

ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

VERSLAG OVER HET JAAR 1924

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. J. H. Sinkeler
Chef Organisatiebureau	: ir. H. N. L. van der Hek
Chef Bureau Voorlichting	: J. Reinders
Chef afd. Statistiek en Research	: drs. E. C. H. N. Zeevenhooven
Bedrijfsarts	: W. de Wijn
Veiligheids-adviseur	: A. van Dijke

Toestand aan het einde van het verslagjaar

ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

VERSLAG OVER HET JAAR 1969.

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 1969 als volgt samengesteld:

Wethouder-voorzitter: de heer	H. W. Jettinghoff.
leden: de dames	mr. dr. F. T. Diemer-Lindeboom,
	mr. E. J. J. E. Schut,
de heren	L. den Adel,
	W. Baggerman,
	C. N. van Dis,
	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 vacature voor chef van de afdeling Statistiek en Research werd ingaande 1 mei de heer drs. E. C. H. N. Zeevenhooven benoemd.

Ter vervanging van de heer ir. F. J. Wassink, die op eigen verzoek het bedrijf verliet, werd met ingang van 1 december de heer ir. J. H. Sinkeler tot chef van de afdeling Signalering en Telecommunicatie aangesteld.

Tarieven

Op 1 januari 1969 werden de school-, maand- en jaarabbonnementen in prijs verhoogd, terwijl op 6 januari d.a.v. het tarief voor de weekabbonnementen een herziening onderging.

Onderhandelingen over een bepaalde vorm van tariefsintegratie met de N.V. Nederlandse Spoorwegen hebben er toe geleid, dat:

- a. met ingang van 1 november, zowel door de RET als door NS, week- en maandabbonnementen worden uitgegeven, die niet alleen op het RET-lijnnennet, maar ook op de NS-lijnen in het RET-vervoergebied geldig zijn (prijs resp. f 8,— en f 34,—).
- b. vanaf 1 januari 1970 NS een rittenkaart is gaan uitgeven, de zgn. nationale rittenkaart, die behalve bij de RET, ook bij andere gemeentevervoerbedrijven en particuliere ondernemingen, die stadsdiensten exploiteren, gebruikt kan worden. De vergoeding, die Rotterdam ontvangt, is voor het jaar 1970 gesteld op f 0,37½

voor elke rit, die per RET wordt gemaakt. De kaart is alleen geldig op de stadslijnen en mag, i.v.m. controle-technische moeilijkheden, niet op de metro worden gebruikt.

Hoewel de tijd, die er sedert de invoering verlopen is, nog te kort is om een gefundeerd oordeel te kunnen uitspreken, doet de verkoop tot nu toe van de onder a genoemde gecombineerde RET/NS-abonnementen vermoeden, dat dit plaatsbewijs door het publiek wordt gewaardeerd.

Met NS worden nog besprekingen gevoerd over het geldig verklaren van de RET-rittenkaart op de NS-lijnen in de Rotterdamse agglomeratie. Aan het einde van 1969 waren de onderhandelingen daarover nog niet afgerond.

Met het doel de kostenstijging, die ook weer in 1970 te verwachten was zoveel mogelijk te compenseren, werd in de loop van het verslagjaar een voorstel tot herziening van de tarieven ingediend. Dit voorstel werd door de Gemeenteraad in zijn vergadering van 18 december 1969 goedgekeurd.

Hierbij werden de prijzen voor rittenkaarten en abonnementen verhoogd, terwijl het tarief voor het enkele reisbiljet ongewijzigd werd gelaten, omdat het verschil tussen de verhoogde prijs van een rit op een kaart in voorverkoop ($31\frac{1}{4}$ ct) en de prijs van een rit op het biljet (50 ct) zo groot bleef, dat een ongewenste vermeerdering van het gebruik van het enkele reisbiljet niet werd verwacht. Om de verkoop in het vervoermiddel nog meer te beperken werd het verschil tussen de prijs voor een rittenkaart verkrijgbaar bij de verkoopadressen en die, welke men in het vervoermiddel betaalt, vergroot. Ter verdere vereenvoudiging van het tarief werden de bijzondere autobuslijnen in twee delen gesplitst, waarbij binnen elk deel voor enkele reizen en rittenkaarten het stadstarief en bij vervoer over de zonegrens heen een tarief voor de gehele lijn geldt. Voor alle bijzondere lijnen is dit gelijk. Hiermede werd de grondslag gelegd tot invoering in de toekomst van een zonetarief.

De op 18 december 1969 vastgestelde tarieven zullen op 1 april 1970 worden ingevoerd. Een overzicht van de oude, nog op 31 december van het verslagjaar geldende prijzen, is opgenomen op blz. 24 en 25.

Ontwikkeling van het bedrijf

Na het wel zeer spectaculaire jaar 1968, waarin naast de indienststelling van de metrolijn van het Centraal Station naar het Zuidplein een belangrijke wijziging werd aangebracht in het tram- en autobusnet, is het bedrijf in 1969 in een wat rustiger vaarwater gekomen. Dit wil echter niet zeggen, dat de ontwikkeling vertraagd, of tot stilstand zou zijn gekomen. Vele activiteiten werden ontplooid, waarvan als belangrijkste kunnen worden genoemd de doortrekking van de metrolijn van het Zuidplein naar de Slinge, de voorbereidingen voor een verdere verlenging van deze lijn naar Hoogvliet, de besprekingen over de aanleg van een nieuwe metrolijn naar Rotterdam-Oost en de indienststelling van tramlijn 5 naar Schiebroek. Al deze maatregelen zijn er op gericht het openbaar vervoer verder te verbeteren en voor het publiek aantrekkelijker te maken door het geven van zoveel mogelijk snelle, ongestoorde verbindingen. Deze voorzieningen vereisen echter belangrijke investeringen die, hoezeer ook een snelle uitvoering gewenst zou zijn, tot temporiseren dwingen.

Dit is teleurstellend, omdat verkeerscongesties in toenemende mate een belemmering gaan worden voor een goed openbaar vervoer, dat nu eenmaal in een stedelijke gemeenschap niet gemist kan worden. Het tekort schieten van het openbaar vervoer heeft weer de tendens de verkeerscongesties te vergroten, zodat een vicieuze cirkel dreigt. Slechts door krachtige en doeltreffende maatregelen, waarbij financiële medewerking van de Rijksoverheid onmisbaar is, kan deze hoogst ongewenste ontwikkeling worden doorbroken. Als einddoel moet voor ogen staan een net, waarin metrolijnen en tramlijnen op vrije banen als slagaders fungeren, aangevuld door een net van –

– grotendeels als aan- en afvoerlijnen van deze slagaders te beschouwen – autobuslijnen. Van dit einddoel zijn wij nog ver verwijderd.

Naast de activiteiten, welke er op gericht zijn het openbaar vervoer te verbeteren, is en wordt nog voortdurend aandacht besteed aan maatregelen, die tot een besparing op de personeelskosten zullen leiden. Als voorbeeld hiervan kan worden genoemd de invoering in 1969 van ontwaardingsapparatuur op de tramlijnen 4 en 5, zomede op de autobuslijnen 75 en 76. De resultaten van dit systeem, waarbij de reiziger zelf de ritten van zijn kaart ongeldig stempelt, kunnen dank zij een goede voorlichtingsactie en ondanks de in het begin optredende kinderziekten, gunstig worden genoemd. De invoering op andere lijnen zal daarom, mede met het oog op het nijpend personeelstekort, met kracht worden voortgezet.

De moeilijkheden om nieuw personeel aan te trekken waren er de oorzaak van dat veelvuldig een beroep op het personeel moest worden gedaan voor het verrichten van overwerk. Dit beroep werd nooit tevergeefs gedaan; een woord van bijzondere waardering en van dank is dan ook hier zeker op zijn plaats. De ongewenste situatie echter, dat veel extra inspanning van het personeel moest worden gevraagd, gevoegd bij het feit dat het personeelstekort een blijvend karakter dreigt te krijgen, dwongen tot het voorbereiden van maatregelen om personen aan te trekken, die bereid zijn een gedeeltelijke dagtaak te verrichten.

Een voorstel om vrouwelijk personeel aan te nemen voor het besturen van tramrijtuigen was één van de maatregelen om te proberen het grote personeelstekort bij de afdeling Vervoer zoveel mogelijk op te heffen.

De samenwerking met andere vervoerbedrijven, tot nu toe uitsluitend op tariefsgebied, geeft reden tot voldoening. Deze samenwerking bestaat o.a. uit een overeenkomst met streekvervoerders, die in de Rotterdamse agglomeratie reizigers op RET-biljetten vervoeren en de reeds hierboven vermelde samenwerking met de N.V. Nederlandse Spoorwegen.

Het aantal reizigers, dat van de hierdoor ontstane mogelijkheden gebruik maakt, is tot nu toe gering. Door de streekvervoerders werden in het verslagjaar gemiddeld 135 personen per dag op RET-biljetten vervoerd, terwijl het aantal reizigers, dat van de gecombineerde RET/NS-abonnementen gebruik maakt, gemiddeld 1000 per dag bedraagt. De inmiddels bekend geworden resultaten van het begin van 1970 geven, wat het laatstgenoemde aantal betreft, een stijging te zien tot gemiddeld 1500 per dag.

De tot nu toe beperkte samenwerking zou als einddoel moeten hebben een geheel op elkaar afgestemd lijnennet, zonder dubblures, met een voor alle deelnemende ondernemingen gelijke tariefstructuur, waarbij het geen verschil maakt van welk vervoermiddel men gebruik maakt.

Aangenomen moet worden, dat dit einddoel eerst na jaren zal worden bereikt.

Om dit doel te kunnen bereiken is er in de eerste plaats een organisatorische eenheid nodig, die de uitwerking op zich zal nemen. Met de opdracht een advies uit te brengen over een dergelijk samenwerkingsverband is tegen het einde van het verslagjaar door het college van Burgemeester en Wethouders besloten tot instelling van een studiecommissie, die begin 1970 met haar werkzaamheden een aanvang heeft gemaakt. In deze commissie zijn vertegenwoordigd het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Openbaar Lichaam Rijnmond, de Rijksverkeersinspectie, de secretarie-afdeling Economische Aangelegenheden en Openbare Nutsbedrijven van de gemeente Rotterdam, de Commissie Vervoervergunningen, de Nederlandse Spoorwegen, Streekvervoerders en de Rotterdamse Elektrische Tram.

Grondslag van de besprekingen zal zijn, dat bepaalde taken door deelnemers aan het te vormen samenwerkingsverband worden overgedragen, terwijl voor het overige deze deelnemers zelfstandig blijven.

Zoals reeds in het vorige jaarverslag medegedeeld kan de proef, die van begin 1968

af op enkele tram- en autobuslijnen wordt genomen met het gebruik van mobilifoons als geslaagd worden beschouwd. Het ligt dan ook in de bedoeling om alle vervoermiddelen zo spoedig mogelijk met deze apparatuur uit te rusten. In samenwerking met de vervoerbedrijven in Amsterdam, Den Haag en Utrecht wordt nagegaan welke apparatuur als het meest doelmatige kan worden beschouwd. Een beslissing over de keuze kan binnenkort worden verwacht. Daarna zal op korte termijn een voorstel om tot aanschaffing te kunnen overgaan worden ingediend.

Andere activiteiten, die voor 1970 o.a. op het programma staan, zijn:

- a. verdere uitwerking van plannen tot uitbreiding van het metronet (lijn Eendrachtsplein-Ommoord, met een aftakking naar Capelle, een westlijn naar Schiedam en Vlaardingen).
- b. modernisering van de metro; een onderzoek wordt ingesteld naar het toepassen van nieuwe technieken, nieuwe operationele methodes, e.d.
- c. verbetering van de vervoersvoorziening, welke op de linker Maasoever wordt verzorgd door de tramlijnen 2 en 12 door wijziging van het tracé en de bouw van een tramtunnel Putselaan/Hilleliet, met het einddoel het verkrijgen van een zoveel mogelijk vrije trambaan.
- d. voortzetting van het overleg met de daarbij betrokken instanties om door middel van witte lijnen langs de rails het tramverkeer te vrijwaren van hinder door het overige verkeer. Een bescheiden aanvang met het aanbrengen van deze lijnen werd reeds gemaakt.
- e. de verhoging van de waterkering maakt een grote sporenwijziging nodig op de Westzeedijk tussen het Droogleeuwer Fortuynplein en het Koningin Emmaplein.
- f. aanschaffing van apparatuur, waarmee de bezettingsgraad van de vervoermiddelen kan worden gemeten.
- g. organisatie-onderzoek, o.a. bij de afdeling Vervoer.
- h. verdere uitbouw van het georganiseerd overleg.

Bedrijfsresultaten

In het verslagjaar hebben de reizigers met de vervoermiddelen van de RET (autobus, metro en tram) rond 158,6 miljoen ritten gemaakt, tegen rond 154,7 miljoen in 1968.

Dit betekent een vermeerdering met ca. 4 miljoen, of wel met ongeveer 2,5%.

Hoewel dit percentage lager is dan in 1968, in welk jaar de toename ca. 4 à 5% bedroeg, stemt het toch tot voldoening, dat de gunstige ontwikkeling van het vervoer zich ook dit jaar weer heeft voortgezet. Aangezien na een reeks van jaren met een voortdurende daling van het aantal ritten in 1968 voor het eerst een kentering ten gunste optrad, mag worden aangenomen, dat de indienststelling van de metro in dat jaar en de verbetering van het net van tram- en autobuslijnen als de voornaamste oorzaak kan worden beschouwd van de toename van het aantal ritten.

Zoals reeds eerder opgemerkt, zal dan ook bij voortdurend moeten worden gestreefd naar het creëren van zoveel mogelijk niet door het overige verkeer gehinderde verbindingslijnen.

De totale vervoersontvangsten stegen van rond f 36,8 miljoen tot rond f 38,8 miljoen in het verslagjaar, een vermeerdering derhalve met rond f 2 miljoen. Aangezien de opbrengsten van het groepsvervoer, verhuurd materieel e.d. ongeveer gelijk zijn gebleven, kan de verhoogde vervoersopbrengst behalve aan de tariefsherziening ook aan de reeds eerder vermelde stijging van het aantal ritten worden toegeschreven.

Ofschoon zowel het aantal ritten als de opbrengst hoger waren dan in 1968, bleef het aantal ritten ca. 1,4 miljoen beneden de raming en de opbrengst ongeveer f 500.000,— onder de begroting van 1969. Op het moment van het opstellen van de begroting voor 1969, dwz. in het begin van 1968, waren nog onvoldoende gegevens bekend over het verloop van het aantal reizigers en de opbrengsten in verband met

het in dienst stellen van de metro in februari 1968. De invloed van de tariefswijziging per 1 januari 1968 en van januari 1969 was evenmin gemakkelijk te berekenen. De ramingen zijn iets te optimistisch geweest.

De lasten in 1969 stegen ten opzichte van de begroting met ruim f 7 miljoen, nl. van f 82,4 miljoen tot f 89,7 miljoen. Deze vermeerdering was in hoofdzaak een gevolg van de gestegen lonen, salarissen en sociale lasten met f 5,7 miljoen, ondanks een vermindering van het personeel met gemiddeld over het gehele jaar gerekend van 61 man. In verband met de invoering van de B.T.W. per 1 januari 1969 werden de magazijnvoorraden vrijgemaakt van de oude omzetbelasting, hetgeen een extra last veroorzaakte van ca. f 600.000,—. Bovendien waren de kosten van het onderhoud van de bestratingen ca. f 300.000,— hoger dan geraamd.

Het verliessaldo over 1969 op basis van aanschaffingswaarde steeg ten opzichte van 1968 van f 40,1 miljoen tot f 44,6 miljoen. Dat de stijging van het nadelig saldo beperkt kon blijven tot ca. f 4 miljoen was in hoofdzaak te danken aan de hogere vervoersontvangsten van ca. f 2 miljoen en een bijdrage uit de algemene dienst in de kosten van de infrastructuur viaduct tramlijn 5 ad f 510.000,—.

Hoewel gestreefd wordt naar een vermindering van de lasten door invoering van ontwaardingsapparatuur en een zo economisch mogelijk beheer, zullen de kosten door nieuwe loonsverhogingen en betere arbeidsvoorwaarden wederom stijgen en zullen de tarieven in 1970 wederom een verhoging moeten ondergaan om de stijging van het verliessaldo zoveel mogelijk te compenseren.

Personeel

Op 31 december 1969 bedroeg de totale personeelssterkte 2.592 personen, waaronder 128 Spaanse en 19 Italiaanse werknemers. Vergeleken met ultimo 1968 betekent dit een vermindering met 54 personen. Op laatstgenoemde datum waren namelijk 2.646 werknemers, waaronder 120 Spanjaarden en 22 Italianen, in dienst.

In 1969 ontvielen het bedrijf door de dood 8 ambtenaren.

14 personeelsleden vierden hun 25-jarig en 8 hun 40-jarig ambtsjubileum, terwijl 1 ambtenaar het feit herdacht, dat hij 50 jaar geleden in dienst trad.

Het overleg, zowel met de hoofdbestuurders van de personeelsorganisaties, als met de vertegenwoordigers van het personeel in de medezeggenschapscommissie, in de dienst- en tariefscommissies en in de veiligheidscommissie, verliep in prettige sfeer en had goede resultaten. Deze commissies vergaderden in totaal 51 keer.

De Ideeënbuscommissie kwam 6 maal bijeen. Er werden 113 ideeën besproken. Aan 26 ambtenaren werd een beloning toegekend, terwijl 16 inzenders een aanmoedigingspremie ontvingen; in totaal werd aan beloningen en premies een bedrag van f 1.400,— uitbetaald; de hoogste beloning bedroeg f 125,—.

De verschillende personeelsverenigingen ontplooiden ook dit jaar weer vele activiteiten. Aangezien dergelijke verenigingen voor het personeel en daardoor ook voor het bedrijf van groot belang zijn, is een woord van waardering voor hun werkzaamheden hier op zijn plaats. Niet onvermeld mag hierbij worden gelaten het 60-jarig bestaan van de herstellingsoordvereniging van RET-personeel „De Eendracht”.

Per 1 januari 1969 werd een nieuwe loon- en salarisregeling van kracht, hetgeen een loonsverhoging betekende van 5%. Met terugwerkende kracht tot 1 januari 1969 werd op 1 juli van het verslagjaar deze regeling herzien door een verhoging met 2%. In oktober vond tenslotte een trenduitkering over 1969 plaats van 0,39%.

Op 1 januari ondergingen de vakantie- en verlofregeling, de ambtenarenspaarregeling, de studiekosten- en de verplaatsingskostenregeling wijzigingen.

Met ingang van dezelfde datum trad de zgn. afbouwregeling in werking. Deze hield in dat het loon van personen, die in een lagere functie worden overgeplaatst, omdat zij in hun huidige functie of overcompleteet, of om gezondheidsredenen niet meer te

handhaven zijn, niet direct, doch geleidelijk aan gebracht wordt op het niveau van de lagere functie.

In het kader van de veiligheidsbevordering bij de verschillende gemeentelijke diensten en bedrijven is bij de secretarie-afdeling Algemene Personeelszaken een Bureau Bedrijfsveiligheid opgericht. Ingaande 1 januari 1970 zal dit bureau met zijn adviserende en coördinerende taak beginnen. Veiligheidsadviseurs zullen door dit bureau worden gedetacheerd bij de daarvoor in aanmerking komende diensten en bedrijven. Bij de RET blijft de reeds in het bedrijf werkzame veiligheidsadviseur zijn taak voortzetten.

Organisatie

De organisatorische werkzaamheden voor het invoeren van het tariefstelsel werden voortgezet. Aan het einde van het verslagjaar werd de eerste fase van de tariefstelling afgesloten. Vrijwel alle daarvoor in eerste instantie in aanmerking komende personeelsleden werken nu in tarief, in totaal incl. toezichthouders ca. 630 werknemers.

De volgende fase zal bestaan uit het uitbreiden van het normenbestand en het vervangen van geschatte door gemeten normen.

Speciale aandacht zal worden besteed aan het verder opzetten van zo nauwkeurig mogelijke planningsystemen. Het wordt dan tevens mogelijk de personeelsformatie voor de toekomst beter vast te stellen. Zo heeft bijvoorbeeld een betere planning voor het revideren van tramrijtuigen geleid tot een verkorting van de doorlooptijd van een rijtuig met 30% tot 50%, zonder verandering van werkmethode of kwaliteit.

Als verdere activiteiten kunnen o.a. worden genoemd een breed opgezet organisatie-onderzoek bij de afdeling Vervoer, waarmee in het verslagjaar een begin werd gemaakt en een onderzoek naar de wenselijkheid van centralisatie, decentralisatie of uitbesteden van technische activiteiten. Een netwerkplanning, opgezet voor de bouw van het metroproject Zuidplein-Slinge, wordt regelmatig vergeleken met de werkzaamheden, die door of onder toezicht van de RET worden verricht.

Statistiek en Research

Deze (nieuwe) afdeling is belast met statistische onderzoeken op het terrein van het vervoer en het verkeer. Zij is eveneens betrokken bij het regelmatig overleg met andere instanties over verkeerstechnische voorzieningen ten behoeve van het openbaar vervoer en over ontwikkelingen van het lijnennet op korte en lange termijn.

In het verslagjaar vonden ca. 20 tellingen plaats en werd een 5-tal enquêtes gehouden, o.a. een grote enquête op de linker Maasoever om de invloed van de metro op het reispatroon te kunnen nagaan. De resultaten kunnen in de loop van 1970 beschikbaar komen.

De voorgenomen aanschaffing van apparatuur, waarmee automatisch de voersomvang op autobus- en tramlijnen kan worden geregistreerd, maakte het noodzakelijk de nodige voorbereidingen te treffen voor de verwerking van de gegevens, die door deze zgn. bezettingsgraadmeters worden geproduceerd. Deze apparaten kunnen de tijdrovende en kostbare door personen te houden tellingen vervangen.

Bovendien verkrijgt men nauwkeuriger en vollediger gegevens en kan de registratie een meer continu karakter krijgen dan tot nu toe het geval is geweest.

Voorlichting

De verwachting dat het aantal bezoekers na de overrompelende belangstelling vóór en na de opening van de metro wel drastisch zou verminderen, is niet uitgekomen. De

belangstelling bleef zeer groot. In het verslagjaar werden 80 excursies met ongeveer 2.000 deelnemers georganiseerd. Hierbij waren vele buitenlanders (uit West-Europa, Polen, Tsjecho-Slowakije, Canada, Brazilië, U.S.A. en Japan). Opvallend was, dat naast de metro ook de nieuwe tramlijnen een toenemende buitenlandse belangstelling trokken.

Bedrijfsgeneeskundige Dienst

De integratie van de Bedrijfsgeneeskundige Dienst in het bestel van de RET breidde zich uit. Een voordracht over „achtergronden van ziekteverzuim” door de bedrijfsarts in oktober 1969 gehouden voor directie, chefs en plaatsvervangende chefs van alle afdelingen werd mede uitgangspunt van besprekingen in de stuurgroep „Beleidsorganisatie afdeling Vervoer”.

Ook de groepsgegevens, voortkomende uit het periodiek bedrijfsgeneeskundig onderzoek bij leidinggevende functionarissen, zijn punten voor verdere evaluatie van problematiek, het arbeidsklimaat in de verschillende afdelingen betreffende.

II. METRO-, TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN

A. Metrolijn

In het verslagjaar werden door reizigers in totaal 31.934.381 ritten gemaakt, tegen 30.340.854 in het jaar daarvoor, een vermeerdering derhalve met rond 1,6 miljoen.

Opgemerkt wordt hierbij, dat de metro in 1968 niet het gehele jaar, doch eerst van 10 februari af in exploitatie is geweest.

De gemiddelde opbrengst per rit bedroeg 22,09 ct tegen 22,36 in 1968.

Door de metrorijtuigen werden in totaal 2.669.073 kilometers afgelegd, tegen 2.663.096 in het jaar daarvoor.

Het gemiddeld aantal reizigers (ritten) bedroeg per rijtuigkilometer 11,96, tegen 11,39 in het vorige jaar.

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

jaar	aantal ritten		
	biljetten	rittenkaarten	abonnementen
1968	1.465.389	19.821.570	9.053.895
	4,8 %	65,3 %	29,9 %
1969	1.030.099	20.903.192	10.001.090
	3,2 %	65,5 %	31,3 %

B. Tramlijnen

Het aantal ritten, dat in 1969 op de tramlijnen werd gemaakt, bleef nagenoeg gelijk aan dat van 1968. In het laatst genoemde jaar bedroeg dit aantal 61.510.898, tegen 62.021.277 in het verslagjaar.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg van 22,95 ct in 1968 tot 24,11 ct in 1969.

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg 6.581.843, waarvan 3.041.585 door de enkel gelede, 2.212.672 door de dubbel gelede en 1.327.586 door de overige motorrijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 316.830 kilometers afgelegd. Het aantal wagenkilometers in totaal bedroeg 6.898.673, tegen 6.970.842 in 1968.

Het gemiddeld aantal reizigers (ritten) per rijtuigkilometer steeg van 8,82 in 1968 tot 8,99 in 1969.

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

jaar	aantal ritten		
	biljetten	rittenkaarten	abonnementen
1968	3.009.016 4,9 %	37.072.449 60,3 %	21.429.433 34,8 %
1969	2.740.473 4,4 %	39.415.299 63,6 %	19.865.505 32,- %

In de loop van het jaar werden de volgende wijzigingen in het tramlijnnnet aan-gebracht:

25 januari: lijn 5 werd via een eigen tramviaduct doorgetrokken van de Schieweg naar Schiebroek.

8 juli : de route van tramlijn 8 werd gewijzigd. In plaats van via de Witte de Withstraat-Schiedamse Vest wordt nu het Churchillplein bereikt van de Mauritsweg af via de Van Oldenbarneveltstraat (op vrije baan) en de Coolsingel v.v.

23 juli : tramlijn 6 kreeg een andere route. In plaats van via de Witte de Withstraat, waarin nu het tramverkeer is opgeheven, wordt van de Westzeedijk af via het Vasteland en de Schiedamse Dijk (op vrije baan) naar het Churchillplein gereden.

Resp. op 21 en 25 oktober werden op de lijnen 5 en 4 ontwaardingsapparaten (voor het ongeldig stempelen van ritten op een kaart) in gebruik genomen.

C. Autobuslijnen

Op de autobuslijnen werden in totaal 64.657.286 ritten door de reizigers gemaakt, tegen 62.828.337 in 1968.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg van 24,14 ct in 1968 tot 24,72 ct in het verslagjaar.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 18.220.177 tegen 17.151.663 in 1968.

Het gemiddeld aantal reizigers (ritten) per autobuskilometer daalde van 3,66 in 1968 tot 3,55 in het verslagjaar.

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

jaar	aantal ritten		
	biljetten	rittenkaarten	abonnementen
1968	4.090.619 6,5 %	36.731.565 58,5 %	22.006.153 35,- %
1969	3.567.343 5,5 %	41.445.320 64,1 %	19.644.623 30,4 %

De gedurende een reeks van jaren in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. speciaal voor vreemdelingen georganiseerde rondritten worden van dit jaar af door de V.V.V. zelfstandig verzorgd met inschakeling van een particuliere touringcar-ondernemer. Voor de RET was dit vervoer niet meer aantrekkelijk.

De sedert 1964 in de zomermaanden gehouden rondritten door het Botlek- en

Europoortgebied werden ook dit jaar weer gereden en wel van 25 mei t/m 24 september. De belangstelling was groter dan in 1968. In het laatstgenoemde jaar maakten 2.025 personen deze rit, terwijl in het verslagjaar 3.433 reizigers werden vervoerd.

De ritprijs bedroeg f 5,50 voor volwassenen en f 3,50 voor kinderen. De entreprijs voor de tentoonstelling Eurorama en een rit per metro waren in het tarief begrepen.

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

25 januari

lijn 35 (ringlijn) Alexanderpolder (station NS)–Schiebroek–Alexanderpolder (station NS) werd opgeheven; een nieuwe lijn 35 werd in dienst gesteld over het traject Alexanderpolder (station NS)–Schiebroek–Hillegersberg (NS-station Noord).

lijn 45 (ringlijn) Centraal Station–Schiebroek–Centraal Station werd opgeheven; hiervoor in de plaats werd een nieuwe lijn 45 in exploitatie genomen over het traject Centraal Station–Kleiweg bij de Zonnebloemstraat.

4 april

het trajectgedeelte van lijn 74 in Hoogvliet van de Oude Wal naar de 1e Petroleumhaven werd opgeheven.

1 juni

in verband met de opening van het NS-station Vlaardingen-West werden de routes van de lijnen 56 en 59 in Vlaardingen gewijzigd. Lijn 56 ging de verbinding tussen Vlaardingen station-West (Geuzenplein) en de wijk Holy in Vlaardingen onderhouden terwijl lijn 59 de relatie ging verzorgen tussen het Emmaplein in Schiedam naar het NS-station in Vlaardingen aan de Parallelweg.

27 oktober

in de dienstregeling van lijn 63 werden van maandag t/m vrijdag bij wijze van proef in de spitsuren zgn. sneldiensten ingelast. De belangstelling hiervoor ontwikkelde zich zodanig dat de proef als geslaagd kan worden beschouwd. Na het einde van het verslagjaar is dan ook een voorstel ingediend om de sneldienst een permanent karakter te geven.

Op 24 en 27 november werden resp. op lijn 75 en op lijn 76 ontwaardingsapparaten in gebruik genomen.

III. ELEKTRISCH MATERIEEL

A. Metromaterieel

Van de in het vorige jaar bestelde 16 metrorijtuigen (serie nrs. 5051 - 5066) werden dit jaar 9 stuks (nrs. 5051 - 5059) afgeleverd. De indienststelling daarvan maakte het mogelijk de spitsdiensten uit te voeren met 10 driewagentreinen; het gaf tevens de gelegenheid om met de grote revisie van de reeds in dienst zijnde 27 rijtuigen een begin te maken. Deze revisie-werkzaamheden worden in de centrale werkplaats aan de Kleiweg uitgevoerd. Door het ontbreken van een RET-railverbinding tussen de beide Maasoeveren vindt het vervoer van rijtuigen van de remise Hilledijk naar de Kleiweg plaats via NS-sporen.

Het door de RET gebruikte metro-materieel staat nog steeds sterk in de technische belangstelling. Een aantal bezoeken uit het buitenland getuigde daarvan. In het algemeen vinden het lage gewicht, de rustige loop en de geringe geluidshinder veel waardering. Omdat het van belang is om zo licht mogelijke rijtuigen te gebruiken, is met het oog op aanschaffingen in de toekomst een begin gemaakt met een studie over dergelijk materieel, o.a. werd een internationaal symposium in Düsseldorf over aluminium metrorijtuigen bijgewoond.

Met het doel een duidelijk onderscheid te maken met het trammaterieel worden de oude metrorijtuigen 1 t/m 27 omgenummerd in 5001 t/m 5027.

Aan het wagenpark werd nog toegevoegd een ongevallen/materiaalwagen (nr. 7101).

B. Trammaterieel

Van de in 1967 bestelde 35 enkelgelede tramrijtuigen (nrs. 601 - 635) werden dit jaar de laatste 23 stuks afgeleverd. De rijtuigen van deze serie worden in hoofdzaak gebruikt op de lijnen 4 en 5. Aanvankelijk nog van een voorlopige conducteursplaats voorzien, werd in het najaar de gehele serie geschikt gemaakt voor eenmansbedieningen met ontwaardingsapparatuur. In de overige rijtuigen moeten overeenkomstige voorzieningen worden getroffen. In 1969 werd een begin gemaakt met de verbouwing van de rijtuigen uit de 250-serie.

In de loop van het jaar werden voor sloop verkocht 14 motorrijtuigen van de serie 101-135, 15 motorrijtuigen van de serie 401-570 en 22 aanhangrijtuigen van de serie 1021-1056.

Van het dienstmaterieel werd het indertijd van de HTM overgenomen motorrijtuig 205 gebruikt bij de bouw van een nieuwe railreinigingswagen (nr. 2203). De indienststelling van deze wagen zal in 1970 plaats vinden.

Van de serie 475-570 werden 4 rijtuigen als museummaterieel opgeslagen (nrs. 504, 507, 515 en 523).

Het restant van de in de jaren 1929/31 gekochte 170 rijtuigen, serie nrs. 401-570, werd opgeslagen.

Een deel daarvan zal voor sloop worden verkocht, terwijl de overblijvende bestemd zijn om als werkwagens dienst te doen (als zoutwagens, voor rangeren e.d.).

21 tramrijtuigen van de 600-serie werden met mobilifoons uitgerust.

Het overwegend gebruik van nieuw materieel maakte aanpassing van het revisieprogramma noodzakelijk. Het ontbreken van een werkput van een zodanige lengte, dat hierboven in zijn geheel een dubbelgeleed rijtuig kon worden geplaatst, maakt veel rangeerwerk noodzakelijk.

Ter verkrijging van een meer efficiënte werkwijze werd besloten tot het maken van een nieuwe en de verlenging van een reeds bestaande put. Met deze werkzaamheden werd in het verslagjaar een begin gemaakt.

Aan het wagenpark werden tenslotte de gebruikelijke onderhouds- en revisiewerkzaamheden verricht.

C. Elektrische Inrichtingen

De naam van de onderafdeling „bovenleiding” werd in verband met de vele verschillende soorten werkzaamheden die er worden verricht, gewijzigd in onderafdeling „Elektrische Inrichtingen”.

In de loop van het verslagjaar kwamen verschillende grote objecten gereed, zoals de aanleg van een bovenleiding boven de sporen van tramlijn 2 van de Putsebocht via Hillevliet, tramtunnel, Randweg naar het Breeplein; de wijziging en vernieuwing van het bovenleidingnet in de remise aan de Kootsekade; het net op het Churchillplein en omgeving werd geheel gewijzigd, terwijl een nieuwe bovenleiding werd aangelegd op de Schiedamse Dijk en het Vasteland.

Ook de reconstructie van de Statenweg en de Bentincklaan, de herprofilering van de Westerstraat, het Willemsplein en omgeving, zomede een verandering in de opstel-sporen op de Koemarkt in Schiedam brachten de nodige werkzaamheden met zich mede.

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

In de remise Kralingen werd een begin gemaakt met de vernieuwing van de gehele elektrische installatie en van de kapverlichting. De laatstgenoemde werkzaamheden worden onder toezicht van de onderafdeling Elektrische Inrichtingen door derden uitgevoerd.

IV. AUTOMATERIEEL

A. Materieel

Van de in 1967 bestelde 35 standaardautobussen, waarvan er 34 stuks in 1968 waren ontvangen, werd de laatste dit jaar afgeleverd.

Een nieuwe opdracht tot levering van 30 standaardautobussen werd geplaatst, welke in 1970 zal worden uitgevoerd.

In totaal zijn nu ongeveer 500 standaardautobussen afgeleverd aan de vervoerbedrijven in Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht.

Tezamen met 2 in 1968 buiten dienst gestelde, werden in het verslagjaar 8 autobussen uit de serie 701-712 verkocht.

Ook met de vervanging van bedrijfsautomobielen werd regelmatig voortgegaan. In het verslagjaar werden 3 DAF-33 personenauto's, 1 DAF-combi en 1 bovenleidingauto besteld. Afgeleverd werden de 3 DAF-33 auto's (nrs. 29-79 HG, 29-80 HG en 30-17 HL) en 1 DAF-combi (72-05 JS).

Verkocht werden 4 personenauto's, zomede 5 bedrijfsauto's.

B. Werkplaatsen en garages

Aan het wagenpark werden de gebruikelijke onderhouds- en revisiewerkzaamheden uitgevoerd. Behalve de samenwerking, die met de vervoerbedrijven in de grote steden reeds bestaat bij de aanschaffing van nieuwe autobussen, vinden ook regelmatig met deze bedrijven besprekingen plaats over onderhoudsprogramma's voor het autobussenpark en worden werktijden onderling vergeleken.

Een nieuw smeer- en controlestation werd in gebruik genomen, waardoor sneller en beter kan worden gewerkt.

De conciërgewoning naast het complex aan de Sluisjesdijk werd ontruimd en ingericht tot kantoorruimte.

Voorbereidingen werden getroffen voor de inbouw in autobussen van een aantal bezettingsgraadmeters, waarmee, zoals reeds eerder vermeld, nauwkeuriger gegevens kunnen worden verkregen over de omvang van het reizigersvervoer per lijn.

Om het slippen op kei-bestratingen zoveel mogelijk te kunnen ondervangen worden uitgebreide proeven genomen met verschillende soorten banden. De resultaten van dit onderzoek kunnen in 1970 worden verwacht.

V. WEG EN WERKEN

De belangrijkste gebeurtenis voor de afdeling was de ingebruikneming in januari 1969 van de nieuwe route van tramlijn 5 van de Schieweg af over het viaduct (verlengde Schieweg) en verder via een ringlijn naar Schiebroek.

In april werd de route van lijn 2 definitief via Hillevliet-Randweg over een vrije baan geleid. Een tramtunnel bij de Beijerlandse Laan-Groene Hilledijk werd in gebruik genomen. Gelijktijdig kwam de route Hilledijk-Beijerlandse Laan-Randweg (O.Z.) te vervallen.

In verband met de reconstructie van het Churchillplein en de verdere bouw van de

Oost-Westtunnel aldaar werd het sporencomplex op de Coolsingel-Blaak gewijzigd.

Spoorwijzigingen

In juli werd de route van lijn 8 van de Witte de Withstraat naar de Van Oldenbarneveltstraat en de route van lijn 6 van de Witte de Withstraat naar de Schiedamse Dijk-Vasteland verlegd.

De sporen op het Willemsplein en op de Koemarkt in Schiedam werden gewijzigd, c.q. vernieuwd. Hierdoor werd het gebruik van geleed materieel op de lijnen 5 en 8 mogelijk.

De verkeerstechnische moeilijkheden op de Bergweg tussen de Gordelweg en de Blommerdijkselaan, welke de aldaar aanwezige tramhaltes opleverden, werden opgeheven door het aanbrengen van wijzigingen in het sporenbeloop en de aanleg van vluchtheuvels, waarlangs de tramrijtuigen kunnen stoppen voor het in- en uitlaten van reizigers.

Overige werkzaamheden

De sporen op het Droogleever Fortuynplein werden geheel vernieuwd. Hetzelfde vond plaats met de wisselkam in de remise Hillegersberg en de daarop aansluitende sporen buiten de remise.

De asfaltering o.a. van de Kleiweg, de Stadhoudersweg, de Walenburgerweg, de Puntegaalstraat en een gedeelte van de Westzeedijk brachten de nodige werkzaamheden met zich mede. Waar nodig werden de sporen vernieuwd.

Met het slopen van buiten dienst gestelde sporen, zoals op de Lange Hilleweg, de Groene Zoom, de Oranjeboomstraat, de Nassaustraat en de Posthoornstraat, werd een begin gemaakt.

De vervanging van de oude halte-aanduidingen door palen van een nieuw type kwam geheel gereed.

Gebouwen

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

a. complex Kleiweg

De bestaande voor het gebruik van olie gebouwde verwarmingsketels werden vervangen door 3 nieuwe gasgestookte ketels. Hiervoor werd op het voorterrein een gasregelstation gebouwd. Een groot gedeelte van het terrein werd herstraat en aan de voorzijde van het terrein werd een parkeerterrein ingericht.

b. remises

De ingang van de remise Hillegersberg werd verbreed en voorzien van een kanteldeur. De inbouw van een nieuwe wisselkam in deze remise bracht de noodzaak met zich mede een groot gedeelte van de bestrating in het gebouw te vernieuwen.

In de remise Kralingen werd de kapconstructie van het oude gedeelte van het gebouw geschilderd.

c. garages

In de garage aan de Sluisjesdijk werden de centrale verwarmingsketels vernieuwd. Hierbij werd overgeschakeld van oliestook op het gebruik van gas.

De twee dienstwoningen werden verbouwd en ingericht voor kantoorruimte.

In de garage Sluisjesdijk werd een afgescheiden smeestation ingericht.

d. wachtgelegenheden

Een aantal wachtgelegenheden werd geschilderd. Er werden 16 wachtkamers/abri's bijgemaakt.

e. metrostations

Op de metrostations werden slechts kleinere onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

VI. SIGNALERING EN TELECOMMUNICATIE

De activiteiten van de afdeling hebben zich in het verslagjaar belangrijk uitgebreid. De meerdere werkzaamheden werden niet alleen veroorzaakt door nieuwbouwobjecten, zoals de doortrekking van de bestaande metrolijn Centraal Station-Zuidplein naar de Slinge en de verdere verlenging van de lijn naar Hoogvliet. Ook de plannen om in de toekomst een Oost-West metroverbinding tot stand te brengen ver-eisten nu reeds de nodige aandacht.

Behalve hierdoor werd de taak van de afdeling verzwaard doordat de bestaande installaties, die nu al enige tijd zeer intensief in gebruik zijn, meer onderhoud gaan vergen.

In de toekomst moet op een verdere uitbreiding van werkzaamheden worden gerekend. Als oorzaken hiervan kunnen o.a. worden aangewezen de ingebruikneming van ontwaardingsapparaten in trams en autobussen, waarmee in het verslagjaar een begin werd gemaakt, zomede de uitbreiding, die aan het mobilfoonnet zal worden gegeven.

De aldus geschetste toename van activiteiten noodzaakte tot het krachtig voortzetten van de reeds begonnen opleiding van het bij de afdeling werkzame personeel.

Daarnaast wordt de nodige moeite gedaan voor het vervullen van de bestaande vacatures.

In de loop van het verslagjaar kwam de verbouwing van de signaal-installatie in het bestaande seinhuis, ten behoeve van de verlenging van de metrolijn naar de Slinge, gereed.

Voor het onderhoud van ontwaardingsapparatuur, welke op de metrostations, in trams en autobussen wordt gebruikt, werd een werkplaats ingericht in het gebouwen-complex aan de Waalhaven.

juni 1970

De Directeur,
Drs. C. G. VAN LEEUWEN

PERSONEEL.			
Jaar	Personeelssterkte op 31 december		
	Ambtenaren		Totaal
	Op jaarwedde	Op maandloon	
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
1969	653	1.939	2.592

Aantal verzuimdagen wegens				
Maanden	ziekte		ongeval	
	1968	1969	1968	1969
januari	7.635	10.923	293	130
februari	6.386	7.257	262	183
maart	6.688	6.968	239	251
april	5.458	5.810	201	138
mei	5.346	5.817	170	172
juni	5.410	5.894	113	154
juli	5.345	5.317	133	161
augustus	5.236	5.549	100	102
september	5.985	5.681	97	121
oktober	7.952	6.280	155	156
november	6.571	6.722	200	172
december	7.200	8.623	142	129
Totaal	75.212	80.841	2.105	1.869
Aantal verzuimdagen wegens ongevallen:				
a. in het bedrijf.			1.710	1.369
b. op weg van huis naar werk of omgekeerd			395	500
			2.105	1.869

TRAMLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers			Aantal vervoerde reizigers	Opbrengst ¹⁾
	Motor-rijtuigen	Aanhang-rijtuigen	Totaal		
1960	10.872.365	2.511.752	13.384.117	98.935.664	f 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
1969	6.581.844	316.829	6.898.673	62.021.277	„ 14.954.135,30

METROLIJN

1968	2.663.096	—	2.663.096	30.340.854	f 6.785.227,99
1969	2.669.073	—	2.669.073	31.934.381	„ 7.055.474,81

¹⁾ In deze rubriek worden de totale ontvangsten uit het reizigersvervoer verantwoord, niet alleen van het hierboven genoemde aantal vervoerde 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	Gemiddeld aantal ver- voerde reizigers per wagenkilometer	Aantal reizigers op rittenkaarten, enz. in % van het totaal (excl. biljetten)
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
1969	24,11	8,99	95,59

METROLIJN			
1968	22,36	11,39	95,17
1969	22,09	11,96	96,77

AUTOBUSLIJNEN

Staat van afgelegde kilometers, vervoerde reizigers en opbrengsten

Jaren	Aantal afgelegde kilometers	Aantal vervoerde reizigers	Opbrengst ¹⁾
1960	15.344.883	63.068.124	f 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 ²⁾
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
1969	18.220.177	64.657.286	„ 16.782.853,63

¹⁾ In deze rubriek worden de totale ontvangsten uit het vervoer verantwoord, niet alleen van het hierboven genoemde aantal vervoerde reizigers, maar ook de opbrengsten uit het groepsvervoer, het afgehuurde materieel en de rondritten.

²⁾ 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	Gemiddeld aantal vervoerde reizigers per wagenkilometer	Aantal reizigers op rittenkaarten enz. in % van het totaal (excl. bijl.)
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
1969	24,72	3,55	94,48

**Overzicht van het aantal vervoerde reizigers
per soort plaatsbewijs**

Soort plaatsbewijs	1968		1969	
	Aantal reizigers	in % van het totaal	Aantal reizigers	in % van het totaal
Biljetten				
enkele reis	7.210.723	4,66	6.224.144	3,92
„ „ (kind)	1.354.301	0,88	1.113.771	0,70
Rittenkaarten				
enkele reis	84.737.200	54,78	92.744.543	58,47
„ „ (kind)	8.888.384	5,75	9.019.268	5,69
Vooruitbetaalde plaatsbewijzen.	112.800	0,07	74.228	0,05
Abonnementen				
volwassenen	46.533.112	30,08	42.868.780	27,03
scholieren	5.087.200	3,29	5.500.400	3,47
Diversen ¹⁾	756.369	0,49	1.067.810	0,67
Totaal	154.680.089	100,0	158.612.944	100,0

¹⁾ Betreft dagabonnementen, vervoer van politiepersoneel.

VERHOUDINGSCIJFERS DER EXPLOITATIEKOSTEN

Basisjaar 1958 = 100

(exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.)

Omschrijving	1958	1966	1967	1968	1969
I. Salarissen en lonen, incl. vakantie, verlof, ziekte, ongeval en lonen van derden	100	196	215	230	246
II. Overige sociale lasten	100	368	419	467	503
III. Afschrijvingen en rente					
a. afschrijvingen	100	198	220	311	321
b. rente	100	354	402	945	1218
IV. Overige huisvestingskosten	100	227	273	488	488
V. Belastingen, rechten en verzekeringen					
a. omzetbelasting	100	133	139	171	193
b. motorrijtuigenbelasting	100	151	160	150	147
c. overige rechten en belastingen	100	216	152	197	217
VI. Materialen, hulpstoffen, enz.	100	160	220	211	198
VII. Beweegkracht, enz.					
a. tractiestroom	100	75	76	105	130
b. gasolie	100	107	146	164	157
c. benzine	100	125	148	155	130
d. smeerolie	100	114	130	128	108
e. stroom-, gas- en waterverbruik machines, motoren, enz.	100	95	109	112	142
VIII. Algemene kosten	100	188	246	282	312
IX. Overige kosten	100	127	163	215	262
Totaal	100	197	223	264	287

OVERZICHT EXPLOITATIEKOSTEN (exclusief bijzondere afschrijvingen e.d.) in procenten van het totaal over de jaren 1958, 1966 t/m 1969.					
Omschrijving	1958	1966	1967	1968	1969
I. Salarissen en lonen, incl. sociale lasten	56,3	66,1	64,7	59,4	58,7
II. Afschrijvingen en rente.	10,7	12,2	12,-	17,-	17,8
III. Overige huisvestingskosten	1,4	1,6	1,8	2,7	2,4
IV. Belastingen, rechten en verzekeringen	5,8	4,4	3,9	3,6	3,6
V. Materialen en hulpstoffen	6,8	5,5	6,7	5,4	4,7
VI. Beweegkracht					
a. tractiestroom	7,6	2,9	2,5	3,-	3,4
b. brandstof autobussen, enz.	2,8	1,5	1,8	1,7	1,4
VII. Algemene kosten	0,8	0,8	0,9	0,9	0,9
VIII. Overige kosten	7,8	5,-	5,7	6,3	7,1
Totaal	100,-	100,-	100,-	100,-	100,-

R.E.T. tarieven METRO-, TRAM- en AUTOBUSLIJNEN per 31 december 1969

R.E.T. tarieven METRO-, TRAM- en AUTOBUSLIJNEN per 31 december 1969

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	metro tram/bus	in tram of bus				
I. Stadslijnen											
a. metrolijn Centraal Stat.-Zuidplein .		—	0,50	0,25	—	—	—	—	4,50	11,—	19,—
b. alle tramlijnen en de autobuslijnen											
32, 33, 35, 36, 38, 39, 41, 45, 46, 48,											
49, 53, 54, 55, 56, 60, 66, 68, 69, 70,											
71, 74, 75, 76, 77		—	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	4,50	11,—	19,—
II. Bijzondere autobuslijnen											
Lijn 34 ³⁾											
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	5,—	12,50	21,—
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			
Overschie-Schiedam		2/3	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	5,—	12,50	21,—
Lijn 50 ⁴⁾											
Hoogvliet-Schiedam		—	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—	5,—	12,50	21,—
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	5,—	12,50	21,—
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	5,—	12,50	21,—

Lijn 62									
Zuidplein-Hoogvliet	1/4	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—	5,—	21,—
Zuidplein-Poortugaal	1/3	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—	12,50	
Zuidplein-Rijdsijk	1/2	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Rijdsijk-Hoogvliet	2/4	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25		
Rijdsijk-Poortugaal	2/3	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Poortugaal-Hoogvliet	3/4	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Lijn 63									
Zuidplein-Hoogvliet	1/3	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—	5,—	21,—
Zuidplein-Butaanweg	1/2	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Butaanweg-Hoogvliet	2/3	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Lijn 65									
Zuidplein-Poortugaal	1/3	0,65	0,35	2,—	2,25	1,70	2,—	5,—	21,—
Zuidplein-Rijdsijk	1/2	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Rijdsijk-Poortugaal	2/3	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25		
Lijn 73⁴⁾									
Hoogvliet-Botlek	1/3	0,75	0,35	2,50	2,75	1,70	2,—	5,—	21,—
Hoogvliet-Welplaatweg	1/2	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25		
Welplaatweg-Botlek	2/3	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25		
III. Stadionvervoer									
	—	0,50	0,25	1,25	1,50	1,—	1,25	4,50	19,—
IV. Bijzondere ritten									
	—	0,55	0,25	1,50	1,75	1,—	1,25	5,—	21,—

1) Het weekabonnement van f 4,50
 Het scholierabonnement van f 11,— } is geldig op alle stadslijnen.
 Het maandabonnement van f 19,—

1) Het weekabonnement van f 5,—
 Het scholierabonnement van f 12,50 } is geldig op alle lijnen (stadslijnen en bijz. autobuslijnen).
 Het maandabonnement van f 21,—

2) Een jaarabonnement kost 11x de prijs van een maandabonnement.

3) Op het traject van autobuslijn 34 „Rustwat-Ziekenhuis Dijkzigt” kan in beide richtingen gebruik worden gemaakt van de biljetten, rittenkaarten en abonnementen van het stadstarief.

4) a. De diensten op de autobuslijn 50 en 73 worden door de RTM in samenwerking met de RET geëxploiteerd.

b. De tarieven voor autobuslijn 50 zijn exclusief 15 cent tolgeld per rit.
 De prijs voor een dagkaart geldig op het gehele lijnennet bedraagt f 1,75.

KWANTITATIEVE GEGEVENS

Omschrijving	1969	1968	+ of — in %
Aantal inwoners v/h vervoersgebied . . .	870.878	880.552	— 1,1
A. Exploitatie tramlijnen:			
Aantal tramlijnen per 31 dec.	10	10	—
Baanlengte in km	133,4	124,8	+ 6,9
Exploitatielengte in km.	85,3	82,3	+ 3,6
Aangeboden plaatskm per jaar:			
enkel gelede tramrijtuigen	542.871.124	308.701.811	
dubbel gelede tramrijtuigen	535.466.507	493.040.344	
motorrijtuigen	156.814.843	267.681.492	
aanhangrijtuigen	35.801.623	101.135.207	
Totaal tramexploitatie,	1.270.954.097	1.170.558.854	+ 8,6
waarvan Lijnvervoer	1.269.953.313	1.169.738.616	+ 8,6
Afgelegde kilometers:			
enkel gelede tramrijtuigen	3.041.585	1.679.483	
dubbel gelede tramrijtuigen	2.212.672	2.037.357	
motorrijtuigen	1.327.586	2.359.000	
aanhangrijtuigen	316.830	895.002	
Totaal tramexploitatie,	6.898.673	6.970.842	— 1,—
waarvan Lijnvervoer	6.893.065	6.965.679	— 1,—
Aantal reizigers	62.021.277	61.510.898	+ 0,8
Aantal reizigers per inwoner	71	70	+ 1,4
Aantal reizigers per 1000 plaatskm . . .	49	53	— 7,5
Aantal wagenuren	500.138	522.818	— 4,3
waarvan Lijnvervoer	498.827	521.617	— 4,4
Opbrengst: Lijnvervoer	f 14.953.292,90	f 14.116.322,85	+ 5,9
Overig vervoer	„ 842,40	„ 1.320,48	— 36,2
Totaal tramexpl.	f 14.954.135,30	f 14.117.643,33	+ 5,9
Opbrengst Lijnvervoer per 1000 plaatskm	„ 11,77	„ 12,07	— 2,5
B. Exploitatie autobuslijnen:			
Aantal autobuslijnen per 31 dec.	32 ¹⁾	32 ¹⁾	—
Exploitatielengte in km.	296,5	296,6	—
Aangeboden plaatskm per jaar			
waarvan Lijnvervoer	1.689.376.385	1.577.268.856	+ 7,1
	1.632.369.654	1.522.513.741	+ 7,2
Afgelegde kilometers	18.220.177	17.151.663	+ 6,2
waarvan Lijnvervoer	17.580.425	16.532.196	+ 6,3
Aantal reizigers	64.657.286	62.828.337	+ 2,9
Aantal reizigers per inwoner	74	71	+ 4,2
Aantal reizigers per 1000 plaatskm . . .	40	41	— 2,4
Aantal wagenuren,	1.059.333	1.039.335	+ 1,9
waarvan Lijnvervoer	1.025.135	1.004.898	+ 2,—
Opbrengst: Lijnvervoer	f 15.983.920,97	f 15.164.715,06	+ 5,4
Overig vervoer	„ 798.932,66	„ 746.863,05	+ 7,—
Totaal autobusexpl.	f 16.782.853,63	f 15.911.578,11	+ 5,5
Opbrengst Lijnvervoer per 1000 plaatskm	„ 9,79	„ 9,96	— 1,7

Overzicht van de tramlijnen, welke op 31 december 1969 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	dubbelspoor
1	Schiedam—Honingerdijk	9.286,50	—	—	9.286,50
2	Charlois—Prinsenplein	9.437,50	—	—	9.437,50
3	Blijdorp (diergaarde)—Kralingen . . .	7.260,50	—	4.177,—	9.349,—
4	Heemraadsplein—Molenlaan	7.533,—	—	2.593,—	8.829,50
5	Schiebroek—Willemsplein	5.662,50	—	5.027,—	8.176,—
6	Kleiweg—Spangen	9.513,—	—	3.393,—	11.209,50
8	Schiedam—Kralingen	2.218,—	—	16.848,—	10.642,—
9	Avenue Concordia—Hudsonplein . . .	5.247,50	—	8.984,—	9.739,50
11	Centraal Station—Spangen	715,50	—	5.070,—	3.250,50
12	Gaesbeekstraat—Reyerdijk	390,—	—	10.014,—	5.397,—
	Totaal	57.264,—	—	56.106,—	85.371,—
Totaal aantal m' dienstspoor 2 x 57.264,— =		114.528,— m'			
" " " hulpspoor		18.926,— m'			
" " "		133.454,— m'			
Hiervan ligt in de gemeente Schiedam		1.833,— m'			
Totaal aantal m' spoor in de gemeente Rotterdam,		131.621,— m'			

**Overzicht van de autobuslijnen, welke op 31 december 1969
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	Hillegersberg (St. Noord)—Alexanderpolder (Station N.S.)	15.800
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—Hillegersberg (Kleiweg)	4.400
46	Charlois (Schulppelein)—Heemraadsplein	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 (Tuindorp)	7.100
54	Schiedam (Station N.S.)—Rubensplein	4.700
55	Schiedam (Station N.S.)—Rozenburgerplein	3.700
56	Vlaardingen (West)—Vlaardingen (Wijk Holy)	10.300
57 *)	Vlaardingen (Wijk Holy)—Schiedam (Emmaplein)	6.700
59 *)	Schiedam (Emmaplein)—Vlaardingen (Stat. Centrum)	8.000
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 (Osseniseweg)—Feijenoord (Stieltjesplein)	9.400
68	Zuidplein (Metro Station)—Heyplaat (Rondoplein)	8.800
69	Zuidplein (Metro Station)—Pernis (Burg. Verduynstr.)	10.800
70	Zuidplein (Metro Station)—Kreekhuisen (St. Clara Ziekenhuis)	8.800
71	Zuidplein (Metro Station)—Waalhaven Sluisjesdijk	5.200
74	Pernis (Burg. Verduynstr.)—Hoogvliet (Middenbaan)	7.400
75	Zuidplein (Metro Station)—IJsselmonde (Groenenhagen)	9.800
76	Zuidplein (Metro Station)—IJsselmonde (Nieuwenoord)	8.900
77	Carnissebuurt—Katendrecht (Veerlaan)	11.100
Totaal.		296.500

*) = Bijzondere autobuslijn.

De gemiddelde exploitatielengte van een buslijn, excl. de bijzondere lijnen, bedraagt 8.424 m.

De gemiddelde lengte van alle buslijnen bedraagt 9.266 m.

WAGENPARK (Tramrijtuigen)						
Omschrijving en Serie Nrs.	Aantal op 31 dec. 1968	Bij	Af	Aantal op 31 dec. 1969	Aantal plaatsen per rijtuig	Totaal aantal plaatsen
Motorrijtuigen (4 assen)						
1—15	15	—	—	15	121	1.815
101—135	24	—	3*)	21	117	2.457
401—405	5	—	5*)	—	—	—
475—570	32	—	32*)	—	—	—
Motorrijtuigen (6 assen)						
231—244	14	—	—	14	187	2.618
251—274	24	—	—	24	177	4.248
601—635	12	23	—	35	176	6.160
Motorrijtuigen (8 assen)						
351—386	36	—	—	36	239	8.604
Totaal . . .	162	23	40	145		25.902
Aanhangrijtuigen (4 assen)						
1021—1056	26	—	12*)	14	113	1.582
Dienstmaterieel					Nummers	27.484
Rijtuig v. materiaalvervoer	2	—	—	2	210—220	
Rijtuig (worden tot zuig- wagens verbouwd)	2	—	2	—		
Zoutwagens	16	—	—	16	2014 t/m 2029	
Instructierijtuig	1	—	—	1	2101	
Railreinigingswagens . . .	2	1	1	2	2202—2203	
Railslipwagens	2	—	—	2	2301—2302	
Zandtransportwagens . . .	3	—	—	3	2403—2411—2412	
Transportlorrie	—	1	—	1	2413	
Totaal . . .	28	2	3	27		
Museumtrams						
Omnibus	1	—	—	1	111	
Paardetrams	2	—	—	2	327—514	
Motorrijtuigen	4	4	—	8	1—11—86—119	
Aanhangrijtuigen	2	—	—	2	504—507—515—523	
Totaal . . .	9	4	—	13	284—296	

*) Buiten dienst gesteld, resp. niet meer beschikbaar voor reizigersvervoer.

**Overzicht van de gebouwen en terreinen op 31 december 1969
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 opslag-terrein
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	346 wachtkamers enabri's

Activa		BALANS VAN DE ROTTERDAMSE WATERMAATSCHAPPIJ	
OMSCHRIJVING		BEDRAG	
Activa, gefinancierd door de Gemeente:			
Gebouwen en terreinen	f 6.172.445,60		
Verwarmingsinstallaties complex Kleiweg en Hillegersberg en garage Sluisjesdijk	„ 609.370,66		
Bestravingskosten complex Kleiweg	„ 128.086,22		
Wacht- en dienstruimten enabri's	„ 1.130.736,65		
Baan	„ 7.818.989,16		
Viaduct in verlengde van Schieweg	„ 7.808.219,12		
Bovenleiding	„ 3.445.735,64		
Tramkabelnet	„ 546.953,78		
Signalering	„ 111.065,22		
Ontwaardingsapparatuur	„ 494.688,82		
Montagekosten mobilofoons tram en bus	„ 40.964,31		
Motorrijtuigen, lichtgewicht- en gelede	„ 23.017.267,79		
Reserveonderdelen motorrijtuigen, enz.	„ 634.664,07		
Tractiemotoren voor motorrijtuigen 100 en 101	„ 13.137,92		
Railreinigings-, zout-, slijp-, transport- en museumwagens. .	„ 339.295,50		
Autobussen	„ 1.999.707,42		
Reservedelen autobussen	„ 72.664,85		
Personenauto's	„ 36.381,63		
Bedrijfsauto's	„ 433.834,73		
Machines, werktuigen en gereedschappen	„ 757.497,84		
Inrichting en meubilair	„ 83.601,34		
Autobusconcessies	„ 198.254,40		
Ventilatie-inrichting Sluisjesdijk	„ 115.670,—	f 56.00	
Activa gefinancierd door derden			
Motorrijtuigen in huurkoop 601-635		„ 13.98	
Voorraden			
Voorraad magazijn Kleiweg	f 4.173.658,52		
„ „ Sluisjesdijk	„ 1.296.431,15		
„ „ Hilledijk	„ 1.086.156,58		
„ emballage Kleiweg	„ 8.562,—		
„ „ Sluisjesdijk	„ 5.906,—		
„ „ Hilledijk	„ 962,50		
Transporteren	f 6.571.676,75	f 69.98	

ELEKTRISCHE TRAM per 31 december 1969

Passiva

OMSCHRIJVING		BEDRAG
Eigen kapitaal		f 5.624.931,92
Geconsolideerde schuld		„ 57.208.761,52
		f 62.833.693,44
Huurkoopcrediteuren		„ 13.984.796,65
Fonds voor vervanging en uitbreiding van autobussen . . .		„ 1.205.200,45
Fonds voor vervanging en uitbreiding van trammaterieel . .		„ 172.932,90
Gemeente-ontvanger		„ 30.138.410,76
Overige schulden		
Gemeente Rotterdam	f 5.270.627,67	
Gem. -instellingen en -bedrijven	„ 1.988.338,84	
Crediteuren	„ 3.887.550,54	
Overige schulden	„ 32.964,15	
Ontvangen, nog niet gefactureerde goederen	„ 21.231,43	
Inhoudingen t.b.v. derden	„ 443.391,56	
Waarborgsommen identiteitskaarten	„ 295.019,50	
In dépôt gegeven plaatsbewijzen	„ 2.112.339,—	
		„ 14.051.462,69
Nog te betalen kosten	f 14.583.912,63	
Vooruit ontvangen inkomsten	„ 140.211,24	
		„ 14.724.123,87
Verschuldigde B.T.W.		„ 124.170,27
Transporteren		f 137.234.791,03

Activa

VERVOLG

OMSCHRIJVING	BEDRAG	
Transport	f 6.571.676,75	f 69.9
Werkvoorraad Kleiweg	„ 20.683,67	
„ Sluisjesdijk	„ 335.587,13	
„ motoren Kleiweg	„ 5.330,—	
„ motoren Sluisjesdijk	„ 2,—	
	f 6.933.279,55	
Afschrijving op magazijnvoorraden	„ 108.818,78	„ 6.8
Magazijn plaatsbewijzen (incl. identiteitskaarten, abonne- menten en voorraad in automaten)	f 13.502.449,85	
Afrekenbureau (koffers)	„ 877.044,—	
Dépôts inlichtingenbureaus	„ 81.775,—	
Afrekenbureau (conducteurstrommels)	„ 81.915,80	
	f 14.543.184,65	
Af: te verkopen plaatsbewijzen, + identiteitskaarten, enz. .	„ 14.543.184,65	„
Vorderingen		
Gemeente Rotterdam	f 10.505.713,55	
Gem. instellingen en -bedrijven	„ 858.316,07	
Debiteuren	„ 655.375,30	
Overige vorderingen	„ 182.841,56	
Belegde gelden $\frac{3}{4}\%$ pensioensparen	„ 12.544,27	
Dépôts plaatsbewijzen	„ 2.112.339,—	
Nog te ontvangen per giro wegens verkoop plaatsbewijzen .	„ 53.179,38	„ 14.3
Geldmiddelen		
Kas	f 231.971,44	
Postchèque- en girodienst	„ 193.554,83	
Vooruitbetaalde kosten	f 140.845,64	„ 4
Nog te ontvangen inkomsten	„ 529.450,19	„ 6
Werken voor derden		„
Te vorderen B.T.W.		„ 1
Goederen in bewerking		„ 1
Verliessaldo		„ 44.6
Totaal		f 137.2

Passiva

OMSCHRIJVING

BEDRAG

Transport

f 137.234.791,03

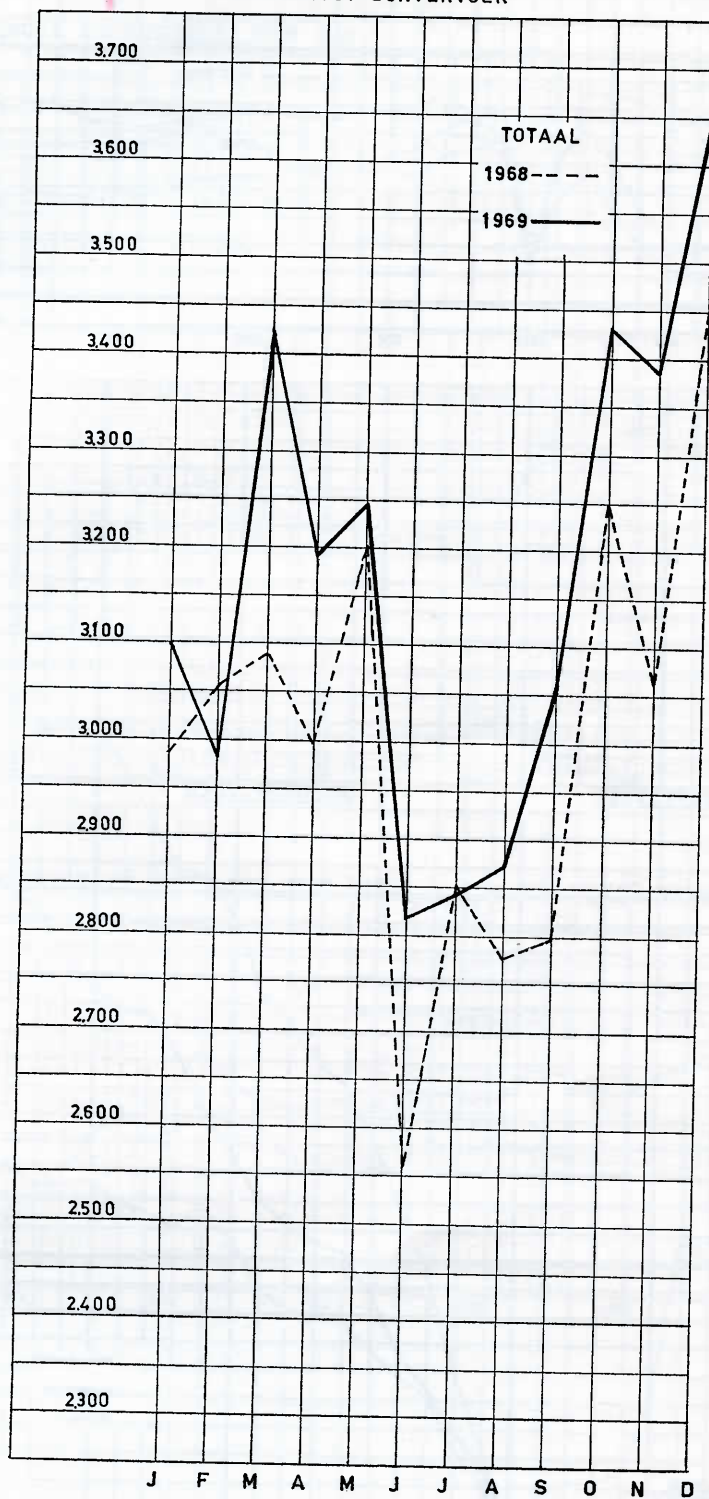
Totaal

f 137.234.791,03

Rekening van LASTEN EN BATEN over het jaar 1969

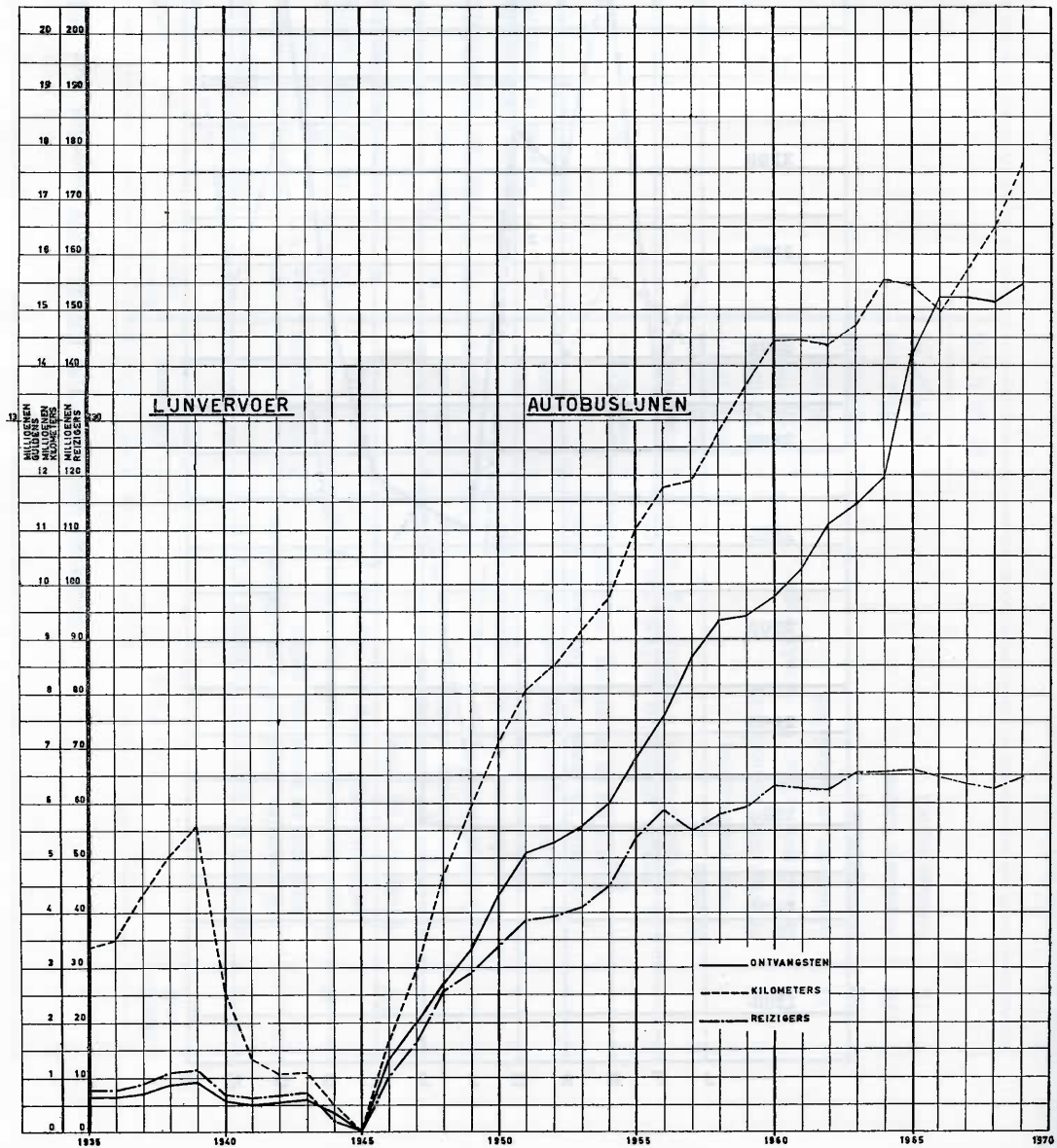
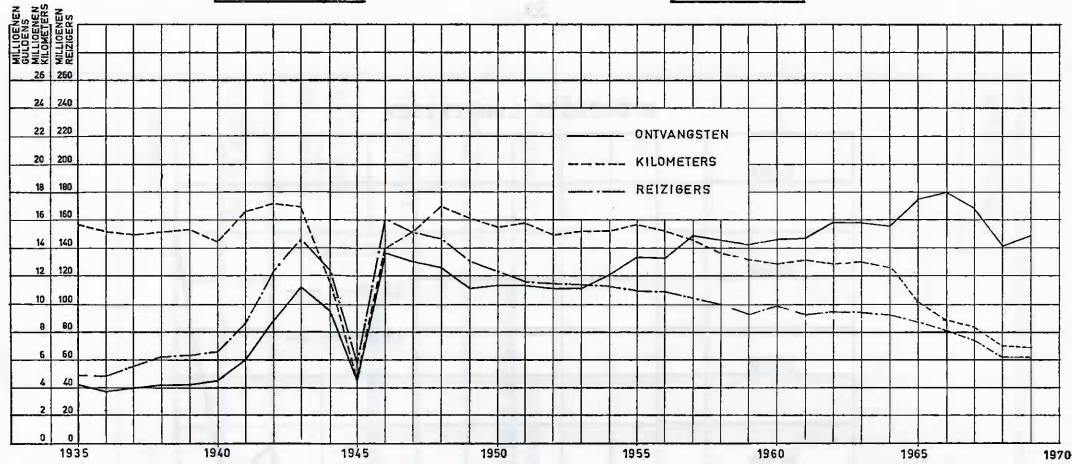
Hoofd- stuk	LASTEN	Uitkomst	Hoofd- stuk	BATEN	Uitkomst
I	Salarissen en lonen (incl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval) en salarissen en lonen van derden.	f 33.359.973,53	I	Opbrengst reizigersvervoer	f 38.792.463,74
II	Sociale lasten (excl. salarissen en lonen bij vakantie, verlof, ziekte en ongeval)	„ 17.622.160,76	II	Huren van gebouwen	„ 256.935,77
III	Afschrijving en rente:		III	Opbrengst reclame	„ 658.021,73
	a. 1. a gewone afschrijvingen	„ 3.801.127,21	IV	Verkoop oude materialen	„ 203.371,18
	b Voorlopige afschrijving metro-activa	„ 2.530.000,—	V	Doorberekende opslagen voor Kapitaaldienst, enz.	„ 1.501.209,53
	2. extra afschrijving	„ 7.453,05	VI	Diversen	„ 348.323,42
	3. afschrijving op in de magazijnen opgeslagen reserveonderdelen	„ 2.640,—	VII	Bijdrage algemene dienst	„ 510.546,67
	4. afschrijving op magazijngoederen	„ 10.000,—		Verschil afschrijvingen op basis vervangingswaarde en aanschaffingswaarde	„ 2.868.000,—
	5. dotatie ten gunste van het Fonds voor uitbreiding en vervanging van autobussen	„ 2.269.642,—		Nadelig saldo	„ 44.627.443,76
	6. verschil afschrijving op basis van vervangingswaarde en aanschaffingswaarde	„ 2.868.000,—			
IV	b. rente	„ 3.291.728,40			
	idem metro-activa	„ 3.479.207,—			
V	Overige huisvestingskosten	„ 2.120.025,63			
VI	Belastingen, rechten en verzekeringen	„ 3.125.777,83			
VII	Materialen en hulpstoffen	„ 4.068.985,76			
VIII	Beweegkracht	„ 4.267.750,19			
IX	Algemene kosten	„ 756.276,49			
	Overige kosten	„ 6.185.567,95			
		f 89.766.315,80			f 89.766.315,80

OPBRENGST LUNVERVOER



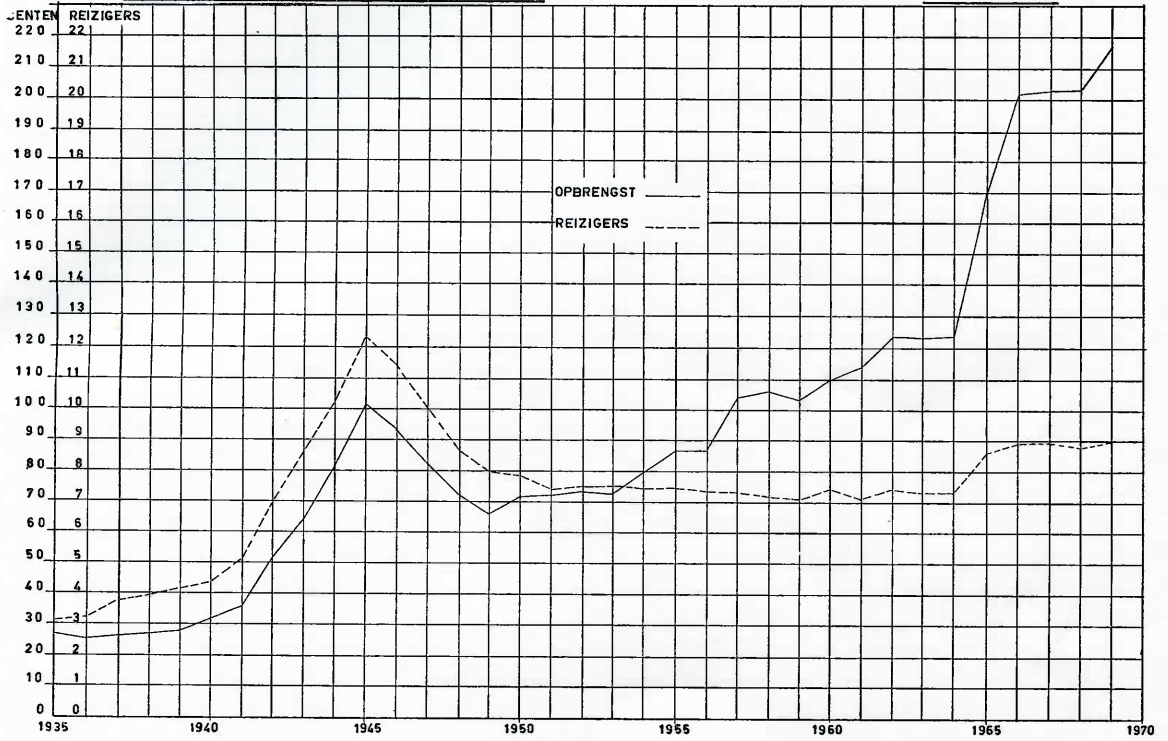
LUNVERVOER

TRAMLUNEN



OPBRENGST EN REIZIGERS PER K.M.

TRAMLUNEN



OPBRENGST EN REIZIGERS PER K.M.

AUTOBUSLUNEN

