

ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse Electrische Tram over het jaar 1951.

Beheer.

Krachtens artikel 10 van de Beheersverordening berust het beheer bij het College van Burgemeester en Wethouders, daarin bijgestaan door een Commissie uit de Gemeenteraad.

Deze Commissie was op 31 December 1951 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. J. A. van Doorn, A. Dijksman, M. Frenkel, A. R. de Kwaadsteniet en C. van der Linden. Als secretaris was aan de Commissie toegevoegd: de heer N. de Vries, administrateur ter Secretarie, chef der afd. Bedrijven.

Tarieven.

De tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 16 en 17, werden in dit jaar niet gewijzigd.

Algemene beschouwingen.

De verwachting, welke in het verslag over het boekjaar 1950 werd uitgesproken ten aanzien van een verdere daling van het aantal reizigers, bleek juist te zijn.

In 1951 werden op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. 154.393.290 reizigers vervoerd tegen 157.966.300 reizigers in 1950. Dit betekent een achteruitgang van 3.573.010 reizigers of 2,26 %. Gezien de achteruitgang van het aantal reizigers in de jaren 1949 en 1950 met resp. 8,26 % en 2,3 %, moet deze achteruitgang als normaal worden beschouwd als gevolg van de verminderde koopkracht bij het publiek en de toeneming van het gebruik van andere vervoermiddelen.

De medio 1950 ingevoerde tariefsverhoging heeft op deze achteruitgang zo goed als geen invloed gehad. Bij vergelijking van het aantal vervoerde reizigers in het eerste halfjaar 1950 tegen oud tarief met het aantal vervoerde reizigers in het eerste halfjaar 1951 tegen het nieuwe tarief blijkt, dat de achteruitgang 2,09 % bedraagt, terwijl de achteruitgang in het tweede halfjaar 1951 t.o.v. het tweede halfjaar 1950 2,43 % bedraagt.

Een analyse van het aantal vervoerde reizigers toont echter aan, dat de teruggang van het aantal reizigers op de tramlijnen 7.779.335 reizigers bedraagt of 6,25 %, terwijl het aantal op de autobuslijnen is toegenomen met 4.206.325 reizigers of 12,57 %.

Uit het bovenstaande blijkt, dat er een verschuiving heeft plaats gevonden van het aantal reizigers op de tramlijnen naar de autobuslijnen. De autobuslijnen F, N, X en Z geven via de Maastunnel een snellere verbinding tussen de beide Maasoeveren dan de tramlijnen via de Maasbruggen, hetgeen tot gevolg heeft gehad, dat het aantal reizigers op de tramlijnen van de linker Maasoever sterk is teruggelopen.

De aansluiting van de nieuwe woonwijk Oud-Mathenesse door middel van autobuslijn R heeft het aantal reizigers op tramlijn 4 sterk doen verminderen.

Uit de verschuiving van het aantal reizigers op de tramlijnen naar de autobuslijnen mag echter niet de conclusie worden getrokken, dat het publiek in het algemeen de voorkeur zou geven aan het vervoer per autobus, doch dat vervoermiddel prefeert, waarmede het reisdoel op de snelste wijze wordt bereikt, ook al zou hiervoor iets meer moeten worden betaald.

De vermeerderde service heeft echter niet tot gevolg gehad, dat het totaal aantal reizigers is gestegen. Uitbreiding van het aantal autobuslijnen hebben de lasten doen stijgen, welke niet door meerdere inkomsten zijn gecompenseerd. In de toekomst zal daarom bij eventuele plannen tot het inleggen van nieuwe tram- en autobuslijnen de nodige voorzichtigheid moeten worden betracht.

De ontvangsten vertoonden, dank zij de tariefsverhoging en de betrekkelijk geringe achteruitgang van het aantal reizigers, een vrij belangrijke stijging. Deze bedroegen in 1951 f 16.972.397,41 tegen f 16.270.016,18 in 1950. De opbrengsten over 1951 waren derhalve f 702.381,23, of 4,32% hoger dan in 1950.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met electrische railtractie werden 116.735.162 reizigers vervoerd tegen 124.514.497 in 1950. Dit betekent een achteruitgang van 7.779.335 reizigers, of 6,25%.

De opbrengst per reiziger bedroeg 9,82 ct tegen 9,15 ct voor 1950. Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 (15 Juli 1950 invoering nieuwe tarief) bedroegen de opbrengsten resp. 8,49 en 9,94 ct.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.683.947,1, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers bedroeg 4.202.806,3. In totaal werden derhalve 15.886.753,4 rijtuigkilometers afgelegd, tegen 15.727.498,6 in 1950.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,35 tegen 7,92 voor 1950. Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 bedroegen deze gemiddelden resp. 8,00 en 7,82.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 72,15 ct. tegen 72,47 ct. voor 1950. Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 bedroegen de opbrengsten resp. 67,97 ct. en 77,72 ct.

Het aantal passagiers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van knipkaarten nam nog toe, zoals uit onderstaand overzicht blijkt:

Periode:	Aantal reizigers op knipkaarten:	Percentage van het totaal aantal reizigers:
1/1—14- 7-50	23.447.284	34,58
15/7—31-12-50	25.398.427	44,77
1/1—31-12-51	59.428.147	50,91

Op 3 Maart werd voor lijn 3 een nieuwe dienst ingevoerd. Van die datum af wordt gedurende de gehele dag weer met treinstellen gereden.

In verband met bestratingswerkzaamheden in de Mathenesserlaan en de Nieuwe Binnenweg moesten de volgende tramlijnen tijdelijk worden omgelegd:

Van 9 April — 17 Juli lijn 11
„ 17 Juli — 18 Augustus lijnen 8, 14 en 17.

Met ingang van 26 Mei wordt de dienst van lijn 10 uitsluitend gereden met motorrijtuigen.

Afd. Electrisch materieel.

Van de in 1949 bij de N.V. Allan & Co. bestelde 34 nieuwe motorrijtuigen, serie 102—135, werden in dit verslagjaar de laatste 25 stuks in dienst gesteld.

De motorrijtuigen 571 en 572 werden overgenummerd resp. in 100 en 101. Motorrijtuig 571 werd omgebouwd overeenkomstig de motorrijtuigen 102—135, terwijl een begin werd gemaakt met het ombouwen van motorrijtuig 572.

Voor de sloop werden verkocht:

7 motorrijtuigen van de serie 152—201 (nos. 154—158—162—171—177—181 en 183),

1 aanhangrijtuig van de serie 1351—1406 (no. 1360),

terwijl aan de Holland Amerika Lijn, alhier, werd verkocht het model van het s.s. „Nieuw Amsterdam”.

Door de firma Du Croo & Brauns werden 10 zoutwagens afgeleverd, t.w. de nos. 2020 t/m 2029. 8 Zoutwagens (Nos. 2001 t/m 2004 en 2006 t/m 2009) werden voor de sloop verkocht.

Voortgegaan werd met het vervaardigen van onderdelen voor railremmen, zomede met het wijzigen van trucks voor het aanbrengen van railremmen in de motorrijtuigen van de serie 401—570.

Een aanvang werd gemaakt met het aanbrengen van stroomdraden voor de richtingaanwijzers aan de motorrijtuigen.

Aan de motorrijtuigen moesten 800 keer, aan de aanhangrijtuigen 119 keer reparaties worden verricht wegens aanrijdingen.

Een revisie II ondergingen 34 motor- en 3 aanhangrijtuigen, terwijl 30 motor- en 2 aanhangrijtuigen een revisie I kregen.

Een jaarlijkse revisie werd gegeven aan 8 zoutwagens.

Verder werden aan de motorrijtuigen 696 keer, aan de aanhangrijtuigen 122 keer en aan de railreinigings-, railslijp- en zoutwagens 15 keer reparaties verricht.

Bovenleiding.

In de loop van het jaar werd de gebruikelijke snelrevisie uitgevoerd volgens het vastgestelde rooster. De netgedeelten langs de Schieweg, Kruiskade (van de Tiendstraat af tot de Karel Doormanstraat), Kruispunt Lage Erfbrug—Aelbrechtsbrug, Stieltjesplein en het gedeelte van de Bergweg van de Benthuizerstraat tot aan het viaduct Ceintuurbaan werden geheel gerevideerd.

In verband met asphalteringswerkzaamheden langs de Wolphaertsbocht, de Nieuwe Binnenweg en de Mathenesserlaan werden diverse omleggingen en tijdelijke bovenleidingconstructies met bijbehorende seininstallaties voor enkel spoor aangelegd en weer gedemonteerd. Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de bestaande bovenleiding geheel te revideren en waar nodig vernieuwingen aan te brengen.

Een geheel nieuwe bovenleiding werd aangelegd op het Hofplein met aansluitende netgedeelten langs Pompenburg, Coolsingel, Schiekade en Weena. Deze vrij omvangrijke werkzaamheden hebben een groot gedeelte van de beschikbare werktijd over 1951 in beslag genomen.

Behalve bovengenoemde werkzaamheden werden ten dienste van de wederopbouw nog uitgevoerd de omleggingen langs het eerste gedeelte van de Aert van Nesstraat en de van Oldenbarneveltstraat.

Het verbruik van arbeidsdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg:

7.622 meter rijdraad 80 mm²

566 „ „ 65 „

In verband met het gereedkomen van de uitbreidingswerkzaamheden in het onderstation Schiekade, werden de tijdelijk op het onderstation Oostzeedijk over-

geschakelde voedingspunten weer overgenomen door het station Schiekade. Tevens werd het voedingspunt Hofplein thans definitief van de Centrale Schiehaven overgeschakeld op het onderstation Schiekade.

In het najaar 1951 werd het nieuw gebouwde onderstation Putselaan in bedrijf genomen, waardoor diverse kabels moesten worden omgelegd. Bovendien werden 3 nieuwe aardkabels op de Linker Maasoever aangelegd. Het onderstation Wilhelminakade is, voor zover het de voeding van het tramnet betreft, buiten dienst gesteld. Het tramkabelnet op het Hofplein werd door de gewijzigde situatie geheel omgelegd en waar nodig uitgebreid.

Verder werden aan het tramkabelnet de nodige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

In de remises Kralingen, Delfshaven en Charlois werden nieuwe nulspanningsautomaten ingebouwd in verband met het inbedrijfstellen van automatisch bediende onderstations.

Het aantal elektrische wissels werd uitgebreid met 12 stuks, terwijl er 4 zijn vervallen. Op 31 December waren er 76 stuks in dienst.

In totaal werden er 537 palen geschilderd, waarvan 291 stuks gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting.

De kapverlichting in de remise Hillegersberg werd gedeeltelijk vernieuwd, waarbij tevens een deel van de kapverlichting, welke was aangesloten op 600 Volt gelijkstroom, werd overgeschakeld op 220 Volt wisselstroom.

In de andere gebouwen werden behalve de nodige onderhoudswerkzaamheden, enige vernieuwingen en uitbreidingen uitgevoerd in verband met wijzigingen of aanschaffing van elektrische werktuigen.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Voor het onderhoud van de tramsporen werden in dit verslagjaar op 73 verschillende plaatsen in de stad 5.246 meter oude rails door nieuwe rails vervangen.

Voorts werd een aanvang gemaakt met de vervanging van de rails op de Schiedamseweg tussen het Marconiplein en het Pompstation. 619 meter rails werd reeds vervangen en op nieuwe biels gelegd.

Op 25 plaatsen in de stad werden in totaal 31 wissels vervangen, terwijl 61 kruisingen en kruisstukken op 20 punten in de stad werden vernieuwd.

Bovendien werd nog 8.767 meter spoor gelicht in 17 verschillende straten. Spoorwijzigingen.

Verwijderd werden de verbindingswissel Straatweg (Bergsedorpsstraat) en de wissel Straatweg nabij de Ceintuurbaan.

Op de 's-Gravenweg werden de kruisstukken aan de eindpunten van de tramlijnen 16 en 17 vervangen door een geheel nieuw z.g. Engels wissel. Door deze wijziging werd het aantal kruisstukken van 8 tot 4 teruggebracht, waarbij 4 wissels werden vernieuwd.

Werkzaamheden i.v.m. asphalteringen.

In de Wolphaertsbocht werd ca. 2200 meter spoor op onderslagrails gelegd, afgesteld en van afwateringsbakken voorzien. Een verbindingswissel werd verwijderd, terwijl een nieuwe kruising (5 kruisstukken) werd ingebouwd. Tegelijkertijd werden 1801 meter rails, 2 kruisstukken en 3 wissels vernieuwd.

In de Mathenesserlaan werd ca. 2800 meter spoor op onderslagrails gelegd, afgesteld en van afwateringsbakken voorzien. Het kruisingcomplex Mathenesserlaan-

Claes de Vrieselaan werd vernieuwd en uitgevoerd in z.g. blokkruisstukken. De kruising Mathenesserlaan-Heemraadsplein werd vernieuwd. In totaal werden vervangen: 3372 meter rails, 13 wissels en 49 kruisstukken.

Op de Nieuwe Binnenweg van de Saftlevenstraat tot nabij de Binnenwegsebrug werd 1200 meter spoor op onderslagrails gelegd, afgesteld en van afwateringsbakken voorzien. De kruising Nieuwe Binnenweg-Mathenesserlaan werd vernieuwd en uitgevoerd in blokhartstukken. Tevens werden de wissels en 2070 meter rails vernieuwd.

Wederopbouwwerkzaamheden.

De definitieve aanleg van het Hofplein werd voltooid en op 1 Juli 1951 in bedrijf gesteld. De storingsring (binnenring) kwam op 10 November 1951 gereed:

In totaal werden verwerkt:

	Rails	Wissels	Kruisstukken
1950	1000 m.	10 st.	22 st.
1951	6266 „	30 „	54 „
Totaal	7266 m.	40 st.	76 st.

De sporen op de Schiedamsevest en de Witte de Withstraat werden omgeschild over een lengte van 250 meter dubbelspoor. Hiervan werd 204 meter rails vernieuwd.

De sporen op de Oostzeedijk nabij de Jacques Perkstraat werden omgeschild over een lengte van 225 meter dubbelspoor.

Gebouwen.

Isaïc Hubertstraat. In de centrale werkplaats werd de fundering aan de voorzijde verlaagd en werden de nodige reparaties aan het straatwerk verricht. De lagedruk-stoomketel werd vernieuwd.

Remise Kralingen. Een aanvang werd gemaakt met het schilderen van de gehele kapconstructie.

Remise Charlois. Boven het schaftlokaal werd een nieuw kleedlokaal gemaakt, terwijl werd begonnen met het schilderen van de buitenzijde der remise.

Remise Delfshaven. Een gedeelte van de schutting op het achterterrein werd vernieuwd. De ramen aan de zijde van de Schonebergerweg werden gerepareerd en van nieuw glas voorzien. De warmwaterinstallatie voor de schilderswerkplaats werd uitgebreid, waarbij de gasgeyser werd vervangen door een kolenketel met boiler, zodat ook het remisegedeelte van warmwateraansluitingen kon worden voorzien. Ten behoeve van het onderhoud der tramwagens werd de luchtpersleiding van de schilderswerkplaats verlengd. Het in 1950 aangevangen schilderwerk van de kapconstructie werd voltooid.

Garage Sluisjesdijk. De tegelvloer in de garage werd gelicht. In de werkplaats werd het bazenkantoor verplaatst. In het magazijn werd een tweetal muren verwijderd en doorgangen gemaakt naar andere magazijnruimten.

Woonhuizen. De achtergevels van de woonhuizen aan de Nieuwe Binnenweg en de Schonebergerweg werden geschilderd.

Wachthuisjes enabri's. Op enkele punten in de stad werden nieuwe wachhuisjes enabri's geplaatst, terwijl een drietal wachthuisjes werd verplaatst.

Voorts werden aan de verschillende gebouwen de nodige onderhoudswerkzaamheden verricht, terwijl voor de afdeling Weg en Werken een aantal mallen werd gemaakt en hout werd aangebracht onder de sporen op de Mathenesserlaan, Wolphaertsbocht en Nieuwe Binnenweg.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden in 1951 37.658.128 reizigers vervoerd tegen 33.451.803 in 1950. Dit betekent een vooruitgang van 4.206.325 reizigers of 12,57%.

De opbrengst per reiziger bedroeg 14,63 ct. tegen 14,57 ct. voor 1950. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 (1 Augustus 1950 invoering nieuwe tarief op de bijzondere autobuslijnen) bedroegen deze opbrengsten resp. 14,04 en 15,27 ct.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 8.663.529,1 tegen 7.821.338,9 voor 1950.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg 4,35 tegen 4,28 voor 1950. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 bedroegen deze gemiddelden resp. 4,24 en 4,32.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 63,61 ct. tegen 62,30 ct. in 1950. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 bedroegen deze opbrengsten resp. 59, 62 ct. en 65,97 ct.

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van knipkaarten, is in onderstaand overzicht weergegeven:

Periode	Aantal reizigers op knipkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1/1—31— 7-50	3.723.082	19,41
1/8—31—12-50	3.776.103	26,45
1/1—31—12-51	12.023.107	31,93

Op 15 Maart werd autobuslijn U (stadstarief) aan het bestaande autobusnet toegevoegd op het traject Groenezoom—Zuider Begraafplaats, terwijl met ingang van dezelfde datum autobuslijn W werd doorgetrokken van de Groenezoom naar de Dirk Smeetslaan bij de Ogierssingel.

Van 1 Juni tot en met 10 October werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd.

Op 16 Juni werd autobuslijn Y op het traject Station Beurs—Kralingse Bos in dienst gesteld, echter alleen voor de maanden Juni, Juli en Augustus.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel kregen 83 autobussen een grote en 29 autobussen een kleine revisie.

Wegens aanrijdingen werden 486 keer aan autobussen en 29 keer aan het overige automaterieel reparaties verricht.

Door de Saurerfabriek werden 25 chassis afgeleverd. Hiervan werden 20 stuks door de firma Hainje van een carrosserie voorzien (nos. 261—280).

Aangeschaft werden 1 Bedford- en 1 Chevroletchassis. Deze werden van een carrosserie voorzien, resp. bestemd voor trommelkistenauto (V2) en montageauto (V2411).

De kraanwagens zijn 95 keer uitgerukt; 77 keer ten behoeve van het tram- en 18 keer ten behoeve van het autobusbedrijf.

Bedrijfsresultaten.

Uit de in dit verslag opgenomen Balans en Rekening van Baten en Lasten blijkt, dat de exploitatie van het tram- en autobusbedrijf een voordelig saldo heeft opgeleverd van f 4.826,85 tegen een geraamd verlies van f 104.406,—.

De opbrengst van het reizigersvervoer, welke was geraamd op f 15.740.000,—

bedroeg in werkelijkheid f 16.972.397,41, zodat het bedrag der raming met f 1.232.397,41 werd overschreden.

Bij de raming van de meeropbrengst door de tariefsverhoging medio 1950 is aangenomen, dat slechts 50% van de meeropbrengst zou worden gerealiseerd als gevolg van een sterkere daling van het aantal vervoerde reizigers dan normaal. De tariefsverhoging heeft echter geen extra daling van het aantal reizigers tengevolge gehad, zodat de werkelijke ontvangsten boven de schatting zijn gebleven.

De lasten, welke waren begroot op f 15.901.037,—, bedroegen in werkelijkheid f 17.251.682,14, zodat het bedrag der begroting met f 1.350.645,14 werd overschreden.

De hogere lasten zijn o.a. een gevolg van de stijging der lonen en salarissen met 5% in September 1950 en Maart 1951 en de daarmee verband houdende sociale lasten. Voorts stegen de kosten voor beweegkracht met f 560.896,40, o.a. i.v.m. de hogere electriciteitstarieven en de gestegen prijs voor gasolie, terwijl het bedrag, waarmee de post „Overige Kosten” werd overschreden o.a. is ontstaan door de gestegen prijzen voor uniformen, werkkleding en plaatsbewijzen, zomede door de over het tweede halfjaar van 1950 verschuldigde bijdrage in de kosten van ziekteverzekering, welke in 1951 werd uitbetaald. Bovendien werd f 54.701,— extra afgeschreven op de oorlogsschade en f 50.000,— aan de Vervangingsrekening toegevoegd voor toekomstige aanschaffing van nieuwe motor- en aanhangrijtuigen.

Het resultaat kan dus bevredigend worden genoemd, omdat aan het doel, hetwelk de R.E.T. zich stelt om tegen het laagst mogelijke tarief een zo groot mogelijk aantal reizigers te vervoeren zonder het evenwicht tussen baten en lasten in ernstige mate te verstoren, is beantwoord.

De lasten over 1952 zullen echter nog aanmerkelijk hoger worden i.v.m. de gestegen kolenprijzen, gasolieprijzen en de doorwerking van de 5% loonsverhoging over het gehele jaar. De opbrengsten vertonen echter nog steeds een tendens tot dalen door een achteruitgang van het aantal reizigers, zodat voor 1952, ondanks het streven van de R.E.T. naar efficiency, op een belangrijk verlies moet worden gerekend. Het merendeel der lasten behoort tot de z.g. vaste kosten, zodat kostenbesparing slechts mogelijk is tot een bepaalde grens.

Het laat zich dan ook aanzien, dat in de toekomst de nodige maatregelen zullen moeten worden genomen om de ontvangsten op te voeren, teneinde het nadelige saldo zo laag mogelijk te houden.

De Directeur,
N. A. Bogtstra.

Rotterdam, Mei 1952.