

ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

Verslag omtrent de toestand van de Rotterdamse Elektrische Tram over het jaar 1955.

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 1955 als volgt samengesteld: wethouder-voorzitter: de heer H. E. van den Brule; leden: mevrouw M. Blok-Wouts en de heren L. M. Blijk, 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, hoofdadministrateur ter secretarie, chef van de afdeling Bedrijven.

Tarieven.

De tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 16 en 17, werden op 1 februari voor autobuslijn 43 gewijzigd, zulks in verband met de opheffing van autobuslijn 38 in Vlaardingen en de trajectverlenging van autobuslijn 43 naar het station in Vlaardingen.

Vertegenwoordiging in organen en instellingen.

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

PERSONEEL.

Een woord van waardering is op zijn plaats voor de wijze, waarop het personeel onder vaak moeilijke omstandigheden in 1955 zijn taak heeft volbracht. In dit verband moge ook het vele werk, dat tengevolge van de E55 werd verricht, worden gememo-reerd.

Het overleg met de vertegenwoordigers der personeelsorganisaties in de medezeggenschaps- en dienstcommissies vond regelmatig plaats. In totaal werden 12 vergaderingen gehouden.

De „commissie van gemeenschappelijk onderzoek“, welke in het leven is geroepen om een onderzoek in te stellen naar ernstige aanrijdingen en naar eventuele misdragingen van het personeel, kwam 5 maal bijeen.

De Ideeënbuscommissie vergaderde 4 maal. De belangstelling van het personeel in dezen kan bevredigend worden genoemd, vooral het in de technische sector werkzame personeel toonde veel interesse.

Personeelssterkte.

Het aantal ambtenaren op jaarwedde en op weekloon bedroeg per 31 december 1954 resp. 332 en 2.191 en per 31 december 1955 resp. 327 en 2.237. De personeelssterkte vermeerderde dus in totaal met 41 ambtenaren.

Ook in dit verslagjaar kon tengevolge van de ongunstige situatie op de arbeidsmarkt in een aantal vacatures niet worden voorzien. Aan het einde van het jaar nam de R.E.T. deel aan een wervingsactie in Italië. Het resultaat hiervan is, dat vermoedelijk in de loop van het volgende verslagjaar een 12-tal Italiaanse vaklieden in dienst zal kunnen worden genomen.

Jubilea.

In het verslagjaar vierden 49 ambtenaren hun 25-jarig jubileum, terwijl 8 ambtenaren de dag herdachten, waarop zij 40 jaar geleden in dienst traden.

Overlijden.

Door de dood ontvielen het bedrijf in het jaar 1955 8 ambtenaren.

Loon- en salarismwijzigingen en wettelijke bepalingen.

In de loop van 1955 werden de lonen en salarissen, met terugwerkende kracht tot 1 januari 1955, herzien.

Eveneens in de loop van het verslagjaar en ook met terugwerkende kracht tot 1 januari 1955, werden de werktijden van de volgende groepen ambtenaren verminderd:

- a. rijdend personeel, van 48 uur tot 46 uur per week;
- b. personeel in ploegen- of continudienst, van 47 uur tot 46 uur of 45 uur per week.

Wegens gebrek aan personeel konden de roosters nog niet aan de nieuwe toestand worden aangepast. In verband hiermede werden de teveel gewerkte uren vergoed op basis van 110% van het uurloon.

Personeelsverenigingen.

Ook dit jaar nam het personeel weer in belangrijke mate deel aan het verenigingsleven in de diverse personeelsverenigingen der R.E.T.

ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. tezamen werden in 1955 161.659.222 reizigers vervoerd, tegen 157.991.404 in 1954. Dit betekent een vooruitgang met 3.667.818 passagiers, of 2,32%.

Het aantal reizigers op de autobuslijnen nam toe met 15,55%, terwijl daartegenover het aantal reizigers op de tramlijnen verminderde met 2,99%.

De gunstige ontwikkeling van het reizigersvervoer op de autobuslijnen is een gevolg van het feit, dat door de bouw van nieuwe woonwijken aan de rand van de stad de afstand tussen woon- en werkgelegenheid steeds groter wordt, waardoor vele inwoners, vooral bij minder gunstige weersomstandigheden, gebruik gaan maken van de openbare vervoermiddelen.

Bovendien heeft er een verschuiving plaats gevonden van het vervoersaanbod op de tramlijnen naar de autobuslijnen, doordat bij de tariefswijziging van 1 augustus 1954 op enkele bijzondere autobuslijnen, die een verbinding gaven met de buitenwijken, het stadstarief van toepassing werd verklaard, terwijl het tarief op de bijzondere

autobuslijnen 34, 35/36 en 40 is verlaagd. Het gevolg is dan ook geweest, dat het aantal reizigers op de tramlijnen, hetwelk vóór de tariefswijziging toenam met 2,25 % na de tariefswijziging terugliep met 5,45 %. Na 1 augustus 1955 vertoont het aantal reizigers op de tramlijnen echter weer een geringe stijging.

Ook de van 18 mei tot 3 september 1955 gehouden tentoonstelling E 55, waarvoor sommige diensten op bepaalde uren van de dag moesten worden versterkt, heeft op het aanbod van reizigers haar invloed doen gelden.

De totale ontvangsten zijn, dank zij het groter aantal vervoerde reizigers en de per 1 augustus 1954 ingevoerde tariefswijziging, gestegen van f 19.521.667,75 in 1954 tot f 21.785.946,78 in 1955. De opbrengsten over 1955 waren derhalve f 2.264.279,03 of 11,60 % hoger dan in 1954.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 109.343.737 reizigers vervoerd, tegen 112.716.442 in 1954. Dit betekent een achteruitgang met 3.372.705 reizigers, of 2,99 %.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg, dank zij de tariefsverhoging van 1 augustus 1954, van 10,49 ct. in 1954 tot 11,93 ct. in 1955.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 11.548.138,9, het aantal afgelegde aanhangrijtuigkilometers 3.806.230,8. In totaal werden derhalve 15.354.369,7 rijtuigkilometers afgelegd tegen 15.230.772,1 in 1954.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 7,12, tegen 7,40 in 1954.

De opbrengst per rijtuigkilometer steeg van 79,66 ct. in 1954 tot 87,30 ct. in 1955.

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

	Aantal reizigers op rittenkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1 jan. t/m 31 juli 1954	40.046.027	59,59
1 aug. „ 31 dec. 1954	24.033.986	52,80
1 jan. „ 31 dec. 1955	56.298.855	51,49

In dit verslagjaar werden geen wijzigingen aangebracht in het aantal of in de loop der tramlijnen.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 52.315.485 reizigers vervoerd, tegen 45.274.962 in 1954. Dit betekent een toeneming met 7.040.523 reizigers, of 15,55 %.

De gemiddelde opbrengst per reiziger daalde als gevolg van de tariefsverlaging, welke op 1 augustus 1954 op de autobuslijnen in het algemeen werd ingevoerd, van 13,25 ct. in 1954 tot 13,05 ct. in 1955.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 12.392.019,6 tegen 11.057.179,7 in 1954.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer steeg van 4,09 in 1954 tot 4,22 in 1955.

De opbrengst per autobuskilometer bedroeg 67,64 ct. tegen 66,82 ct. in 1954.

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

	Aantal reizigers op rittenkaarten	Percentage van het totaal aantal reizigers
1 jan. t/m 31 juli 1954	8.558.721	33,74
1 aug. „ 31 dec. 1954	7.228.349	36,31
1 jan. „ 31 dec. 1955	19.341.320	36,97

Op 1 februari werd autobuslijn 38 opgeheven, terwijl het traject van autobuslijn 43 werd verlengd van de Anthony Knottenbeltsingel naar het station Vlaardingen.

Van 13 juni tot en met 1 oktober werden de z.g. „Wederopbouwritten” uitgevoerd.

Van 19 november af zijn op autobuslijn 52 8 aanhangwagens in dienst gesteld.

Afd. Elektrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel ondergingen 42 motorrijtuigen en 9 aanhangrijtuigen een revisie I, 19 motorrijtuigen en 9 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens resp. 788, 154 en 13 revisies III werden uitgevoerd.

104 rijtuigen kwamen in de centrale werkplaats voor het afdraaien of vernieuwen van wielbanden, 21 motorrijtuigen werden voorzien van een antislipschakeling, 86 schaarbeugels, 464 tractiemotoren en 51 controllers werden gerevideerd, 14 motorhuizen werden opgelast en uitgekotterd, terwijl een aanvang werd gemaakt met het aanbrengen van de richtingaanwijzers.

1 motorrijtuig van de serie 100-135 werd voorzien van een noodremdrukknop en een zandstrooier voor de instructeur.

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

De zanddrooginrichting van de remise Kralingen en de zandkraan van de remise Hillegersberg werden gerevideerd. In deze remises werden eveneens de wielbandenslijpmachines gerevideerd en gewijzigd.

Alle machines en werktuigen in de centrale werkplaats ondergingen de gebruikelijke jaarlijkse revisie.

Tenslotte werden nog diverse werkzaamheden verricht voor andere afdelingen der R.E.T.

Bovenleiding.

De aanleg van een nieuw verkeersplein vóór het Centraal Station (noordzijde), de wijziging van het straatprofiel op het Droogleever Fortuynplein, de bouw van de nieuwe Zaagmolenbrug, zomede de asfaltering van de Putselaan, de Hilledijk en de Polderlaan, brachten verschillende werkzaamheden met zich mede, zoals het verplaatsen van masten, het vernieuwen van rijdraden, van spandraden, enz.

De volgende netgedeelten werden geheel gerevideerd: Bergsingel, Noordsingel, Stationssingel, Walenburgerweg, Mathenesserplein en Randweg.

Ten dienste van de wederopbouw werden verschillende werkzaamheden verricht, zoals die, verband houdende met de aanleg van het nieuwe verkeersplein Goudsingel - Mariniersweg en met de bouw van een nieuw spoorwegviaduct aan de Schiekade.

In de Statentunnel werd een nieuwe verende bovenleidingbevestiging aangebracht.

Het verbruik van arbeidsdraad voor vernieuwing en onderhoud bedroeg 6.013 m rijdraad van 80 mm², 679 m rijdraad van 65 mm², 100 m en 88 m gevlochten bronsdraad van resp. 10 en 35 mm².

Aan het tramkabelnet werden de nodige onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd.

Het aantal elektrische wissels bedraagt 77 stuks, waarvan een aantal werd vernieuwd.

Dit jaar werden 193 palen geschilderd, waarvan 53 stuks gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting en 25 stuks uitsluitend ten behoeve van deze dienst.

Tenslotte werden aan de elektrische licht- en krachtinstallaties in de diverse gebouwen der R.E.T. de nodige onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden uitgevoerd.

Afd. Automaterieel.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel ondergingen 70 autobussen een grote en 6 autobussen een kleine revisie.

Wegens aanrijdingen werden 669 reparaties aan autobussen en 29 reparaties aan het overige automaterieel verricht.

Van de in 1954 bestelde 25 autobussen werd het restant (23 stuks) dit jaar afgeleverd (nrs. 503 t/m 525).

In dit verslagjaar werden 8 autobusaanhangwagens besteld en in gebruik genomen (nrs. 1002 t/m 1009), 35 autobussen van het type Holland-Saurer werden besteld; de levering zal in 1956 plaats vinden.

Verkocht werden 10 autobussen (nrs. 58, 59, 77, 79, 82, 91, 117, 133, 154 en 155).

Van het overige automaterieel werden verkocht:

1 Oldsmobile-personenauto, 1 Ford-personenauto, 2 Fordson-vrachtauto's met kiplaadbak (nrs. V 22 en V 23), 1 Krupp-vrachtauto met Kromhoutmotor (nr. V 21), 1 Chevrolet-bestelauto (nr. V 12), 1 Krupp-lasauto met M.A.N. motor (nr. V 8), welke in 1954 buiten dienst was gesteld.

Aangekocht werden:

1 Vauxhall-personenauto, 2 Chevrolet-vrachtauto's met kiplaadbak (nrs. V 43 en V 44), 1 Chevrolet-truck, welke door de firma Lith van een carrosserie werd voorzien (nr. V 45) en 1 Chevrolet-bestelauto (nr. V 46).

De kraanwagens zijn in totaal 130 keer uitgerukt, nl. 61 keer ten behoeve van het autobus- en 69 keer ten behoeve van het trambedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 3.851 meter oude rail door nieuwe vervangen, 29 kruisstukken werden vernieuwd, 19 wissels vervangen en 3.741 meter spoor gelicht.

In het verslagjaar werden de normale laswerkzaamheden verricht. Er werd een proef genomen met het automatisch oplassen van verschillende bogen en kruisstukken.

Spoorwijzigingen.

In verband met de bouw van de nieuwe Zaagmolenbrug moesten de tramsporen ter plaatse belangrijk gewijzigd worden. In totaal werden vernieuwd: 438 meter rail, 5 wissels en 30 kruisstukken.

De ligging van de tramsporen op de Stationssingel-Provenierssingel vóór het Centraal Station (noordzijde) werd gewijzigd, waarbij 802 meter rail werd vernieuwd.