

ROTTERDAMSE ELECTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse
Electrische Tram over het jaar 1953.

Beheer.

Krachtens artikel 10 van de Beheersverordening berust het beheer van het bedrijf bij het College van Burgemeester en Wethouders, daarin bijgestaan door een Commissie uit de Gemeenteraad.

Deze Commissie was op 31 December 1953 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. M. Blik, M. Frenkel, A. R. de Kwaadsteniet, C. van der Linden en J. H. Nefkens. Als secretaris was aan de Commissie toegevoegd: de heer N. de Vries, administrateur ter Secretarie, chef der afdeling Bedrijven.

Tarieven.

De tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 18 en 19, werden op 29 November voor de autobuslijnen 35 (F) en 36 (F) enigszins gewijzigd.

Vertegenwoordigingen in organen en instellingen.

Het bedrijf is vertegenwoordigd in de Nederlandse Vereniging van Transport-ondernemingen (N.V.T.O.).

PERSONEEL.

Personeelssterkte.

Het aantal ambtenaren op jaarwedde en op weekloon bedroeg per 31 December 1952 resp. 332 en 2.205 en per 31 December 1953 resp. 318 en 2.255. Het personeel nam dus in totaal toe met 36 ambtenaren.

Hoofdzakelijk wordt deze vermeerdering veroorzaakt door de uitbreiding van het personeel van de afdeling Vervoer als gevolg van het inleggen van een aantal nieuwe autobuslijnen in het voorafgaande en het lopende jaar en van de dienstversterking op de bestaande lijnen, terwijl het totale personeel van de andere afdelingen een vermindering onderging. Desondanks kon een vermeerdering van de door deze afdelingen geleverde prestaties worden geconstateerd.

Jubilea.

In het verslagjaar vierden 92 ambtenaren hun 25-jarig jubileum, terwijl 24 ambtenaren de dag herdachten, waarop zij 40 jaar terug bij de oude R.E.T.M. in dienst traden.

Loon- en salariswijzigingen en wettelijke bepalingen.

Met ingang van 1 September 1953 werden de bepalingen inzake de continutoeslag ook van toepassing verklaard op het rijdend personeel. De onregelmatigheidstoeslag voor dit personeel werd verhoogd tot f 4,— per week; na intrekking van de toelage 1951 per 1 Januari 1954 is deze toelage f 4,80 geworden.

In September 1953 werd tevens een voorschot verstrekt voor het gehele jaar 1953 in verband met te treffen denivellerende voorzieningen door de Gemeente Rotterdam. Voor de ambtenaren op weekloon werden bovendien nieuwe loonschalen vastgesteld, waarbij de looptijd voor de klassen C t/m F werd teruggebracht tot 4 en voor de klassen A en B tot 3 jaar.

Met ingang van 1 Januari 1953 trad het nieuwe ambtenarenreglement in werking.

Het overleg met de vertegenwoordigers der personeelsorganisaties in de medezeggenschaps- en dienstcommissies vond ook dit jaar regelmatig plaats. In totaal werden 10 vergaderingen gehouden.

De commissie van gemeenschappelijk onderzoek, welke is ingesteld om een onderzoek in te stellen naar ernstige aanrijdingen en naar misdragingen van het personeel, kwam 9 maal bijeen.

Verschillende vraagstukken betreffende de arbeidsvoorwaarden werden in samenwerking met de vertegenwoordigers der vakverenigingen tot een bevredigende oplossing gebracht.

Op 14 December werd de chef van de afdeling Bovenleiding aangewezen als veiligheidsinspecteur bij de R.E.T. Tot zijn taak behoort het controleren of de desbetreffende voorschriften worden nageleefd, terwijl hij tevens adviezen kan uitbrengen over eventueel te treffen maatregelen om de veiligheid voor de ambtenaren bij het verrichten van hun werkzaamheden te verhogen.

Personeelsverenigingen.

Ook dit jaar nam het personeel weer in belangrijke mate deel aan het verenigingsleven in de diverse verenigingen der R.E.T. De jongste vereniging „Vacantiecentrum R.E.T.” legde voor het jaar 1954 beslag op een prachtig verblijf op de Veluwe bij Voorthuizen.

Vele ambtenaren hebben daadwerkelijk en financieel steun verleend bij de ramp, die ons land trof door de watersnood op 1 Februari 1953. In totaal werd ongeveer f 26.000,— bijeengebracht door verenigingen en ambtenaren.

Een woord van waardering kan nog worden uitgesproken voor alle ambtenaren, die ook in het afgelopen verslagjaar weer op uitstekende wijze de belangen van de R.E.T. hebben gediend.

Algemene beschouwingen.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. tezamen werden in 1953 154.545.483 reizigers vervoerd, tegen 153.757.072 in 1952. Dit betekent een vooruitgang met 788.411 reizigers of 0,51%.

Dit resultaat stemt tot tevredenheid, omdat de regelmatige achteruitgang, welke het reizigersvervoer in de laatste jaren toonde, tot stilstand is gekomen. Het is echter niet gemakkelijk de oorzaken, die tot dit gunstige resultaat hebben geleid, nauwkeurig aan te wijzen, omdat vele factoren hierop hun invloed hebben kunnen doen gelden, zoals b.v. de weersomstandigheden, de toeneming van de bevolking in het vervoersgebied der R.E.T., de opleving in het stadscentrum, de aanleg van nieuwe woonwijken aan de rand van de stad, waardoor vervoersbehoeften zijn ontstaan of gewijzigd.

Gezien de steeds geringere achteruitgang in de laatste jaren en de toeneming in 1953, mag worden verwacht, dat het aanbod van reizigers in de toekomst een geringe stijging zal vertonen, tenzij bijzondere omstandigheden zich zullen voordoen, die thans nog niet zijn te voorzien.

De teruggang van het aantal reizigers op de tramlijnen bedroeg 929.454, terwijl het vervoer op de autobuslijnen toenam met 1.717.865 reizigers. Er is derhalve nog steeds sprake van een verschuiving van het vervoer van de tramlijnen naar de autobuslijnen, hetgeen ook een gevolg is van het feit, dat de nieuwe woonwijken, die door autobuslijnen worden bediend, zich voortdurend uitbreiden.

Mede onder invloed van de stijging van het aantal reizigers zijn ook de ontvangsten toegenomen. Deze bedroegen in 1953 f 17.591.952,63 tegen f 17.086.975,08 in 1952. De opbrengsten over 1953 waren derhalve f 504.977,55 of 2,96% hoger dan in 1952.

Behalve door de toeneming van het reizigersvervoer zijn de hogere ontvangsten bovendien veroorzaakt door de hogere opbrengst van het groepsvervoer en van de rondritten, alsmede door het feit, dat de opbrengst per reiziger op de autobuslijnen relatief hoger is dan die op de tramlijnen.

De watersnoodramp, welke ons land in de nacht van 31 Januari op 1 Februari trof, maakte het nemen van speciale maatregelen noodzakelijk. Door het hoge water moest b.v. op 1 Februari de dienst op de lijnen 2, 9 en 12 worden gestaakt, terwijl de route van enige andere tram- en autobuslijnen moest worden gewijzigd. In de periode van 1 t/m 8 Februari werd autobusmaterieel ter beschikking gesteld voor de evacuatie van bewoners van de noodgebieden. Vrij veel schade werd toegebracht in de garage en werkplaatsen van de afdeling Automaterieel, gelegen aan de Sluisjesdijk.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 113.855.959 reizigers vervoerd tegen 114.785.413 in 1952. Dit betekent een achteruitgang met 929.454 reizigers, of 0,81%.

De opbrengst per reiziger bedroeg 9,79 ct tegen 9,80 ct in 1952.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 12.002.690,8, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers 3.134.350,6. In totaal werden derhalve 15.137.041,4 rijtuigkilometers afgelegd tegen 15.130.201,0 in 1952.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,52 tegen 7,59 in 1952.

De opbrengst per rijtuigkilometer bedroeg 73,62 ct tegen 74,35 ct in 1952.

Het aantal reizigers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van knipkaarten, nam nog toe, zoals uit onderstaand overzicht blijkt:

	Aantal reizigers op knipkaarten:	Percentage van het totaal aantal reizigers:
1952	63.076.481	54,95
1953	65.290.520	57,34

In verband met de opheffing op 4 October van het Maasstation kwam het begin-/eindpunt van lijn 4 aan dit station te vervallen. Van deze datum af wordt lijn 4 als ringlijn geëxploiteerd over het traject Schiedam (Koemarkt)-Oostplein-Schiedam (Koemarkt).

Afd. Electricch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Electricch Materieel ondergingen 34 motorrijtuigen en 9 aanhangrijtuigen een revisie I, 35 motor- en 9 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens respectievelijk 801, 145 en 18 revisies III werden uitgevoerd.

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

Voortgegaan werd met het aanbrengen van stroomdraden voor de richting-aanwijzers aan de motorrijtuigen.

Een aantal motorrijtuigen werd voorzien van antislipschakeling; 346 tractie-motoren, 94 controllers en 90 schaarbeugels werden gerevideerd, terwijl alle machines en werktuigen in de centrale werkplaats de gebruikelijke jaarlijkse revisie ondergingen.

Ten behoeve van het verrichten van reparaties aan de 4-assige motor- en aanhangrijtuigen werd een hydraulische hefinrichting gemaakt, terwijl voor andere afdelingen der R.E.T. diverse werkzaamheden werden verricht.

De electriche installatie van de motorrijtuigen 100 en 101 werd gewijzigd.

Bovenleiding.

In de loop van het jaar werd de gebruikelijke snelrevisie uitgevoerd volgens het bestaande rooster.

De volgende netgedeelten werden gerevideerd:

G. J. Mulderstraat, Van Heusdestraat, Nieuwe Binnenweg, Putselaan, Hilledijk, West-Varkenoordseweg, Beijerlandse laan, Randweg, Lange Geer en kruising 2e Rosestraat.

Enkele wijzigingen werden aangebracht op de Schiedamseweg bij de Aelbrechtsbrug in verband met het daar aangelegde opstelspoor en in de Weteringstraat door spoorverlegging in die straat.

Een begin werd gemaakt met de voorbereidende werkzaamheden voor de aanleg van het nieuwe Stationsplein.

Het gebruik van arbeidsdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg:

4.601 meter	rijdraad	80 mm ²
637	„	65 mm ²

Verder werd nog 340 meter bronskabel gebruikt.

Ten gevolge van de watersnood op 1 Februari moesten verschillende werkzaamheden worden verricht, o.a. het verwijderen van bomen op de bovenleiding in de Oranjeboomstraat en de Eendrachtsweg, het revideren van de schakelaars in de kelder van de Rederijbrug, het lichten van palen bij de „Rustwat” aan de Honingerdijk, terwijl diverse storingen in het kabelnet moesten worden opgeheven, o.a. in de kabels van de voedingspunten 43 en 61.

Verschillende werkzaamheden werden uitgevoerd aan het kabelnet, o.a. het verplaatsen van de voedingspunten 23 in de Oranjeboomstraat en 25 in de Beijerlandse laan, terwijl voedingspunt 22 aan de Stadionweg bij de halte Feijenoord werd gewijzigd. Bovendien werden aardkabelaansluitingen gemaakt aan de Blaak en aan de Westzeedijk.

Het aantal electriche wissels is in 1953 met 1 toegenomen en bedroeg op 31 December 77 stuks. In samenwerking met de afdeling Weg werd in enkele wissels als proef een nieuwe zwikveerconstructie aangebracht.

In totaal werden 469 palen geschilderd, waarvan 52 gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting.

Voor het Gemeente-Energiebedrijf werd het bovenleidingnet boven het kolen-spoor in de Galileïstraat gerevideerd.

Aan de elektrische licht- en krachtinstallaties werden, naast de uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden, enige vernieuwingen aangebracht. o.a. werd de installatie voor de zandkraan in de remise Hillegersberg geheel vernieuwd. Verschillende werkzaamheden moesten worden uitgevoerd aan de licht- en krachtinstallatie van de afdeling Automaterieel, waaraan door het hoge water op 1 Februari belangrijke schade was toegebracht.

Ter beveiliging van het werken met elektrische handgereedschappen werden voor het gehele bedrijf scheidingstransformatoren aangeschaft en gemonteerd.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 4.061 meter oude rails door nieuwe vervangen, 28 kruisingen en kruisstukken werden vernieuwd, 20 wissels vervangen en 10.149 meter spoor gelicht.

Spoorwijzigingen.

In verband met het verwijderen van de Aelbrechtsbrug werden de sporen ter plaatse vernieuwd. Tevens werd op de Schiedamseweg een derde spoor (opstelspoor) gemaakt. In totaal werden hier 401 meter rail, 4 wissels en 8 kruisstukken aangebracht.

Speciale werken.

Bij de uitvoering van de asfalteringswerkzaamheden in de Beijerlandse laan werd het oostelijke spoor in de asfaltstraat gelegd. Het westelijk spoor bleef in de koolasmiddenbaan. In totaal werd 1.040 meter rail vernieuwd.

In de remise Hillegersberg werd 1.117 meter rail boven de werkputten vervangen.

In de remise Delfshaven werden 8 halve wissels vernieuwd.

In de centrale werkplaats werden de sporen gelicht.

In de remise Kralingen werden 12 halve wissels en 3 kruispunten vernieuwd.

De sporen in de Isaäc Hubertstraat vóór de centrale werkplaats werden gelicht.

De sporen op de achterplaats van de remise Schiekade werden verwijderd.

De kruising in de Oranjeboomstraat bij de Roentgenstraat (met R.T.M. spoor) werd verwijderd.

Wederopbouwwerkzaamheden.

In de Weteringstraat werd 366 meter rail vernieuwd.

Een aanvang werd gemaakt met de aanleg van de definitieve sporen op het Weena, het nieuwe Stationsplein en met de spoorwijzigingen voor het nieuwe Oostplein.

Gebouwen.

Isaäc Hubertstraat. De voorgevel van het bijkantoor en diverse kamers in het kantoorgebouw werden geschilderd. Op het voorterrein werd ten behoeve van het personeel een rijwielstalling geplaatst. Het gehele terrein werd herstraat.

In de centrale werkplaats werd de bestrating in de elektrische werkplaats en in de bankwerkerij vernieuwd. De stelwerkplaats en de wagenmakerij werden herstraat. De kapconstructie, de muren en de toegangsdeuren werden geschilderd. Voor het revideren der rijtuigen werd een werkput vergroot. Het kantoor van de chef van de centrale werkplaats werd gewijzigd.

Remise Kralingen. De houten beschoeiing langs het Boerengat werd vervangen door een stalen damwand. Het dienst-, chefs- en instructielokaal, de toiletten en de cantine werden geschilderd.

Garage Sluisjesdijk. In de nacht van 31 Januari op 1 Februari liep het gehele garagecomplex onder water, waardoor ernstige schade werd toegebracht aan het ketelhuis, de pompenkelder, de magazijnkelder, de houten blokjesvloer in de werkplaats en aan de bestrating van het voorterrein.

De ketels en de pompen moesten geheel worden gerevideerd, terwijl een groot gedeelte van de isolatie der leidingen moest worden vernieuwd.

Verschillende lokalen werden geschilderd.

Terrein Binnenhaven. Het kantoor-, het schaft- en het kleedlokaal werden geschilderd. De gehele terreinafscheiding werd met bitumenverf behandeld.

Wachthuisjes enabri's. Een aantal wachthuisjes enabri's werd geschilderd. De wachtkamers Waalhaven bij steiger 6, Vondelingenweg, Van Noortwijkstraat en Maasstation werden verplaatst, terwijl een nieuwe 2-deligeabri werd geplaatst aan de Burgem. De Josselin de Jonglaan.

Voor de afdeling Weg en Werken werden mallen gemaakt, gereedschappen en keetwagens gerepareerd.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden in 1953 40.689.524 reizigers vervoerd tegen 38.971.659 in 1952. Dit betekent een toeneming met 1.717.865 reizigers, of 4,41 %.

De opbrengst per reiziger bedroeg 15,85 ct tegen 14,98 ct in 1952.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 10.258.533,7 tegen 9.487.254,9 in 1952.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer bedroeg 3,97 tegen 4,11 in 1952.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 62,86 ct tegen 61,54 ct in 1952.

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

	Aantal reizigers op knipkaarten:	Percentage van het totaal aantal reizigers:
1952	12.445.611	31,94
1953	13.273.127	32,62

Van 26 Mei t/m 5 November werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd.

Op 20 Juli werd op autobuslijn Z een autobus met aanhangwagen in dienst gesteld.

Van 8 September af werden voor autobuslijn E, in verband met werkzaamheden aan de Ketensedijk, 2 diensten in bedrijf gesteld:

1. Station Blaak – Veer v. d. Ruit.
2. Station Blaak – Oudeplaats via IJsselmondselaan, 's-Gravenweg, Dorpsstraat.

Op 1 November werd de bestaande letteraanduiding van de autobuslijnen vervangen door de volgende cijferaanduiding:

Aanduiding van 1/11 af:		Aanduiding van 1/11 af:	
A	30	N	42
B	31	P	43
C	32	R	44
D	33	S	45
E	34	T	46
F 1	35	U	47
F 2	36	V	48
G	37	W	49
I	38	X	50
K	39	Y	51
L	40	Z	52
M	41		

Met het oog op het feit, dat de Heijssedijk voor het verkeer zal worden afgesloten, werd van 29 November af de route van de autobuslijnen 35 en 36 als volgt gewijzigd:

lijn 35: Heemraadsplein – Charlois – Heyplaat v.v.

lijn 36: Heemraadsplein – Charlois – Pernis – Hoogvliet – Vondelingenplaat v.v.

Met ingang van 8 December werd de route van lijn 32 gewijzigd. Het trajectgedeelte Abtsweg bij de Ruggeweg – Van Noortwijkstraat is komen te vervallen. Van deze datum af wordt gereden: Abtsweg – Ruggeweg – tunnel onder Rijksweg no. 13 – Rotterdamse Rijweg – Martinus Dorpiusstraat.

Van 10 t/m 24 December werden in verband met de „Lichtweek Rotterdam” tussen 19.00 uur en 22.30 uur rondritten met autobussen gemaakt door de verlichte stadsgedeelten.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 69 autobussen een grote en 14 autobussen een kleine revisie.

Wegens aanrijdingen werden 439 keer aan autobussen en 34 keer aan het overige automaterieel reparaties verricht.

Van de door de Saurerfabriek in 1952 afgeleverde chassis werden door de firma Hainje de laatste 5 van een carrosserie voorzien (nos. 401—405).

In dit verslagjaar werden door de Saurerfabriek 33 chassis afgeleverd, waarvan 27 stuks door de firma Hainje van een carrosserie werden voorzien (nos. 406—431 en 436).

Het chassis van een personen-aanhangwagen (in 1952 in eigen werkplaats samengesteld) werd in dit verslagjaar door de firma Hainje van een carrosserie voorzien.

Ten behoeve van het groepsvervoer werden 6 gebruikte Crossley autobussen aangeschaft (nos. 151—156).

De kraanwagens zijn 117 keer uitgerukt; 71 keer ten behoeve van het tram- en 46 keer ten behoeve van het autobusbedrijf.

Bedrijfsresultaten.

De exploitatie van het tram- en autobusnet heeft, zoals uit de in dit verslag opgenomen Balans en Rekening van Baten en Lasten blijkt, een nadelig saldo opgeleverd van f 314.322.42, tegen een geraamd verlies van f 1.587.172,—.

Een onderzoek naar de oorzaken van dit verschil heeft aangetoond, dat de opbrengst van het reizigersvervoer belangrijk hoger is geweest dan werd verwacht. In totaal werd ontvangen f 17.591.952,63, terwijl f 16.266.600,— werd geraamd.

Bij het opstellen van de begroting bewoog het reizigersaanbod zich in dalende lijn en aangenomen werd dat deze daling zich nog zou voortzetten. In werkelijkheid is dit niet het geval geweest. Ook de ontvangsten uit het groepsvervoer, het afgehuurde materieel en de rondritten, welke posten door hun wisselvallig karakter moeilijk te begroten zijn, waren belangrijk hoger dan werd geraamd.

De lasten, welke waren begroot op f 18.285.555,—, bedroegen in werkelijkheid f 18.394.601,69.

De in vergelijking met de begroting hogere lasten zijn o.a. het gevolg van de loons- en salarisverhoging, welke over 1953 werd uitbetaald, zomede van de verhoging van de onregelmatigheidstoeslag, welke van 1 September af aan het rijdend personeel werd toegekend. Ook de toeneming van het aantal prestaties der autobussen hebben de lasten doen stijgen.

Enkele factoren hebben de exploitatierekening van 1953 gunstig beïnvloed. De lasten voor tractiestroom zijn, niettegenstaande een geringe toeneming van het kWh verbruik, ca. f 175.000,— beneden de begroting gebleven, omdat de kolenprijs wat lager werd. Ook het materiaalverbruik is beneden de raming gebleven.

Ten aanzien van de toekomst mag worden verwacht, dat door de 5% loonsverhoging per 1 Januari 1954, met een daarmee verband houdende verhoging van sociale lasten enz., de lasten nog belangrijk zullen stijgen. Hiermede zullen vermoedelijk de ontvangsten geen gelijke tred houden, zodat, wil men er naar streven de baten en lasten met elkaar in evenwicht te houden, tariefsverhoging zal moeten worden overwogen.

De Directeur,
N. A. BOGTSTRA