

VERSLAG OMTRENT DE TOESTAND VAN DE ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM OVER HET JAAR 1959.

Beheer.

De Commissie voor de Bedrijven was op 31 december 1959 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer J. U. Schilthuis; leden: de heren L. den Adel, P. Kapin-ga, C. van der Linden, J. Reehorst, J. Willemsen en J. Zwakhals. Als secretaris was aan de commissie toegevoegd de heer N. de Vries, hoofdadministrateur ter secretarie, chef der afdeling Bedrijven.

Tarieven.

De tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 15, 16 en 17 werden dit jaar niet gewijzigd.

Personeel.

De totale personeelssterkte van het bedrijf bedroeg op 31 december 1959 2657 man tegen 2691 man per ultimo 1958, een vermindering derhalve met 34 man.

De moeilijkheden met de personeelvoorziening duurden nog steeds voort. Hierdoor kon in een aantal vacatures niet worden voorzien. Om de diensten goed te laten functioneren moesten dan ook meerdere malen hoge eisen aan het personeel worden gesteld. Voor de wijze, waarop zij hun taak hebben verricht, is een woord van waardering op zijn plaats.

Aan het einde van het jaar waren bij het bedrijf nog 8 Italianen en 7 Hongaren werkzaam, tegen resp. 14 en 7 per eind 1958.

In het verslagjaar ontvielen het bedrijf door de dood 10 ambtenaren. 6 personeels-leden vierden in 1959 hun 25-jarig ambtsjubileum, terwijl 43 de dag herdachten, waar-op zij 40 jaar geleden in dienst traden.

De medezeggenschaps- en dienstcommissies vergaderden 4 maal. De commissie van gemeenschappelijk onderzoek, welke commissie onderzoeken instelt naar even-tuele misdragingen van het personeel en naar ernstige aanrijdingen, kwam 5 keer bijeen.

Dit jaar werden in de ideeënbus 38 ideeën gedeponereerd. Hiervan waren er 31 van ambtenaren op weekloon en 7 van ambtenaren op jaarwedde, tegen resp. 22 en 3 in het vorige jaar.

Van de 38 ideeën kwamen 17 in aanmerking voor een gratificatie of aanmoedigings-premie, terwijl er 2 buiten het kader van de ideeënbus vielen. Ook nu weer werden de belangrijkste ideeën door technisch personeel ingediend.

In vergelijking met vorige jaren vertoont het aantal ingezonden ideeën nog steeds een stijging, hetgeen er op wijst dat de ideeënbus in de belangstelling van het personeel blijft staan.

In 1959 vonden geen belangrijke veranderingen plaats in de lonen en salarissen.

Algemeen.

Op alle tram- en autobuslijnen der R.E.T. werden 147.731.725 reizigers vervoerd tegen 150.178.130 in 1958, een achteruitgang derhalve met 2.446.405 passagiers, of 1,63 %. Hierin is niet opgenomen het aantal reizigers dat werd vervoerd op abonnementen, schoolkaarten, vooruitbetaalde plaatsbewijzen en met afgehuurd materieel (groepsvervoer enz.).

Vermoedelijk is deze teruggang voor een belangrijk deel een gevolg van de zeer mooie zomer, waardoor men meer gebruik heeft gemaakt van eigen vervoermiddelen. Bovendien neemt het aantal van deze vervoermiddelen nog steeds toe.

Het groepsvervoer geeft een gunstiger beeld te zien. De opbrengst daarvan steeg van f 2.220.991,64 in 1958 tot f 2.447.528,31 in 1959, of wel met f 226.536,67. Deze hogere opbrengst is echter niet voldoende geweest om het verlies door de achteruitgang van het aantal reizigers op de lijndiensten te compenseren. De totale opbrengsten daalden dan ook van f 26.406.443,54 in 1958 tot f 26.143.811,23 in dit jaar, een vermindering dus met f 262.632,31.

Het spreekt vanzelf, dat door de vermindering van de baten en door de wederom in 1959 gestegen lasten de reeds bestaande discrepantie tussen baten en lasten nog groter is geworden. Het verliessaldo steeg dan ook van f 3.218.458,41 in 1958 tot f 4.365.942,74 in 1959.

Het beeld, dat het reizigersvervoer op de tramlijnen en op de autobuslijnen afzonderlijk te zien geeft, blijft hetzelfde. Ook nu weer daalde het vervoer op de tramlijnen (min. 3.719.561 passagiers), terwijl het aantal personen dat op de autobuslijnen werd vervoerd in 1959 t.o.v. 1958 met 1.273.156 steeg, o.a. door het in dienst stellen van nieuwe lijnen.

TOESTAND EN ONTWIKKELING VAN HET BEDRIJF.

Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden 90.795.068 reizigers vervoerd, tegen 94.514.629 in 1958, een achteruitgang derhalve met 3.719.561, of 3,94 %. In deze cijfers zijn niet begrepen de aantallen reizigers op abonnementen enz.

De gemiddelde opbrengst per reiziger daalde iets, nl. van 15,06 ct. in 1958 tot 15,02 ct. in 1959 (excl. opbrengsten vooruitbetaalde plaatsbewijzen, schoolkaarten, abonnementen, enz.).

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 10.988.224, waarvan 1.067.719 door de gelede rijtuigen.

Met aanhangrijtuigen werden 2.596.948 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 13.525.172 tegen 13.778.628 in 1958 (min 1,84 %).

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bedroeg 6,71 tegen 6,86 in 1958.

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

	Aantal reizigers op rittenkaarten	percentage van het totaal aant. reizigers
1958	49.551.908	52,43
1959	47.960.108	52,82

In het aantal en in de loop der tramlijnen werden in dit jaar geen wijzigingen aangebracht.

Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 56.936.657 reizigers vervoerd tegen 55.663.501 in 1958. In 1959 werden dus 1.273.156 passagiers meer vervoerd (plus 2,29%). In deze cijfers zijn niet begrepen de aantallen reizigers op abonnementen enz.

De gemiddelde opbrengst per reiziger bedroeg 16,21 ct. tegen 16,40 ct. in 1958 (excl. opbrengsten vooruitbetaalde plaatsbewijzen, schoolkaarten, abonnementen, groepsvervoer enz.).

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 14.615.294 (incl. 725.572 aanhangwagenkilometers) tegen 13.930.930 (incl. 712.174 aanhangwagenkilometers) in 1958. Een stijging dus van 4,91%.

Het gemiddelde aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer daalde van 4,00 in 1958 tot 3,90 in 1959.

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

	Aantal reizigers op rittenkaarten	Percentage van het totaal aant. reizigers
1958	22.405.674	40,25
1959	23.790.718	41,78

Op 7 februari werd autobuslijn 54 in exploitatie genomen over het traject Hoogvliet via de Groene Kruisweg naar de Meeuwenplaat.

Van 1 maart tot 31 oktober werd, wederom in samenwerking met de V.V.V. hier ter stede, de zgn. „Sightseeing Tour” gereden. Het tarief bleef ongewijzigd (f 2,25 per persoon). De belangstelling voor deze ritten, die bevredigend kan worden genoemd, bleef constant. In 1959 werden 17.296 passagiers vervoerd tegen 17.280 in het jaar daarvoor.

De belangstelling voor de „Wederopbouwritten”, die gehouden werden van 14 mei tot 6 november, vermindert. Het aantal reizigers daalde nl. van 49.963 in 1958 tot 45.135 in 1959. Ook voor deze ritten veranderde het tarief (f 1,25 per persoon) niet.

Evenals in het vorige jaar werd ook nu weer door autobuslijn 59 op zaterdagmiddag en zondag gedurende de maanden mei t/m september een dienst onderhouden tussen het Centraal Station en de Luchthaven Rotterdam. Het aantal passagiers bleef nagenoeg hetzelfde (14.574 in 1959 tegen 14.963 in 1958).

Met ingang van 2 juni werd autobuslijn 47 gesplitst in de volgende lijnen:

- a. lijn 47 2e Rosestraat – Dordtsestraatweg – Pendrecht.
- b. lijn 58 Jongkindstraat – Maastunnel – Zuidwijk.

Op 1 oktober werd autobuslijn 57 (de zgn. Havenlijn) bij wijze van proef voor de tijd van een half jaar in dienst gesteld op het traject Willemsplein via Parkhaven en Schiehaven naar de Gustoweg. Het aantal passagiers op deze lijn is zeer gering.

Met ingang van 8 oktober werd autobuslijn 40 gesplitst in twee lijnen:

- a. lijn 40 Station N.S. Schiedam – Kethel (R.K. kerk).
- b. lijn 60 Hillegersberg (Station Noord) – Kleiweg – Overschie – Schiedam (Emma-plein bij de Broersvest).

Van 8 december af wordt autobuslijn 48 als ringlijn geëxploiteerd over het traject Schiedam (Broersvest) – Vlaardingen – Schiedam (Broersvest). Eveneens op die datum werd autobuslijn 56 doorgetrokken van de Dirk de Dordelaan naar de Professor Rutgersstraat in Vlaardingen. Deze lijn wordt van die datum af echter niet meer als ringlijn geëxploiteerd.

Afd. Elektrisch Materieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel ondergingen 43 motorrijtuigen en 8 aanhangrijtuigen een revisie I, 24 motor- en 8 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en werkwagens resp. 882, 163 en 16 revisies III werden uitgevoerd.

95 rijtuigen kwamen in de centrale werkplaats voor het afdraaien of vernieuwen van wielbanden, 78 stroomafnemers werden gerevideerd, terwijl 330 tractiemotoren werden gerevideerd en gerepareerd.

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.

Motorrijtuig 404 werd verbouwd tot instructierijtuig. Het nummer is veranderd in 2101. 2 motorrijtuigen (nrs. 301 en 448), zomede 1 zout- en 1 zandtransportwagen (resp. nrs. 2011 en 2101) werden voor sloop verkocht.

Tenslotte werden nog diverse werkzaamheden uitgevoerd voor andere afdelingen van het bedrijf.

Afd. Bovenleiding.

In dit verslagjaar werden de volgende netgedeelten gerevideerd:

Mathenesserweg, Vierambachtstraat, Lus Crooswijk tot de Zaagmolenbrug, Vlas-kade, Wolphaertsbocht, Jonker Fransstraat en Coolsingel.

In verband met asfalteringswerkzaamheden werden op de Goudsesingel, de Walenburgerweg, de Schieweg, de Straatweg en in de Witte de Withstraat palen verplaatst, spandraden en bijbehorende apparatuur vernieuwd.

Voor vernieuwing en onderhoud werden gebruikt 1.835 m. rijdraad van 80 mm² en 649 m. van 65 mm². Voorts nog 170 m. gevlochten koperkabel van 10 mm², 89 m. gevlochten bronskabel van 35 mm² en 99 m. gevlochten bronskabel van 50 mm².

Om te voorkomen dat door sneeuwval wissels onklaar raken werden 128 stuks van elektrische verwarmingselementen voorzien.

Het aantal elektrische wissels (77 stuks) bleef ongewijzigd. Dit jaar werden 174 palen geschilderd, waarvan 78 gemeenschappelijk met de dienst van de Openbare Verlichting.

Afd. Automaterieel.

In verband met toekomstige uitbreiding en verlenging van autobuslijnen, verhoging en handhaving van de noodzakelijke frequenties en de vervanging van een aantal oude autobussen, werd in dit jaar een aantal nieuwe autobussen besteld, t.w.

27 stuks met Verheul onderbouw en Kromhout motor, en
 3 stuks eveneens met een Verheul onderbouw, doch met M.A.N. motor en luchtvering.
 Als proef werden nog 2 Magirus-Deutz autobussen besteld.

In de werkplaatsen ondergingen 69 autobussen een grote revisie. Van 11 stuks werden de carosserieën gereviseerd, waarvan 6 stuks door derden en 5 stuks in eigen werkplaats. Door derden werden voorts nog aan 30 autobussen reparaties verricht.
 De autobussen 202, 240 en 443 werden gesloopt, omdat reparatie na aanrijding niet meer verantwoord was.

De volgende bedrijfsautomobielen werden besteld:

- 1 reparatie-auto, fabrikaat Landrover (no. V 49), te gebruiken voor het opheffen van technische storingen op de lijn;
- 6 aanhangwagentjes (nos. V 51 t/m V 56), te gebruiken door de afdeling Weg en Werken voor het vervoer en het opbergen van gereedschap e.d.;
- 1 bovenleiding-montage-auto, gebouwd op Chevrolet chassis, ter vervanging van montage-auto no. 2405, nieuw no. 2413.
- 2 bestelauto's (fabr. Volkswagen, nos. V 57 en V 58), ter vervanging van de bestelauto's V 37 en V 38.
- 1 Opel-bestelwagen (V 50, ter vervanging van bestelauto V 20).

De kraanwagens zijn in totaal 220 keer uitgerukt, waarvan 163 keer ten behoeve van het autobus- en 57 keer ten behoeve van het trambedrijf.

Afd. Weg en Werken.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 5.773 m. oude rails door nieuwe vervangen; 72 kruisstukken en 39 wissels werden vernieuwd. 5.964 m spoor werden gelicht, terwijl een aanvang werd gemaakt met het lichten van de sporen op het Stationsplein.

Speciale werken.

De volgende straten werden geasfalteerd: Walenburgerweg van de Spoorsingel tot de Schepenstraat, de Goudsesingel van Boezemsingel tot aan de mariniersweg en de Witte de Withstraat. Hiervoor werden gebruikt resp. 792 m., 1.693 m en 514 m. rails.

Tijdens de asfaltering van de Schieweg werden de bogen bij de Schepenstraat gewijzigd en 216 m. rails vernieuwd.

Tenslotte werden bij de asfaltering van de Straatweg 1.621 m. rails en het kruising-complex voor de Hillegondastraat vernieuwd.

Aanleg en spoorwijziging.

Een aanvang werd gemaakt met het opbouwen van de sporen op het nieuwe R.E.T. terrein aan de Kleiweg.

In verband met een situatiewijziging werd de kruising met aansluitende bogen Mathenesserweg – Mathenesserdijk geheel vernieuwd. Verwerkt werden 403 m. rails, 2 wissels en 6 kruisstukken.

Gebouwen.

Isaïc Hubertstraat.

De uitbreiding van het bijkantoor, waarmee dit jaar werd aangevangen, werd stop gezet in verband met de overname van terreinen en gebouwen aan de Kleiweg alhier.

Remises.

Om de invoering van een persoonlijk afrekenstelsel voor het vervoerpersoneel mogelijk te maken, werd in verschillende remises een aanvang gemaakt met de inrichting van afrekenlokalen. De in het vorige jaar aangevangen verbouwing van de remise Schiekade werd stopgezet. De daar gevestigde afdelingen zullen n.l. te zijner tijd worden overgebracht naar de Kleiweg. De remises Kralingen en Hillegersberg werden gewit.

Garages.

Aan de Sluisjesdijk werd de staalconstructie in de buitengevels van het garage-gedeelte met de kanteldeuren geschilderd.

Wachthuisjes.

Aan De Slinge werden 3 wachthuisjes, en aan de Vondelingenweg, Kanaalweg, Heemraadssingel, Mauritsweg, Stationsplein en Burgem. van Slijpelaan 2-zijdige abri's geplaatst. 1-zijdige abri's werden nog geplaatst op het Hofplein, de Beukelsdijk en de Schiekade.

Een aantal wachthuisjes en abri's werd verplaatst.

SLOTBESCHOUWING.

In dit jaar vonden voor de R.E.T. enige belangrijke gebeurtenissen plaats.

In zijn vergadering van 5 maart 1959 besloot de Gemeenteraad tot aankoop ten behoeve van de R.E.T. van het complex terreinen en gebouwen c.a. van de N.V. Allan en Co's Koninklijke Nederlandse Fabrieken van Meubelen en Spoorwegmaterieel aan de Kleiweg alhier. In dit complex zal een groot gedeelte van het R.E.T. bedrijf worden ondergebracht, waardoor de volgende vestigingen zullen kunnen worden opgegeven; het hoofdkantoor, de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel en het centrale magazijn aan de Isaïc Hubertstraat; de werkplaatsen aan de Schiekade en aan de Binnenhaven; de schilderswerkplaats, de houtbewerkingsafdeling en de stoffeerderij, alle van de afdeling Automaterieel, die thans in de werkplaatsen aan de Sluisjesdijk zijn ondergebracht, alsmede de onderhoudsafdeling van de gebouwendienst, die zich thans in de remise Hillegersberg bevindt. Op het terrein aan de Kleiweg zullen voorts twee naast elkaar gelegen gebouwen tot autobussen-garages voor resp. 30 en 60 autobussen worden ingericht, met de mogelijkheid de twee gebouwen met elkaar te verbinden en enigszins uit te breiden tot het verkrijgen van een garage, welke ruimte zal bieden aan 200 autobussen.

De voor de verbouwing, inrichting en overplaatsing benodigde kredieten werden door de Gemeenteraad gevoteerd in zijn zitting van 29 oktober 1959. Vermoedelijk zal een gedeelte van de bedrijfsonderdelen nog in 1960 kunnen worden overgebracht.

Een tweede belangrijke gebeurtenis waarover reeds in het vorige jaarverslag werd gesproken, was het besluit van de Gemeenteraad van 14 mei 1959, waarmee in

principe goedkeuring werd gegeven voor de aanleg van een metroverbinding tussen het Centraal Station en het Zuidplein. Een krediet werd verleend voor het eerste gedeelte van de bouw en wel voor het onderwatergedeelte van de tunnel. Op het moment dat dit verslag wordt uitgebracht, is aan het College van Burgemeester en Wethouders het tweede gedeelte van het tunnelrapport toegezonden, waarin wordt gerapporteerd over alle werkzaamheden, welke op de rechter Maasoever zullen moeten worden verricht.

Tenslotte werd, na hiervoor op 14 mei 1959 van de Gemeenteraad toestemming te hebben verkregen, begonnen met de voorbereidende werkzaamheden om een persoonlijk afrekenstelsel voor het rijdend personeel te kunnen invoeren. Hierdoor zal een einde komen aan de tot nu toe bij het bedrijf toegepaste wijze van afrekenen, welke naast enkele voordelen het grote nadeel heeft dat de conducteur of chauffeur niet aanwezig is wanneer op kantoor het door hem afgedragen geld voor de verkoop van plaatsbewijzen wordt gecontroleerd.

Wat de vooruitzichten voor het komende jaar betreft moet helaas worden verwacht, dat de financiële resultaten een zeer somber beeld te zien zullen geven. Wel mag worden aangenomen dat de in dat jaar te houden internationale tuinbouwten- toonstelling „Floriade” enig extra reizigersvervoer zal opleveren, doch de opbrengst hiervan zal vermoedelijk niet zodanig zijn, dat hierdoor belangrijk hogere ontvang- sten zullen worden verkregen. Omdat nu bekend is, dat in 1960 behalve een 5 % loons- verhoging ook een compensatie zal worden gegeven voor een per 1 april van dat jaar toegestane huurverhoging, lijdt het geen twijfel of voor 1960 zal op een nog groter nadelig saldo moeten worden gerekend dan over 1959 reeds het geval was.

De Directeur,
Ir. N. A. BOGISTRA.

Rotterdam, mei 1960.