
Directeur	: drs. C. G. van Leeuwen
Technisch adjunct-directeur	: ir. L. Tissot van Patot
Chef afd. Elektrisch Materieel	: dr. ir. F. F. C. Bruijning
Chef afd. Vervoer	: J. M. Zandstra ing.
Chef afd. Automaterieel	: ir. B. B. Kijlstra
Chef afd. Weg en Werken	: ir. D. A. Visser
Chef Financiële en Bedrijfseconomische afdeling	: J. Kuipers
Chef afd. Algemene en Personeelszaken	: mr. A. den Broeder
Chef afd. Signalering en Telecommunicatie	: ir. F. J. Wassink
Chef Organisatiebureau	: ir. H. N. L. van der Hek
Chef Bureau Voorlichting	: J. Reinders
Veiligheids-adviseur	: A. van Dijke
Chef afd. Statistiek en Research	: vacature
Bedrijfsarts	: W. de Wijn

Toestand aan het einde van het verslagjaar.

ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

VERSLAG OVER HET JAAR 1968.

I. ALGEMEEN

Beheer

Krachtens artikel 2 van de Algemene Verordening op het beheer van bedrijven der gemeente Rotterdam wordt het bedrijf beheerd door het College van Burgemeester en Wethouders, daarin bijgestaan door een commissie uit de gemeenteraad. Deze Commissie voor de Openbare Nutsbedrijven was op 31 december 1968 als volgt samengesteld:

Wethouder-voorzitter: de heer H. W. Jettinghoff

leden: mej. mr. E. J. J. E. Schut,

de heren L. den Adel,

W. Baggerman,

C. N. van Dis,

H. J. van der Meiden,

drs. W. van der Vlerk,

secretaris: de heer W. L. van Schaick, hoofd van de secretarie-afdeling Economische Aangelegenheden en Openbare Nutsbedrijven.

Bedrijfsleiding

In de plaats van de heer J. C. F. Berggren, die op zijn verzoek per 1 mei 1968 eervol ontslag werd verleend, werd met ingang van 1 september 1968 de heer J. Reinders met de leiding van het Bureau Voorlichting belast.

Ter vervanging van de heer J. H. van der Knaap, die per 1 november 1968 werd gepensioneerd, is de heer J. M. Zandstra ing. tot chef van de afdeling Vervoer benoemd.

Tarieven

Nadat de gemeenteraad hiervoor op 30 november 1967 goedkeuring had verleend, werd:

- a. op 1 januari 1968 het systeem, dat reeds voor de weekabonnementen gold, t.w. één abonnement voor stadslijnen en één abonnement voor het gehele net, ook voor de maand- en jaarabonnementen toegepast.
- b. op 10 februari 1968 het tarief voor het stadionvervoer gewijzigd. Het stadstarief voor verkorte ritten van tramlijn 2 tussen het metrostation Maashaven en het Stadion Feyenoord kwam in de plaats van het tot dan geldende bijzondere tarief tussen het Centraal Station en het Stadion Feyenoord.

De op 10 februari 1968 in exploitatie genomen metrolijn Centraal Station-Zuidplein wordt beschouwd als een stadslijn, waarop het stadstarief geldig is.

Op 17 oktober 1968 besloot de gemeenteraad tot een wijziging van alle abonnementstarieven. Voor de school-, maand- en jaarabonnementen werd deze herziening op 1 januari 1969 van kracht en voor de weekabonnementen op 6 januari 1969.

Een overzicht van de tarieven, zoals deze golden op 31 december 1968, is opgenomen op blz. 24 en 25.

Ontwikkeling van het bedrijf

Nadat H.K.H. Prinses Beatrix en Haar Gemaal op 9 februari in het bij zijn van talrijke autoriteiten de officiële opening hadden verricht, werd de dag daarop de eerste metrolijn in Nederland tussen het Centraal Station en het Zuidplein in dienst gesteld. Deze dag is voor het bedrijf van zeer grote en zelfs van historische betekenis geweest, omdat op die datum een zeer belangrijke schrede werd gezet op de weg naar goed, snel en betrouwbaar openbaar vervoer, hetgeen slechts te bereiken is door uitbreiding van het stelsel van onafhankelijke banen voor dit vervoer.

Een gunstig effect hiervan op het aantal reizigers is wel duidelijk gebleken uit de toeneming van het aantal rivierkruisende passagiers. Bedroeg dit aantal vóór de indienststelling van de metro ca 85.000 per werkdag, thans worden op werkdagen gemiddeld 96.000 personen tussen de beide Maasoeveren vervoerd. Met grote voldoening kan dan ook worden teruggezien op de periode waarin, mede dank zij de grote krachtsinspanning van alle bij de metrobouw betrokken afdelingen, deze belangrijke kwaliteitsverbetering van het openbaar vervoer kon worden verkregen.

Het stemt eveneens tot voldoening, dat verschillende werkzaamheden voor een verdere uitbouw van het metronet reeds in uitvoering, of in voorbereiding zijn. Met name geldt dit voor de doortrekking van de metrolijn van het Zuidplein naar Hoogvliet, waartoe de Gemeenteraad in zijn zitting van 7 september 1967 besloot. De werkzaamheden voor het eerste onderdeel daarvan, t.w. het traject Zuidplein-Slinge, zijn reeds in volle gang. Ook de metroverbinding naar de nieuwe woonwijken in Rotterdam Oost en Capelle aan den IJssel, voor de aanleg waarvan de Gemeenteraad in zijn vergadering van 2 januari 1969 in beginsel goedkeuring verleende, kan in dit verband worden genoemd.

Al even verheugend is het feit, dat ook de Regering overtuigd is van de noodzaak van een goed functionerend openbaar vervoer, hetgeen blijkt uit de door haar toegezegde bijdragen in de aanlegkosten van de metro.

Tegelijk met de indienststelling van de eerste metrolijn werd de nieuwe tramlijn 2 (met versterkingslijn 12) tussen Charlois en Groot-IJsselmonde in gebruik genomen, waardoor enerzijds een nieuwe wijk van Rotterdam op het tramnet werd aangesloten en anderzijds aan ons bedrijf een tramlijn met een redelijke mate van vrije baan werd toegevoegd.

Wat de verdere aanleg van trambanen betreft kan de nieuwe route voor lijn 2 in de tunnel onder de Beijerlandselaan, de spooraanleg voor lijn 5 naar en in Schiebroek, zomede de vrije baan in de Van Oldenbarneveltstraat worden vermeld.

De ingrijpende wijziging van het gehele lijnennet, die in fasen verdeeld, reeds in 1967 een aanvang had genomen, werd eveneens op 10 februari 1968 (behoudens latere kleinere aanpassingen) voltooid.

De proef, die het bedrijf in 1968 heeft genomen met het gebruik van mobilifoons in trams en autobussen, kan als geslaagd worden beschouwd. De verwachting is derhalve gerechtvaardigd, dat in de toekomst alle trams en autobussen van een dergelijk communicatiemiddel zullen worden voorzien.

In de loop van 1968 werden overeenkomsten gesloten met de N.V. Citosa, de N.V. Rotterdamse Tramweg Mij., de N.V. Vervoer Mij. „De Twee Provinciën” en met de N.V. Westlandse Streekvervoer Mij., die het deze streekvervoerbedrijven mogelijk maakten onder bepaalde voorwaarden en tegen afgifte van RET-plaats-

bewijzen deel te nemen aan het lokale vervoer. Met de N.V. Gebr. van Gog, eveneens een autobusonderneming, die een interlokale dienst op Rotterdam exploiteert, bestond reeds een dergelijke vorm van samenwerking. Het doel hiervan is een verbetering te brengen in de dienstverlening aan het publiek, dat nu in de gelegenheid is voor ritten in de stad ook gebruik te maken van een interlokale dienst.

Met de N.V. Nederlandse Spoorwegen zijn in het verslagjaar besprekingen begonnen over een vorm van een gemeenschappelijk tarief binnen het vervoersgebied van de RET.

De invoering van het weekabonnement, waarvan het aantal gebruikers verder steeg van ca 50.000 aan het einde van 1967 tot ca 93.000 per ultimo 1968, is een succes gebleken. De gemiddelde opbrengst per rit ligt echter zeer laag, omdat op dit plaatsbewijs per week meer ritten worden gemaakt dan aanvankelijk was verondersteld. Voornamelijk vindt dit vervoer plaats tijdens de spitsuren in het woon- werkverkeer, waarbij veelal 1 of meerdere malen wordt overgestapt.

De toeneming van het aantal abonnementshouders heeft tot gevolg gehad dat een belangrijke vereenvoudiging van de werkzaamheden werd verkregen. Een zelfde effect had de uitbreiding tot ca 350 stuks van het aantal agentschappen, waar de reizigers zich van te voren van plaatsbewijzen kunnen voorzien. Ongeveer 60% van het totaal aantal rittenkaarten wordt thans buiten het vervoermiddel gekocht.

Een verdere vermindering van de werkzaamheden van het vervoerpersoneel, waardoor dit aantal kan worden verlaagd, zal worden bereikt door de invoering van ontwaardingsapparaten op trams en autobussen.

Bedrijfsresultaten

In het verslagjaar hebben de reizigers op de metro, op de tram- en op de autobuslijnen te zamen 154.680.089 ritten gemaakt, tegen 137.736.474 in het jaar daarvoor.

Dit betekent een vermeerdering met bijna 17 miljoen ritten, of wel met ca 12,3%.

Dit cijfer geeft echter een te gunstig beeld, aangezien een aantal reizigers door de invoering van de metro eenmaal meer moet overstappen, en daardoor het aantal getelde ritten toeneemt. De invloed van deze factor is niet nauwkeurig te kwantificeren, naar schatting is, na uitschakeling hiervan, de werkelijke reizigerstoename voor het gehele net te stellen op 4 à 5%.

Voor een deel is dit gunstig resultaat toe te schrijven aan de reeds hierboven gesignaleerde vervoerswervende kracht van de metro, alsmede aan het feit, dat de tram- en buslijnen, die nu niet meer de rivier behoeven te kruisen, hierdoor aanzienlijk aan regelmaat en betrouwbaarheid gewonnen hebben. Ook het feit, dat gedurende een aantal maanden de metro in hoge mate een toeristische attractie is geweest, heeft tot de stijging bijgedragen.

De reeds eerder vermelde toename van het aantal abonnementshouders had eveneens een gunstig effect.

Hoewel de opbrengst van het reizigersvervoer, mede dank zij de op 22 mei 1967 ingevoerde tariefsverhoging, vermeerderde van rond f 32,8 miljoen in 1967 tot rond f 36,8 miljoen in 1968, was deze hogere recette bij lange na niet voldoende om de stijging van de lasten te compenseren. Het boekjaar 1968 moest dan ook worden afgesloten met een nadelig saldo, waarbij de afschrijvingen gebaseerd waren op de aanschaffingswaarden van de activa, van rond f 40,1 miljoen, tegen rond f 32,5 miljoen in het jaar daarvoor.

Factoren die van invloed zijn geweest op het ongunstiger geworden financiële resultaat zijn o.a.

- a. de stijging van de personeelslasten tengevolge van de algemene loonmaatregelen.
- b. de toename van de kapitaalslasten tengevolge van nieuwe investeringen in de tram, autobus- en metrosector, waarbij opgemerkt dient te worden, dat in 1968 voor het

eerst een bedrag van rond f 4,9 miljoen is opgenomen voor afschrijving en rente op verkeerstechnische investeringen t.b.v. de metrolijn C.S.-Zuidplein.

Aangezien verwacht mag worden, dat de lasten in 1969, zowel door een verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden, als door de invoering van de nieuwe belasting op de toegevoegde waarde (de BTW), nog aanzienlijk zullen stijgen, zal niet alleen toepassing van arbeidsbesparende methoden, zoals b.v. de invoering van ontwaardingsapparatuur op de vervoermiddelen en van éénmansbediening op de tramlijnen, maar ook een tariefsherziening in overweging moeten worden genomen, wil men althans trachten de verwachte stijging van het nadelige saldo tot zo gering mogelijke proporties terug te brengen.

Personeel

Op 31 december 1968 bedroeg de totale personeelssterkte van het bedrijf 2.646 personen, tegen 2.686 aan het einde van het vorige verslagjaar, een vermindering derhalve met 40 personen. Deze vermindering was een gevolg van de doorwerking van personeelsbesparende maatregelen.

In verband met de ingebruikneming van de metro en de daarmee samenhangende wijzigingen in het lijnennet werd van het personeel in al zijn geledingen bijzonder veel gevergd. Voor de wijze waarop de werkzaamheden zijn verricht is hier een woord van bijzondere waardering op zijn plaats, hetgeen uiteraard ook bestemd is voor de tot het personeel behorende 120 Spaanse en 22 Italiaanse werknemers.

In 1968 ontvielen het bedrijf door de dood 8 ambtenaren.

21 personeelsleden vierden hun 25-jarig en 9 hun 40-jarig ambtsjubileum, terwijl 2 ambtenaren het feit herdachten, dat zij 50 jaar geleden in dienst traden.

Ook in dit verslagjaar was het overleg, zowel met de hoofdbestuurders van de personeelsorganisaties als met de vertegenwoordigers van het personeel in de medezeggenschapscommissie, in de dienst- en tariefcommissies, zomede in de veiligheidscommissie, vruchtbaar en goed.

Deze commissies vergaderden in totaal 28 keer.

De Ideeënbuscommissie kwam 3 maal bijeen. Er werden 80 ideeën besproken en aan 26 ambtenaren werd een beloning toegekend. 11 inzenders ontvingen een aanmoedigingspremie.

Per 1 januari 1968 werd een nieuwe loon- en salarisregeling van kracht, hetgeen een loonsverhoging betekende van 2%. Per 1 mei 1968 werd deze regeling herzien door een verhoging met 1½%. In december vond nog een trenduitkering over 1968 plaats van 0,88%. Zowel per 1 april als per 1 mei werd de kindertoelage verhoogd. Ook de continubedragen werden tweemaal herzien.

Op 1 maart 1968 werd de niet-contante loon- en salarisbetaling ingevoerd.

De arbeidstijd van die personeelsleden, voor wie een 45-urige werkweek gold, werd met ingang van 1 september op 43¾ uur gesteld.

Organisatie

De organisatorische werkzaamheden voor het invoeren van het tariefsysteem werden voortgezet. Aan het einde van het verslagjaar werkten ca 70% van het totaal hiervoor in aanmerking komende personeel in tarief. Er wordt naar gestreefd het komende jaar de tariefstelling te voltooien. Daarna zal nog moeten worden gewerkt aan de uitbreiding van het normenbestand.

De organisatiestructuur van de afdeling Algemene en Personeelszaken werd gewijzigd. Ook de afdeling Weg en Werken heeft een reorganisatie ondergaan. Begonnen werd met het instellen van een organisatie-onderzoek bij de afdeling Vervoer.

In verband met de oprichting van de Verkeersdienst Rotterdam werd het bureau

Planonderzoek opgeheven en een nieuwe afdeling „Statistiek en Research” ingesteld

Bedrijfsgeneeskundige Dienst

Het jaar 1968 betekende voor de Bedrijfsgeneeskundige Dienst een consolideren van bemoeiingen omtrent het metroproject, waarbij met name de (verkorte) E.H.B.O.-opleiding van de stationsbeambten en het distribueren en van een vaste plaats voorzien van EHBO-materiaal (brancards en verbandtrommels) aandacht kregen. Tevens werd de evaluatie van het ziekteverzuim tengevolge van „griep”, welk project in december 1967 was begonnen, voortgezet. Het is de bedoeling dit geheel uit te breiden met vergelijkende waarnemingen in de wintermaanden 1968-1969. In oktober 1968 werd een begin gemaakt met periodiek bedrijfsgeneeskundig onderzoek van leidinggevend personeel.

Voorlichting

In verband met de opening van de metrolijn moest zeer veel voorbereidend werk worden verricht. Mede dank zij deze krachtsinspanning van het bureau Voorlichting had de opening een vlot verloop. Na de indienststelling bleef de belangstelling zowel uit het binnen- als uit het buitenland zeer groot. Bezoekers uit vele landen, o.a. uit Finland, Tsjechoslowakije, de Verenigde Staten van Amerika, Japan, Mexico en Singapore, werden ontvangen.

II. METRO-, TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN

A. Metrolijn

Tijdens het proefbedrijf, voorafgaande aan de officiële indienststelling op 10 februari 1968, werd het publiek van 3 januari tot en met 9 januari 1968 in de gelegenheid gesteld de metro te bezoeken en van de treinen gebruik te maken. Ongeveer 310.000 ritten werden in deze periode gemaakt.

Het aantal ritten, waarin de hierbovengenoemde 310.000 waren begrepen, bedroeg over het gehele jaar 30.340.854.

De gemiddelde opbrengst per rit was 22,36 ct. Door de metrorijtuigen werden in totaal 2.663.096 kilometers afgelegd. Het gemiddelde aantal reizigers (ritten) bedroeg per rijtuigkilometer 11,39.

Het aantal ritten op biljetten, rittenkaarten en abonnementen is in onderstaand overzicht weergegeven.

jaar	aantal ritten		
	biljetten	rittenkaarten	abonnementen
1968	1.465.389 4,8 %	19.821.570 65,3 %	9.053.895 29,9 %

B. Tramlijnen

De indienststelling van de metro, waardoor o.a. de rivierkruisende tramlijnen konden worden opgeheven, had een belangrijke verschuiving van het aantal reizigers naar dit nieuwe vervoermiddel tot gevolg. Dit bleek uit de in vergelijking met 1967 belangrijke daling van het aantal ritten, dat op de tramlijnen werd gemaakt. Werden in 1967 nog 74.132.308 ritten gemaakt, in het verslagjaar verminderde dit aantal tot 61.510.898, een vermindering derhalve met 12.621.410, of wel met ruim 17%.

De gemiddelde opbrengst per rit toonde een geringe stijging, namelijk van 22,75 ct

in 1967 tot 22,95 ct in het verslagjaar.

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg 6.075.840, waarvan 1.679.483 door de enkelgelede, 2.037.357 door de dubbelgelede rijtuigen en 2.359.000 door de overige motorrijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 895.002 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 6.970.842 tegen 8.353.345 in 1967.

Het gemiddeld aantal reizigers (ritten) per rijtuigkilometer daalde van 8,88 in 1967 tot 8,82 in 1968.

Het aantal ritten op biljetten, rittenkaarten en abonnementen is in onderstaand overzicht weergegeven.

jaar	aantal ritten		
	biljetten	rittenkaarten	abonnementen
1967	8.173.267 11,- %	47.191.558 63,7 %	18.767.483 25,3 %
1968	3.009.016 4,9 %	37.072.449 60,3 %	21.429.433 34,8 %

In de loop van het jaar werden de volgende wijzigingen in het tramlijnen-net aangebracht:

23 januari

lijn 11 (Centraal Station–Groenezoom) reed via Randweg–Beukendaal naar het nieuwe eindpunt aan de Beukendaal bij de Groenezoom.

29 januari

lijn 9 (Centraal Station–Lange Hilleweg) werd opgeheven.

10 februari

- a. de volgende lijnen werden opgeheven:
 - 2 Charlois–Centraal Station
 - 11 Beukendaal–Centraal Station
- b. in exploitatie werden genomen de lijnen:
 - 2 Charlois–Tuinenhoven
 - 12 Gaesbeekstraat–Reijerdijk
- c. het nummer van de lijn, geëxploiteerd over het traject Centraal Station–Spangen werd gewijzigd van 16 in 11.

8 juni

- a. opgeheven werden de volgende lijnen:
 - 15 Stationsplein–Hudsonplein
 - 22 Avenue Concordia–G. J. Mulderstraat
- b. lijn 9 werd in exploitatie genomen over het traject Avenue Concordia–Hudsonplein

21 oktober

Van maandag tot en met zaterdag van 19.30 uur tot einde dienst en op zondag gedurende de gehele dag werd op lijn 2 éénmansbediening ingevoerd.

C. Autobuslijnen

Het reizigersvervoer op de autobuslijnen ondervond slechts een geringe terugslag van de inkorting van de rivierkruisende lijnen, de aanpassing van de

frequentie en de wijzigingen in het lijnennet, welke door de indienststelling van de metro nodig waren geworden. Het aantal ritten bleef namelijk nagenoeg onveranderd. Het daalde van 63.604.166 in 1967 tot 62.828.337 in het verslagjaar, een vermindering derhalve met 775.829 ritten, of met ca 1,2%.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg van 23,92 ct in 1967 tot 24,14 ct in 1968.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 17.151.663 tegen 16.280.598 in het verslagjaar.

Het gemiddeld aantal reizigers(ritten) per autobuskilometer daalde van 3,91 in 1967 tot 3,66.

Het aantal ritten op biljetten, rittenkaarten en abonnementen is in onderstaand overzicht weergegeven.

jaar	aantal ritten		
	biljetten	rittenkaarten	abonnementen
1967	8.630.564	39.173.588	15.800.014
	13,6 %	61,6 %	24,8 %
1968	4.090.619	36.731.565	22.006.153
	6,5 %	58,5 %	35,- %

Van 1 april t/m 31 oktober werden wederom in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. rondritten speciaal voor vreemdelingen gemaakt. Het aantal passagiers bleef nagenoeg hetzelfde, namelijk 11.061 tegen 11.091 in 1967.

Het voor de RET bestemde aandeel in de ritprijs, t.w. f 3,50 voor volwassenen en f 2,55 voor kinderen, bleef hetzelfde als het jaar daarvoor.

Ook de rondritten door het Botlek- en Europoortgebied werden dit jaar weer uitgevoerd. De belangstelling voor deze rit, welke van 3 juli t/m 29 september werd gereden, daalde aanzienlijk, namelijk van 4.644 reizigers in 1967 tot 2.025 in dit jaar. De ritprijs van f 5,— voor volwassenen en f 3,— voor kinderen werd dit jaar niet veranderd.

Behalve enkele veranderingen van geringere betekenis werd in de loop van het jaar de volgende wijzigingen aangebracht:

13 januari

de route van lijn 39 Lisplein-Rochussenstraat werd gewijzigd in Station Noord-Lisplein-Rochussenstraat-Station Blaak.

29 januari

lijn 66 werd in dienst gesteld op het traject Pendrecht-Stieltjesplein.

7 februari

a. de volgende lijnen werden opgeheven:

- 42 Schulppelein-Boergoensevliet-Rochussenstraat
- 47 Pendrecht-2e Rosestraat
- 49 Sluisjesdijk-Dantestraat

b. in exploitatie werden genomen de lijnen:

- 46 Schulppelein-Boergoensevliet-Heemraadsplein
- 49 Centraal Station-Station Zuid
- 71 Sluisjesdijk-Zuidplein
- 76 Reijeroord (Nieuwenoord)-Zuidplein
- 77 Katendrechtse Lagedijk-Rijnhaven

10 februari

- a. de volgende lijnen werden opgeheven:
 - 30 Hofplein-Katendrecht
 - 37 Putsebocht-Dantestraat
 - 50 Centraal Station-Groenenhagen
 - 52 Centraal Station-Breeweg
 - 58 Rochussenstraat-Zuidwijk
 - 61 2e Rosestraat-Molièreweg-2e Rosestraat
 - 67 Putsebocht-Reijeroord (Nieuwenoord)
- b. de trajecten van de volgende lijnen werden ingekort:
 - 62 Rochussenstraat-Oudeland werd Zuidplein-Oudeland
 - 63 Rochussenstraat-Zalmplaat werd Zuidplein-Zalmplaat
 - 65 Rochussenstraat-Poortugaal werd Zuidplein-Poortugaal
 - 68 Rochussenstraat-Heijplaat werd Zuidplein-Heijplaat
 - 69 Rochussenstraat-Pernis werd Zuidplein-Pernis
- c. in exploitatie werden genomen de lijnen:
 - 60 Katendrecht-Metrostation Rijnhaven-Wilhelminakade
 - 70 Zuidplein-Station Lombardijen
 - 75 Zuidplein-Groenenhagen
- d. het nummer van autobuslijn 78, een door de RTM voor gezamenlijke rekening geëxploiteerde autobuslijn over het traject Hoogvliet-Schiedam, werd gewijzigd in 50.

26 mei

de volgende lijnen werden doorgetrokken:

- 34 naar de Zimmermanweg (ziekenhuis Dijkzigt)
- 35 naar het station Alexander
- 36 naar het station Alexander

12 september

lijn 48 werd doorgetrokken naar de Spinozaweg bij de Aristotelesstraat. Halte onder het nieuwe NS-station Lombardijen werd in gebruik genomen (ook voor de tramlijnen 2 en 12).

23 november

- a. de volgende lijnen werden gewijzigd:
 - 36 Lusthofstraat-Station Alexander werd Centraal Station-Bramanteplein
 - 48 Honingerdijk-Station Lombardijen werd Station Alexander-Honingerdijk-Station Lombardijen
 - 70 werd doorgetrokken naar de Smeetslandseweg (St. Clara Ziekenhuis)
- b. lijn A Centraal Station-Bramanteplein werd opgeheven.

30 november

- a. de volgende veranderingen werden aangebracht:
 - lijn 60 Katendrecht-Rijnhaven-Wilhelminakade werd ingekort tot Metrostation Rijnhaven-Wilhelminakade. Rijdt alleen van maandag t/m vrijdag tijdens de spitsuren.
 - lijn 65 i.p.v. via de Oldegaarde wordt via Dorpsweg-Wielewaalstraat en Carnisse-singel naar het Zuidplein gereden.
 - lijn 77 werd doorgetrokken naar Katendrecht (Veerlaan)
- b. lijn 64 Oude Wal-Vondelingenplaat werd opgeheven.

III. ELEKTRISCH MATERIEEL

A. Metromaterieel

Tijdens de proefperiode vòòr de indienststelling van de metro deden zich bij de rijtuigen enkele kinderziekten voor. Door een gezamenlijke inspanning van personeel en fabrikant konden de moeilijkheden na enige tijd worden overwonnen. Door de fabrikant werd hierbij in de rijtuigen een aantal constructiewijzigingen aangebracht.

Nadat de metro enige tijd in gebruik was, werden met betrekking tot de omvang van het vervoer twee belangrijke feiten geconstateerd. In de eerste plaats bleek de snelle verbinding een gunstig effect te hebben op het rivierkruisend verkeer. Voorts bleek als gevolg van het beter op tijd rijden de spits veel korter van duur te zijn, waardoor de reizigersstroom in die kortere spits veel groter is geworden. Voor dit grotere vervoer was het aantal beschikbare rijtuigen onvoldoende (de normale dienst wordt onderhouden met 24 metrorijtuigen, terwijl verschillende malen alle 27 metrorijtuigen in dienst zijn geweest). Uitbreiding van het aantal rijtuigen was dan ook noodzakelijk, te meer daar er rekening mede moest worden gehouden dat in de toekomst meer rijtuigen, zowel voor reparatie, als voor onderhoud en revisie, buiten bedrijf zouden komen. Om deze reden werd besloten tot vermeerdering van het aantal rijtuigen van 27 tot 36.

Aangezien het voordeliger was tegelijk rijtuigen te bestellen voor de doortrekking van de metrolijn van het Zuidplein naar de Slinge, waarvoor de aanschaffing van 7 rijtuigen nodig werd geacht, werd een opdracht geplaatst voor de levering van in totaal 16 metrorijtuigen.

Van het in het vorige jaar voor andere doeleinden dan voor het vervoer van reizigers bestelde materieel werden in 1968 afgeleverd een vuiltransportwagen, een transportwagen voor materiaalvervoer enz. en een railslijpwagen.

B. Trammaterieel

Met het vervallen van de tramlijnen over de Maasbruggen werden de voor de dienst op de lijnen 2 en 12 bestemde rijtuigen van de serie 251-274 ondergebracht in de nieuwe remise aan de Hilledijk.

Tot 3 november konden de rijtuigen nog gebruik maken van de oeververbinding voor het ondergaan van reparatie- en revisiewerkzaamheden in de centrale werkplaats aan de Kleiweg. Op zaterdag 2 november reden de laatste 3 tramrijtuigen over de Maasbruggen. Het waren de enkelgelede wagens 252, 253 en 261, welke nog in de centrale werkplaats waren opgeknapt. Vrij kort daarna zijn de rails op de bruggen volgestort en werd de bovenleiding afgebroken.

Reparatie enz. van het op de Linker Maasoever dienstdoende materieel vindt thans plaats in de werkplaatsen van de remise Hilledijk.

Van de in 1967 bestelde 35 enkelgelede tramrijtuigen werden er 12 in het verslagjaar afgeleverd. Vijf hiervan werden als proef op lijn 3 in dienst gesteld.

In 1968 werden voor sloop afgevoerd 15 oude motorrijtuigen van de serie 401-570. Bovendien werd motorrijtuig 542 verkocht.

10 treinstellen van de zgn. Allanserie (nrs. 101-135 en 1021-1056) werden in de loop van 1968 opgeslagen wegens de verminderde behoefte aan tramtreinen.

C. Werkplaatsen en remises

In de centrale werkplaats aan de Kleiweg werden de gebruikelijke onderhouds- en revisiewerkzaamheden verricht. Een begin werd gemaakt met de bouw van een nieuwe railzuigwagen.

In de remise Kralingen werd een wasmachine in gebruik genomen, waarmee de tramrijtuigen aan de buitenzijde mechanisch worden gewassen.

Het aan de Kleiweg aanwezige „museum-trammaterieel” werd in het najaar van 1968 overgebracht naar de remise Delfshaven.

D. Bovenleiding

Verschillende grote objecten kwamen dit jaar gereed, nl. de aanleg van de bovenleiding boven de sporen van lijn 5 naar Schiebroek, de aanleg in de Van Oldenbarneveldtstraat, de Provenierssingel, de Gaesbeekstraat, zomede op de trajecten gelegen tussen Bergweg-Schiekade en Henegouwerlaan-Beukelsdijk.

Een grote revisie onderging de bovenleiding op verschillende plaatsen, zoals o.a. op de Bergweg, de Noordsingel, de Van Aerssenlaan, de Binnenweg, de Henegouwerlaan met de Statentunnel en de brug bij de Parksluizen.

De wijzigingen, die in het tramnet waren aangebracht, maakten het mogelijk de bovenleiding te verwijderen op de trajecten Lange Geer-Groenezoom, Lisplein-Bergselaan-Bergsingel, op het Noordereiland, de Lange Hilleweg en de Blaak.

Aan de licht- en krachtinstallaties in de verschillende gebouwen werden onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden uitgevoerd.

IV. AUTOMATERIEEL

A. Materieel

Voor het op peil houden van het autobussenpark werden, ter vervanging van oud materieel, 30 standaardautobussen besteld. Deze opdracht is wederom een onderdeel van een order, die door de vervoerbedrijven in de 4 grote steden gezamenlijk werd geplaatst. De resultaten van deze samenwerking zijn zeer gunstig.

De prijs van een complete standaardautobus besteld in 1967 is lager dan de prijs van een autobus in 1961, nl. f 87.500,— tegen f 88.900,— in 1961.

Van de in 1966 verstrekte opdracht tot levering van 30 standaardautobussen werden dit jaar de laatste 8 aan het bestand toegevoegd.

Van de in 1967 bestelde 35 standaardautobussen werden in 1968 34 stuks afgeleverd.

Behalve de 13 autobussen welke reeds in 1967 buiten dienst gesteld en uit het bestand werden afgevoerd, werden in 1968 nog 24 autobussen verkocht.

Uit het bestand werden voorts nog 2 autobussen afgevoerd.

Aan het overige wagenpark werden de volgende personen- en bedrijfsauto's toegevoegd:

1 personenauto	DAF	Verkocht werden 5 auto's, t.w.:
2 vrachtauto's	DAF	3 personenauto's
1 bestelauto	DAF	1 wisselkastenreinigingsauto
2 reparatieauto's	Landrover	1 bestelauto
1 trekker	DAF	Buiten dienst werden gesteld:
1 oplegger	DAF	1 montageauto
		1 vrachtauto met kiplaadbak
		1 trekker

Besprekingen met vertegenwoordigers van de vervoerbedrijven in de vier grote steden in de zgn. standaardisatie-commissie vonden ook dit jaar weer regelmatig plaats. Ervaringen met het autobusmaterieel opgedaan werden daar besproken. Ook de wijze, waarop de werkzaamheden bij de bedrijven worden verricht, kregen hierbij de nodige aandacht.

B. Werkplaatsen en garages

Van het daarvoor in aanmerking komende personeel van de werkplaatsen werkt nu ca 80 % en van de garages ca 70 % in tarief. Een verdere verbetering van de arbeidsproductiviteit was hiervan het gevolg.

In 28 autobussen van de 900-serie, die op de lijnen naar Hoogvliet dienst doen, werden mobilifoons ingebouwd.

In autobus 278 werd een prototype van een zgn. bezettingsgraadmeter geplaatst. Met dit apparaat kan een inzicht worden verkregen in het bezettingspatroon gedurende de rit. Hiertoe worden bij elke halte de in- en uitstappende reizigers geteld. Aan de hand hiervan kan een onderzoek worden ingesteld naar de meest efficiënte exploitatielengte van een lijn, naar het aantal haltes en de afstand daartussen, zomede naar de benodigde frequenties tijdens en buiten de spitsuren.

Het onderzoek verkeert nog in een experimenteel stadium.

V. WEG EN WERKEN

In het verslagjaar waren de belangrijkste gebeurtenissen voor de afdeling Weg de indienststelling van de metrolijn Centraal Station-Zuidplein en het in exploitatie nemen van de tramlijnen 2 en 12 op de Linker Maasoever, welke op 10 februari plaats vond. In verband hiermede werd het tramnet ingrijpend gewijzigd, o.a. werden de rivierkruisende lijnen opgeheven. Door deze reconstructie werd de totale lengte van de baan verminderd met 6.247 m enkel spoor.

In de loop van het jaar werd een begin gemaakt met de vervanging van alle halteborden van het oude model door een nieuw type. Op de Linker Maasoever kwam deze omwisseling gereed.

Onderhoudswerkzaamheden

Op verschillende plaatsen in de stad werden sporen, wissels en kruisingen vernieuwd, o.a. de kruisingdriehoek Mauritsweg bij de Van Oldenbarneveltstraat, het sporencomplex Van Aerssenlaan bij de Bentincklaan en in de Statentunnel, waar in beide tunnelbuizen het gehele spoor werd vernieuwd.

Spoorwijzigingen

De tramsporen in de Van Oldenbarneveltstraat werden op vrije baan gelegd.

In verband met de asfaltering van de Kleiweg moesten verschillende werkzaamheden worden verricht aan het in die weg liggende tramspoor. Het eerste deel daarvan, nl. van het RET-terrein aan de Kleiweg tot aan de Statenlaan kwam dit jaar gereed.

Op de Schiekade en de Schieweg werden sporen vernieuwd en nieuwe kruisingen ingebouwd ten behoeve van de tramlijnen 5 en 9.

De ondertunneling van het Churchillplein maakte het noodzakelijk de op dit plein aanwezige sporen om te leggen.

Bij het indienststellen van de metro en van de nieuwe tramlijn 2 werden grote delen van het net op de Linker Maasoever buiten dienst gesteld, zoals op de beide Maasbruggen, het Noordereiland, Stieltjesplein, Oranjeboomstraat, Stadionweg, Langegeer, Groenezoom, Polderlaan en Lange Hilleweg.

Nieuwe aanleg

Behalve de reeds genoemde aanleg van sporen voor de tramlijnen 2 en 12 kwam het grootste deel van de verlenging van tramlijn 5 naar en in Schiebroek gereed, o.a.

op het viaduct in het verlengde van de Schieweg over de Gordelweg, in Schiebroek een keerlus bij de Melanchtonweg en een keerdriehoek in de Wilgenplaslaan bij de Meidoornsingel. Het spoor van de nieuwe lijn 5 ligt voor een groot deel op vrije baan.

Een begin werd gemaakt met de aanleg van een kruisingdriehoek Putselaan-Hillevliet, zomede met de aanleg van sporen op de Hillevliet en de Randweg, met inbegrip van de hierin gelegen tramtunnel.

Gebouwen

Naast het normale onderhoud werden aan de gebouwen o.a. de volgende werkzaamheden verricht:

a. complex Kleiweg

De herindeling van het voorterrein, waarmede in het vorige jaar een begin werd gemaakt, werd in 1968 voortgezet. Nieuwe parkeerplaatsen werden gemaakt. De kapconstructie van garage en draaierij werd geschilderd.

b. remises

De remises Charlois, Hillegersberg en Kralingen werden aan de buitenkant geschilderd. Boven de zoutsilo's in de remises Hillegersberg en Kralingen werd de dakbedekking vernieuwd. In het kleedlokaal van de remise Hilledijk werd een extra wasgelegenheid gemaakt.

c. garages

In de garage aan de Sluisjesdijk werd een ondervloersproei-inrichting voor autobussen geplaatst.

d. wachtgelegenheden

De netswijziging van 10 februari maakte het noodzakelijk ca 60 wachtgelegenheden te verplaatsen. 55 abri's en wachtkamers werden opnieuw geschilderd, terwijl 12 nieuwe wachtgelegenheden werden gemaakt.

VI. SIGNALERING EN TELECOMMUNICATIE

De voor de signalering van de metro benodigde installaties, met de daarbij behorende telecommunicatie-apparatuur, welke eerst op proef en van 10 februari af definitief in bedrijf werden gesteld, zijn het gehele jaar vrijwel ononderbroken in dienst geweest. Na enkele kinderziekten in het begin, die spoedig konden worden overwonnen, deed zich op 1 juli een grotere storing voor, welke veroorzaakt bleek te zijn door de op die dag abnormale hoge temperatuur. Maatregelen werden getroffen om ook onder dergelijke omstandigheden de diensten zoveel mogelijk storingvrij te kunnen uitvoeren.

Bij de beproeving en het in gebruik nemen van de in de metrostations geplaatste ontwaardingsapparaten en automaten voor de verkoop van plaatsbewijzen, deden zich enkele moeilijkheden voor, die gedeeltelijk bestonden uit technische storingen, gedeeltelijk veroorzaakt werden door het gebruik van plaatsbewijzen die niet aan alle daaraan gestelde eisen voldeden en gedeeltelijk veroorzaakt werden door onkunde (ondanks uitgebreide voorlichting) van het reizend publiek.

Ter beveiliging van de baanvakgedeelten gelegen op het viaduct in het verlengde van de Schieweg en in de tunnel Beijerlandse laan werd een installatie aangebracht, welke voorheen, nimmer bij de tramexploitatie werd toegepast. Dit tramsein geeft door middel van groen of rood licht aan of een bestuurder dit baanvak wel of niet mag binnenrijden.

Met de werkzaamheden ter voorbereiding van de doortrekking van de metrolijn naar de Slinge en Hoogvliet werd in het verslagjaar voortgegaan.

mei 1969

De Directeur,
Drs. C. G. VAN LEEUWEN

PERSONEEL.

Jaar	Personeelssterkte op 31 december		
	Ambtenaren		Totaal
	Op jaarwedde	Op maandloon	
1959	466	2.191	2.657
1960	480	2.180	2.660
1961	494	2.184	2.678
1962	528	2.271	2.799
1963	437	2.323	2.760
1964	461	2.342	2.803
1965	500	2.222	2.722
1966	587	2.038	2.625
1967	617	2.069	2.686
1968	659	1.987	2.646

Aantal verzuimdagen wegens				
Maanden	ziekte		ongeval	
	1967	1968	1967	1968
januari	6.190	7.635	261	293
februari	5.372	6.386	225	262
maart	5.930	6.688	272	239
april	5.311	5.458	189	201
mei	5.175	5.346	165	170
juni	5.125	5.410	208	113
juli	4.595	5.345	205	133
augustus	4.996	5.236	192	100
september	5.496	5.985	197	97
oktober	6.054	7.952	153	155
november	5.752	6.571	261	200
december	6.372	7.200	204	142
Totaal	66.368	75.212	2.532	2.105

TRAMLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers			Aantal vervoerde reizigers ¹⁾	Opbrengst ²⁾
	Motor-rijtuigen	Aanhang-rijtuigen	Totaal		
1959	10.988.224	2.536.948	13.525.172	90.795.068	f 14.055.143,51
1960	10.872.365	2.511.752	13.384.117	98.935.664	„ 14.668.553,14
1961	10.609.878	2.634.343	13.244.221	93.573.313	„ 14.709.207,80
1962	10.172.272	2.678.375	12.850.647	94.895.800	„ 15.872.240,54
1963	10.220.851	2.715.667	12.936.518	93.898.027	„ 15.897.698,07
1964	10.057.876	2.546.754	12.604.630	91.451.173	„ 15.575.787,78
1965	8.593.567	1.649.013	10.242.580	87.569.799	„ 17.488.022,12
1966	8.084.444	850.951	8.935.395	79.942.249	„ 18.017.494,98
1967	7.389.907	963.438	8.353.345	74.132.308	„ 16.872.715,44
1968	6.075.840	895.002	6.970.842	61.510.898	„ 14.117.643,33

METROLIJN

1968	2.663.096	—	2.663.096	30.340.854	f 6.785.227,99
------	-----------	---	-----------	------------	----------------

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 worden de totale ontvangsten 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 rittenkaarten, enz. 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
1959	15,02	6,71	52,82
1960	14,78	7,39	56,62
1961	15,67	7,07	58,49
1962	16,72	7,38	63,86
1963	16,92	7,26	63,91
1964	17,02	7,26	64,75
1965	19,96	8,55	70,28
1966	22,53	8,95	80,75
1967	22,75	8,88	88,98
1968	22,95	8,82	95,11

METROLIJN

1968	22,36	11,39	95,17
------	-------	-------	-------

¹⁾ Tot en met 1959 als reizigers geteld diegenen, die gebruik maakten van biljetten, rittenkaarten en weekkaarten. Van 1960 af hieraan toegevoegd de reizigers op schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen. De opbrengsten werden op dezelfde wijze berekend als het aantal 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⁾
1959	14.615.294	56.936.657	f 12.088.667,72
1960	15.344.883	63.068.124	„ 12.185.887,38
1961	15.115.868	62.684.001	„ 12.515.496,03
1962	14.872.660	62.438.600	„ 13.419.683,73
1963	15.269.262	65.500.278	„ 13.847.767,68
1964	16.135.725	65.115.650	„ 15.022.509,25
1965	16.059.956	65.913.042	„ 16.223.386,82 ³⁾
1966	15.532.994	64.394.555	„ 15.904.676,23
1967	16.280.598	63.604.166	„ 15.914.692,12
1968	17.151.663	62.828.337	„ 15.911.578,11

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.

³⁾ Met ingang van 1 juli 1965 is door wijziging in de verrekening slechts de provisie op groepsvervoer door derden opgenomen.

AUTOBUSLIJNEN

Staat van gemiddelde opbrengsten per reiziger, gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer en aantallen reizigers op rittenkaarten, enz. 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
1959	16,21	3,90	41,78
1960	15,44	4,29	46,—
1961	16,34	4,24	48,23
1962	17,65	4,20	55,43
1963	17,32	4,30	58,10
1964	18,27	4,04	58,98
1965	21,65	4,10	66,73
1966	23,63	4,15	78,25
1967	23,92	3,91	86,43
1968	24,14	3,66	93,49

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 het aantal 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 aantal vervoerde reizigers ¹⁾ per soort plaatsbewijs				
Soort plaatsbewijs	1967 ²⁾		1968	
	Aantal reizigers	in % van het totaal	Aantal reizigers	in % van het totaal
Biljetten				
enkele reis	11.110.277	8,07	7.210.723	4,66
„ „ (kind)	1.855.855	1,35	1.354.301	0,88
overstap	3.837.699	2,79	—	—
Rittenkaarten				
enkele reis	64.308.290	46,69	84.737.200	54,78
„ „ (kind)	6.466.480	4,69	8.888.384	5,75
overstap	15.590.376	11,31	—	—
Weektoonkaarten	4.329.440	3,14	—	—
Vooruitbetaalde plaatsbewijzen.	148.398	0,11	112.800	0,07
Abonnementen				
volwassenen	26.006.355	18,89	46.533.112	30,08
scholieren	3.724.974	2,70	5.087.200	3,29
Diversen ³⁾	358.330	0,26	756.369	0,49
Totaal	137.736.474	100,0	154.680.089	100,0
¹⁾ 1 overstapreiziger = 2 ritten. ²⁾ m.i.v. 22 mei 1967 het overstaptarief vervallen. ³⁾ betreft vervoer van politiepersoneel, enz.				

VERHOUDINGSCIJFERS DER EXPLOITATIEKOSTEN

Basisjaar 1958 = 100

(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.)

Omschrijving	1958	1965	1966	1967	1968
I. Salarissen en lonen, incl. vakantie, verlof, ziekte, ongeval en lonen van derden	100	189	196	215	230
II. Overige sociale lasten	100	320	368	419	467
III. Afschrijvingen en rente					
a. afschrijvingen	100	177	198	220	311
b. rente	100	256	354	402	945
IV. Overige huisvestingskosten	100	200	227	273	488
V. Belastingen, rechten en verzekeringen					
a. omzetbelasting	100	128	133	139	171
b. motorrijtuigenbelasting	100	149	151	160	150
c. overige rechten en belastingen	100	212	216	152	197
VI. Materialen, hulpstoffen, enz.	100	157	160	220	211
VII. Beweegkracht, enz.					
a. tractiestroom	100	76	75	76	105
b. gasolie	100	94	107	146	164
c. benzine	100	112	125	148	155
d. smeerolie	100	123	114	130	128
e. stroom-, gas- en waterverbruik machines, motoren, enz.	100	83	95	109	112
VIII. Algemene kosten	100	185	188	246	282
IX. Overige kosten	100	160	127	163	215
Totaal	100	187	197	223	264

OVERZICHT EXPLOITATIEKOSTEN
(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.) in procenten van het totaal
over de jaren 1958, 1965 t/m 1968.

Omschrijving	1958	1965	1966	1967	1968
I. Salarissen en lonen, incl. sociale lasten	56,3	65,2	66,1	64,7	59,4
II. Afschrijvingen en rente.	10,7	10,9	12,2	12,-	17,-
III. Overige huisvestingskosten	1,4	1,5	1,6	1,8	2,7
IV. Belastingen, rechten en verzekeringen	5,8	4,6	4,4	3,9	3,6
V. Materialen en hulpstoffen	6,8	5,7	5,5	6,7	5,4
VI. Beweegkracht					
a. tractiestroom	7,6	3,1	2,9	2,5	3,-
b. brandstof autobussen, enz.	2,8	1,5	1,5	1,8	1,7
VII. Algemene kosten	0,8	0,8	0,8	0,9	0,9
VIII. Overige kosten	7,8	6,7	5,-	5,7	6,3
Totaal	100,-	100,-	100,-	100,-	100,-

R.E.T. tarieven METRO-, TRAM- en AUTOBUSLIJNEN per 31 december 1968

LIJNEN	Sectie-aanduiding	BILJETTEN		RITTENKAARTEN				ABONNEMENTEN ¹⁾			
		Volw.	Kind	Volw. 5 ritten		Kind 4 ritten tram/bus 8 ritten		week	school maand	maand ²⁾	
				voor-verkoop	in tram of bus	voor-verkoop	in tram of bus				
I. Stadslijnen											
a. metrolijn Centraal Stat.-Zuidplein .	—	0,50	0,25	1,25	—	0,50	—	3,50	9,—	15,—	
b. alle tramlijnen en de autobuslijnen	—	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	3,50	9,—	15,—	
32, 33, 35, 36, 38, 39, 41, 45, 46, 48,											
49, 53, 54, 55, 56, 60, 66, 68, 69, 70,											
71, 75, 76, 77											
II. Bijzondere autobuslijnen											
Lijn 34³⁾											
Ziekenh. Dijkzigt-Cap. a/d IJssel . .	1/4	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—				
Ziekenhuis Dijkzigt-Kralingseveer . .	1/3	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25				
Rustwat-Cap. a/d IJssel	2/4	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25	4,—	10,50	17,—	
Kralingseveer-Cap. a/d IJssel	3/4	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25				
Lijn 40											
Hillegersberg-Schiedam	1/3	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—				
Hillegersberg-Overschie.	1/2	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	4,—	10,50	17,—	
Overschie-Schiedam	2/3	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25				
Lijn 50⁴⁾											
Hoogvliet-Schiedam	—	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—	4,—	10,50	17,—	
Lijn 57											
Schiedam-Vlaardingen (Ziekenh. Holy)	1/3	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25				
Schiedam-B.K.laan bij Vlaard.dijk . .	1/2	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	4,—	10,50	17,—	
B.K.laan bij Vlaard.d-Vlaard. (ziek. huis Holy)	2/3	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25				
Lijn 59											
Schiedam-Vlaardingen West.	1/4	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—				
Schiedam-Vlaardingen Centrum . . .	1/3	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25				
Schiedam-B.K.laan bij Vlaard.dijk . .	1/2	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	4,—	10,50	17,—	
Schiedam-Vlaardingen West.	2/4	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25				

KWANTITATIEVE GEGEVENS

Omschrijving	1968	1967	+ of — in %
Aantal inwoners v/h vervoersgebied . . .	880.552	889.116	— 1,—
A. Exploitatie tramlijnen:			
Aantal tramlijnen per 31 dec.	10	12	— 16,7
Baanlengte in km	124,8	131,—	— 4,7
Exploitatielengte in km.	82,3	92,9	— 11,4
Aangeboden plaatskm per jaar:			
enkel gelede tramrijtuigen	308.701.811	373.426.808	
dubbel gelede tramrijtuigen	493.040.344	570.113.065	
motorrijtuigen	267.681.492	340.992.134	
aanhangrijtuigen	101.135.207	108.387.382	
Totaal tramexploitatie,	1.170.558.854	1.392.919.389	— 16,—
waarvan Lijnvervoer	1.169.738.616	1.390.143.405	— 15,9
Afgelegde kilometers:			
enkel gelede tramrijtuigen	1.679.483	2.031.740	
dubbel gelede tramrijtuigen	2.037.357	2.355.839	
motorrijtuigen	2.359.000	3.002.328	
aanhangrijtuigen	895.002	963.438	
Totaal tramexploitatie,	6.970.842	8.353.345	— 16,6
waarvan Lijnvervoer	6.965.679	8.329.010	— 16,4
Aantal reizigers	61.510.898	74.132.308	— 17,7
Aantal reizigers per inwoner	70	83	— 15,7
Aantal reizigers per 1000 plaatskm . . .	53	53	—
Aantal wagenuren	522.818	643.491	— 18,8
waarvan Lijnvervoer	521.617	639.333	— 18,4
Opbrengst: Lijnvervoer	f 14.116.322,85	f 16.864.132,27	— 16,3
Overig vervoer	„ 1.320,48	„ 8.583,17	— 84,6
Totaal tramexpl.	f 14.117.643,33	f 16.872.715,44	— 16,3
Opbrengst Lijnvervoer per 1000 plaatskm	„ 12,07	„ 12,13	— 0,5
B. Exploitatie autobuslijnen:			
Aantal autobuslijnen per 31 dec.	32 ¹⁾	35 ¹⁾	— 8,6
Exploitatielengte in km.	296,6	315,8	— 6,1
Aangeboden plaatskm per jaar	1.577.268.856	1.477.395.778	+ 6,8
waarvan Lijnvervoer	1.522.513.741	1.427.767.874	+ 6,6
Afgelegde kilometers	17.151.663	16.280.598	+ 5,4
waarvan Lijnvervoer	16.532.196	15.704.208	+ 5,3
Aantal reizigers	62.828.337	63.604.166	— 1,2
Aantal reizigers per inwoner	71	72	— 1,4
Aantal reizigers per 1000 plaatskm . . .	41	45	— 8,9
Aantal wagenuren,	1.039.335	1.037.872	+ 0,1
waarvan Lijnvervoer	1.004.898	1.005.640	— 0,1
Opbrengst: Lijnvervoer	f 15.164.715,06	f 15.214.517,57	— 0,3
Overig vervoer	„ 746.863,05	„ 700.174,55	+ 6,7
Totaal autobuseexpl.	f 15.911.578,11	f 15.914.692,12	—
Opbrengst Lijnvervoer per 1000 plaatskm	„ 9,96	„ 10,66	— 6,6

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 december 1968 in dienst waren

Lijnen	Route der lijnen	Lengte van het spoor			Exploitatie- lengte
		bereden alleen door de lijn		bereden met andere lijnen	
		Dubbelspoor	Enkelspoor	Enkelspoor	
1	Schiedam—Honingerdijk	9.288	—	—	9.288
2	Charlois—Prinsenplein	9.849	—	—	9.849
3	Blijdorp (diergaarde)—Kralingen . . .	7.260,5	—	4.177	9.349
4	Heemraadsplein—Molenlaan	7.533	—	2.593	8.829,5
5	Schieweg—Willemsplein	1.795	67	5.027	4.375,5
6	Kleiweg—Spangen	9.147,5	—	4.197	11.246
8	Schiedam—Kralingen	2.227	—	16.606	10.530
9	Avenue Concordia—Hudsonplein . . .	5.247,5	—	8.983	9.739
11	Centraal Station—Spangen	715,5	—	5.070	3.250,5
12	Gaesbeekstraat—Reyerdijk	390	—	10.837	5.808,5
	Totaal	53.453	67	57.490	82.265
Totaal aantal m' dienstspoor $2 \times 53.453 + 67 = 106.973 \text{ m'}$ " " " hulpspoor 17.818 m' " " " $124.791 \text{ m' } ^*)$					
*) hiervan 1.840 m' in de gemeente Schiedam.					

**Overzicht van de autobuslijnen, welke op 31 december 1968
in exploitatie waren.**

Lijn	Eindpunten van de lijnen	Lengte in meters
32	Overschie (Van Noortwijkstraat)—Noordereiland	9.500
33	Centraal Station—Overschie/vliegveld Zestienhoven	7.700
34 *)	Dijkzigt Ziekenhuis—Capelle a/d IJssel	13.700
35	Alexanderpolder (Station N.S.)—Schiebroek	8.700
36	Centraal Station—Alexanderpolder (Het Lage Land)	10.200
38	Schiedam (Emmaplein)—Crooswijk	8.800
39	Station Blaak—Hillegersberg (Station Noord)	8.300
40 *)	Hillegersberg (Station Noord)—Schiedam (Emmaplein)	12.000
41	Centraal Station—Overschie (Van Noortwijkstraat)	7.100
45	Centraal Station—Schiebroek	7.400
46	Heemraadsplein—Schulppelein	6.300
48	Lombardijen (Station N.S.)—Alexanderpolder (Stat. N.S.)	20.000
49	Feijenoord (Station Zuid)—Centraal Station	5.000
53	Schiedam (Station N.S.)—Kethel	7.100
54	Schiedam (Station N.S.)—Rubensplein	4.900
55	Schiedam (Station N.S.)—Rozenburgerplein	4.700
56	Vlaardingen (Wijk Holy)—Vlaardingen (Station N.S.)	8.700
57 *)	Schiedam (Emmaplein)—Vlaardingen (Wijk Holy)	6.700
59 *)	Schiedam (Emmaplein)—Vlaardingen West	9.200
60	Rijnhaven (Metro Station)—Wilhelminakade	1.500
62 *)	Zuidplein (Metro Station)—Hoogvliet (Oudeland)	15.000
63 *)	Zuidplein (Metro Station)—Hoogvliet (Zalmplaat)	17.500
65 *)	Zuidplein (Metro Station)—Poortugaal (Delta Ziekenhuis)	13.000
66	Pendrecht (Ossensseweg)—Feijenoord (Stieltjesplein)	9.400
68	Zuidplein (Metro Station)—Heyplaat	8.800
69	Zuidplein (Metro Station)—Pernis	10.800
70	Zuidplein (Metro Station)—Kreekhuisen (St. Clara Ziekenhuis)	8.800
71	Zuidplein (Metro Station)—Waalhaven Sluisjesdijk	5.200
74 *)	Pernis—1e Petroleumhaven	10.700
75	Zuidplein (Metro Station)—IJsselmonde (Groenenhagen)	9.700
76	Zuidplein (Metro Station)—IJsselmonde (Reyeroord)	9.100
77	Carnissebuurt—Katendrecht (Veerlaan)	11.100
Totaal		296.600

*) = Bijzondere autobuslijn.

De gemiddelde exploitatielengte van een buslijn, excl. de bijzondere lijnen, bedraagt 8.283 m.

De gemiddelde lengte van alle buslijnen bedraagt 9.269 m.

WAGENPARK (Autobussen)						
Omschrijving	Aantal op 31-12-'67	Bij	Af (verkoop)	Aantal op 31-12-'68	Aantal plaatsen per autobus	Totaal aantal plaatsen
D.A.F.						
401-471	28	42	—	70	90	6.300
Kromhout						
601-615	15	—	—	15	94	1.410
701-712	12	—	3*)	9	{ 7 à 85 2 à 71	595 142
713-799	86	—	—	86	{ 4 à 81 82 à 95	324 7.790
Leyland						
201-285	85	—	—	85	{ 1 à 83 84 à 92	83 7.728
301-324	24	—	—	24	76	1.824
901-928	28	—	—	28	93	2.604
M.A.N.						
801-803	3	—	—	3	95	285
Saurer						
401-499	7	—	7	—		
501-585	16	—	16	—		
Totaal	304	42	26	320		29.085
Automaterieel						
Dienstautomobielen (Personen)	10	1	—	11		
Vrachtautomobielen	6	2	—	8		
Bestelautomobielen	10	1	—	11		
Kraanwagens	3	—	—	3		
Lasautomobielen	4	—	—	4		
Montageautomobielen	9	—	1	8		
Wisselkastenreinigungsauto	2	—	—	2		
Vrachtautomobielen met kiplaadbak	1	—	1	—		
Reparatieautomobielen	6	2	—	8		
Opleggers	3	1	—	4		
Trekkers	2	1	1	2		
Aanhangwagentjes	6	—	—	6		
Totaal	62	8	3	67		
Autobus						
voor representatieve doel- einden (nr. 1)	1	—	—	1		

*)hiervan 2 buiten bedrijf gesteld (nog niet verkocht)

WAGENPARK (METRO)						
Omschrijving en Serie Nrs.	Aantal op 31 dec. 1967	Bij	Af	Aantal op 31 dec. 1968	Aantal plaatsen per rijtuig	Totaal aantal plaatsen
Rijtuigen voor personenvervoer nrs. 1-27	27	—	—	27	325*)	8.775
Overige transportmiddelen						
Lokomotieven, nrs. 6001-6002	2	—	—	2		
Vuiltransportwagen, nr. 7001	—	1	—	1		
Transportwagen, nr. 7002	—	1	—	1		
Railslijpwagen, nr. 7201	—	1	—	1		
Totaal	2	3	—	5		

*) 80 zitplaatsen en 245 staanplaatsen.

**Overzicht van de gebouwen en terreinen op 31 december 1968
in het bezit van de R.E.T.**

Gelegen aan de:	OMSCHRIJVING
Hilledijk	Remise met werkplaatsen voor tram- en metro-materieel, seinhuis en emplacement
Kleiweg	Kantoren, werkplaatsen, garage, magazijn en opslagterrein
Kootsekade	Remise en erven
Maastunnelplein	Remise en garage, met bovenwoningen
Nwe. 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-Schonebergerweg en 1 aan de Schonebergerweg
Oostzeedijk/Elisabethstraat	Remise en erven
Sluisjesdijk	Garage met werkplaatsen, kantoor, magazijn, woningen en terrein
Stationsplein	Dienstgebouwtje en Inlichtingenbureau
Waalhaven N.Z.	Garage met dienstwoning en terreinen
Diverse plaatsen	71 wachtkamers 259abri's

Activa

BALANS VAN DE ROTTERDAMSE

OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Activa, gefinancierd door de Gemeente:		
Gebouwen en terreinen	f 6.295.669,96	
Verwarmingsinstallaties complex Kleiweg en Hillegersberg . .	„ 17.479,—	
Bestratingskosten complex Kleiweg	„ 148.126,22	
Wacht- en dienstruimten enabri's	„ 1.055.983,74	
Baan	„ 7.427.618,12	
Viaduct in verlengde van Schieweg	„ 6.316.869,61	
Bovenleiding	„ 3.068.909,35	
Tramkabelnet	„ 485.952,01	
Signalering	„ 76.030,32	
Montagekosten mobilefoons tramrijtuigen en autobussen . .	„ 31.616,11	
Motorrijtuigen, lichtgewicht- en gelede motorrijtuigen . .	„ 23.089.087,10	
Reservedelen motorrijtuigen, enz.	„ 669.156,32	
Tractiemotoren voor motorrijtuigen 100/1	„ 17.546,92	
Railreinigings-, zout-, slijp-, transport- en museumwagens. .	„ 244.422,27	
Autobussen	„ 2.323.154,67	
Reservedelen autobussen	„ 84.775,85	
Personenauto's	„ 42.040,05	
Bedrijfsauto's	„ 549.345,84	
Machines, werktuigen en gereedschappen	„ 814.469,86	
Inrichting en meubilair	„ 112.649,34	
Autobusconcessies	„ 241.133,40	
Ventilatie-inrichting Sluisjesdijk	„ 125.872,—	f 53.237,84
Activa gefinancierd door derden		
Motorrijtuigen in huurkoop 601-635		„ 8.953,52
Voorraden		
Voorraad magazijn Kleiweg	f 4.212.207,—	
„ „ Sluisjesdijk	„ 1.542.328,65	
„ „ Hilledijk	„ 823.299,88	
„ emballage Kleiweg	„ 7.801,51	
„ „ Sluisjesdijk	„ 4.901,—	
„ „ Hilledijk	„ 207,50	
Transporteren	f 6.590.744,54	f 62.191,34

ELEKTRISCHE TRAM per 31 december 1968

Passiva

OMSCHRIJVING		BEDRAG
Eigen kapitaal		f 5.624.931,92
Geconsolideerde schuld		„ 54.140.269,67
		f 59.765.201,59
Huurkoopcrediteuren		„ 8.953.528,—
Fonds voor vervanging en uitbreiding van autobussen . . .		„ 299.736,92
Fonds voor vervanging en uitbreiding van trammaterieel . .		„ 103.032,90
Gemeente-ontvanger		„ 37.603.209,92
Overige schulden		
Gemeente Rotterdam	f 8.729.931,45	
Gem. -instellingen en -bedrijven	„ 2.647.542,62	
Crediteuren	„ 5.379.391,58	
Overige schulden	„ 31.548,18	
Ontvangen, nog niet gefactureerde goederen	„ D 74.702,85	
Inhoudingen t.b.v. derden	„ 511.187,10	
Waarborgsommen identiteitskaarten	„ 253.285,75	
In dépôt gegeven plaatsbewijzen	„ 2.571.121,—	
		„ 20.049.304,83
Nog te betalen kosten	f 10.119.178,58	
Vooruit ontvangen inkomsten	„ 119.014,68	
		„ 10.238.193,26
Transporteren		f 137.012.207,42

Activa

VERVOLG

OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Transport	f 6.590.744,54	f 62.191.376,
Werkvoorraad Kleiweg	„ 10.891,71	
„ Sluisjesdijk	„ 293.547,81	
„ motoren Kleiweg	„ 7.970,—	
„ motoren Sluisjesdijk	„ 2,—	
Afschrijving op magazijnvoorraden	f 6.903.156,06	
Magazijn plaatsbewijzen (incl. identiteitskaarten, abonne- menten en voorraad in automaten)	„ 375.802,53	„ 6.527.353
Afrekenbureau (koffers)	f 7.404.750,50	
Dépôts inlichtingenbureaus	„ 882.454,—	
Afrekenbureau (conducteurstrommels)	„ 75.950,—	
Af: te verkopen plaatsbewijzen (incl. identiteitskaarten, enz.)	„ 86.339,15	
Vorderingen	f 8.449.493,65	
Gemeente Rotterdam	„ 8.449.493,65	„ —
Gem. instellingen en -bedrijven	f 22.774.663,94	
Debiteuren	„ 326.232,65	
Overige vorderingen	„ 569.636,60	
Belegde gelden $\frac{3}{4}\%$ pensioensparen	„ 178.390,45	
Dépôts plaatsbewijzen	„ 12.118,81	
Nog te ontvangen per giro wegens verkoop plaatsbewijzen .	„ 2.571.121,—	
Geldmiddelen	„ 34.643,02	„ 26.466.80
Kas	f 271.501,—	
Postchèque- en girodienst	„ 495.195,63	„ 766.69
Vooruitbetaalde kosten	f 173.663,44	
Nog te ontvangen inkomsten	„ 637.195,82	„ 810.85
Werken voor derden		„ 1.64
Goederen in bewerking		„ 133.5
Verliessaldo		„ 40.113.9
Totaal		f 137.012.2

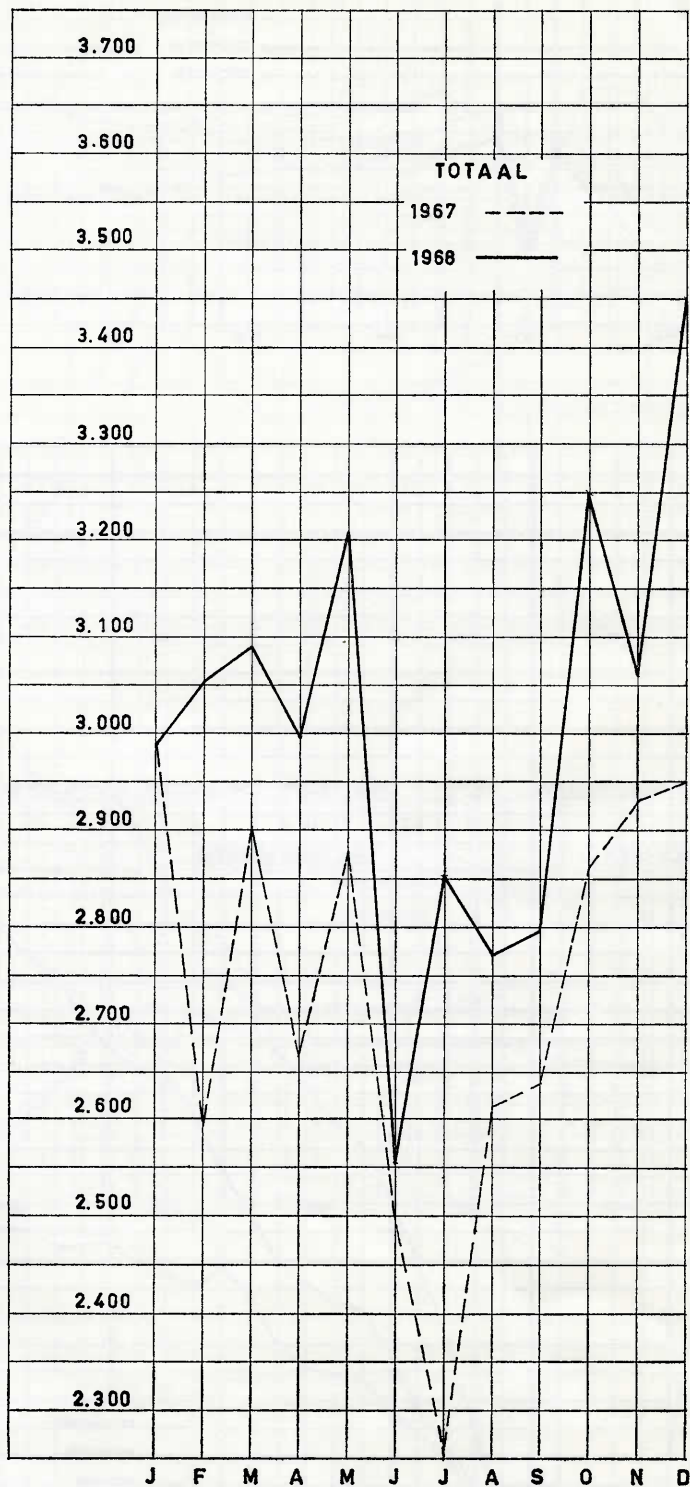
Passiva

OMSCHRIJVING	BEDRAG
Transport Totaal	f 137.012.207,42 f 137.012.207,42

Rekening van LASTEN EN BATEN over het jaar 1968

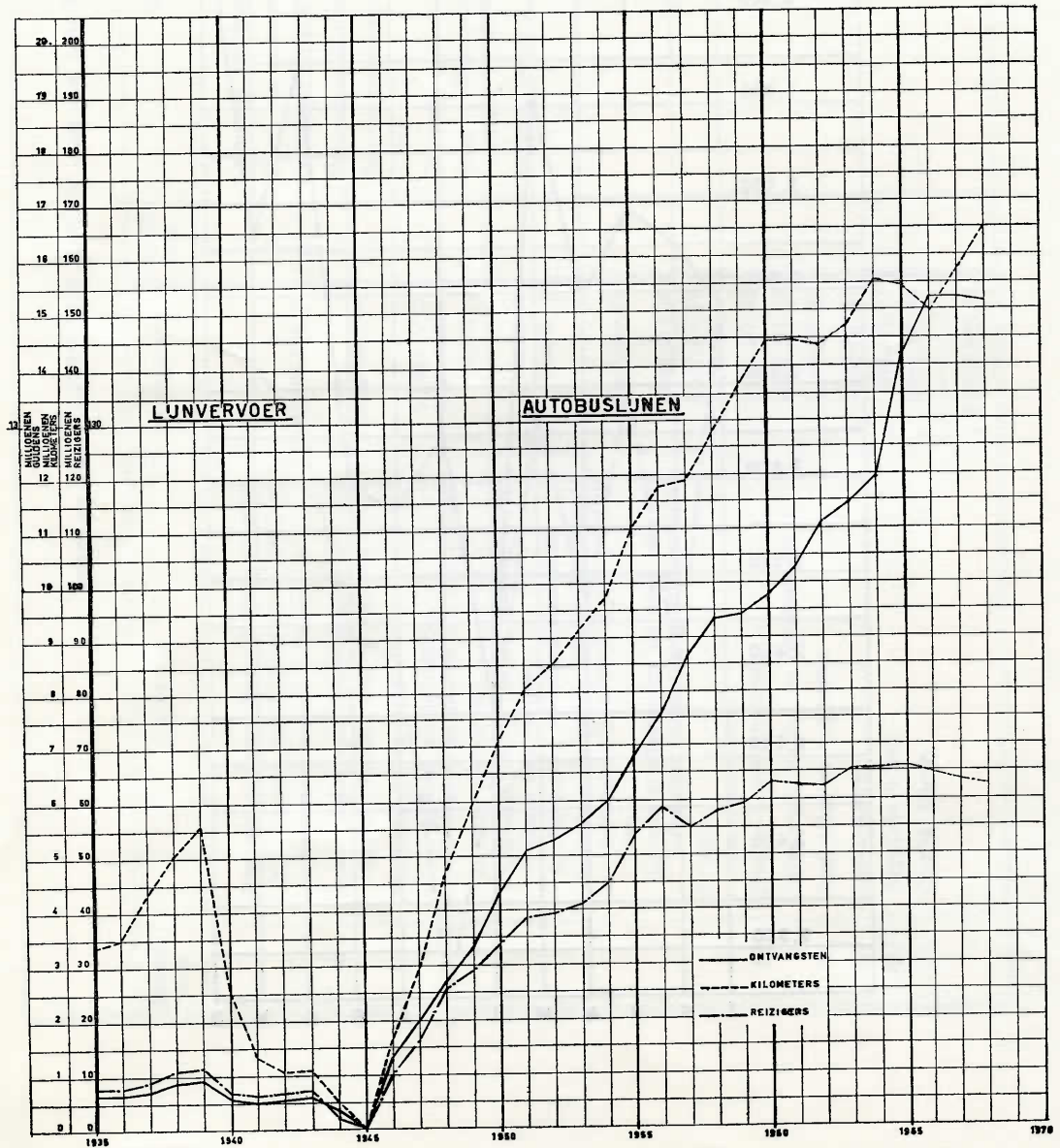
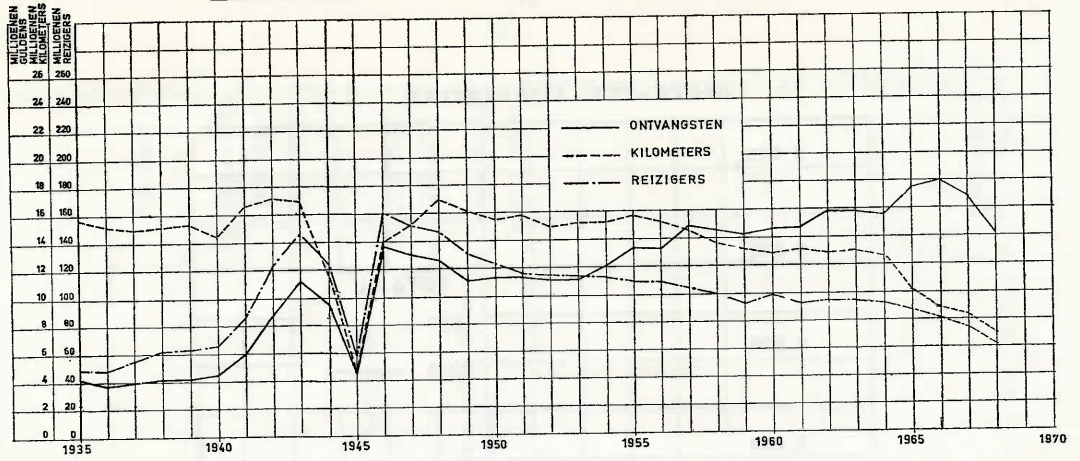
Hoofd- stuk	LASTEN	Uitkomst	Hoofd- stuk	BATEN	Uitkomst
I	Salarissen en lonen (incl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval) en salarissen en lonen van derden.	f 31.186.516,58	I	Opbrengst reizigersvervoer	f 36.814.449,43
II	Sociale lasten (excl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval)	„ 16.366.489,—	II	Huren van gebouwen	„ 207.538,49
III	Afschrijvingen en rente: a. 1. a gewone afschrijvingen b Voorlopige afschrijving metro-activa 2. extra afschrijving 3. afschrijving op in het magazijn opgeslagen reservedelen 4. afschrijving op magazijngoederen . . . 5. dotatie ten gunste van het Fonds voor vervanging en uitbreiding van autobussen 6. verschil afschrijving op basis van vervangingswaarde en aanschaffingswaarde b. rente idem metro-activa Overige huisvestingskosten	„ 3.230.029,43 „ 2.101.000,— „ 9.589,— „ 4.003,66 „ 10.000,— „ 2.987.049,42 „ 2.044.634,04 „ 2.507.476,26 „ 2.750.000,— „ 2.119.516,42	III	Opbrengst reclame	„ 605.293,38
IV	Belastingen, rechten en verzekeringen . . .	„ 2.917.318,57	IV	Verkoop oude materialen	„ 237.950,37
V	Materialen en hulpstoffen	„ 4.339.679,80	V	Doorberekende opslagen voor Kapitaaldienst, enz.	„ 1.680.663,84
VI	Beweegkracht	„ 3.724.583,61	VI	Diversen	„ 349.427,17
VII	Algemene kosten	„ 681.622,77		Verskil afschrijvingen op basis vervangingswaarde en aanschaffingswaarde	„ 2.044.634,04
VIII	Overige kosten	„ 5.074.377,87		Nadelig saldo	„ 40.113.929,71
IX		f 82.053.886,43			
					f 82.053.886,43

OPBRENGST LIJNVERVOER



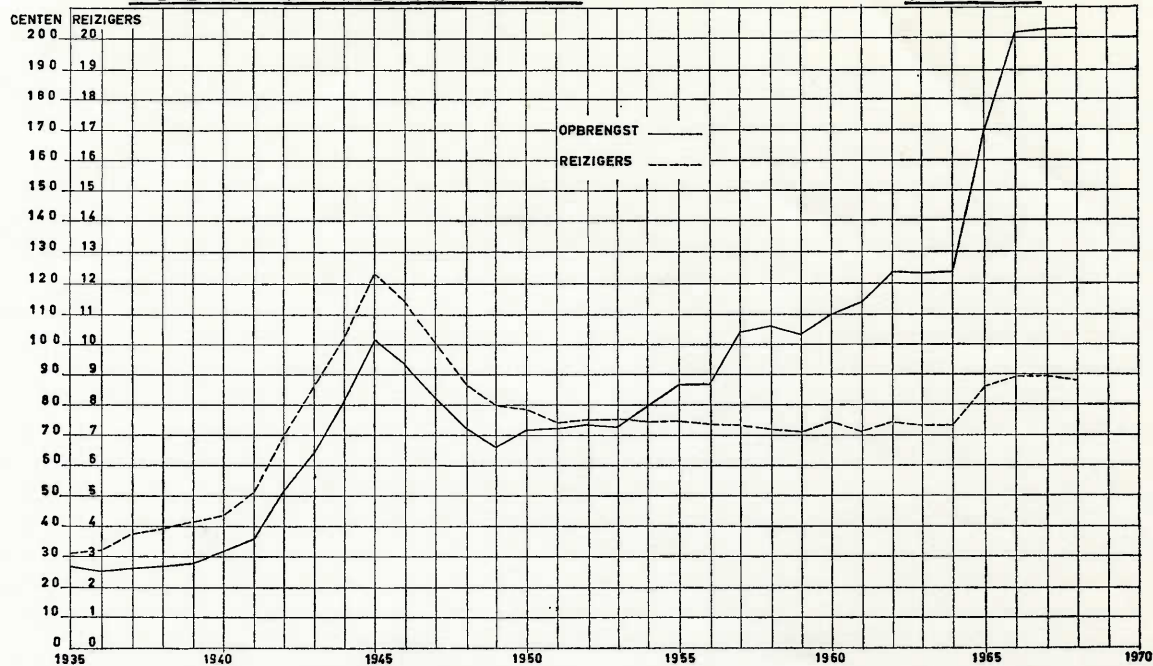
LUNVERVOER

TRAMLUNEN



OPBRENGST EN REIZIGERS PER K.M.

TRAMLUNEN



OPBRENGST EN REIZIGERS PER K.M.

AUTOBUSLUNEN

