar.

Door de vergadering wordt daarop een definitief ver-

slag opgesteld, dat aan het Bestuur der Nederlandsche Vereeniging wordt ingezonden.

Artikel 9.

Onkosten.

De Nederlandsche Vereeniging vergoedt aan de leden der Commissie de reis- en verblijfskosten uit hun lidmaatschap voortvloeiende en bovendien aan den secretaris zijne bureaunkosten.

Kolenvoorziening.

Blijkens eene circulaire van de Rijkskolendistributie is de prijs van de stukkolen op f 51,—, die der briketten op f 56,— per ton gesteld. Deze enorm-hooge prijzen zijn het gevolg van een zoogenaamde prijsegalisatie, noodig ten gevolge van den zeer hoogen prijs, waarvoor brandstof uit Duitschland wordt betrokken.

De brandstofcommissie is te dezer zake werkzaam en wellicht zal een spoedvergadering van gewone leden op Vrijdag 2 November te Utrecht uitgeschreven worden.

Het is echter noodig, dat zoo spoedig mogelijk beschikt kan worden, over een overzicht, waaruit voor alle tramwegondernemingen blijkt, welke de gevolgen van deze moordende prijzen zijn.

Een aanvraag dezerzijds naar deze gegevens is weldra te verwachten.

DE ADMINISTRATEUR.

Resultaten met Vloeiijzeren Platen voor Locomotiefvuurkisten.

In het „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure” schrijft de heer Busse, spoorwegdirecteur te Kopenhagen:

Ongeveer 20 jaar geleden had men bij de Deensche Staatsspoorwegen bijzondere redenen om het vraagstuk van vloeiijzeren platen voor locomotiefvuurkisten onder de oogen te zien en werd daarom besloten deze bij ongeveer 20 locomotieven toe te passen.

De eerste platen werden uit Amerika betrokken, de latere van de firma Krupp, van welke laatste platen de vastheid hooger was, dan bij de eerste.

De plaatdikten waren zeer gering.

Eenige vuren hielden zich zeer goed, andere daarentegen moesten spoedig vernieuwd worden, evenals bij koperen vuurkisten. De uit Duitschland betrokken platen hielden zich beter, dan die uit Amerika.

De vlampijpen werden door middel van een koperen ring ter dikte van 1 mM., die aan iedere zijde van de plaat 1 mM. uitstak, juist zooals bij de koperen buizen ingewalst en hielden zich even goed. Over het algemeen hielden echter de ijzeren vuurkisten het niet zoo lang uit als koperen, men hield met de proeven op, daar met betrekking tot de bedrijfskosten, de materiaalwaarde van de vuurkist slechts een zeer geringen invloed op de bedrijfskosten heeft, vooral wanneer men met het betere materiaal geen verlenging van den levensduur verkrijgt.

Hoe komt het nu, dat de eene vuurkist, zij het een koperen of ijzeren, eerder ten gronde gaat, dan de andere, onder overigens geheel gelijke bedrijfsomstandigheden?

Dit zal in hoofdzaak van de behandeling en niet van het materiaal afhangen. De platen worden bij het richten en onzetten reeds beschadigd, vooral de koperen, terwijl verder de wijze van stoken, benevens de voeding gedurende den rit, hun invloed doen gevoelen.

De richthamer en de buizenwals zijn eveneens oorzaken voor het vergaan van de vuurkist.

In hoeverre de samenstelling van het koper van invloed op den duur der platen is, is niet kunnen worden nagegaan; dat zij echter de oorzaak van het vergaan der ijzerplaten is, is mogelijk, daar deze zelfs in de vlakke plaat en meest in de nabijheid van het vuur bersten en scheuren vertoonden. Dit kon weliswaar door de daar heersche groote hitte komen, doch het is mogelijk, dat een verkoling van het vloeiijzer plaats vindt, waardoor de platen hard en

broos worden, reden waarom bij vuurkisten koper boven ijzer te verkiezen is, en het laatste slechts als noodhulp moet worden gebruikt.

Nu zal men hier tegen inbrengen: „Waarom gaat het dan in Amerika wel?” en te gelijktijd spreken van een andere behandeling van de vuurkist b.v. door uitwasschen met heet water.

Echter is vastgesteld geworden, dat in Amerika de locomotieven veel ruwer worden behandeld dan bij ons en een uitwasschen met heet water zelden voorkomt.

De zaak is echter zeer eenvoudig; men maakt de vuurkisten juist zoo als bij ons, en ze scheuren ook zooals bij ons, maar men repareert daar op een wijze, zooals in Europa geen machine-technicus het zou durven wagen, en tengevolge waarvan in Amerika ieder jaar een aantal locomotiefketels in de lucht vliegen, waarbij het dan heet, dat zich op een of andere onverklaarbare wijze gassen in den ketel gevormd hadden, of iets dergelijks, en het geval wordt misschien nog als iets hoogst interessants voorgesteld. Bij ons komt een dergelijk geval en zeer zeker, met reden, voor den rechter.

Jaarverslagen 1916.

Verslag over het jaar 1916, uitgebracht aan den Minister van Waterstaat door den Raad van Toezicht op de Spoorwegdiensten.

Aan dit verslag ontleenen wij het volgende:

Districts-Inspecteurs voor de tramwegen.

In district A door den District-Inspecteur T.E. Wijmalen w.i. ter standplaats Zwolle.

In district B door den District-Inspecteur W. E. Kruitbosch w.i. ter standplaats Arnhem.

In district C door den District-Inspecteur H. G. Teuwisse w.i. ter standplaats 's-Gravenhage.

In district D door den District-Inspecteur H. A. Ravenek Jr. w.i. ter standplaats Rotterdam.

In district E door den District-Inspecteur J. E. Rodenburg w.i. ter standplaats Nijmegen.

Nieuwe voor het verkeer geopende spoorwegen.

In het jaar 1916 werden de volgende nieuwe spoorwegen en baanvakken voor het verkeer geopend, nadat uit voorafgaande opnemings door ons college gebleken was, dat zij voor de exploitatie geschikt waren.

1°. op 1 Maart 1916 het baanvak St. Odilienberg—Vlodrop van de Centrale Limburgsche Spoorweg (stoomtramweg) Maatschappij.

2°. op 1 Juli 1916, de baanvakken Drie Schouwen—Kloosterzande en Zaamslag—Terneuzen van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij.

3°. op 1 Juli 1916, het baanvak Sas van Gent—Drie Schouwen van de Zeeuwsch-Vlaamsche Tramweg-Maatschappij (op 6 November 1915 reeds geopend voor het goederenvervoer).

4°. op 3 Juli 1916, de lijn Meppel—Smilde (Hykersmilde) van de Nederlandsche Tramweg-Maatschappij.

5°. op 7 Augustus 1916, de elektrische spoorweg Amsterdam—Sloterdijk van de gemeente Amsterdam.

6°. op 19 Augustus 1916, de elektrische spoorweg van Haarlem langs den Zijlweg naar Overveen van de Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij.

Verschillende Mededeelingen.

Zuider Stoomtramweg-Maatschappij. In de buitengewone algemeene vergadering der Zuider Stoomtramweg-Maatschappij is de heer G. J. van Wieringhen Borski, ingenieur te Eindhoven, met ingang van 1 Januari 1918 tot directeur benoemd.

(Alg. Hdbl.)

Lichtbesparing in de Zweedsche treinen. Op de Zweedsche Staatsspoorwegen is bepaald, dat, in verband met de licht-

besparing, bij het ontsteken van licht in de coupé's daarbij alleen rekening is te houden, dat het controleeren der plaatskaarten behoorlijk kan geschieden, de reizigers een plaats kunnen opzoeken en hunne bagage neerzetten; voor lezen in de treinen behoeft geen licht gegeven te worden.

Wanneer op een station veel reizigers uit stappen, moeten de overblijvenden overstappen, bij elkaar geplaatst en moet in de vrijkomende coupé's het licht gedoofd worden. (De Tijd.)

Opening Stoomtramlijn Bellingwolde—Blijham. De stoomtramlijn van Bellingwolde naar Blijham, in aansluiting aan de lijn Winschoten—Terapel, wordt 25 dezer officieel geopend. (N. R. Crt.)

Het verkeer op de Deutsche spoorwegen. De „Nordd. Allg. Ztg.” deelt mede, dat de inkomsten uit het personenverkeer op de Deutsche Staatsspoorwegen gedurende de laatste 12 vredesmaanden (Aug. 1913—Juli 1914) een record bereikten. In het eerste oorlogsjaar (Aug. 1914—Juli 1915) daalden de inkomsten met 32,1 pCt., terwijl gedurende het tweede oorlogsjaar dit dalingspercentage 21 pCt. beliep. In het derde oorlogsjaar echter overschreden de inkomsten die van het laatste vredesjaar nog met 5,3 pCt. en bedroegen ongeveer 1061 miljoen Mk. De ontvangsten uit het goederenverkeer daalden gedurende het eerste oorlogsjaar met 16,3 pCt. vergeleken met het laatste vredesjaar, welke ook hier een record aanwees. In het tweede oorlogsjaar was deze achterstand reeds ingehaald en in het derde oorlogsjaar overtroffen de ontvangsten uit het goederenverkeer met 2404 miljoen Mk. of 8 pCt. die van het laatste vredesjaar. In deze cijfers zijn de ontvangsten uit het militaire vervoer niet begrepen, welke evenwel gedurende de drie oorlogsjaren gemiddeld slechts 1/3 van de totale ontvangsten uitmaken. Dat het spoorwegverkeer zich in steeds toenemende mate gedurende dezen oorlogstijd heeft ontwikkeld, blijkt voornamelijk uit de ontvangsten over Augustus 1917. In deze maand steeg het personenvervoer met 30,6 pCt. vergeleken met Augustus 1916 en met 14,1 pCt., vergeleken met Augustus 1913. Het goederenvervoer vermeerde in Augustus 1917 met 11,6 pCt. in vergelijking met dezelfde maand van 1916, terwijl deze stijging 19,1 pCt. bedraagt, vergeleken met de maand Aug. 1913. (De Telegraaf.)

De treinendienst. Men schrijft ons: Gelukkig dat er weer kans is op goede kolen op de lijnen, die niet in het hoofdverkeer liggen is het met den dienst treurig gesteld. Wegens de slechte kolen komen de treinen soms uren over tijd aan. Op de lijn Helmond—Venlo is de trein herhaaldelijk meer dan twee uur te laat. Vrijdagmorgen wilde de trein bij het station *Hoest* niet verder. In de bosschen langs de lijn werd hout gekapt om de machine te stoken. Toen ging het met horten en stooten verder. Sommige passagiers hielden met gemak een wedloop met het stoomros vol. (De Maasbode.)

Het reizigersverkeer in Duitschland. Met ingang van 18 October wordt op de Deutsche Spoorwegen voor het gebruik van Schnellzüge een oorlogstoeslag geheven boven en behalve den Schnellzugfahrpreis. Onder Schnellzugfahrpreis is te verstaan het gezamenlijk bedrag van vrachtprijs en sneltreintoeslag.

Deze oorlogstoeslag bedraagt: bij een vrachtprijs t/m. 5 Mk. 3 Mk.; boven 5 t/m. 10 Mk. 8 Mk.; boven 10 t/m. 15 Mk. 13 Mk.; boven 15 t/m. 25 Mk. 20 Mk.

Voor elk tiental Marken daarboven (met opwaartsche afronding op 10 Mk.) wordt de oorlogstoeslag met 10 Mk. verhoogd, zoodat hij b.v. bedraagt: boven 25 t/m. 35 Mk. 30 Mk.; boven 35 t/m. 45 Mk. 40 Mk. enz.

Een houder van een plaatsbewijs „für Eil-oder Personen-zug” is dus bij gebruik van „Schnellzüge” verschuldigd zoolvel den Schnellzugzuschlag als den oorlogstoeslag.

Bovendien worden alle „Eilzüge als Schnellzüge” beschouwd.

(De Maasbode.)

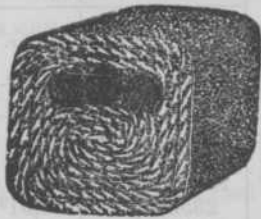
Overzicht der opbrengsten van Spoor- en Tramwegen gedurende de maanden September 1917 en 1916.

NAMEN DER MAATSCHAPPIJEN.	Aantal kilometers in exploitatie.	Personenvervoer.		Opbrengst van vervoer van Bagage, Goederen en Levende Dieren.	Opbrengst van Diversen.	Totaal der opbrengsten.	Opbrengst per dag-kilometer.	Sedert 1 Januari.	
		Aantal.	Opbrengst.					Totaal der opbrengsten.	Opbr. per dagkil.
Betuwsche Stoomtr.-Mij. 1917	—	—	4745 —	4948 —	119 —	9812 —	5 78	74653 —	4 84
" " " 1916	—	—	4648 —	4144 —	244 —	9036 —	5 33	75254 —	4 86
Centrale Limburgsche Spoorw. (Stoomtr.) Mij.									
Lijn: Roermond-Kes- senich..... 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn: Roermond-Vlo- drop 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dedemsv. St.-Tr.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eerste Dr. St.-Tr.w.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Eerste Ned. El. Trw. Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijnen: Ceintuurb. en Haarlem—Bloemend. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Electr. Spw.-Mij. Lijn: Amst.-Haarl.-Zandv. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Geldersch Overijselsche Stoomtram-Mij. 1917	—	—	3163 74	3537 06	386 28	7087 08	7 20	68252 70	7 62
Geld. St.-Tr.w.-Mij. 1916	—	—	3284 10	5028 72	294 19	8607 01	8 75	68204 55	7 59
Geld. Westf. St.-Mij. ... 1917	40	12166	2075 04	2340 49	360 37	4775 90	3 98	40336 66	3 69 ⁵
" " " " " 1916	40	10428	1522 97	2947 47	422 54 ⁵	4892 98 ⁵	4 08	39511 55	3 24 ⁵
Gemeentetram Amsterd. 1917	53,8	10448236	517993 05	—	—	517993 05	320 93	4283282 21 ⁵	291 63
" " " " " 1916	53,8	10895871	466494 91	—	—	466494 91	289 03	3982778 04	270 84
Gem. electr. tram Arnhem 1917	19,94	389655	36580 65	912 35	250 —	37743 —	63 09	284603 18	52 38
" " " " " 1916	19,94	338048	31535 25	254 65	250 —	32039 90	53 56	253389 09 ⁵	47 63
Gemeentetram Groningen 1917	9,075	349039	18704 67 ⁵	—	1313 51 ⁵	20018 09	66 78	158657 87	62 73
" " " " " 1916	9,075	324335	17408 97 ⁵	—	99 45	17508 42 ⁵	62 03	152061 79	60 45
Gemeentetram Utrecht. 1917	16,25	599249	30424 41 ⁵	—	387 60	30812 01 ⁵	63 20 ⁵	275328 02	62 07
" " " " " 1916	16,25	662576	30418 60	—	125 —	30543 60	62 65	273240 81	61 37
Gooische Stoomtram ... 1917	44	—	—	—	—	29637 37 ⁵	—	256150 24 ⁵	—
" " " " " 1916	39	—	—	—	—	21266 14 ⁵	—	206560 12 ⁵	—
Haagsche Tramw.-Mij. 1917	68,337	4272357	276714 84 ⁵	—	1266 84	277981 68 ⁵	135 59 ⁵	2399943 94 ⁵	128 30 ⁹
" " " " " 1916	69,3333	3901886	245505 34	—	1207 84	246713 18	118 44 ¹	2122522 18 ⁵	113 78 ⁸
Maas-Buurtspoorweg... 1917	63,50	—	13034 36	5323 97	921 84	19280 17	10 12 ⁵	145914 73	8 76 ³
" " " " " 1916	63,50	—	9954 33	3644 38	550 15	14148 86	7 72 ⁷	114513 22	6 57 ⁵
Holl. IJz. Sp. Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mij. tot Expl. van S.S. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ned. Centraal Sp. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nederl. Tramweg-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N.-Brab. Duit. Spw.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N.-Z.-Holl. Tram-Maatj. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn: Leiden-Katw.-Noordwijk 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn: Haarl.—Leiden 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn: Haarlem-Alkmaar 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Nijmeegsche Trw.-Mij. 1917	4,6	—	652 18 ⁵	31 72	50 —	733 90 ⁵	5 32	6559 57 ⁵	5 22
" " " " " 1916	4,6	—	902 66 ⁵	72 62	50 —	1025 28 ⁵	7 43	6933 26 ⁵	5 50
Ooster Stoomtram-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Rotterd. Tramweg-Mij. 1917	—	4107468	227980 87 ¹	—	—	700978 22 ¹	—	—	— ¹⁾
" " " " " 1916	—	4063935	227602 46 ⁵	—	—	682662 67 ⁴	—	—	—
Rotterd. Electr. Tramw. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maatschappij 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Schielandsche Trw.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn Rott.-Hillegersb. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
„St.tr. Hulst-Walsoord” 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" " " " " 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stoomtr.-Mij. „s-Bosch” 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Helmond” 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—

1) Vanaf 1 Juli.

NAMEN DER MAATSCHAPPIJEN.	Aantal kilometers in exploitatie.	Personenvervoer.		Opbrengst van vervoer van Bagage, Goederen en Levende Dieren.	Opbrengst van Diversen.	Totaal der opbrengsten.	Opbrengst per dag-kilometer.	Sedert 1 Januari.	
		Aantal.	Opbrengst					Totaal der opbrengsten.	Opbr. per dagkil.
Stoomtr. Mij. „Breskens- Maldeghem” 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
St.tr.-Mij. „Maas en Waal” 1917	31,4	—	4681 21	3546 31 ⁵	917 18 ⁵	9144 71	9 71	69842 25 ⁵	8 15
St. „Tr.w.-Mij. Oldambt- Pekela” 1916	31,4	—	4581 54	1860 16 ⁵	1025 60	7467 30 ⁵	7 93	56182 00 ⁵	6 53
Stoomtr. „Tiel-Buren- Culemborg” 1917	30	—	4030 23	2314 49	62 19	6407 63	7 12	65819 25	8 04
Stoomtr. Mij. Venlo-Maas- bree-Helden 1916	30	—	3614 89 ⁵	3639 40 ⁵	75 91	7330 21	8 14	60320 92 ⁵	7 34
N.V. St.tr. „Walcheren” 1917	27,230	14899	3791 70	2525 57	1045 69	7363 96	9 01 ⁵	66947 53	8 13
Trw.-Mij. „de Graafschap” 1917	27,230	20540	4119 60	2574 01 ⁵	1075 88	7769 49 ⁵	9 51	64662 54 ⁵	9 65
Trm.w.-Mij. „de Meijerij” 1917	18,258	8692	2075 29	1721 70	26 90	3823 89	6 96 ³	28071 43 ⁵	5 63 ¹
en Eindhoven-Geldrop 1916	18,258	8990	1964 94 ⁵	1883 61	44 97	3893 52 ⁵	7 10 ⁸	26487 84	5 29 ⁴
Trw.-Mij. „Zutph.-Emm.” 1917	42,075	43742	7325 85	4112 89	1201 53	12640 27	10 01	116506 27 ⁵	10 14
Tweede N.-Holl. Trw.-Mij. 1917	42,075	44837	6614 27	5887 06	756 60	13257 93	10 50	89518 29 ⁵	7 77
Twent. Electr. Trw.-Mij. 1917	57	—	24900 —	4300 —	1400 —	30600 —	17 55	289600 —	—
Westl. St.-Tramw.-Mij. 1916	57	—	22000 —	4100 —	1800 —	27900 —	15 80	168900 —	—
Westl. St.-Tramw.-Mij. 1917	7,42	58237	5614 92	167 41	—	5782 33	25 97	49949 05	24 66
Westl. St.-Tramw.-Mij. 1916	7,42	95452	6837 66	178 50	—	7016 16	31 07	57810 41	28 43
Westl. St.-Tramw.-Mij. 1917	—	110972	21112 51	11090 54 ⁵	2064 53 ⁵	34277 59	23 31 ⁸	283046 84 ⁵	21 61 ⁷
Westl. St.-Tramw.-Mij. 1916	—	125624	22168 76 ⁵	7714 43	1896 69	31779 88 ⁵	21 61 ⁵	241231 15 ⁵	18 42
Augustus 1917—1916.									
Z.Ned. Stoomtr.weg-Mij. 1917	92	62030	17344 42	12309 38	2272 21	31926 01	11 19	227479 27 ⁵	10 17
Z.Ned. Stoomtr.weg-Mij. 1916	92	100226	19460 06	10933 82 ⁵	1436 29 ⁵	31830 18	11 16	223402 36 ⁵	9 95
Zuider Stoomtr.weg-Mij. 1917	—	—	9332 31	5368 75 ⁵	197 —	14890 06 ⁵	12 35 ⁵	102537 96 ⁵	10 85 ⁵
Zuider Stoomtr.weg-Mij. 1916	—	—	12125 37 ⁵	4799 57	218 09	17143 03 ⁵	14 22 ⁵	112532 82	11 86
Ooster Stoomtram-Mij. 1917	75,662	—	42061 44 ⁵	8174 82 ⁵	1552 —	51788 27	22 07	292410 33 ⁵	15 90
Ooster Stoomtram-Mij. 1916	75,662	—	42065 95	7510 42 ⁵	1919 68 ⁵	51496 06	21 95	291672 76	15 79
Deli Spoorweg-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deli Spoorweg-Mij. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deli Stoomtramw.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Deli Stoomtramw.-Mij. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kediri Stoomtram-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kediri Stoomtram-Mij. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malang Stoomtram-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Malang Stoomtram-Mij. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ned.-Ind. Spoorweg-Mij.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn Samar.—Vorsten- landen Willem I 1917	—	—	—	—	—	520000 —	81 43	581084 —	71 54 ¹)
Lijn: Batavia-Buiten- zorg 1916	—	—	—	—	—	700325 —	109 66	773073 —	75 07 ²)
Lijn Stoomtr. Djokja— Brossot 1917	—	—	—	—	—	33000 —	38 03	117289 —	26 06 ¹)
Lijn Stoomtr. Djokja— Willem I 1916	—	—	—	—	—	33655 —	38 77	171026 —	25 03 ²)
Lijn Stoomtr. Goen- dih—Soerabaja 1917	—	—	—	—	—	130000 —	37 78	868333 —	32 19 ¹)
Lijn: Tr.w. Solo-Bojolali) 1917	—	—	—	—	—	155694 —	45 25	955543 —	35 32 ²)
Lijn: Tr.w. Solo-Bojolali) 1916	—	—	—	—	—	269000 —	35 42	2063426 —	34 66 ¹)
Lijn: Tr.w. Solo-Bojolali) 1917	—	—	—	—	—	235033 —	30 95	1790566 —	29 95 ³)
Lijn: Tr.w. Solo-Bojolali) 1916	—	—	—	—	—	18000 —	20 02	137315 —	19 49 ¹)
Lijn: Tr.w. Solo-Bojolali) 1917	—	—	—	—	—	19920 —	22 16	118657 —	16 77 ²)
Nederlandsch-Indische... 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tramweg-Maatschappij 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Oost-Java Stoomtram-Mij.	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn Modjokerto-Ngoro) 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn: Soerabaja-Krian) 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lijn: Soerabaja-Krian) 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sem. Cherib. St.-Tr.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samar.—Joana St.-Tr.-Mij. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Serajoedal St.-Tr.-Mij. 1917	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Serajoedal St.-Tr.-Mij. 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Westlandsche Stoomtr.- weg-Mij. 1917	—	149954	30121 63	15628 21 ⁵	250 15 ⁵	46000 —	30 28	248769 25 ⁵	21 48
Westlandsche Stoomtr.- weg-Mij. 1916	—	161100	27766 39	9601 12 ⁵	616 12	37983 63 ⁵	25 —	209451 27	18 02
Nederlandsche Tramw.- Maatschappij 1917	—	—	69760 16 ⁵	41328 95	3399 58 ⁵	114488 70	11 51 ⁵	749622 11 ⁵	9 62
Nederlandsche Tramw.- Maatschappij 1916	—	—	64912 02	33566 56 ⁵	5213 73 ⁵	103692 32	10 27 ⁵	636403 85 ⁵	8 67

NAMEN DER MAATSCHAPPIJEN.	Aantal kilometers in exploitatie	Personenvervoer.		Opbrengst van vervoer van Bagage, Goederen en Levende Dieren.	Opbrengst van Diversen.	Totaal der opbrengsten.	Opbrengst per dag-kilometer.	Sedert 1 Januari.	
		Aantal.	Opbrengst.					Totaal der opbrengsten.	Opbr. per dagkil.
Rotterd. Tramweg-Mij... 1917	—	—	—	—	—	203990 03	—	1353363 52	—
" " " " " " 1916	—	—	—	—	—	187773 21 ⁵	—	1237137 11 ⁵	—
Dedemsv. Stoomtr.-Mij. 1917	410	38504	13459 45	17247 24 ⁵	1964 37 ⁵	32671 07	7 52 ⁵	235395 49 ⁵	6 91 ⁹
" " " " " " 1916	410	45991	12724 44	16044 71	1733 62	30502 77	7 02 ⁵	214880 69	6 29
Holl. Buurtspoorwegen.. 1917	61,472	40959	10418 83 ⁵	9172 09	983 08	20574 00 ⁵	10 79	132120 42 ⁵	8 84
" " " " " " 1916	61,472	46885	9934 12	5936 54	812 38	16683 04	8 77	131246 11	8 76
Holl. IJz. Spoorw.-Mij. 1917	1611	—	2766193 55	1435387 51	112503 51	4314084 57	—	27643536 2 ⁵	70 61
" " " " " " 1916	1611	—	—	—	—	—	—	25679603 34	65 33
Mij. tot Expl. van S.S.... 1917	1875	—	2673545 88	2582871 97	140912 00	5397329 85	—	36697391 81 ⁵	80 54
" " " " " " 1916	1875	—	—	—	—	—	—	33655585 95	73 56
Tramw.-Mij. „de Meijerij“ 1917	115	54125	15203 32 ⁵	12942 05 ⁵	1611 34	29756 72	8 34 ⁵	211466 13	7 57
en Eindhoven-Geldrop 1916	120	67403	13283 49 ⁵	11036 46 ⁵	1086 80	25401 76	6 83	192885 34	6 59
Gemeentetram Groningen 1917	9,075	388623	20555 75	—	41 85	20597 60	73 16	138639 78	62 23
" " " " " " 1916	9,075	366434	19340 —	—	20 97 ⁵	19360 97 ⁵	68 96	134553 36 ⁵	60 25
Maas—Buurtspoorwegen 1917	63,50	—	13728 87	5510 89	954 37	20194 13	10 25 ⁵	126634 56	8 20 ⁷
" " " " " " 1916	63,50	—	10972 41	3218 84	487 89	14679 14	7 45 ⁷	100364 36	6 41 ³
Twent. Electr. Tr.w.-Mij. 1917	7,42	64292	5574 41	166 24	—	5740 65	24 96	44166 72	24 49
" " " " " " 1916	7,42	100901	6638 52	162 78	—	6801 50	29 57	50794 24	28 05
Eerste Drentsche Stoom- 1917	—	—	6021 92	4987 52	493 04	11502 48	6 18	79964 91 ⁵	—
tram-Mij. 1916	—	—	—	—	—	9020 09 ⁵	—	60811 70 ⁵	—
Electr. Spw. Mij. Lijn: 1917	28,2	444624	115063 49	409 64	—	115473 13	132 09	641400 83 ⁵	93 60
Amst.-Haarlem-Zandv. 1916	28,2	521846	—	—	—	—	121 90	—	80 09
Eerste Ned. El. Tr.w.-Mij. 1917	10,2	340310	16599 09	—	—	16599 09	52 49 ⁵	111558 01	45 01
" " " " " " 1916	10,2	375288	—	—	—	—	57 03	—	48 11
N.-Z.-Holl. „Tram-Maatij“									
Lijn: Leiden-Katw.-) 1917	18,8	—	55236 85 ⁵	3521 77 ⁵	121 34 ⁵	58879 97 ⁵	101 04 ⁵	503437 37 ⁵	66 86
Noordwijk) 1916	18,8	—	54246 96	2802 52 ⁵	143 23	57192 71 ⁵	98 13	278270 73 ⁵	60 66 ⁵
Lijn: Haarl.—Leiden... 1917	25,—	—	9791 92 ⁵	3145 30	169 02	13106 24 ⁵	16 91	101972 07 ⁵	15 36 ⁵
" " " " " " 1916	28,—	—	15488 78 ⁵	2661 90	220 22	18370 90 ⁵	21 16 ⁵	114195 77	16 71 ⁵
Lijn: Stadslijn Haarlem 1917	9,2	—	23768 32 ⁵	—	121 04 ⁵	23889 37	77 84	110847 39 ⁵	64 68
" " " " " " 1916	6,2	—	12568 03 ⁵	—	143 25 ⁵	12711 29	73 73	79483 99 ⁵	63 15
Lijn Haarlem—Alkmaar 1917	28,7	—	10541 08	3089 38 ⁵	33 73 ⁵	13664 30	15 36	76760 60	11 00 ⁵
" " " " " " 1916	28,7	—	9023 47 ⁵	2234 42	83 37	11341 26 ⁵	12 74 ⁵	63641 89	9 09
St.tr.-Mij. Oostel.—Groningen.									
Lijn: Blijham-Belling- 1917	10,000	4251	443 11	273 57	23 53	746 21	2 41	7207 28 ⁵	2 98
wolde) 1916	10,000	2979	374 67 ⁵	480 77 ⁵	45 19	900 64	2 90 ⁵	5693 39 ⁵	2 33
Lijn: Veendam—Ter 1917	35,250	16268	3534 38	2288 70	501 09	6324 17	5 78	44476 68	5 19
Apel) 1916	35,210	12855	2893 52	1664 25	551 26	5109 03	4 67 ⁵	37291 05	4 33 ⁵
Lijn: Veend.—Nieuwe 1917	7,930	3464	535 47 ⁵	50 78	—	586 25 ⁵	2 38	4404 58	2 28
Pekela.....) 1916	7,930	3119	457 42	41 19	—	498 61	2 03	3850 39	1 99
Lijn: Winschoten—Ter 1917	37,000	16891	6586 71	3504 85	294 05	10385 61	9 05	76537 26 ⁵	8 70
Apel) 1916	37,000	14691	5243 46	2634 47 ⁵	259 37	8137 30 ⁵	7 09	48348 21	5 35 ⁵
Juli 1917—1916.									
Nederl. Tramweg-Mij. ... 1917	320,742	152627	52911 78 ⁵	38900 94	1051 63	92864 35 ⁵	9 34	637678 13 ⁵	9 38
" " " " " " 1916	325,542	220081	48654 98 ⁵	30671 69 ⁵	6737 23 ⁵	86063 91 ⁵	8 58 ⁵	534063 97	8 43 ⁵
N.-Z.-Holl. Tram-Maatij									
Lijn: Leiden—Katwijk 1917	18,8	—	49708 60 ⁵	3632 81	247 56	53588 97 ⁵	91 95	246558 09	61 86
Noordwijk) 1916	18,8	—	43797 89 ⁵	2592 72 ⁵	277 08	46667 67	80 07	221088 02	55 21
Lijn: Haarlem—Leiden 1917	25,—	—	8993 62	2190 48 ⁵	256 19	11440 29 ⁵	14 53	88862 10	15 16
" " " " " " 1916	28,—	—	12317 46	1355 50 ⁵	352 25	14025 21 ⁵	16 16	95824 82 ⁵	16 07
Lijn: Haarl.—Heemstede- 1917	9,9	—	19625 32	—	273 63	19898 95	69 89	86963 49 ⁵	61 81
Overveem) 1916	6,2	—	10872 38 ⁵	—	283 42 ⁵	11155 81	70 56	66772 93 ⁵	61 48
Lijn: Haarlem—Alkmaar 1917	28,7	—	8996 84	2736 13 ⁵	20 83	11753 80 ⁵	13 21	63096 12	10 37
" " " " " " 1916	28,7	—	7877 78	1895 79	41 62	9815 19	11 03	52300 43 ⁵	8 51 ⁵
Juni 1917—1916.									
Nederl. Tramweg-Mij.... 1917	320,742	155463	42250 74 ⁵	36222 55 ⁵	4413 48	82886 78	8 61 ⁵	544813 78	9 38 ⁵
" " " " " " 1916	292,767	197582	43615 24 ⁵	27965 43 ⁵	7471 42 ⁵	79052 10 ⁵	9 00 ⁵	448000 05 ⁵	8 41
Mei 1917—1916.									
Haarlem-Zandv. Spoor- 1917	—	—	11202 24 ⁵	990 87	55 11 ⁵	12248 23	46 48	—	—
weg Mij.....) 1916	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Mij. tot Expl. van S.S. 1917	1875	—	2214630 30	2352401 04 ⁵	136808 05 ⁵	4703839 40	—	21569532 85 ⁵	76 18
" " " " " " 1916	1875	—	—	—	—	4213928 60	—	19566875 23	68 65
Holl. IJz. Spoorweg-Mij. 1917	1611	—	2223776 83 ⁵	1192105 90 ⁵	86917 87 ⁵	3502800 61 ⁵	—	15611633 21 ⁵	64 18
" " " " " " 1916	1611	—	—	—	—	3066552 36	—	14401143 34 ⁵	58 81
Ned Centr. Spoorw.-Mij. 1917	148	—	201242 18	178757 92	3056 06 ⁵	383056 16 ⁵	—	1746760 87 ⁵	78 18
" " " " " " 1916	148	—	—	—	—	314107 13 ⁵	—	1466316 15	65 19 ⁵



Telefoon 103
Tel.-Adr.: GOMFABRIEK

GEBR. MERENS HAARLEM

Fabriek van Caoutchouc-, Asbest- en
Eboniet-Artikelen.

Vervaardigen:

Pakkingen van Asbest, Mereliet en Katoen
voor Slik- en Mandeksels, Zuigerstangen,
Zuigerveeren.

Uwe Reclame- Drukwerken

ontwerpt en drukt

NIJGH & VAN DITMAR
WIJNHAVEN 111-113 — ROTTERDAM

N.V. Technisch Bureau v/h NIERSTRASZ

Ingenieurs,
Plantage Middenlaan 62, Amsterdam.

Levert ten behoeve van
**AANLEG EN ONDERHOUD
VAN TELEGRAAF-
EN TELEFOONLIJNEN ENZ.**

Isolatoren, Verzinkt IJzerwerk, Tele-
foontoestellen, Schakelborden, enz.,
Houten en ijzeren Palen, Kabels, IJzer-
en Bronsdraad, alsmede alle verder
materiaal voor Buiten- en Binnen-
geleidingen.

DRAADLOOZE TELEGRAPHIE

Door J. R. G. ISBRÜCKER

Een populair wetenschappelijke
uiteenzetting van haar beginselen
en toepassingen.

Prijs f 1,75.

Alom verkrijgbaar bij den Boek-
handel en NIJGH & VAN DITMAR'S
UITGEVERS-MIJ., ROTTERDAM

Abonneert U op

De Provinciale Financier.

Het Scheepsstoomwerktuig

door

A. D. F. W. LICHTENBELT.
Hoogleraar a/d Techn. Hoogeschool
te Delft.

Een handboek, hoofdzakelijk ten
dienste van hen, die zich voorbe-
reiden tot het Staatsexamen voor
Machinist ter Koopvaardij.

- DEEL I. Stoomketel en toebe-
hooren.
- " II. Het Hoofdwerktuig en
de Voortstuwers.
- " III. Hulp- en Bijwerktuigen
- " IV. Theoretisch gedeelte.

De prijs der eerste 3 deelen is
f 8,25 per deel, gebonden in 2
deelen f 9,75. Deel IV f 6,50, ge-
bonden f 7,25.

Alom verkrijgbaar b/d Boekhandel
en bij NIJGH & VAN DITMAR'S
UITGEVERS-MAATSCHAPPIJ.

Alom verkrijgbaar:

NIJGH & VAN DITMAR'S
Aanteekenboek van Rijksbelastingen

Prijs: f 1,—

J. ROSE & Co., Prinsengracht No. 762, Amsterdam.
Opgericht 1881.

Telegram-Adres „ROSELAK”. — Lieber's Code Used. — Telefoon 3077.

Verwaren, Hollandsche en Engelsche Lakken.

Eenigste verkoopers voor Nederland en Koloniën, België, geheel Duitschland en
Scandinavië voor VALENTINE's Extra fijn RIJTUIG-, AUTOMOBIEL-, TRAM- en
SPOORWEGGLAKKEN en VERNEN.

Hoofd-Depot der **Kunstpuimsteen** van de **Schumachersche Fabrik.**

J. HEYDENRIJK, ROTTERDAM

EENIG FABRIKANT VAN

**Roestwerende Middelen en Glaszuur en Roestwerende
Lakken en Vernissen der nieuwste vinding.**
NEDERLANDSCH FABRIKAAT.

N.V. Centraal Bureau

der

Nederlandsche Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen
AMSTERDAM, Westeinde 9, Tel. Z. 2835.

Het **Centraal Bureau** belast zich met den gemeenschappelijken aankoop van
verbruiksartikelen voor Tram- en Spoorwegondernemingen, inzonderheid van de
standaardrails en genormaliseerde voorwerpen, vastgesteld door de Nederlandsche
Vereeniging voor Locaalspoorwegen en Tramwegen en goedgekeurd door den Raad
van Toezicht op de Spoorwegdiensten.

Nadere inlichtingen worden gaarne op aanvraag verstrekt.

NIJGH & VAN DITMAR, ROTTERDAM.