

VERSLAG OMTRENT DE TOESTAND VAN DE ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM OVER HET JAAR 1957

Beheer.

Krachtens artikel 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 1957 als volgt samengesteld: wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. M. Blik, A. R. de Kwaadsteniet, R. Langerak, C. van der Linden en J. Willemsen. Als secretaris was aan de commissie toegevoegd: de heer N. de Vries, hoofdadministrateur ter secretarie, chef van de afdeling Bedrijven.

Tarieven.

Een voorstel tot tariefsverhoging, hetwelk in het vorige verslagjaar werd ingediend, werd door de gemeenteraad in zijn zitting van 29 november 1956 goedgekeurd. Het grondtarief van 15 cent werd verhoogd tot 20 cent, terwijl de overige tarieven een evenredige verhoging ondergingen. Een overzicht van de nieuwe tarieven, welke op 1 februari 1957 van kracht werden, is opgenomen op blz. 16 en 17.

Vertegenwoordiging in organen en instellingen.

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

Personeel.

Het personeel heeft in 1957 zijn taak op prijszwaardige wijze vervuld. Dit feit stemt tot tevredenheid, als men bedenkt dat door een tekort aan arbeidskrachten en de A-griep epidemie dikwijls hoge eisen aan het personeel moesten worden gesteld.

Met de vertegenwoordigers der personeelsorganisaties in de medezeggenschaps- en dienstcommissies werd 3 maal vergaderd.

De „commissie van gemeenschappelijk onderzoek”, welke, zoals bekend is, in het leven is geroepen om een onderzoek in te stellen naar ernstige aanrijdingen en naar eventuele misdragingen van het personeel, kwam 5 maal bijeen.

De Ideeënbuscommissie hield 3 vergaderingen. In 1957 werden 16 ideeën ingediend; 7 hiervan werden bruikbaar bevonden en beloond. Ook nu was het weer opvallend, dat verreweg de meeste bruikbaar bevonden en beloonde ideeën uit de technische sector afkomstig waren. Hoewel in vergelijking met andere jaren minder ideeën werden ingediend, is het aantal toegekende beloningen groter geweest dan b.v. de beide voorafgaande jaren.

Personeelssterkte.

Het aantal ambtenaren op jaarwedde en op weekloon bedroeg per 31 december 1956 resp. 400 en 2190 en per 31 december 1957 resp. 430 en 2249. De sterkte vermeerderde dus met 89 ambtenaren.

In de eerste helft van 1957 was de algemene situatie op de arbeidsmarkt nog zeer gespannen. In januari en februari werden 11 Hongaren – voor het merendeel ongeschoolden –, die als gevolg van de opstand in Hongarije eind oktober 1956 uit hun land waren gevlucht, bij het bedrijf tewerkgesteld.

In de tweede helft van het verslagjaar werd geleidelijk het effect van de door de regering gevoerde politiek van bestedingsbeperking op de werkgelegenheid merkbaar en trad een zekere ontspanning op de arbeidsmarkt in, waardoor de personeelsvoorziening een williger verloop kreeg. In september 1957 werd het wervingsbeleid hierop afgestemd en werd het in dienst nemen van elders wonende krachten beëindigd.

Het aantrekken van vaklieden en ongeschoolde arbeiders leverde echter nog moeilijkheden op, zodat in een aantal van deze vacatures niet kon worden voorzien.

Op 31 december had het bedrijf nog 22 Italianen en 9 Hongaren in dienst.

Jubilea.

Tien ambtenaren vierden in 1957 hun 25-jarig jubileum, terwijl 5 ambtenaren de dag herdachten, waarop zij 40 jaar geleden in dienst traden.

Overlijden.

In het verslagjaar ontvielen het bedrijf door de dood 13 ambtenaren.

Loon- en salariswijzigingen en wettelijke bepalingen.

Met ingang van 1 januari 1957 werden de lonen en salarissen verhoogd met 6%, terwijl voorts op die datum een compensatie van 5,6% werd toegekend voor de te betalen premie ingevolge de Algemene Ouderdomswet. Bovendien werden met ingang van dezelfde datum de continutoeslag en de kinderbijslag verhoogd.

Per 1 juli 1957 onderging de kindertoelage nog enige verbetering.

Ingaande 1 augustus werden voor de ambtenaren op weekloon de zgn. leeftijds-lonen ingevoerd, terwijl van deze datum af 2% looncompensatie werd toegekend in verband met de huurverhoging. Deze compensatie werd nog niet in het loon of salaris geïncorporeerd.

In de loop van het jaar werden de salarissen van de topfunctionarissen alsnog met ingang van 1 september 1956 herzien.

Personeelsverenigingen.

De verschillende personeelsverenigingen der R.E.T. mochten zich ook in 1957 in een grote belangstelling van het personeel verheugen.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. tezamen werden in 1957 152.512.930 reizigers vervoerd, tegen 166.432.000 in 1956. Dit betekent een achteruitgang met 13.919.070 passagiers, of 8,36%.

Gezien het feit, dat vóór de tariefsverhoging het aantal passagiers zich nog in stijgende lijn bewoog, moet dit aanzienlijk verlies aan reizigers wel voor een deel het gevolg zijn geweest van de op 1 februari verhoogde ritprijs.

Er zijn echter ook nog andere factoren aan te wijzen, die het reizigersvervoer ongunstig hebben beïnvloed. In het najaar werden geleidelijk aan de gevolgen van de bestedingsbeperking, zomede van een lichte achteruitgang van de conjunctuur, merkbaar, waardoor het aantal werklozen vrij snel steeg. Voorts verminderde, zeer waarschijnlijk ten gevolge van het sterk toegenomen aantal bezitters van televisietoestellen, het bezoek aan bioscopen e.d., hetgeen het vervoer in de avonduren ongunstig beïnvloedde.

Door de tariefsverhoging vertoonden de ontvangsten een belangrijk accres. Deze stegen van f 22.784.709, 19 in 1956 tot f 25.990.964,09 in 1957, of wel met 14,07%.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 99.934.194 reizigers vervoerd tegen 109.325.339 in 1956. Dit betekent een achteruitgang met 9.391.145, of 8,59%.

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg 14,75 ct tegen 11,92 ct in 1956 (excl. opbrengsten vooruitbetaalde plaatsbewijzen, schoolkaarten, abonnementen, enz.).

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.208.687,6, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers 3.283.225,3. In totaal werden derhalve 14.491.912,9 rijtuigkilometers afgelegd tegen 15.323.798,8 in 1956 (- 5,43%).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer daalde van 7,13 in 1956 tot 6,90 in 1957.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 104,53 ct tegen 87,30 ct 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
1956	54.585.289	49,93
1957	51.490.235	51,52

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

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 52.578.736 reizigers vervoerd tegen 57.106.661 in 1956. Dit betekent een achteruitgang met 4.527.925 passagiers, of 7,93%.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg van 13,05 ct in 1956 tot 16,26 ct in 1957 (excl. opbrengsten vooruitbetaalde plaatsbewijzen, schoolkaarten, abonnementen, groepsvervoer, enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 13.080.945,2 (incl. 685.260 aanhangwagenkilometers) tegen 12.916.179,4 (incl. 566.840 aanhangwagenkilometers) in 1956 (+ 1,28%).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer daalde van 4,42 in 1956 tot 4,02 in 1957.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 82,89 ct tegen 72,83 ct in 1956.

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
1956	20.694.554	36,24
1957	19.509.100	37,10

Van 1 april t/m 30 september werd wederom in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. de zgn. „Sight Seeing Tour” (speciaal voor vreemdelingen) gereden. Het tarief bedroeg f 2,25 per persoon.

Van 1 juni t/m 29 oktober werden de „Wederopbouwritten” uitgevoerd, waarvoor een tarief van f 1,25 per persoon gold.

Met ingang van 16 september werd autobuslijn 53 op het traject Hoogvliet-Botlekgebied in exploitatie genomen.

Op 6 december is de begin-/eindhalte van autobuslijn 49 verplaatst van de Ogiersingel bij de Dirk Smeetslaan naar de Mr. Arend van der Woudenslaan.

Afd. Elektrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel ondergingen 43 motorrijtuigen en 9 aanhangrijtuigen een revisie I, 22 motor- en 9 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens resp. 843, 156 en 17 revisies III werden uitgevoerd.

85 rijtuigen kwamen in de centrale werkplaats voor het afdraaien of vernieuwen van wielbanden, 19 motorrijtuigen werden voorzien van een antislipschakeling, 81 stroomafnemers, 461 tractiemotoren en 50 controllers werden gereviseerd of gerepareerd, terwijl 31 motorhuizen werden gelast en uitgekotterd.

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

Motorrijtuig 192 werd geschikt gemaakt voor het vervoer van zand (nieuw no. 2403).

Van de in bestelling zijnde 29 nieuwe tramrijtuigen werd in dit verslagjaar het restant, t.w. 13 stuks van de serie 1-15 en 14 stuks van de serie 231-244 afgeleverd en in dienst gesteld.

Ten slotte werden nog diverse werkzaamheden voor andere afdelingen van de R.E.T. uitgevoerd.

Bovenleiding.

In verband met asfalteringswerkzaamheden en de profielwijzigingen welke daarvan het gevolg waren, werd de bovenleiding in de bogen Claes de Vrieselaan, Rochussenstraat en G. J. de Jonghweg vernieuwd.

Aan de Stadhoudersweg bij de van Aerssenlaan werd de bovenleiding in de bogen eveneens vernieuwd i.v.m. de doortrekking van de Stadhoudersweg naar de Blijdorpbrug.

De volgende netgedeelten werden geheel gereviseerd: Rotterdamsdijk van het Pompstation tot aan het eindpunt te Schiedam, Boezemstraat, Pijperstraat, Crooswijksestraat, kruising complex bij de Parksluizen, gedeelte G. J. de Jonghweg, gedeelte Westzeedijk, Westerstraat, Schiekade, gedeelte Provenierssingel, Geldersekaade, Eendrachtsweg, Oranjeboomstraat, Groenezoom en gedeelte Burg. van Kempen-singel.

Het gebruik van rijdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg 1067 m van 80 mm² en 631 m van 65 mm². Verder werden nog gebruikt 300 m gevlochten koperkabel van 10 mm² en 54 m gevlochten bronskabel van 35 mm².

Aan het tramkabelnet vonden de nodige onderhoudswerkzaamheden plaats.

Het aantal elektrische wissels bleef ongewijzigd (79 stuks).

In dit verslagjaar werden 274 palen geschilderd, waarvan 50 gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting.

Tenslotte werden aan de elektrische licht- en krachtinstallaties in de diverse gebouwen de nodige onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden uitgevoerd.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 82 autobussen een grote revisie. Van 57 autobussen en 5 aanhangwagens werden de carrosserieën gereviseerd (29 stuks in eigen werkplaats en 33 stuks door derden). Hierin is een aantal autobussen begrepen, dat op de nominatie stond om te worden vervangen. In verband met de bestedingsbeperking werden geen nieuwe autobussen besteld, doch werden de chassis en de carrosserieën van de oude autobussen grondig gereviseerd, zodat zij weer ten volle voor gebruik geschikt zijn.

Wegens aanrijding werden 645 keer aan autobussen, 28 keer aan aanhangwagens en 26 keer aan het overige automaterieel reparaties verricht.

Van de in 1956 bestelde 25 autobussen van het type Holland-Saurer, waarvan de levering in 1957 zou plaats vinden, werden 16 stuks afgeleverd (nos. 561 t/m 576).

Van de in 1956 bestelde 10 Kromhout-chassis met motor onder de vloer werd het restant (5 stuks) in 1957 afgeleverd. Zij werden allen in 1957 van een carrosserie voorzien en in dienst gesteld (nos. 701 t/m 710).

In 1957 werden nog 2 van deze Kromhout-chassis besteld en geleverd, welke van een toerwagencarrosserie werden voorzien. Deze zijn speciaal bestemd voor het uitvoeren van rondritten (nos. 711 en 712).

De in 1956 aangekochte Chevrolet truck, bestemd voor montageauto, werd in 1957 afgeleverd en in dienst gesteld (V 2412).

Verkocht werden 6 autobussen van het type Kromhout (nos. 22-134-135-136-137 en 138).

Van het overige automaterieel werden verkocht 1 montageauto, merk Chevrolet (V 2408) en 1 personenauto, merk Vauxhall (PG 34-53), terwijl 1 personenauto, merk Opel Olympia (XG 84-50) werd aangekocht.

De kraanwagens zijn in totaal 132 keer uitgerukt, waarvan 62 keer ten behoeve van het autobus- en 70 keer ten behoeve van het trambedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 4594 m oude rails en 29 kruisstukken vernieuwd, 5977 m spoor werd gelicht en 19½ wissel vervangen.

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

Speciale werken.

In de Putselaan werd 180 m spoor vernieuwd. Als proef werden de rails op verschillende manieren op het betonbed bevestigd.

In verband met asfalteringswerkzaamheden werden op de Nieuwe Binnenweg nabij de Lage Erfbrug in totaal 698 m rails vernieuwd.

Op de Willemsbrug werden 1050 m NP2 rails en 4 stel schuifstukken vernieuwd.

Spoorwijzigingen.

De bogen Stadhoudersweg—van Aerssenlaan en Polderlaan—Lange Hilleweg werden gewijzigd. Hiervoor waren nodig resp. 362 m en 238 m rails.

De lus Honingerdijk (bij de Rustwat) werd gedeeltelijk verlegd, waarvoor 596 m rails, 1 wissel en 1 kruisstuk werden gebruikt.

Gebouwen.

Isaïc Hubertstraat. In de centrale werkplaats werd de polikliniek van de bedrijfsarts uitgebreid.

Remises. Ter vervanging van de vuilstortinrichting aan de Schiekade werd een nieuwe gebouwd op de achterplaats van de remise Delfshaven. De gehele terreinafscheiding rond deze achterplaats en de bestrating werden gerepareerd. In de remise Hillegersberg werd de stoomverwarming gewijzigd in een warmwaterinstallatie.

Garage Sluisjesdijk. In de brandgang werden 2 nieuwe gasolietanks geplaatst en werd van de bestaande tanks een gedeelte van het leidingnet vernieuwd. De ramen en deuren in de gevels werden aan de buitenzijde geschilderd.

Woonhuizen. In verband met plannen voor de verbouwing van het dienstlokaal in de remise Delfshaven werd in het woonhuis aan de Schonebergerweg een nieuwe keuken gebouwd.

Wachthuisjes. In Pendrecht werd een wachtkamer en op de Goudsesingel, Oldegaarde, Groenezoom en Ketensedijkabri's geplaatst. De wachtkamer aan de Grondherenstraat werd verbouwd en enkeleabri's en wachtkamers werden geschilderd.

Tenslotte werden voor de afdeling Weg gereedschappen, keet- en zoutwagens gerepareerd, terwijl in de diverse gebouwen de nodige herstellings- en vernieuwingswerkzaamheden werden uitgevoerd.

Bedrijfsresultaten.

De stijging van de lasten, in het bijzonder veroorzaakt door de loons- en salarisherzieningen, was zodanig, dat ondanks de op 1 februari 1957 ingevoerde tariefsverhoging, de exploitatie van het tram- en autobusnet dit jaar een verlies heeft opgeleverd van f 2.652.117,53, tegen een geraamd nadelig saldo van f 1.734.606,—.

In vergelijking met de begroting stegen de lasten met f 4.440.088,81, terwijl de baten, voornamelijk door de meeropbrengst uit het reizigersvervoer, f 3.522.577,28 hoger waren dan geraamd.

Behalve de reeds eerder genoemde toeneming van de personeelslasten als gevolg van de loonsherzieningen op resp. 1 juli 1956 (6%), 1 september 1956 (topfunctionarissen), 1 januari 1957 (5,6% A.O.W., verhoging kinderbijslag en continutoeslag) en 1 augustus 1957 (invoering leeftijdslonen en 2% looncompensatie i.v.m. de huurverhoging), waren ook de overige lasten o.a. voor afschrijving en rente, belastingen, materialen, tractiestroom, gasolie en voor werkzaamheden door derden hoger dan geraamd.

Aangezien in verband met de minder gunstige vooruitzichten op economisch gebied geen stijging van het aantal reizigers wordt verwacht, terwijl daartegenover de lasten nog zullen toenemen door enige loonsherzieningen in 1958, zal in de toekomst met nog grotere verliezen rekening moeten worden gehouden.

De Directeur,
Ir. N. A. BOGTSTRA.