

No. 4
ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse Electriche Tram over het jaar 1950.

Commissie.

De Commissie voor de bedrijven was op 31 December 1950 als volgt samengesteld:

Wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. J. A. van Doorn, A. Dijksman, M. Frenkel, A. R. de Kwaadsteniet en C. van der Linden. Als secretaris was aan de Commissie toegevoegd: de heer N. de Vries, administrateur ter Secretarie, chef der afd. Bedrijven.

Algemeen.

De in het verslag over het boekjaar 1949 uitgesproken bezorgdheid ten aanzien van de toekomst was aanleiding tot een verzoek aan het College van Burgemeester en Wethouders om tot tariefsverhoging te mogen overgaan.

Bij de bepaling van de nieuwe tarieven werd uitgegaan van de gedachte, dat de R.E.T. – zijnde het gemeentelijk tram- en autobusbedrijf – diensten aan de burgerij moet bewijzen tegen de laagst mogelijke vergoeding, zonder dat daarbij het evenwicht tussen inkomsten en uitgaven in belangrijke mate wordt verstoord.

Bij besluit van de Gemeenteraad d.d. 22 Juni 1950, verzameling gedrukte stukken No. 135, werden de door de R.E.T. voorgestelde tarieven goedgekeurd. De nieuwe tarieven werden ingevoerd resp. op 15 Juli voor de stadslijnen en op 1 Augustus voor de bijzondere autobuslijnen.

De belangrijkste wijzigingen voor de stadslijnen waren:

	oud tarief	nieuw tarief
enkele reis	10 ct	12 ct
overstaprit	15 „	17 „
kindertarief	6 „	7 „

Door het verkrijgbaar stellen van 5- en 10-rittenkaarten voor resp. f 0,50 en f 1,— bleef de mogelijkheid bestaan om voor f 0,10 een enkele rit op de stadslijnen te maken. Deze kaarten kregen een onbeperkte geldigheidsduur. De overige tarieven ondergingen een zoveel mogelijk overeenkomstige verhoging.

De belangrijkste wijziging voor de bijzondere autobuslijnen was het vervallen van de overstapgelegenheid van tram op autobus op overstapbiljetten en overstapkaarten. Hiervoor zijn 5 nieuwe soorten kaarten in de plaats gekomen, geldig op een bijzondere autobuslijn met gelegenheid tot overstappen op de stadslijnen en omgekeerd. Van deze kaarten wordt echter zeer weinig gebruik gemaakt.

Een overzicht van de nieuwe tarieven is opgenomen op blz. 10 en 11.

Wat de resultaten van de tariefsverhoging betreft diene het volgende.

In het verslagjaar werden op de tram- en autobuslijnen der R.E.T. vervoerd

157.966.300 reizigers tegen 161.695.910 in 1949. Dit betekent een achteruitgang van 3.729.610 reizigers, of 2,3 %.

Een uitvoerige analyse van de vervoersresultaten heeft echter aangetoond, dat deze vermindering niet moet worden toegeschreven aan de tariefsverhoging, doch als een normale vermindering moet worden beschouwd als gevolg van de stijging van de kosten voor het levensonderhoud en het gebruik maken van andere vervoermiddelen (rijwielen, rijwielen met hulpmotor, enz.). De achteruitgang in het eerste halfjaar was zelfs hoger dan in het tweede halfjaar.

De tentoonstelling „Ahoy”, welke van 15 Juni t/m 31 Augustus werd gehouden, heeft een gunstige invloed gehad op het aantal reizigers in het tweede halfjaar.

Een gevolg van één en ander was, dat de ontvangsten uit het reizigersvervoer een vrij belangrijke stijging vertoonden. Deze bedroegen in 1950 f 16.270.016,18 tegen f 15.262.977,69 in 1949. De opbrengsten over 1950 waren derhalve f 1.007.038,49 of 6,6 % hoger dan in 1949.

EXPLOITATIE TRAMLIJNEN.

Vervoer.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 124.514.497 reizigers vervoerd tegen 132.305.831 in 1949. Dit betekent een achteruitgang van 7.791.334 reizigers of 5,89 %. Voor de perioden van 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en van 15 Juli (datum invoering nieuwe tarief) t/m 31 December 1950 bedroeg deze achteruitgang resp. 6,94 % en 4,75 %.

De opbrengst per reiziger bedroeg 9,15 ct tegen 8,43 ct voor 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 bedroegen de opbrengsten resp. 8,49 ct en 9,94 ct.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.340.982,8, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers bedroeg 4.386.515,8. In totaal werden derhalve 15.727.498,6 rijtuigkilometers afgelegd, tegen 16.489.718,1 rijtuigkilometers in 1949.

Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 bedroegen deze aantallen resp. 8.472.260,1 en 7.255.238,5 rijtuigkilometers.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,92 tegen 8,02 voor 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 bedroegen deze gemiddelden resp. 8,00 en 7,82.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 72,47 ct tegen 67,66 ct voor 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 bedroegen deze opbrengsten resp. 67,97 ct en 77,72 ct.

Na de tariefswijziging is het aantal passagiers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van knipkaarten, zeer sterk gestegen, hetgeen blijkt uit onderstaand overzicht:

Periode	Aantal reizigers op knipkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1/1 - 31-12-49	43.768.009	33,07
1/1 - 14- 7-50	23.447.284	34,58
15/7 - 31-12-50	25.398.427	44,77

Op 23 Maart moest, in verband met bestratingswerkzaamheden aan de Beukelsdijk, het eindpunt Aelbrechtsplein van lijn 1 worden verplaatst. Deze lijn kreeg voorlopig een nieuw eindpunt in de G. J. Mulderstraat (eindpunt lijn 22). Op 23 September waren de bestratingswerkzaamheden gereed. Van die datum af kon lijn 1 weder de normale dienstroute tot aan het Aelbrechtsplein berijden.

Afd. Electrisch materieel.

Van de in het vorig verslagjaar bestelde nieuwe motorrijtuigen, serie 102-135, konden in dit verslagjaar slechts 9 stuks in dienst worden gesteld. Dit werd veroorzaakt niet alleen door een vertraging in de aflevering door de tandwielenfabriek, maar ook door een vertraging in de aflevering van de electrische uitrustingen.

Behoudens enkele aan te brengen wijzigingen op onderdelen voldoen deze rijtuigen goed. Verwacht kan worden, dat medio Mei 1951 het laatste van deze rijtuigen gereed zal komen, zodat het dan mogelijk zal zijn de lijnen 4, 8 en 14 geheel met nieuw materieel uit te rusten.

De in motorrijtuig 572 als proef aangebrachte buisverlichting heeft goed voldaan; besloten werd dan ook de in aanbouw zijnde nieuwe motorrijtuigen met deze verlichting uit te rusten.

In de aanvang van dit verslagjaar werden door de wagonfabriek de laatste vier aanhangrijtuigen van de bestelde serie 1023-1056 afgeleverd.

De nog resterende 13 aanhangrijtuigen van de serie 1127-1201, alsmede 6 stuks van de serie 1351-1406, welke geheel waren versleten, werden voor de sloop verkocht.

Van deze laatste serie resteren dan nog 25 stuks, waarvan met de na aflevering der laatste nieuwe motorrijtuigen te wijzigen diensten, nog slechts 6 stuks in de geregelde dienst blijven opgenomen. De overige 19 stuks blijven beschikbaar voor extra-diensten (voetbaldrukke, enz.).

Aan de motorrijtuigen moesten 748 keer, aan de aanhangrijtuigen 131 keer reparaties worden verricht wegens aanrijdingen.

37 motorrijtuigen, 6 aanhangrijtuigen en 1 railreinigingswagen ondergingen een grote revisie.

26 motor- en 4 aanhangrijtuigen werden van railremmen voorzien.

Verder werden aan de motorrijtuigen 479 keer, aan de aanhangrijtuigen 153 keer en aan de railreinigings- en railslijpwagens 13 keer reparaties verricht.

Bovenleiding.

Behalve de gebruikelijke revisie volgens het jaarlijkse rooster, werden de volgende netgedeelten geheel gerevideerd: Rotterdamsedijk, Havenstraat, Oostkousdijk, Prins Hendrikkade met lus Noordereiland, Scheepstimmermanslaan, Westerstraat en lus Willemsplein, Mathenesserdijk met lus Spangen.

In de loop van het jaar werden weer de nodige werkzaamheden uitgevoerd ten behoeve van Diwerowerken in het verwoeste stadsgebied, waarvan de belangrijkste waren: omlegging Glashaver, Rederijstraat met aanleg van een nieuwe bovenleidingconstructie op de Rederijbrug, omlegging Karel Doormanstraat en omlegging bogen Jonker Fransstraat-Goudsesingel.

Tevens moesten in verband met asfalteringswerkzaamheden of wijziging van het straatprofiel de nodige wijzigingen en vernieuwingen worden uitgevoerd langs de Straatweg Hillegersberg met viaduct Ceintuurbaan, Beukelsdijk en omlegging Burgemeester Meineszplein.

Het verbruik van rijdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg:

8.237 meter rijdraad 80 mm²

1.147 „ „ 65 „

Verder werden nog gebruikt voor vernieuwing en onderhoud:

150 meter bronskabel 10 mm²

208 „ „ 35 „

terwijl 190 meter rijdraad 80 mm² werd afgestaan aan het G.E.B. voor aanleg van het kolenspoor Galileistraat.

In verband met het gereedkomen van het onderstation aan de Baan, werden de voedingspunten aan de Blaak, Boompjes, Westzeedijk en Coolsingel overgeschakeld van de Centrale Schiehaven op het onderstation Baan. Verder werden ook aan het voedingkabelnet de nodige onderhoudswerkzaamheden verricht, welke hoofdzakelijk verband hielden met bestratingswerkzaamheden in de verschillende stads-gedeelten.

Aan de elektrische wissels, waarvan er op 31 December 68 stuks in dienst waren, werden de nodige revisiewerkzaamheden verricht, terwijl 370 palen werden geschilderd langs verschillende netgedeelten.

Op het terrein aan de Binnenhaven werd een nieuwe buitenverlichting gemonteerd, terwijl in verband met de vernieuwing van de kap in de remise Delfshaven de verlichtingsinstallatie werd vernieuwd en uitgebreid.

Tevens werden, behalve de nodige onderhoudswerkzaamheden, enige uitbreidingen en vernieuwingen uitgevoerd in de diverse remises en werkplaatsen.

Afd. Weg en Werken.

Voor het onderhoud van de tramsporen werden in dit verslagjaar 6.556 meter rails en 29 stuks wissels vervangen. Vernieuwd werden 114 kruisingen en kruisstukken, terwijl 11.378 meter spoor werd gelicht.

In verband met het slopen van het oude viaduct van de N.S. over de Schiekade, werden de sporen aldaar tijdelijk gewijzigd. 399 meter spoor werd aangelegd.

Bij het gereedkomen van de nieuwe Rederijbrug werd in totaal 318 meter spoor gelegd op de brug en aansluitende wegen.

Een aanvang werd gemaakt met de definitieve werkzaamheden voor het nieuwe Hofplein. De sporen op het Pompenburg van de Goudsesingel tot aan het Hofplein werden aangelegd. Hiervoor werden verwerkt ca. 1.000 meter rail, 10 wissels, 2 kruisingen en 8 kruisstukken.

Bij de nieuwe aanleg van de Karel Doormanstraat werden de tramsporen op de definitieve plaats gebracht en gedeeltelijk vernieuwd. 824 meter rail werd verwerkt. De tijdelijke omlegging langs de oude Kruisstraat (388 meter spoor) werd gesloopt.

In verband met de asfaltering van de Beukelsdijk en de Beukelsweg werd het gehele spoor, in totaal 3.080 meter, op onderslagrails gelegd en van afwateringsbakken voorzien. Tegelijkertijd werden de bogen op het Burgem. Meineszplein gewijzigd. In totaal werden vernieuwd 800 meter rail, 2 wissels en 2 kruisstukken van het verbindingsspoor.

In de remise Kralingen werden 7 kruisstukken van de wisselkam vernieuwd.

In de remise Hillegersberg werd 854 meter rail van de opstelsporen en de werkkuilen vervangen.

In de remise Delfshaven werd 214 meter rail vervangen, terwijl de wisselkam werd gelicht en gerepareerd.

Gebouwen.

De voor- en achtergevel van het Hoofdkantoor en de voorgevel van het Bijkantoor werden geheel geschilderd.

Van de remise Delfshaven werd de gehele dakbedekking vernieuwd.

In de brandgang van de garage Sluisjesdijk werd een fundering gemaakt voor de uitbreiding der gasolietanks.

De in 1949 aangevangen vernieuwing van de terreinafscheiding aan de Binnenhaven werd voltooid, terwijl de ingang van afsluitbare hekken werd voorzien.

De voorgevels van de woonhuizen aan de Nieuwe Binnenweg, zomede de hoofdingang van de remise aldaar, werden geschilderd.

Op enkele plaatsen in de stad werden wachthuisjes en abris vervangen. Ook werden enige nieuwe geplaatst.

Voorts werden aan de verschillende gebouwen de nodige onderhoudswerkzaamheden verricht.

EXPLOITATIE AUTOBUSLIJNEN.

Vervoer.

Op de autobuslijnen werden in 1950 33.451.803 reizigers vervoerd tegen 29.390.079 in 1949. Dit betekent een vooruitgang van 4.061.724 reizigers, of 13,82 %. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus (voor de bijzondere autobuslijnen datum invoering nieuwe tarief) t/m 31 December 1950 bedroeg deze vooruitgang resp. 16,37 % en 10,56 %.

In deze cijfers zijn begrepen de aantallen reizigers, welke werden vervoerd door de stadsautobuslijnen, op welke lijnen op 15 Juli het nieuwe tarief werd ingevoerd.

De stijging voor de stadsautobuslijnen alleen bedroeg voor de perioden 1 Januari t/m 14 Juli 1950 en 15 Juli t/m 31 December 1950 resp. 0,6 % en 3,73 %.

De opbrengst per reiziger bedroeg 14,57 cts tegen 13,89 cts voor 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 bedroegen deze opbrengsten resp. 14,04 cts en 15,27 cts.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 7.821.338,9, tegen 6.812.961,9 voor 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 bedroegen deze aantallen resp. 4.517.123,8 en 3.304.215,1 kilometers.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg 4,28 tegen 4,31 voor 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 bedroegen deze gemiddelden resp. 4,24 en 4,32.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 62,30 cts tegen 59,95 cts in 1949. Voor de perioden 1 Januari t/m 31 Juli 1950 en 1 Augustus t/m 31 December 1950 bedroegen deze opbrengsten resp. 59,62 cts en 65,97 cts.

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

Periode	Aantal reizigers	Percentage van het totaal aantal reizigers
1/1 - 31-12-49	5.486.428	18,66
1/1 - 31- 7-50	3.723.082	19,41
1/8 - 31-12-50	3.776.103	26,45

Met ingang van 13 April werd het traject van autobuslijn S verlengd van de Kleiweg bij de Straatweg naar het Station D.P. (z.z.)

Op deze lijn zijn van deze datum af de tarieven voor bijzondere autobuslijnen van kracht.

Van 1 Juni tot 9 September werden wederom de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd.

Van 15 Juni t/m 31 Augustus werden enige speciale autobusdiensten ingelegd in verband met de tentoonstelling „Ahoy”.

Met ingang van 28 November werd een nieuwe autobuslijn in exploitatie genomen: Lijn R - route: Heemraadssingel bij de Nieuwe Binnenweg-Emmaplein bij de Broersvest (Schiedam).