

No. 4
ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse
Electrische Tram over het jaar 1952.

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 1952 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. Dijkman, 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 afdeling Bedrijven.

Tarieven.

De tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 16 en 17, ondergingen in dit jaar, in verband met de instelling van een nieuwe autobuslijn in de gemeente Vlaardingen op 29 November, een kleine wijziging.

Algemene beschouwingen.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. werden in 1952 in totaal 153.757.072 reizigers vervoerd tegen 154.393.290 in 1951. Dit betekent een achteruitgang met 636.218 reizigers of 0,41 %.

Hoewel dit niet ongunstig mag worden genoemd, moet bij de beoordeling hiervan rekening worden gehouden met het feit, dat dit resultaat een gevolg is van het slechte weer in de laatste 3 maanden van 1952, waardoor velen, die zich anders per rijwiel e.d. naar hun werk begaven, thans gebruik hebben gemaakt van de vervoermiddelen der R.E.T. Hierdoor werden in dit laatste kwartaal 1.434.446 reizigers meer vervoerd dan in het overeenkomstige kwartaal van 1951.

De teruggang van het aantal reizigers op de tramlijnen bedroeg 1.949.749, terwijl het vervoer op de autobuslijnen is toegenomen met 1.313.531 reizigers.

Aangenomen mag worden, dat de toename van het aantal reizigers op de autobuslijnen in hoofdzaak het gevolg is geweest van de toevoeging aan het net van enige nieuwe autobuslijnen en de verlenging en routewijziging van enkele andere autobuslijnen (zie onder „Autobuslijnen”).

In totaal is echter het aantal reizigers, ondanks de uitbreiding van het net, gedaald, zodat mag worden geconcludeerd, dat er wederom een verschuiving van het vervoer van de tramlijnen naar de autobuslijnen heeft plaats gevonden en dat, ondanks de toeneming van de bevolking in het vervoersgebied der R.E.T., het aantal reizigers nog steeds een dalende tendens vertoont.

De ontvangsten uit het reizigersvervoer gaven een geringe stijging te zien. Deze bedroegen in 1952 f 17.086.975,08 tegen f 16.972.397,41 in 1951. De opbrengsten over 1952 waren derhalve f 114.577,67, of 0,67 % hoger dan in 1951.

Dat ondanks een daling van het aantal reizigers de ontvangsten konden stijgen wordt o.a. verklaard door iets gunstiger ontvangsten uit het groepsvervoer en de rondritten, waarvoor geen aantallen reizigers worden verantwoord en het toenemen van het aantal reizigers op de autobuslijnen met een relatief hogere opbrengst per reiziger dan de opbrengst per tramreiziger.

Tot slot kan nog worden vermeld, dat van 15 Augustus af de R.E.T. over een eigen bedrijfsgeneeskundige dienst beschikt. Als bedrijfsarts werd aangesteld de heer F. L. Lingen.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 114.785.413 reizigers vervoerd tegen 116.735.162 in 1951. Dit betekent een achteruitgang met 1.949.749 reizigers, of 1,67 %.

De opbrengst per reiziger bedroeg 9,80 ct tegen 9,82 ct in 1951.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 12.057.878,1, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers 3.072.322,9. In totaal werden derhalve 15.130.201,0 rijtuigkilometers afgelegd tegen 15.886.753,4 in 1951.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,59 tegen 7,35 in 1951.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 74,35 ct tegen 72,15 in 1951.

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

	Aantal reizigers op knipkaarten:	Percentage van het totaal aantal reizigers:
1951	59.428.147	50,91
1952	63.076.481	54,95

Op 19 Januari werd voor lijn 3 een nieuwe dienst ingevoerd, welke eerst uitsluitend met motorrijtuigen werd gereden. Na enige tijd werden in de spitsuren aanhangrijtuigen aangekoppeld.

Met ingang van 12 Maart werd het begin-/eindpunt Bulgersteijn van lijn 12 verplaatst naar de Westblaak bij de Schiedamse Vest.

In verband met de verbouwing van een gedeelte van de remise Charlois tot autobussengarage, werden van 1 September af de rijtuigen van lijn 2 niet meer aldaar, doch in de remise Kralingen geremiseerd.

Afd. Electriche Materieel.

In de loop van dit verslagjaar werden alle daarvoor nog in aanmerking komende rijtuigen van de serie 401-570, n.l. 30 stuks, van railremmen voorzien. Hiervoor werden, met inbegrip van de reserve-draaistellen, 62 draaistellen gewijzigd. Eveneens werd een aantal onderdelen voor railremmen vervaardigd.

Behalve de rijtuigen van de oude series, welke niet meer in de normale dienst zijn opgenomen, zijn thans alle dienstrijtuigen uitgerust met railremmen.

33 motorrijtuigen, 11 aanhangrijtuigen en 8 zoutwagens ondergingen een revisie I, 37 motor- en 7 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhang-

rijtuigen en railreinigings- en railslijpwagens respectievelijk 944, 208 en 16 revisies III werden uitgevoerd.

Zowel in de centrale werkplaats als in de dépôts werden aan verschillende rijtuigen reparaties verricht, waarvan een aantal tengevolge van aanrijdingen.

7 motorrijtuigen van de serie 152-201 zijn geschikt gemaakt voor het aankoppelen van zoutwagens.

Voortgegaan werd met het aanbrengen van stroomdraden voor de richtingaanwijzers aan de motorrijtuigen.

Alle machines in de centrale werkplaats werden gerevideerd, terwijl diverse werkzaamheden werden uitgevoerd voor andere afdelingen der R.E.T.

De volgende tramrijtuigen werden voor de sloop verkocht: 6 aanhangrijtuigen (Nos. 1353, 1357, 1358, 1359, 1374 en 1377), 1 zandtransportwagen (No. 2102) en 1 motorpekelwagen (No. 2403).

Bovenleiding.

Gedurende het gehele jaar werd de gebruikelijke snelrevisie van het bovenleidingnet uitgevoerd volgens het vastgestelde rooster.

De volgende netgedeelten werden geheel gerevideerd in verband met noodzakelijke vernieuwing, of als gevolg van wijzigingen in het straatprofiel:

Aert van Nesstraat, van Oldenbarneveltstraat, Westzeedijk van de Pieter de Hoochweg tot de Oostkousdijk, kruispunt Goudserijweg-Boezemsingel met Boezembrug, Schiedamseweg van de Schippersstraat tot de Korfmakersstraat, Westerstraat met Willemsplein en Isaïc Hubertstraat.

In verband met asfalteringswerkzaamheden in de Bergselaan en op het Lisplein werden diverse palen verplaatst. Tevens werd van de gelegenheid gebruik gemaakt om de gehele bovenleiding op dit traject te revideren en zo nodig te vernieuwen.

Wegens verplaatsing van het eindpunt van lijn 12 werd een nieuw stukje bovenleiding aangelegd op de Westblaak, terwijl tevens met het oog op de bouw van diverse nieuwe panden op Bulgersteijn en Coolsingel de nodige wijzigingen werden aangebracht.

Het verbruik van arbeidsdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg:

1.938 meter	rijdraad	80 mm ² ,
821	„	„ 65 „

Verder werden nog 75 meter bronskabel 35 mm² gebruikt.

De bovenleidingconstructie in de remise Charlois werd gedeeltelijk verwijderd wegens het in gebruik nemen van een deel van deze remise door de afdeling Automaterieel.

De vervanging van de zich nog in het net bevindende hoornbliksemafleiders door bliksemafleiders van moderner constructie werd in de loop van 1952 beëindigd.

Aan het tramkabelnet werden de nodige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd, welke hoofdzakelijk verband hielden met wijzigingen in de straataanleg. De kabels van de voedingspunten 3 en 10 langs de Pieter de Hoochweg werden omgelegd wegens asfaltering van de Willem Buytewechstraat. De voedingskabels van voedingspunt 35 langs de Kruiskade moesten worden omgelegd in verband met de wijziging van deze straat. Verder werden enkele kleine veranderingen aangebracht in verband met profielwijziging van de Havenstraat en enkele kabelstoringen, o.a. aan de Jobs-haven en de Schiedamseweg bij het Marconiplein.

Het aantal electrische wissels is in 1952 onveranderd gebleven en bedroeg op 31 December 76 stuks.

Het bestaande seinlicht op het Breeplein werd geheel vernieuwd en in overeenstemming gebracht met het nieuwe wegenverkeersreglement. Tevens werden nieuwe seinlichten aangelegd op het Weena en op het Lisplein.

Er werden in totaal 526 palen geschilderd, waarvan 226 gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting.

Aan de electrische licht- en krachtinstallaties werden, behalve de nodige onderhoudswerkzaamheden, enige vernieuwingen en uitbreidingen uitgevoerd. Bovendien werd een geheel nieuwe krachtinstallatie aangelegd in de remise Charlois ten behoeve van de afdeling Automaterieel.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 5.950 meter oude rails door nieuwe vervangen, 51 kruisingen en kruisstukken werden vernieuwd, 39 wissels vervangen en 15.080 meter spoor gelicht.

Spoorwijzigingen.

Op de Westblaak werd een geheel nieuw opstelspoor aangelegd voor het nieuwe eindpunt van lijn 12. Hiervoor was nodig het inbouwen van een kruising op de Schiedamse Vest. In totaal werden hier 522 meter rail, 3 wissels en 7 kruisstukken aangebracht.

Speciale werken.

In verband met asfalteringswerkzaamheden in de Bergselaan werden ca. 1.200 meter spoor op onderslagrails gelegd en gelicht. Tegelijkertijd werden 152 meter rail vernieuwd. De sporen op de overwegen kwamen in de asfaltbestrating te liggen.

Bij de asfaltering van de Jacob Catsstraat werden ca. 200 meter spoor verwijderd.

In de remise Delfshaven werden 8 halve wissels vernieuwd.

Uit de remise Charlois werden de sporen verwijderd.

Gebouwen.

Isaac Hubertstraat. In het bijkantoor werd de lokaalindeling gewijzigd. Diverse kamers werden geschilderd.

In de centrale werkplaats werd het gehele pannendak verdekt; een gedeelte der plaatijzeren goten, alle gebroken draadglasruiten en de slechte glasroeden werden vernieuwd. Een aanvang werd gemaakt met het opnieuw bestraten van de gehele werkplaats.

In het woonhuis, Hendrik de Keyserstraat 11, werden een spreekkamer, een verbandkamer en een wachtkamer ingericht ten behoeve van de bedrijfsarts.

Remise Kralingen. De kapconstructie werd geheel geschilderd.

Remise Charlois. De zuidelijke heft van de remise werd, zoals reeds is vermeld, verbouwd tot autobussengarage, waarbij de toegangsdeuren werden vervangen door een hefdeur. In dit gedeelte van de remise werd een verwarmingsinstallatie aangebracht.

Remise Hillegersberg. De machines van de in deze remise ondergebrachte timmermanswerkplaats van de afd. Weg en Werken werden voorzien van een spanenafzuiginstallatie.

Garage Sluisjesdijk. Voor het vullen van de radiateurs der autobussen met regenwater werd een gietijzeren leiding gelegd, aangesloten op de hemelwaterafvoeren.

De kanteldeuren werden allen van buiten geschilderd.

Wachthuisjes enabri's. Een aantal wachthuisjes werd geschilderd, terwijl op enkele plaatsen in de stad nieuweabri's werden geplaatst.

Voor de afdeling Weg en Werken werden een aantal mallen gemaakt, gereedschapen keetwagens gerepareerd.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden in 1952 38.971.659 reizigers vervoerd tegen 37.658.128 in 1951. Dit betekent een toeneming met 1.313.531 reizigers, of 3,49%.

De opbrengst per reiziger bedroeg 14,98 ct tegen 14,63 ct in 1951.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 9.487.254,9 tegen 8.663.529,1 in 1951.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg 4,11 tegen 4,35 in 1951.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 61,54 ct tegen 63,61 ct in 1951.

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

	Aantal reizigers op knipkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1951	12.023.107	31,93
1952	12.445.611	31,94

Op 1 Maart werd autobuslijn C (bijzondere autobuslijn) in exploitatie genomen over het traject van Noortwijkstraat (bij de Hoornweg)–Mathenesserlaan (bij de Samuel Mullerstraat).

Met ingang van 1 April werd de route van autobuslijn K zodanig gewijzigd, dat deze lijn voortaan als een zogenaamde ringlijn wordt geëxploiteerd.

Op 24 Mei werd de route van autobuslijn U gewijzigd. Van die datum af werd gereden: Wanstraat (bij de Strevelsweg–Zuidwijk–Wanstraat (ringlijn). Op 18 November werd de route wederom als volgt gewijzigd: 2e Rosestraat (bij de Beyerlandselaan)–Zuidwijk–2e Rosestraat (ringlijn).

Van 4 Juni t/m 13 November werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd.

Van 19 Juni af werd de dienst op autobuslijn N onderhouden met autobussen, ingericht voor éénmansbediening.

Op 15 September werd autobuslijn W doorgetrokken tot de Sluisjesdijk. Over het verlengde traject wordt alleen van Maandag t/m Vrijdag van 6.00 uur tot ca. 18.30 uur en op Zaterdag van 6.00 uur tot ca. 14.30 uur dienst gedaan.

Met ingang van dezelfde datum werd autobuslijn IJ (stadslin) in exploitatie genomen over het traject Spartastraat–Spaansepolder–Spartastraat (ringlijn).

Op 29 November werd in de gemeente Vlaardingen autobuslijn I (bijzondere autobuslijn) in exploitatie genomen, terwijl op dezelfde datum het traject van autobuslijn S werd verlengd tot het Kastanjeplein.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 62 autobussen een grote en 30 autobussen een kleine revisie.

Wegens aanrijdingen werden 427 keer aan autobussen en 25 keer aan het overig automaterieel reparaties verricht.

Van de door de Saurerfabriek in 1951 afgeleverde chassis werden door de firma

Hainje de laatste 5 van een carrosserie voorzien (nos. 281–285). In dit verslagjaar werden door de Saurerfabriek 11 chassis afgeleverd, waarvan 6 stuks door de firma Hainje van een carrosserie werden voorzien (nos. 286–291).

In eigen werkplaats werd een chassis samengesteld voor een personen-aanhangwagen

De kraanwagens zijn 74 keer uitgerukt; 49 keer ten behoeve van het tram- en 25 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 autobusnet een nadelig saldo heeft opgeleverd van f 336.518,48 tegen een geraamd verlies van f 1.194.144,—.

Van invloed op het – in vergelijking met het geraamde verlies – gunstige resultaat zijn o.a. geweest:

a. de opbrengst uit het reizigersvervoer. Hiervoor was geraamd f 16.300.000,—, terwijl f 17.086.975,08 werd ontvangen.

b. een restitutie ad f 113.375,22 op de tractiestroom, afgenomen in 1951. Dit bedrag werd in 1952 van het Gem. Energiebedrijf ontvangen in verband met het afsluiten van een nieuw stroomcontract.

Aan de stijging van de lasten is, zoals uit onderstaand overzicht blijkt, nog geen einde gekomen.

	Uitkomst 1951	Begroting 1952	Uitkomst 1952
Totale lasten (tram en autob.)	f 17.506.090,58	f 17.717.144,—	f 17.959.956,18

De in vergelijking met 1951 hogere lasten zijn o.a. het gevolg van de stijging der lonen, salarissen en sociale lasten, zulks niettegenstaande het feit, dat de personeelssterkte terugliep van 2613 ambtenaren per ultimo 1951 tot 2537 ambtenaren per ultimo 1952. Ook het bedrag aan afschrijving en rente steeg belangrijk boven dat van 1951. Dit werd veroorzaakt door de aflevering in 1951 van de laatste 25 der bestelde 34 motorrijtuigen, waardoor over 1952 een hoger bedrag voor afschrijving moest worden opgenomen en meer rente moest worden betaald. Eveneens kan nog worden genoemd de post „Motor-rijtuigenbelasting”, welke o.a. de invloed onderging van de uitbreiding van het wagenpark.

Het laat zich aanzien, dat, alhoewel steeds wordt gestreefd naar een zo efficient mogelijke bedrijfsvoering, de lasten in de toekomst nog hoger zullen worden, omdat b.v. verwacht mag worden, dat door toevoeging aan het net van nieuwe autobuslijnen, de uitgaven voor lonen met de daarbij behorende sociale lasten van de afdeling Vervoer een stijging zullen ondergaan. Hierbij is dan nog geen rekening gehouden met een eventuele gedeeltelijke compensatie van de a.s. huurverhoging door een nieuwe loonronde.

Een verwachting uit te spreken ten aanzien van de toekomstige ontwikkeling van het reizigersvervoer is niet gemakkelijk. Hierop kunnen allerlei, niet van te voren te voorspellen factoren, hun invloed doen gelden. Met een vermindering – zij het dan een geringe – zal echter waarschijnlijk rekening moeten worden gehouden, omdat het aantal reizigers, ondanks de uitbreiding van het net, een dalende tendens vertoont.

Er zal dan ook rekening mede moeten worden gehouden, dat de toekomst grotere verliezen te zien zal geven.

De Directeur,
N. A. Bogtstra.

Rotterdam, Mei 1953.