

VERSLAG OMTRENT DE TOESTAND VAN DE ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM OVER HET JAAR 1956.

Beheer.

Krachtens art. 2 van de Beheersverordening 1956 berust het beheer van het bedrijf bij het college van burgemeester en wethouders, daarin bijgestaan door een commissie uit de gemeenteraad.

Deze commissie was op 31 december 1956 als volgt samengesteld: wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. M. Blick, M. Frenkel, A. R. de Kwaadsteniet, C. van der Linden en J. H. Nefkens. Als secretaris was aan de commissie toegevoegd: de heer N. de Vries, hoofdadministrateur ter secretarie, chef van de afd. Bedrijven.

Tarieven.

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

Vertegenwoordiging in organen en instellingen.

Het bedrijf is vertegenwoordigd in de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transportondernemingen (K.N.V.T.O.)

Personeel.

Een woord van waardering is op zijn plaats voor de wijze, waarop het personeel ook in 1956 zijn taak heeft volbracht.

Het overleg met de vertegenwoordigers der personeelsorganisaties in de medezeggenschaps- en dienstcommissies vond regelmatig plaats. In totaal werden 10 vergaderingen gehouden.

De „commissie van gemeenschappelijk onderzoek”, welke is ingesteld om een onderzoek in te stellen naar ernstige aanrijdingen en naar eventuele misdragingen van het personeel, kwam 2 maal bijeen ter behandeling van 4 zaken.

De „Ideeënbuscommissie” vergaderde 3 maal.

Personeelssterkte.

Het aantal ambtenaren op jaarwedde en op weekloon bedroeg per 31 december 1955 resp. 328 en 2231 en per 31 december 1956 resp. 400 en 2190. De personeelssterkte vermeerderde dus met 31 ambtenaren.

In een aantal vacatures kon nog steeds niet worden voorzien. De R.E.T. heeft dan ook dit jaar weer deelgenomen aan een wervingsactie in de migratiegebieden, terwijl in de werkplaatsen een aantal Italianen in dienst werd gesteld.

Jubilea.

In het verslagjaar vierden 23 ambtenaren hun 25-jarig jubileum, terwijl 12 ambtenaren de dag herdachten, waarop zij 40 jaar in dienst van de R.E.T. en/of gemeente waren.

Overlijden.

In het jaar 1956 ontvielen het bedrijf door de dood 11 ambtenaren.

Loon- en salarismwijzigingen en wettelijke bepalingen.

Over het tweede halfjaar van 1956 is aan de ambtenaren een toeslag van 60/0 toegekend. Voorts is de vakantietoeslag verhoogd van 20/0 tot 40/0 van de bezoldiging.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. tezamen werden in 1956 166.432.000 reizigers vervoerd, tegen 161.659.222 in 1955. Dit betekent een vooruitgang met 4.772.778 passagiers, of 2.950/0.

Deze gunstige ontwikkeling is uitsluitend het gevolg van de toename van het aantal reizigers op de autobuslijnen. Dit aantal nam n.l. toe met 9.150/0. Het vervoer op de tramlijnen vertoonde een zeer geringe achteruitgang, n.l. met 0.020/0.

Wanneer men het vervoer op elke autobuslijn afzonderlijk beschouwt, dan blijkt dat het voornamelijk de autobuslijnen, die een verbinding geven met de zich nog steeds uitbreidende woonwijken aan de rand van de stad, zijn geweest, die tot de stijging van het aantal reizigers hebben bijgedragen. Ook autobuslijn 52, waarmee men in zeer korte tijd van de rechter naar de linker Maasoever kan komen, geeft een zeer belangrijke stijging van het reizigersvervoer te zien.

Dat ondanks de invloed, welke in 1955 de tentoonstelling E 55 op het vervoer heeft gehad, het aantal reizigers op de tramlijnen nagenoeg hetzelfde is gebleven, mag als een verheugend verschijnsel worden beschouwd, vooral ook omdat het vervoer op de tramlijnen de laatste jaren een voortdurende daling te zien gaf.

O.a. door de stijging van het aantal reizigers en de hogere ontvangsten uit het groepsvervoer waren de vervoersontvangsten f 998.762,41 of 4.580/0 hoger dan in 1955. Zij stegen van f 21.785.946,78 tot f 22.784.709,19.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 109.325.339 reizigers vervoerd tegen 109.343.737 in 1955. Dit betekent een achteruitgang met 18.398 reizigers of 0.020/0.

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg 11.92 ct tegen 11.93 ct in 1955 (excl. opbrengsten vooruitbetaalde plaatsbewijzen, schoolkaarten, abonnementen enz.).

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.587.253, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers 3.736.546. In totaal werden derhalve 15.323.799 rijtuigkilometers afgelegd tegen 15.354.369,7 in 1955.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer steeg van 7,12 in 1955 tot 7,13 in 1956.

De opbrengst per rijtuigkilometer bleef onveranderd; 87,30 ct. in 1955 en in 1956.

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

	Aantal reizigers op rittenkaarten	Percentage van het totaal aant. reizigers
1955	56.298.855	51,49
1956	54.585.289	49,93

In dit verslagjaar werden geen wijzigingen aangebracht in het aantal en in de loop der tramlijnen.

Autobuslijnen

Op de autobuslijnen werden 57.106.661 reizigers vervoerd tegen 52.315.485 in 1955. Dit betekent een toeneming met 4.791.176 reizigers, of 9.150/o.

De gemiddelde opbrengst per reiziger bleef in 1956 gelijk aan die in 1955, n.l. 13,05 ct. (excl. opbrengst vooruitbetaalde plaatsbewijzen enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 12.916.179,4 (incl. 566.840 autobusaanhangwagenkilometers) tegen 12.392.019,6 in 1955.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer steeg van 4,22 in 1955 tot 4,42 in 1956.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 72,83 ct. tegen 67,64 ct. in 1955.

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

	Aantal reizigers op rittenkaarten	Percentage van het totaal aant. reizigers
1955	19.341.320	36,97
1956	20.694.554	36,24

Van 1 juni t/m 31 oktober werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd, terwijl van 1 juni t/m 31 augustus in samenwerking met de V.V.V. speciale rondritten werden georganiseerd voor vreemdelingen. Het aantal personen, dat aan deze ritten heeft deelgenomen, bedroeg respectievelijk 87.760 en 8.899.

Met ingang van 13 juni werd de route van autobuslijn 45 als volgt gewijzigd: Bergsingel-Gordelweg-viaduct over het Noorderkanaal v.v.

Op 10 september werd het begin-/eindpunt van autobuslijn 54 verplaatst van Oldegaarde bij de Dreischorstraat naar Oldegaarde bij de Zuiderparkweg.

Afd. Elektrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afd. Elektrisch Materieel ondergingen 43 motorrijtuigen en 9 aanhangrijtuigen een revisie I, 23 motorrijtuigen, 8 aanhangrijtuigen en 1 slijpwagen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en wagens resp. 794, 160 en 13 revisies III werden uitgevoerd.

78 rijtuigen kwamen in de centrale werkplaats voor het afdraaien of vernieuwen van wielbanden, 22 motorrijtuigen werden voorzien van een antislipschakeling, 80 schaarbeugels, 485 tractiemotoren en 59 controllers werden gerevideerd, 32 motorhuizen werden gelast en uitgekotterd, terwijl 156 rijtuigen werden gereed gemaakt voor richtingaanwijzers.

In december 1956 werden van de bestelde rijtuigen 2 stuks van de serie 1-15 afgeleverd en in dienst gesteld.

Zowel in de centrale werkplaats als in de depôts werden aan verschillende rijtuigen reparaties verricht; een aantal hiervan betrof het herstel van beschadigingen tengevolge van aanrijdingen.

Alle machines en werktuigen in de centrale werkplaats ondergingen de gebruikelijke jaarlijkse revisie.

Tenslotte werden nog diverse werkzaamheden uitgevoerd voor andere afdelingen der R.E.T.

Bovenleiding.

De asfaltering van het wegdek in de Claes de Vrieselaan, de Nieuwe Binnenweg van de 's-Gravendijkwal tot aan de Lage Erfbrug en de Schiedamseweg bracht verschillende werkzaamheden met zich mede voor de afdeling Bovenleiding, waarbij op de Schiedamseweg een nieuwe ophanging van de rijdraad werd toegepast, de z.g. V-ophanging.

Op verschillende plaatsen in de stad werden netgedeelten vernieuwd, verlegd of gerevideerd (o.a. Putselaan, Polderlaan, Bergsingel, Parksluisbruggen en omgeving, Witte de Withstraat, Blaak enz.)

Een nieuwe bovenleiding werd aangebracht van de Oudedijk door de Voorschoterlaan en via de Concordiastraat, Avenue Concordia terug naar de Oudedijk (nieuwe lus eindpunt lijn 22).

Ten dienste van de wederopbouw werden verschillende werkzaamheden uitgevoerd, welke o.a. verband hielden met de uitbreiding van het vliegveld „Heliport” aan de Katshoek.

Het verbruik van rijdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg 1.775 m van 80 mm² en 822 m van 65 mm². Verder werden nog gebruikt 190 m gevlochten koperdraad van 10 mm², 32 m gevlochten bronskabel van 35 mm² en 471 m gevlochten bronskabel van 50 mm².

Aan het tramkabelnet vonden de nodige onderhoudswerkzaamheden plaats.

Het aantal elektrische wissels werd met 2 uitgebreid; 1 bij de achteringang van de remise aan de Nieuwe Binnenweg en 1 bij het Stadion Feyenoord. In totaal zijn er nu 79 stuks.

In dit verslagjaar werden 265 palen geschilderd, waarvan 72 gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting en 7 uitsluitend ten behoeve van deze dienst.

Tenslotte werden nog de nodige onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden uitgevoerd in de diverse gebouwen van de R.E.T.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afd. Automaterieel ondergingen 61 autobussen een grote en 24 autobussen een kleine revisie.

Wegens aanrijdingen werden 664 keer aan autobussen, 34 keer aan aanhangwagens en 24 keer aan het overige automaterieel reparaties verricht.

De 35 in 1955 bestelde autobussen werden in dit verslagjaar afgeleverd (Holland-Saurer nos. 526 t/m 560).

In 1956 werden besteld 25 autobussen van het type Holland-Saurer, waarvan de levering in 1957 plaats zal vinden, alsmede 10 chassis van het fabrikaat Kromhout, welke in 1957 van een carrosserie zullen worden voorzien (te nummers 701-710). Van deze 10 chassis werden er in 1956 5 stuks afgeleverd.

Verkocht werden 6 autobussen (2 Kromhout autobussen nos. 51 en 55 en 4 Crossley autobussen nos. 151, 152, 153 en 156).

Van het overige automaterieel werden verkocht:

1 personenauto	merk Austin (RT 42-73)
2 personenauto's	merk Vauxhall (RT 43-86 en RT 43-87)
1 vrachtauto	merk Dodge (V 24)
1 bestelauto	merk Chevrolet (V 19)

Aangekocht werden:

- 3 personenauto's, merk Opel Rekord (UT 07-84, UP 90-57 en UP 90-61)
- 1 Chevrolet truck, bestemd voor montageauto, welke door de firma Geesink van een bovenbouw wordt voorzien (levering in 1957 en te nummeren V 2412)
- 1 Bedford bestelauto (V 47)
- 1 Chevrolet truck, welke door de firma Lith van een open laadbak is voorzien (V 48)

De kraanauto's zijn in totaal 181 keer uitgerukt, waarvan 97 keer ten behoeve van het autobus- en 84 keer ten behoeve van het trambedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 5.153 m. oude rail door nieuwe vervangen, 34 kruisstukken werden vernieuwd, 15 wissels vervangen en 6.470 m. spoor gelicht.

Behalve de normale laswerkzaamheden werden op verschillende plaatsen van het net bogen en kruisstukken automatisch opgelast.

Spoorwijzigingen.

De lus Voorschoterlaan-Concordiastraat-Avenue Concordia kwam tot stand. Hiervoor werden gebruikt 696 m. rail, 2 wissels en 2 kruisstukken.

In verband met de bouw van een collecteurriool onder de Molenlaan-Burg. F. H. van Kempensingel werd het eindpunt van lijn 14 tijdelijk verplaatst naar de Floris Versterlaan. Hiervoor was nodig 450 m. rail.

Speciale werken.

Door de uitbreiding van het vliegveld „Heliport” moesten de sporen belangrijk worden gewijzigd. In totaal werd aangelegd 1.565 m. rail en 2 wissels. De sporen op het Pompenburg moesten hierdoor enigszins worden veranderd en 1 abnormaal hartstuk moest worden ingebouwd.

In de Claes de Vrieselaan werden 2.630 m. rail, op de Schiedamseweg 3.512 m. rail en op de Nieuwe Binnenweg 4.427 m. rail vernieuwd i.v.m. de aldaar uitgevoerde asfalteringswerkzaamheden.

De kruisingen Heemraadsplein-Korenaarstraat en de achteringang van de remise Delfshaven, bestaande uit 9 wissels en 31 kruisstukken werden vernieuwd, terwijl tevens een boog (buitenboog) Heemraadsplein-Nieuwe Binnenweg werd ingebouwd.

In de remise Kralingen werd 311 m. rail vernieuwd, terwijl een proef werd genomen met een nieuwe railoplegging rechtstreeks op beton bij het vernieuwen van de sporen in de Putselaan.

Gebouwen.

Isaïc Hubertstraat. Een gedeelte van de fundering van het bijkantoor werd verlaagd en versterkt met betonnen kespen. In de centrale werkplaats werden de

lascabines in één ruimte ondergebracht en werd de bruineerinrichting verplaatst. Een gedeelte van de elektricienswerkplaats werd herstraat.

Remises. In de remise Kralingen werden de voor- en achtergevel, het dienstlokaal en de cantine geschilderd, terwijl de putplanken tussen 12 sporen werden vernieuwd.

In de overige remises vonden de nodige onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden plaats.

Garage Sluisjesdijk. De in 1955 aangevangen wijziging van de wasplaats en het schilderwerk van de kap van de garage-afdeling werden voltooid. De magazijnadministratie werd bij het magazijn ondergebracht en de ruimte voor uitgifte van magazijngoederen afgescheiden.

Garage Waalhaven. De kanteldeur van deze garage werd elektrisch bedienbaar gemaakt.

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

Wachthuisjes enabri's. Op verschillende plaatsen in de stad werdenabri's en in de Burg. Pruislaan te Vlaardingen een wachtkamer geplaatst. Bovendien werden enkele wachtkamers enabri's verplaatst en geschilderd.

Verdere werkzaamheden. Voor de afd. Weg werden verschillende mallen voor kruisstukken gemaakt, keetwagens, zoutkisten en gereedschap gerepareerd.

Bedrijfsresultaten.

De verwachting, welke in het vorig verslagjaar werd uitgesproken, dat zonder tariefsverhoging de exploitatie van het tram- en autobusnet door de voortdurende stijging van de lasten belangrijke verliezen zou opleveren, werd door de resultaten van dit jaar bevestigd. Het boekjaar moest worden afgesloten met een nadelig saldo van f 2.728.958,54, tegen een geraamd verlies van f 329.716,—.

In vergelijking met de begroting stegen de baten met f 1.243.902,96, terwijl de lasten toenamen met f 3.643.145,50. Voor een belangrijk deel is de stijging van de ontvangsten te danken aan de hogere opbrengst uit het reizigersvervoer. De hogere lasten zijn o.a. het gevolg van de sterke toeneming van de personeelslasten, veroorzaakt door de loons- en salarisherzieningen in 1955 en 1956, de verbetering van de arbeidsvoorwaarden (wijziging roostertijden, toeslag vuile arbeid, enz.) en de met de lonen en salarissen verband houdende sociale lasten. Ook de andere lasten, zoals o.a. die voor tractiestroom (stijging kolenprijzen), gasolie (prijsstijging), enz. waren belangrijk hoger dan geraamd.

De loonsverhogingen, die in 1957 zullen worden gegeven als compensatie voor de door het personeel te betalen premieën Algemene Ouderdomswet en de in dat jaar te verwachten huurverhoging, zullen het verlies nog doen toenemen. Een voorstel om het grondtarief te verhogen van 15 ct. tot 20 ct. en de overige tarieven evenredig te verhogen, werd dan ook bij het gemeentebestuur ingediend.

Hoewel door deze tariefsverhoging de financiële positie van het bedrijf aanmerkelijk gunstiger zal worden, moet toch worden verwacht dat de meeropbrengsten niet voldoende zullen zijn om de tekorten te dekken. In de toekomst zal dan ook nog met aanmerkelijke verliezen rekening moeten worden gehouden, daar ook de vervanging van het oude afgeschreven trammaterieel hogere lasten voor rente en afschrijving met zich mede zal brengen.

De Directeur,
Ir. N. A. BOGTSTRA