

VERSLAG OMTRENT DE TOESTAND VAN DE ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM OVER HET JAAR 1960.

Beheer.

De Commissie voor de Bedrijven was op 31 december 1960 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer J. U. Schilthuis; leden: de heren L. den Adel, P. Kapinga, C. van der Linden, J. Reehorst, J. Willemsen en J. Zwakhals. Als secretaris was aan de commissie toegevoegd de heer N. de Vries, hoofd van de afdeling Economische Aangelegenheden ter gemeente-secretarie.

Tarieven.

De tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 17/18, werden dit jaar niet gewijzigd.

Personeel.

De totale personeelssterkte van het bedrijf bedroeg op 31 december 1960: 2660 man tegen 2657 per ultimo 1959, een vermeerdering derhalve met 3 man.

Het tekort aan personeel, waarmee het bedrijf nog steeds te kampen heeft, was er de oorzaak van dat meerdere malen extra prestaties van het personeel moesten worden verlangd. Voor de door velen gegeven medewerking is hier een woord van dank op zijn plaats.

Op 31 december 1960 waren bij het bedrijf 12 Italianen en 5 Hongaren werkzaam, tegen resp. 8 en 7 aan het einde van het jaar daarvoor.

In 1960 ontvielen het bedrijf door de dood 9 ambtenaren. 17 personeelsleden vierden hun 25-jarig jubileum, terwijl 74 ambtenaren de dag herdachten, waarop vóór 40 jaar in dienst traden.

De medezeggenschaps- en dienstcommissies vergaderden 4 maal. De commissie van gemeenschappelijk onderzoek, welke commissie onderzoeken instelt naar eventuele misdragingen van het personeel en naar ernstige aanrijdingen, kwam dit jaar 1 maal bijeen.

De ideeënbuscommissie vergaderde 3 maal. Van de 43 ingediende ideeën waren er 11 afkomstig van ambtenaren op jaarwedde en 32 van ambtenaren op weekloon. 20 ideeën werden beloond. Evenals in vorige jaren werden de meeste beloonde ideeën ingezonden door technisch personeel. Het aantal ingezonden ideeën was groter dan in het jaar daarvoor (43 in 1960 tegen 38 in 1959).

Per 1 april 1960 werd een nieuwe loon- en salarisregeling – met terugwerkende kracht tot 1 januari 1960 – ingevoerd. De huurcompensatie van 1957 werd in de lonen en salarissen geïncorporeerd. Eveneens werd met ingang van 1 april 1960, omdat de huur van woningen op die datum werd verhoogd, een nieuwe huurcompensatie toegekend. Deze compensatie, welke als een afzonderlijke toeslag naast het loon wordt uitbetaald, bedraagt 2,5% van het loon of salaris, met een minimum van f 4,— per week, of van f 17,40 per maand.

De arbeidsvoorwaarden voor het rijdend personeel van de afdeling Vervoer werden verbeterd. Voor elke volledige dienst op zaterdagavond en/of op zon- en feestdagen, zomede voor gebroken diensten op werkdagen, werd van begin 1960 af een vergoeding toegekend.

In de loop van het jaar werd, alsnog gerekend met ingang van 1 januari 1960, de kinderbijslag verhoogd.

Algemeen.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. werden 162.003.788 reizigers vervoerd, tegen 155.230.545 in 1959, een vooruitgang derhalve met 6.773.243 passagiers, of 4,36 %.

In deze aantallen zijn, in tegenstelling tot de tot nu toe gevolgde methode, thans ook opgenomen de reizigers (8.484.143 in 1960 en 7.498.820 in 1959), die vervoerd werden op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. Te beginnen met dit jaarverslag worden nu als reizigers geteld, diegenen, die op de lijndiensten gebruik maken van biljetten, rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. In de methode om een passagier, die op een overstap-plaatsbewijs rijdt, als 2 reizigers te tellen is geen wijziging gekomen.

Het stemt tot voldoening, dat aan de daling van het aantal reizigers, welke van 1957 af te constateren viel, in 1960 een einde is gekomen. Of de stijging zich in 1961 zal voortzetten is nog onzeker. Aangenomen mag namelijk worden, dat voor een belangrijk deel het grotere aantal reizigers een gevolg is geweest van de in vergelijking met 1959 slechtere weersomstandigheden in het verslagjaar. Ook de in dit jaar gehouden internationale tuinbouwtentoonstelling „Floriade” heeft ongetwijfeld het aantal reizigers doen toenemen. Een andere factor is de 5-daagse werkweek, welke een deel van het bedrijfsleven op 1 januari 1961 gaat invoeren. Of het reizigersvervoer een toeneming dan wel een achteruitgang te zien zal geven wanneer alle bedrijven tot de 5-daagse werkweek zijn overgegaan, is thans nog moeilijk te voorspellen.

De ontvangsten uit het groepsvervoer gaven een geringe daling te zien en wel van f 2.447.528,31 in 1959 tot f 2.229.754,82 in 1960. Tenzij meerdere bedrijven voor het vervoer van arbeiders groepsvervoer-autobussen gaan huren, waarover niets met zekerheid is te zeggen, zullen de opbrengsten in de toekomst ongunstig worden beïnvloed door de 5-daagse werkweek.

De totale vervoersopbrengsten gaven, ondanks de vermindering van het groepsvervoer, een stijging te zien van f 26.143.811,23 in 1959 tot f 26.854.440,52 in 1960, een vermeerdering derhalve met f 710.629,29. Het toegenomen reizigersvervoer in het laatstgenoemde jaar was hiervan de oorzaak.

De hogere ontvangsten waren echter niet voldoende om de sterk gestegen exploitatie-lasten te compenseren. Deze stijging was voornamelijk een gevolg van de in de aanvang van dit verslag genoemde verbeteringen van de arbeidsvoorwaarden. Welke extra lasten deze herzieningen tot gevolg hadden, moge blijken uit de stijging van de posten lonen, salarissen en sociale lasten, die in 1959 f 17.270.847,66 bedroegen tegen f 19.116.948,17 in 1960, een stijging derhalve met f 1.846.100,51.

Onder invloed van de toegenomen lasten steeg het nadelig saldo van f 4.365.942,74 in 1959 tot f 5.398.703,64 in 1960.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 98.935.664 reizigers vervoerd, tegen 95.813,267 in 1959, of wel een stijging met 3,26 %.

Bij de beoordeling van deze cijfers dient er, zoals reeds eerder werd opgemerkt, rekening mede te worden gehouden, dat het aantal reizigers thans op een andere wijze wordt berekend dan in vorige jaarverslagen.

De gemiddelde opbrengst per reiziger toont een geringe stijging, n.l. van 14,61 cent in 1959 tot 14,78 cent in 1960.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 10.872.365, waarvan 1.088.479 door de gelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 2.511.752 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 13.384.117 tegen 13.525.172 in 1959 (min 1,04%).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,39 tegen 7,08 in 1959.

Het aantal reizigers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten en vooruitbetaalde plaatsbewijzen is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal reizigers op rittenkaarten enz.	percentage van het totaal aant. reizigers
1959	52.978.307	55,29
1960	56.015.441	56,62

Op 1 november werd tramlijn 10 doorgetrokken van de Straatweg naar de Kleiweg nabij het nieuwe R.E.T. complex.

In verband met werkzaamheden voor de Metro, welke geruime tijd zullen duren, werd met ingang van 24 november 1960 het gedeelte van de Coolsingel tussen het Hofplein en de Van Oldenbarneveltstraat gedurende onbepaalde tijd voor het tramverkeer afgesloten. Als gevolg daarvan werden de tramlijnen 1, 2, 3, 4, 9 en 11 omgelegd.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 63.068.124 reizigers vervoerd tegen 59.417.278 in 1959. In 1960 werden dus 3.650.846 reizigers meer vervoerd dan in 1959, hetgeen een stijging betekent van 6,14%.

Evenals bij de tramlijnen werd ook hier het aantal reizigers op een andere wijze berekend dan in vorige jaarverslagen.

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg 15,44 cent tegen 15,86 cent in 1959.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 15.344.883 (incl. 693.512 aanhangwagenkilometers) tegen 14.615.294 (incl. 725.572 aanhangwagenkilometers). Een stijging derhalve met 4,99%.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg voor het lijnvervoer 4,29 tegen 4,27 in 1959.

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen, is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal reizigers op rittenkaarten enz.	Percentage van het totaal aant. reizigers
1959	26.271.339	44,21
1960	29.014.084	46,00

Op 11 januari werd autobuslijn 57 (de zgn. Havenlijn), die op 1 oktober 1959 bij wijze van proef voor de tijd van een half jaar in dienst werd gesteld op het traject

Gustoweg naar het Willemsplein, doorgetrokken van het Willemsplein naar het Station Blaak. Ondanks deze routeverlenging bleef het aantal reizigers zo gering, dat besloten werd de lijn op 10 april 1960 op te heffen.

Van 1 februari af wordt autobuslijn 45 als ringlijn in exploitatie genomen over het traject Centraal Station – Schiebroek – Centraal Station, waarbij het trajectgedeelte in Schiebroek in 2 richtingen wordt bereden.

Ook dit jaar werd door autobuslijn 59 op zaterdagmiddag en op zondag gedurende de maanden mei t/m september een dienst onderhouden tussen het Centraal Station en de Luchthaven Rotterdam.

De „Wederopbouwritten”, die dit jaar van 18 mei tot en met 23 november werden gehouden, mochten zich in een grotere belangstelling verheugen dan vorig jaar. In 1960 maakten 55.218 personen van deze rondrit gebruik tegen 45.135 in 1959. Het tarief van f 1,25 per persoon bleef gehandhaafd.

Evenals in vorige jaren werd ook nu in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. van 1 maart tot en met 31 oktober de zgn. „Sightseeing Tour” speciaal voor vreemdelingen gereden. Het aantal reizigers bleef ongeveer gelijk (17.785 in 1960 tegen 17.296 in het jaar daarvoor). Ook voor deze rondrit veranderde het tarief à f 2,25 per persoon niet.

Afd. Elektrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel ondergingen 33 motorrijtuigen en 5 aanhangrijtuigen een revisie I, 18 motor- en 7 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens resp. 882, 150 en 19 revisies III werden uitgevoerd.

103 rijtuigen kwamen in de centrale werkplaats voor het afdraaien of vernieuwen van wielbanden, 69 stroomafnemers werden gereviseerd, terwijl 266 tractiemotoren werden gereviseerd of gerepareerd.

Aan verschillende rijtuigen werden reparaties verricht; een aantal hiervan betrof het herstel van beschadigingen tengevolge van aanrijdingen.

Voor sloop werden verkocht 7 aanhangrijtuigen voor personenvervoer en 1 rijtuig voor het vervoer van zout, resp. genummerd 1355, 1381, 1385, 1388, 1392, 1396, 1404 en 2010.

Tenslotte werden nog diverse werkzaamheden verricht voor andere afdelingen van het bedrijf.

Op 24 oktober werd een aanvang gemaakt met de verhuizing van de centrale werkplaats van de Isaïc Hubertstraat naar het nieuwe complex aan de Kleiweg. Om de normale werkzaamheden zo min mogelijk te stagneren vond de verhuizing afdelingsgewijs plaats. Omstreeks dezelfde tijd verhuisde eveneens het personeel van de afdeling Elektrisch Materieel, dat in het hoofdkantoor aan de Isaïc Hubertstraat was gehuisvest. Tegen het einde van november was de eigenlijke verhuizing van de afdeling voltooid.

Onderafd. Bovenleiding

De door de afdeling Bovenleiding in dit verslagjaar verrichte werkzaamheden stonden voor een belangrijk deel in het teken van de door de aanleg van de metro noodzakelijk geworden omleggingen van het net, de aansluiting van het nieuwe

complex aan de Kleiweg op het bestaande tramnet en de verhuizing van de afdeling van de remise Schiekade naar de Kleiweg.

Verder werden nog in verband met asfalteringen in de Pijperstraat, de Paradijslaan, de Kerkhoflaan, de Crooswijksestraat en de Boezemstraat palen verplaatst, spandraden en bijbehorende apparatuur vernieuwd.

Verschillende wissels werden van verwarmingselementen voorzien. Het aantal wissels, dat verwarmd kan worden, bedroeg aan het einde van het jaar 176 stuks.

Enkele elektrische wissels werden in verband met de aanleg van de metro buiten werking gesteld. Het aantal van deze wissels daalde daardoor van 77 in 1959 tot 71 aan het einde van 1960.

Voor vernieuwing en onderhoud werden gebruikt 10.014 m rijdraad van 80 mm², 589 m rijdraad van 65 mm², 1.570 m bronskabel van 50 mm², 156 m bronskabel van 35 mm² en 70 m gevlochten koperkabel van 10 mm².

Tenslotte werden nog verschillende reparaties en vernieuwingen verricht aan de licht- en krachtinstallaties in de verschillende gebouwen der R.E.T.

Afd. Automaterieel.

Van de 32 in het vorige jaar bestelde autobussen werden in 1960 31 stuks afgeleverd. Deze werden genummerd: 101 t/m 102, 713 t/m 729, 740 t/m 749 en 801 t/m 802.

Een nieuwe bestelling werd geplaatst voor 30 autobussen, t.w.

20 stuks op Verheul chassis met Kromhout motor. Hiervan zullen de carrosserieën door de N.V. Werkspoor worden geleverd.

10 stuks op Magirus chassis met Deutz motor, die door de N.V. Hainje van een carrosserie zullen worden voorzien.

Van deze 30 stuks werden dit jaar nog 3 autobussen Magirus (nrs. 103 t/m 105) en 1 autobus Verheul (no. 750) afgeleverd.

6 autobussen werden voor sloop verkocht (nrs. 208, 227, 228, 234, 243 en 246).

De volgende mutaties vonden plaats in het overige autopark. De in het vorige jaar gekochte 2 bestelauto's, fabrikaat Volkswagen (nrs. V 57 en V 58) en de eveneens in 1959 gekochte Opel bestelauto (Nr. V 50) werden in dit jaar afgeleverd en in dienst gesteld.

In dit verslagjaar werden besteld een auto, fabrikaat Volkswagen, ter vervanging van bestelauto nr. V 18 en 1 bovenleiding-montageauto op Chevrolet chassis ter vervanging van montageauto 2406. Voor het rangeren van tramrijtuigen in de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel aan de Kleiweg werd een open „Landrover”, nr. V 101, gekocht.

Verkocht werden 2 bestelauto's (nrs. V 20 en V 38) en 1 personenauto (NG 35-18).

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 64 autobussen een grote revisie. De carrosserieën van 16 autobussen werden gereviseerd, waarvan 13 stuks door derden en 3 in eigen werkplaatsen.

De kraanwagens zijn in totaal 227 keer uitgerukt, waarvan 167 keer ten behoeve van het autobus- en 60 keer ten behoeve van het trambedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal ca. 3.000 m oude rails door nieuwe vervangen, 9 wissels en 10 kruisstukken werden vernieuwd, terwijl 4.280 m spoor werd gelicht.

Speciale werken.

In verband met de aanleg van de metro werd het spoor in de Aert van Nesstraat en een gedeelte van de sporen op de Coolsingel buiten dienst gesteld. Hiervoor in de plaats werd in de Van Oldenbarneveltstraat naast het bestaande enkele spoor een nieuw spoor aangelegd, terwijl een dubbelsporige aftakking op de Mauritsweg werd ingebouwd bij de Van Oldenbarneveltstraat. Hierbij werden verwerkt 1.726 m rails, 6 wissels en 18 kruisstukken.

Tijdens de asfalteringswerkzaamheden in de Crooswijksestraat, de Pijperstraat, de Kerkhoflaan en de Paradijslaan werden verwerkt resp. 1.468 m, 669 m en 657 m rails.

Spooraanleg en spoorwijzigingen.

De spooraanleg op het nieuwe terrein van de R.E.T. aan de Kleiweg werd voltooid. In totaal werden verwerkt 1.294 m rails, 8 wissels en 8 kruisstukken. Dit terrein werd op het bestaande tramnet aangesloten, waarvoor op de Kleiweg dubbelspoor werd aangelegd en het kruising-complex Straatweg - Kleiweg - Kootsekade werd vernieuwd. Hiervoor werden verwerkt 4.591 m rails, 15 wissels en 55 kruisstukken.

Situatiewijzigingen hadden tot gevolg dat op de Willemskade en in de Maasstraat nieuw spoor moest worden aangelegd, dat de sporen op de Boezemsingel moesten worden verlegd en dat op het Willemsplein de lus moest worden vervangen door een rangeerspoor.

Ook op het Aelbrechtsplein werd de lus van tramlijn 1 vervangen door een rangeerspoor. Dit hield verband met de bouw van een nieuwe brug over de Delfshavense Schie.

Afd. Gebouwen.

Complex Kleiweg.

De verbouwingen op het in 1959 ten behoeve van de R.E.T. gekochte complex aan de Kleiweg werden voortgezet. In 1960 kwamen gereed: een autobussengarage, het kantoor voor de afdeling Elektrisch Materieel, de centrale werkplaats, het magazijn, een schilderswerkplaats, een werkplaats en opslagterrein voor de onderafdeling Bovenleiding, een werkplaats voor de gebouwendienst, zomede een opslagterrein met kantoor voor de afdeling Weg en Werken.

Isaïc Hubertstraat.

Op 19 september kon een aanvang worden gemaakt met het overbrengen van het magazijn aan de Isaïc Hubertstraat naar de Kleiweg, terwijl in de maanden oktober en november de afdeling Elektrisch Materieel en de centrale werkplaats daarheen werden verhuisd. Op 31 december waren de gehele werkplaats, het hoofdmagazijn en de kantoren van de afdeling Elektrisch Materieel ontruimd.

Garages

In de garage aan de Sluisjesdijk werd de verwarmingsinstallatie, welke met kolen werd gestookt, vervangen door een oliestookinstallatie.

Terrein Binnenhaven.

De hier gevestigde werkplaats van de afdeling Weg en Werken werd overgebracht naar de Kleiweg. De gehele bebouwing werd gesloopt. Per 31 december kon het terrein aan de Binnenhaven, dat van de Gemeentelijke Handelsinrichtingen werd gehuurd, weer ter beschikking worden gesteld aan de verhuurder.

Overige gebouwen.

In de overige gebouwen werden de nodige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd,

SLOTBESCHOUWING.

Zoals reeds in het vorige jaarverslag medegedeeld, werd in 1959 door de Gemeenteraad in principe goedkeuring verleend voor de aanleg van een metroverbinding tussen het Centraal Station en het Zuidplein, terwijl een krediet werd verleend voor het eerste gedeelte van de bouw, nl. voor het onderwatergedeelte van de tunnel. In zijn zitting van 2 juni 1960 besloot de Raad tot het voteren van een krediet voor de tweede fase – het rechter maasoevergedeelte – van de metroverbinding.

Op 11 juni 1960 werd het nieuwe afrekensysteem voor het rijdend personeel ingevoerd, waarvoor de Gemeenteraad in 1959 toestemming had gegeven. De met deze wijze van afrekenen opgedane ervaringen kunnen gunstig worden genoemd.

Wat de vooruitzichten voor het komende jaar betreft, kan het volgende worden opgemerkt. Het nadelig saldo ad f 5.398.703,64 waarmede, zoals uit de hierbijgevoegde balans met verlies- en winstrekening blijkt, het boekjaar 1960 moest worden afgesloten, zal in 1961 ongetwijfeld hoger worden, wanneer de in dat jaar te verwachten maatregelen op het gebied van het personeelsbeleid zullen worden uitgevoerd. Aangezien dergelijke tekorten niet meer verantwoord moeten worden geacht, werden voorstellen tot tariefsverhoging ingediend. Bij de opstelling van dit jaarverslag is te dien aanzien door de Gemeenteraad nog geen besluit genomen.

De Directeur,

Ir. N. A. BOGTSTRA.

Rotterdam, juni 1961.

P E R S O N E E L.			
Jaar	Personeelssterkte op 31 december		
	Ambtenaren		Totaal
	Op jaarwedde	Op weekloon	
1947	279	2.256	2.535
1948	304	2.363	2.667
1949	328	2.377	2.705
1950	328	2.324	2.652
1951	324	2.289	2.613
1952	332	2.205	2.537
1953	318	2.255	2.573
1954	332	2.191	2.523
1955	328	2.231	2.559
1956	400	2.190	2.590
1957	430	2.249	2.679
1958	451	2.240	2.691
1959	466	2.191	2.657
1960	480	2.180	2.660

TRAMLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers			Aantal vervoerde reizigers 1)	Opbrengst 2)
	Motor-rijtuigen	Aanhang-rijtuigen	Totaal		
1947	9.574.928	5.802.317	15.377.245	153.718.210	f 13.007.703,77
1948	11.152.633	5.938.254	17.090.887	149.598.537	„ 12.608.318,93
1949	11.340.371	5.149.347	16.489.718	132.305.831	„ 11.158.021,29
1950	11.340.983	4.386.516	15.727.499	124.514.497	„ 11.397.120,41
1951	11.680.193	4.202.806	15.882.999	116.735.162	„ 11.461.531,24
1952	12.057.878	3.072.323	15.130.201	114.785.413	„ 11.248.655,67
1953	12.002.691	3.134.350	15.137.041	113.855.959	„ 11.143.264,08
1954	11.628.121	3.602.651	15.230.772	112.716.442	„ 12.132.726,70
1955	11.548.139	3.806.231	15.354.370	109.343.737	„ 13.404.326,46
1956	11.587.253	3.736.546	15.323.799	109.325.339	„ 13.378.103,68
1957	11.208.688	3.283.225	14.491.913	99.934.194	„ 15.148.197,20
1958	11.073.731	2.704.897	13.778.628	94.514.629	„ 14.666.239,54
1959	10.988.224	2.536.948	13.525.172	90.795.068	„ 14.055.143,51
1960	10.872.365	2.511.752	13.384.117	98.935.664	„ 14.668.553,14

1) Tot en met 1959 zijn als reizigers opgenomen uitsluitend diegenen, die gebruik maakten van plaatsbiljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af zijn hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

2) In deze rubriek wordt de totale opbrengst uit het reizigersvervoer verantwoord, niet alleen van de onder 1) genoemde reizigers, maar ook de opbrengsten van het afgehuurde materieel.

TRAMLIJNEN.

Staat van gemiddelde opbrengsten per reiziger, gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer en aantallen reizigers op knipkaarten in % van het totaal.

Jaren	Gemiddelde opbrengst in ct. per reiziger ¹⁾	Gemiddeld aantal ver- voerde reizigers ¹⁾ per wagenkilometer	Aantal reizigers ²⁾ op knipkaarten in % van het totaal
1947	8,28	10,00	28,03
1948	8,24	8,75	31,10
1949	8,24	8,02	33,07
1950	8,91	7,92	39,23
1951	9,61	7,35	50,91
1952	9,57	7,59	54,95
1953	9,55	7,52	57,34
1954	10,49	7,40	56,85
1955	11,93	7,12	51,49
1956	11,92	7,13	49,93
1957	14,75	6,90	51,52
1958	15,06	6,86	52,43
1959	15,02	6,71	52,82
1960	14,78	7,39	56,62

1) Tot en met 1959 als reizigers geteld diegenen, die gebruik maakten van biljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af eveneens opgenomen de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. De opbrengsten werden op dezelfde wijze berekend als de aantallen reizigers.

2) Tot en met 1959 als reizigers opgenomen diegenen, die van rittenkaarten en weekkaarten gebruik maakten; te beginnen met 1960 hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

AUTOBUSLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers	Aantal vervoerde reizigers ¹⁾	Opbrengst ²⁾
1947	3.164.342	16.359.507	f 2.118.546,61
1948	4.979.345	26.656.036	„ 3.130.066,88
1949	6.812.961	29.390.079	„ 4.084.642,40
1950	7.821.339	33.451.803	„ 4.872.895,77
1951	8.663.529	37.658.128	„ 5.510.866,17
1952	9.487.255	38.971.659	„ 5.838.319,41
1953	10.258.534	40.689.524	„ 6.448.688,55
1954	11.057.180	45.274.962	„ 7.388.941,05
1955	12.392.020	52.315.485	„ 8.381.620,32
1956	12.916.179	57.106.661	„ 9.406.605,51
1957	13.080.945	52.578.736	„ 10.842.766,89
1958	13.930.930	55.663.501	„ 11.740.204,—
1959	14.615.294	56.936.657	„ 12.088.667,72
1960	15.344.883	63.068.124	„ 12.185.887,38

1) Tot en met 1959 zijn als reizigers opgenomen uitsluitend diegenen, die gebruik maakten van plaatsbiljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af zijn hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

2) In deze rubriek wordt de totale opbrengst uit het reizigersvervoer verantwoord, niet alleen van de onder 1) genoemde reizigers, maar ook de opbrengsten uit het groepsvervoer, het afgehuurde materieel en de rondritten.

AUTOBUSLIJNEN.

Staat van gemiddelde opbrengsten per reiziger, gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer en aantallen reizigers op knipkaarten in % van het totaal.

Jaren	Gemiddelde opbrengst in ct. per reiziger ¹⁾	Gemiddeld aantal vervoerde reizigers ¹⁾ per wagenkilometer	Aantal reizigers ²⁾ op rittenkaarten enz. in % van het totaal
1947	11,82	5,51	20,21
1948	11,74	5,35	24,17
1949	11,66	4,31	18,66
1950	12,82	4,28	22,42
1951	13,34	4,35	31,93
1952	13,41	4,11	31,94
1953	13,44	3,97	32,62
1954	13,25	4,09	34,87
1955	13,05	4,22	36,97
1956	13,05	4,42	36,24
1957	16,26	4,02	37,10
1958	16,40	4,—	40,25
1959	16,21	3,90	41,78
1960	15,44	4,29	46,00

¹⁾ Tot en met 1959 als reizigers geteld diegenen, die gebruik maakten van biljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af eveneens opgenomen de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. De opbrengsten werden op dezelfde wijze berekend als de aantallen reizigers;

²⁾ Tot en met 1959 als reizigers opgenomen diegenen, die van rittenkaarten en weekkaarten gebruik maakten; te beginnen met 1960 hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen.

**Overzicht van het totaal aantal vervoerde reizigers ¹⁾
per soort plaatsbewijs.**

soort plaatsbewijs	1959		1960	
	aantal reizigers	in % v.h. totaal	aantal reizigers	in % v.h. totaal
Biljetten				
enk. reis (volwassenen).	34.355.208	22.13	34.905.236	21.55
enk. reis (kinderen)	11.871.151	7.65	11.840.119	7.31
overstap	29.754.540	19.17	30.228.908	18.66
Rittenkaarten				
enkele reis	41.758.608	26.90	44.551.870	27.50
overstap	16.335.870	10.52	18.566.460	11.46
Weekkaarten				
enkele reis	7.508.340	4.84	7.321.764	4.52
overstap	6.148.008	3.96	6.162.528	3.80
	147.731.725	95.17	153.576.885	94.80
Schoolkaarten.	3.798.012	2.45	4.294.212	2.65
Vooruitbetaalde plaatsbewijzen . .	432.186	0.28	352.900	0.22
Abonnementen	3.268.622	2.10	3.779.791	2.33
Totaal	155.230.545	100.—	162.003.788	100.—
¹⁾ 1 overstaprit = 2 reizigers.				

VERHOUDINGSCIJFERS DER EXPLOITATIEKOSTEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN

(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.). Basisjaar 1947 = 100.

Omschrijving	1947	1957	1958	1959	1960
I. Salarissen en lonen, incl. vakantie, verlof, ziekte, ongeval en lonen van derden	100	219	228	231	258
II. Overige sociale lasten	100	239	249	251	270
III. Afschrijvingen en rente					
a. afschrijvingen	100	204	205	222	252
b. rente	100	534	642	631	634
IV. Overige huisvestingskosten	100	209	236	273	247
V. Belastingen, rechten en verzekeringen					
a. omzetbelasting	100	195	213	206	214
b. motorrijtuigenbelasting	100	658	716	742	751
c. overige rechten en belastingen	100	192	200	213	308
VI. Materialen, hulpstoffen, enz.	100	139	151	153	131
VII. Beweegkracht, enz.					
a. Tractiestroom	100	253	235	221	212
b. Gasolie	100	1158	1055	1075	958
c. Benzine	100	370	374	373	407
d. Smeerolie	100	276	282	292	299
e. Stroom-, gas- en waterverbruik machines, motoren, enz.	100	949	944	929	1005
VIII. Algemene kosten	100	180	184	196	242
IX. Overige kosten	100	615	631	739	755
Totaal	100	235	243	249	266

OVERZICHT EXPLOITATIEKOSTEN TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN
(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.) in procenten van het totaal
over de jaren 1947, 1957 t/m 1960.

Omschrijving	1947	1957	1958	1959	1960
I. Salarissen en lonen, incl. sociale lasten	58,8	55,8	56,3	55,4	57,6
II. Afschrijvingen en rente.	11,2	10,7	10,7	11,1	11,6
III. Overige huisvestingskosten	1,5	1,3	1,4	1,6	1,4
IV. Belastingen, rechten en verzekeringen	4,8	5,5	5,8	5,7	5,7
V. Materialen en hulpstoffen	10,9	6,5	6,8	6,7	5,4
VI. Beweegkracht					
a. Tractiestroom	7,8	8,5	7,6	7,0	6,3
b. Brandstof autobussen, enz.	0,9	3,1	2,8	2,8	2,5
VII. Algemene kosten	1,1	0,8	0,8	0,8	1,0
VIII. Overige kosten	3,0	7,8	7,8	8,9	8,5
Totaal	100	100	100	100	100

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 december 1960 in exploitatie waren.

Lijnen	Eindpunten der lijnen	Lengte van het spoor bereiden:			Exploitatie- lengte
		alleen door de lijn		met andere lijnen	
		Dubbelspoor	Enkelspoor	Enkelspoor	
1	Aelbrechtsplein—Honingerdijk	8.625 ^s	27	—	8.652 ^s
2	Centraal Station—Charlois	8.249 ^s	—	2.742	9.620 ^s
3	Blijdorp (Diergaarde)—Groenezoom . .	5.291 ^s	—	12.457	11.520
4a	Schiedam—N. Binnenweg—Schiedam .	6.259	—	1.709	7.113 ^s
4b	Schiedam—Middellandstr.—Schiedam .	4.230	—	5.775	7.117 ^s
5	Schieweg—Willemsplein	1.792	58	5.705	4.702 ^s
9	Centraal Station—Lange Hilleweg . .	1.575	—	11.826	7.488
10	Spangen—Kleiweg	7.452	—	7.062	10.983
11	Mathenesserplein—Lisplein	4.092	39	4.263	6.262 ^s
12	Westblaak—Mijnsherenlaan	1.072 ^s	40	11.430	6.827 ^s
14	Heemraadspl.—Hillegersb. (Molenlaan)	3.516	—	10.693	8.862 ^s
15	Ruigeplaatbrug—Crooswijk	2.653	17	8.419	6.879 ^s
16	Spangen—Oudedijk	3.570 ^s	46	8.074	7.653 ^s
17	Marconiplein—Oudedijk	275 ^s	46	15.171	7.907
22	Vierambachtstraat—Oudedijk	3.160	—	7.597	6.958 ^s
	Totaal	61.814	273	112.923	118.548 ^s
Totaal aantal m' dienstspoor $2 \times 61.814 + 273 = 123.901$ m' „ „ „ hulpspoor <u>15.526</u> m' „ „ „ spoor <u>139.427</u> m'					

**Overzicht van de autobuslijnen, welke op 31 december 1960
in exploitatie waren.**

Lijn	Eindpunten der lijnen	Lengte in meters
30	Hofplein—Katendrecht	5.600
31	Statenweg—Prinsenhoofd	6.400
32	Mathenesserplein—Overschie	4.800
33	Centraal Station—Overschie	6.100
34 *)	Station Blaak—Capelle a/d IJssel	10.450
35 *)	Jongkindstraat—Heijplaat	10.400
36 *)	Jongkindstraat—Pernis	13.400
37	Hillevliet—Sportsingel	3.000
38 *)	Jongkindstraat—Hoogvliet—Vondelingenplaat	18.600
39	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringl.)	9.300
40	Station N.S. (Schiedam)—Kethel	6.700
41	Station N.S. (Schiedam)—Station N.S. (Schiedam) (ringl.)	7.200
42	Rochussenstraat—Boergoensevliet	5.800
43 *)	Schiedam (Broersvest)—Station N.S. (Vlaardingen)	8.600
44	Heemraadsplein—Schiedam (Emmaplein)	5.800
45a	Centraal Station—Wilgenplaslaan—Centraal Station (ringl.) . . .	13.400
45b	Centraal Station—Meidoornsingel—Centraal Station (ringl.) . . .	13.400
46	Terbregge—Peppelweg	4.100
47	2e Rosestraat—Pendrecht (Ossenissegeweg)	6.200
48	Schiedam (Broersvest)—Vlaardingen—Schiedam (Broersvest) (ringlijn)	10.700
49	Sluisjesdijk—Lombardijen	9.000
50 *)	Centraal Station—IJsselmonde	12.150
51	Centraal Station—van Noortwijkstraat	5.800
52 *)	Centraal Station (Noord)—Breeplein	7.700
53	Hoogvliet—Botlek	17.800
54	Hoogvliet—Meeuwenplaat—Hoogvliet (ringl.)	7.600
55	Pernis—Hoogvliet—Veer Petroleumweg	9.100
56	Station N.S. (Vlaardingen)—Vlaardingen West	4.100
58	Jongkindstraat—Zuidwijk	8.500
59 *)	Centraal Station—Vliegveld Zestienhoven	7.000
60 *)	Rotterdam (Station Noord)—Overschie—Schiedam	9.600
Totaal		268.300

*) = Bijzondere autobuslijn.

De gemiddelde exploitatielengte van een autobuslijn, met uitzondering van de bijzondere lijnen, bedraagt 7.746 meter.

De gemiddelde exploitatielengte van alle autobuslijnen bedraagt 8.655 meter.

Lengte van een ringlijn = van beginpunt tot beginpunt.

WAGENPARK (Tramrijtuigen)						
Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31 dec. 1959	Bij	Af	Aantal op 31 dec. 1960	Aantal plaatsen per rijtuig	Totaal aantal plaatsen
Motorrijtuigen (2 assen)						
202—221	4	—	—	4	89	356
Motorrijtuigen (4 assen)						
1—15	15	—	—	15	123	1.845
100—101	2	—	—	2	108	216
102—135	34	—	—	34	117	3.978
231—244	14	—	—	14	197	2.758
301—306	5	—	—	5	103	515
401—570	160	—	—	160	{ 62 à 98 98 à 101	6.076 9.898
Totaal . . .	234	—	—	234		
Aanhangrijtuigen (2 assen)						
1351—1406	7	—	7	—		
Aanhangrijtuigen (4 assen)						
1001—1020	20	—	—	20	102	2.040
1021—1056	36	—	—	36	113	4.068
Totaal . . .	63	—	7	56		31.750
Motorrijtuigen voor materiaalvervoer . . .	1	—	—	1		
Zoutwagens	17	—	1	16		
Zandtransportwagens . . .	3	—	—	3		
Instructierijtuig	1	—	—	1		
Railreinigingswagens . . .	2	—	—	2		
Railslijpwagens	2	—	—	2		
Totaal . . .	26	—	1	25		
Museumtrams						
Omnibus (nr. 111)	1	—	—	1		
Paardentrams (nrs. 327, 514)	2	—	—	2		
Motorrijtuigen (nrs. 1, 11, 86 en 119)	4	—	—	4		
Aanhangrijtuigen (nrs. 284, 296)	2	—	—	2		
Totaal . . .	9	—	—	9		

WAGENPARK (Autobussen)

Omschrijving en Serie Nos.	Aantal op 31-12-'59	Bij	Af	Aantal op 31-12-'60	Aantal plaatsen per autobus	Totaal aantal plaatsen
Magirus						
101-112	—	5	—	5	89	445
Saurer						
201-260	58	—	6	52	{ 20 à 64 5 à 65 27 à 66	1.280 325 1.782
261-291	31	—	—	31	70	2.170
301-330	30	—	—	30	51	1.530
401-446	45	—	—	45	70	3.150
501-560	60	—	—	60	84	5.040
561-585	25	—	—	25	{ 2 à 76 23 à 84	152 1.932
Kromhout						
701-712	12	—	—	12	{ 2 à 71 10 à 85	142 850
713-759	—	28	—	28	95	2.660
M.A.N.						
801-803	—	2	—	2	95	190
Aanhangwagens						
1001-1009	261	35	6	290	{ 1 à 68 8 à 90	21.648 68 720
Totaal	9	—	—	9		
	270	35	6	299		22.436
Automaterieel						
Dienstauto's	8	—	1	7		
Vrachtauto's	5	—	—	5		
Bestelauto's	5	3	2	6		
Kraanwagens	3	—	—	3		
Lasauto's	4	—	—	4		
Montageauto's	7	—	—	7		
Wisselkastenreinigungsauto	1	—	—	1		
Vrachtauto's met kiplaadbak	2	—	—	2		
Reparatieauto's	2	1	—	3		
Opleggers	3	—	—	3		
Trekkers	2	—	—	2		
Aanhangwagentjes	6	—	—	6		
Totaal	48	4	3	49		

**Overzicht van de gebouwen en terreinen op 31 december 1960
in het bezit der R.E.T.**

OMSCHRIJVING		Oppervlakte
Isaac Hubertstraat . .	Hoofdkantoor met dienstwoning, bijkantoor, centrale werkplaats, magazijn en erven	82,36 a
Oostzeedijk/Elisabethstraat	Remise en erven	64,18 a
Schiekade	Remise met loodsen, werkplaatsen en erven, met voor- en achterterrein, resp. aan de Schiekade en aan de Molenwaterweg gelegen	32,26 a
Maastunnelplein . . .	Remise en garage, met bovenwoningen	22,24 a
Nieuwe Binnenweg/ Schonebergerweg .	Remise met bovenwoningen, loods en erven. De remise is voor een gedeelte overbouwd met woningen, n.l. 22 aan de zijde van de Nieuwe Binnenweg, 2 op de hoek Nieuwe Binnenweg-Schonebergerweg en 1 aan de Schonebergerweg	72,32 a
Kootsekade	Remise en erven	79,90 a
Overschie	Weg en weiland nabij de Delftse Schie. De percelen vormen een deel van de openbare weg en zijn derhalve voor het bedrijf niet van waarde . . .	3,90 a
Overschie	Mede-eigendom in een huis en erve aan de Straatweg naar Rotterdam	0,06 a
Hendrik de Keyserstraat	Percelen grond met opstallen, nos. 11 en 13 . . .	1,15 a
Sluisjesdijk	Garage met werkplaatsen, kantoor, magazijn, dienstwoningen en terrein	157,30 a
Waalhaven N.Z. . . .	Garage met dienstwoning en terreinen	47,15 a
Kleiweg	Kantoren, werkplaatsen, garage, magazijn en opslagterrein	649,60 a
diverse plaatsen . . .	62 wachtkamers	
idem	111 abri's	

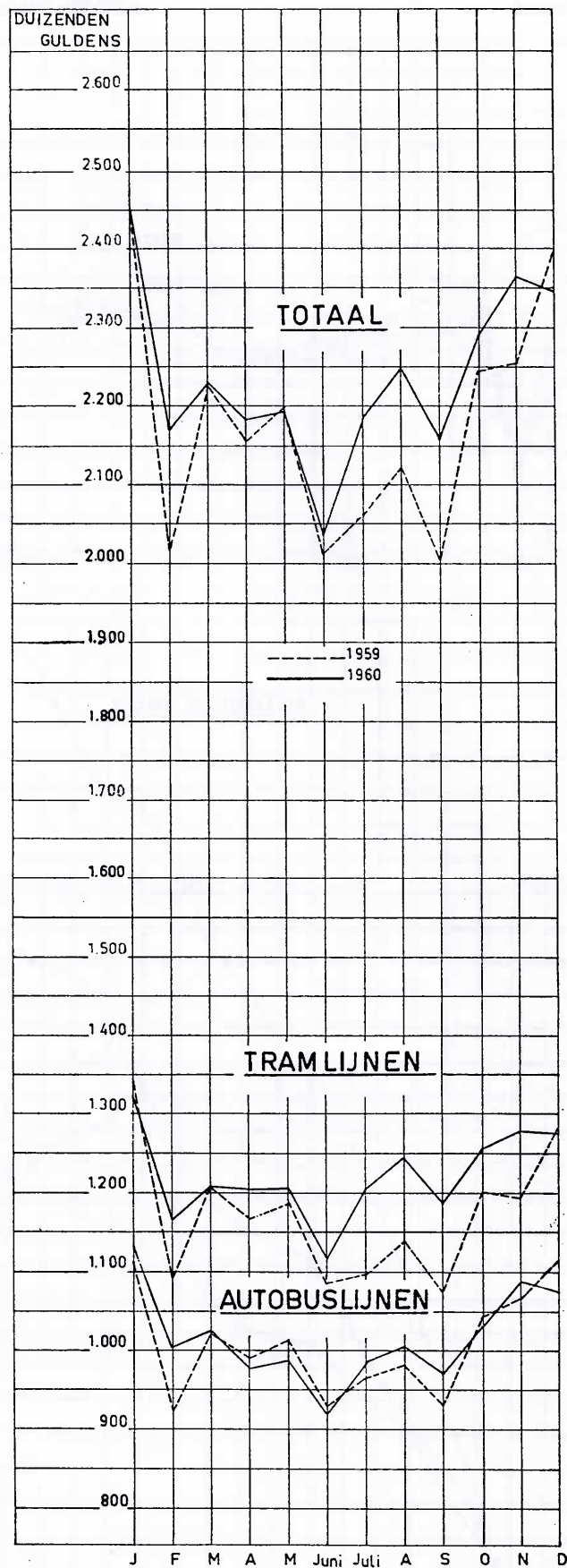
Activa		BALANS VAN HET TRAMBEDRIJF DE	
OMSCHRIJVING		BEDRAG	
Activa, gefinancierd door de Gemeente:			
Gebouwen en terreinen	f 8.395.902,63		
Wacht- en dienstruimten	„ 119.217,05		
Baan	„ 2.514.262,33		
Bovenleiding	„ 515.793,36		
Wederopbouwwerken afd. Bovenleiding	„ 6.253,35		
Tramkabelnet	„ 269.367,21		
Motorrijtuigen	„ 1.380.842,63		
Lichtgewicht motorrijtuigen	„ 2.424.894,05		
Gelede motorrijtuigen	„ 3.341.089,53		
Reservedelen lichtgewicht- en gelede motorrijtuigen	„ 218.737,08		
Aanhangrijtuigen	„ 1,—		
Rail-, zout- en slijpwagens	„ 1,—		
Transportwagens	„ 1,—		
Museumwagens	„ 1,—		
Autobussen	„ 1.772.491,97		
Aanhangwagens voor autobussen	„ 176.460,30		
Personenauto's	„ 21.135,—		
Bedrijfsauto's	„ 129.960,50		
Machines, werktuigen en gereedschappen	„ 517.008,62		
Inventaris	„ 10.147,77		
Hulpvoertuigen	„ 1,—		
Autobusconcessies	„ 1,—		
		f 21.813.569,38	
Voorraden			
Voorraad magazijn Kleiweg	f 1.650.470,11		
„ magazijn Sluisjesdijk	„ 589.234,95		
„ emballage magazijn Kleiweg	„ 3.378,21		
„ emballage magazijn Sluisjesdijk	„ 1.408,—		
Werkvoorraad Kleiweg	„ 5.800,29		
„ Sluisjesdijk	„ 86.355,53		
Machines en hulpwerktuigen	„ 47.087,66		
	f 2.383.734,75		
Afschrijving op magazijngoederen	„ 211.985,18		
		„ 2.171.749,57	
Vorderingen			
Gemeente Rotterdam	f 6.312.772,20		
Gem. instellingen en -bedrijven	„ 108.790,01		
Debiteuren	„ 355.957,52		
Overige vorderingen	„ 12.911,83		
Dépôts rittenkaarten en biljetten	„ 990.281,75		
		„ 7.780.713,31	
Geldmiddelen			
Kas, enz.	f 206.134,50		
Gemeente Ontvanger	„ 23.583,70		
Postchèque- en girodienst	„ 94.174,70		
		„ 323.892,90	
Vooruitbetaalde kosten	f 252.224,80		
Nog te ontvangen inkomsten	„ 96.407,34		
		„ 348.632,14	
Werken voor derden		„ 13.291,19	
Goederen in bewerking		„ 54.833,24	
Verliessaldo		„ 5.398.703,64	
		f 37.905.385,37	

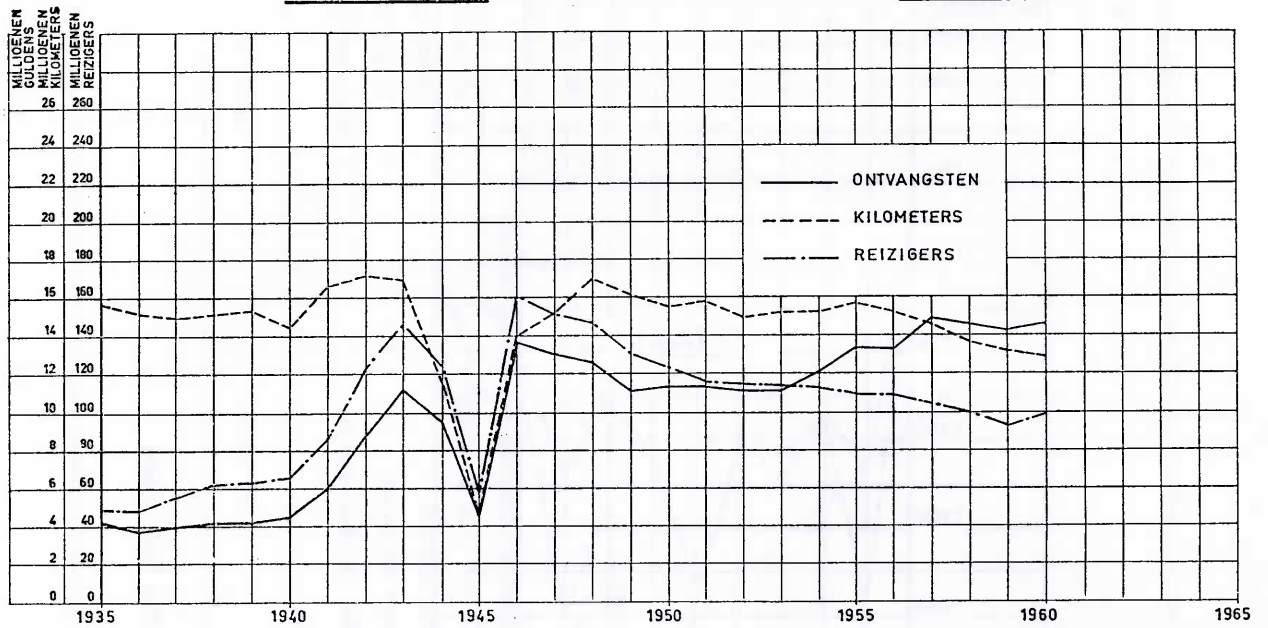
$f \quad 37.905.385,37$

Rekening van BATEN EN LASTEN over het jaar 1960

Hoofd- stuk	LASTEN	Uitkomst	Hoofd- stuk	BATEN	Uitkomst
I	Salarissen en lonen (incl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval en salarissen en lonen van derden). . . .	f 15.328.669,22	I	Opbrengst reizigersvervoer	f 26.854.440,52
II	Sociale lasten (excl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval) . . .	„ 3.788.278,95	II	Huren van gebouwen	„ 27.871,30
III	Afschrijvingen en rente: a. 1. gewone afschrijvingen	„ 1.385.347,—	III	Opbrengst reclame	„ 166.965,49
	2. afschrijving op in het magazijn opgeslagen reservedelen	„ 13.972,—	IV	Verkoop van oude materialen	„ 35.350,05
	3. afschrijving op magazijngoederen . .	„ 10.000,—	V	Doorberekende opslagen voor kapitaaldienst, enz.	„ 533.845,58
	4. Dotatie ten gunste van het Fonds voor vervanging en uitbreiding van autobussen	„ 1.895.736,—	VI	Diversen	„ 155.878,77
	b. rente	„ 550.102,83		Nadelig saldo	„ 5.398.703,64
IV	Overige huisvestingskosten	„ 453.595,88			
V	Belastingen, rechten en verzekeringen . .	„ 1.923.097,63			
VI	Materialen en hulpstoffen	„ 1.784.455,69			
VII	Beweegkracht	„ 2.894.503,43			
VIII	Algemene kosten	„ 318.480,85			
IX	Overige kosten	„ 2.826.815,87			
		f 33.173.055,35			f 33.173.055,35

OPBRENGST TRAM-EN AUTOBUSLIJNEN.



LUNVERVOERTRAMLUNENLUNVERVOERAUTOBUSLUNEN