

VERSLAG OMTRENT DE TOESTAND VAN DE ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM OVER HET JAAR 1963.

I. ALGEMEEN.

Commissie voor de Openbare Nutsbedrijven.

De Commissie voor de Openbare Nutsbedrijven was op 31 december 1963 als volgt samengesteld: Wethouder-voorzitter: de heer H. W. Jettinghoff; leden: de heren L. den Adel, C. N. van Dis, C. van der Linden, L. J. Platenburg, Drs. W. van der Vlerk en J. Worst. Als secretaris was aan de commissie toegevoegd de heer N. de Vries, hoofd van de secretarie-afdeling Economische Aangelegenheden en Openbare Nutsbedrijven.

Directie.

In verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd verliet de Directeur, de heer Ir. N. A. Bogtstra, per 1 september het bedrijf. Met ingang van dezelfde datum werd in zijn plaats de ondergetekende benoemd.

Als erkenning voor zijn bijzondere diensten voor het bedrijf ontving de heer Ir. N. A. Bogtstra tijdens een receptie, welke ter gelegenheid van zijn afscheid werd gehouden en waarbij zeer velen van hun belangstelling blijk gaven, een Koninklijke Onderscheiding.

Vervoersresultaten.

Het aantal op de tram- en autobuslijnen vervoerde reizigers steeg in het verslagjaar tot 154.614.152 tegenover 152.618.719 in 1962, hetgeen een vermeerdering betekent van rond 2 miljoen reizigers, of 1,3 %.

Voor een deel was deze toename van het aantal reizigers een gevolg van de slechte weersomstandigheden tijdens de langdurige en strenge vorstperiode in het begin van het verslagjaar. In het eerste kwartaal van 1963 werden n.l. 1.017.166 passagiers meer vervoerd dan in de overeenkomstige periode van 1962.

De totale vervoersontvangsten stegen van f 29.291.924,27 in 1962 tot f 29.745.465,75 in 1963, een toename derhalve met f 453.541,48. Deze geringe vermeerdering van de inkomsten, die zoals hierboven vermeld voor een deel nog moet worden toegeschreven aan incidentele omstandigheden, is bij lange na niet voldoende geweest om de sterk gestegen lasten te compenseren. Deze lasten bedroegen in 1963 f 44.294.027,74 tegen f 40.628.733,28 in het jaar daarvoor. De vermeerdering ad f 3.665.294,46, voornamelijk toe te schrijven aan de verhogingen van lonen, salarissen en sociale lasten, is er o.a. de oorzaak van dat het nadelig saldo van f 10.374.195,04 in 1962 steeg tot f 12.998.378,96 in het verslagjaar.

Er dient op gerekend te worden, dat het nadelig saldo over 1964 nog aanzienlijk groter zal worden.

[Hoewel de grootte van de huidige en de te verwachten nadelige saldi de ondergetekende met zorg vervullen, vestigt hij er de aandacht op, dat deze nadelige saldi de consequentie vormen van het doelbewust aanvaarden van andere dan uitsluitend bedrijfseconomische criteria bij de bepaling van aard en omvang van de te bieden vervoersvoorziening. Eén dezer criteria wordt gevormd door het – z.i. juiste – streven om een zo groot mogelijk aantal reizigers van het openbaar vervoer gebruik te doen maken, teneinde een bijdrage te leveren tot een zo efficiënt mogelijk gebruik van de beschikbare ruimte in de agglomeratie. Het gevolg van dit streven is, dat de tarieven lager zijn en de geboden voorziening hoger is dan bedrijfseconomisch verantwoord is te achten, zodat de daaruit voortvloeiende nadelige saldi te beschouwen zijn als de prijs, die de gemeenschap voor de realisering van bovengenoemd streven dient te betalen.

Het streven om het aantal van het openbaar vervoer gebruik makende reizigers te vergroten zal slechts succes kunnen hebben, indien dit vervoer in sterk toenemende mate wordt losgemaakt van de nadelige invloed der verkeerscongesties en derhalve de beschikking krijgt over een eigen en onafhankelijke baan. Bij metro-lijnen is deze onafhankelijke baan ten volle gerealiseerd, terwijl bij tramlijnen nog zeer veel en bij autobuslijnen in mindere mate in deze richting kan en moet worden gedaan. De zeer grote investeringen, welke hiermede gemoeid zullen zijn, die veroorzaakt worden door het algemene verkeersbeeld en het ruimtegebrek in de agglomeratie en door de noodzaak het openbaar vervoer als „bloedsomloop” van het economisch en maatschappelijk leven in de agglomeratie te doen blijven functioneren, dienen naar het oordeel van de ondergetekende niet ten laste van de exploitatie van het openbaar vervoer te worden gebracht.

De huidige nadelige saldi worden in hoofdzaak veroorzaakt door:

- a. de toenemende belemmeringen, welke het openbaar vervoer ondervindt van het overige verkeer, waardoor telken jare voor het bieden van een gelijke vervoersvoorziening meer materieel en personeel vereist is.
- b. de te lage tarieven.
- c. de uit andere dan bedrijfseconomische overwegingen boven het evenwichtspunt van kosten en opbrengsten opgevoerde vervoersvoorziening.

ad a. De hiergenoemde belemmeringen kunnen slechts worden verminderd door aan het openbaar vervoer een onafhankelijke baan ter beschikking te stellen.

ad b. In het verslagjaar waren zonder uitzondering alle lijnen verliesgevend, terwijl de lijnen met het grootste vervoersaanbod, waarop de voorziening min of meer is aangepast aan de vraag, ook het grootste verlies opleverden. Hieruit valt af te leiden, dat het huidige tarief aanzienlijk te laag is. Voorstellen tot verhoging van de tarieven, welke overigens nog slechts als een eerste stap zijn te beschouwen, waren aan het einde van het verslagjaar in voorbereiding.

ad c. De verliezen, welke ontstaan doordat de vervoersvoorziening boven het evenwichtspunt tussen kosten en opbrengsten is opgevoerd, zullen, indien men deze opgevoerde vervoersvoorziening wenselijk acht, als een consequentie daarvan aanvaard moeten worden. Het ware te overwegen het verliesbedrag, dat men telken jare voor deze opgevoerde voorzieningen wenst te besteden, tevoren te bepalen teneinde het verband tussen de opvoering der vervoersvoorziening en de daaruit voortvloeiende verliezen duidelijker aan het licht te brengen.

De voortgaande groei van de stedelijke agglomeratie geeft aanleiding tot een aantal problemen met betrekking tot de afbakening van de vervoerstaken van de autobusdienstondernemingen, welke de omliggende streekvervoersgebieden bedienen en

van het stedelijk vervoerbedrijf. Bij de oplossing van deze problemen zullen niet de financiële belangen van de streekvervoerondernemingen of van het stedelijk vervoerbedrijf, doch de doelmatigheid in de vervoersvoorziening als geheel op de voorgrond dienen te staan.

Personeel.

De totale personeelssterkte van het bedrijf bedroeg op 31 december 1963 2.760 man tegen 2.799 per ultimo 1962, een vermindering derhalve met 39 personen.

Door het voortdurende personeelstekort, dat slechts gedeeltelijk kon worden verminderd door het werven van Spaanse arbeidskrachten, was het niet te vermijden dat, evenals in vorige jaren, een aantal malen een beroep op het personeel moest worden gedaan voor het verrichten van extra prestaties. Voor de ondervonden medewerking, alsmede voor de wijze, waarop het personeel onder dikwijls moeilijke omstandigheden zijn taak heeft verricht, is een woord van dank op zijn plaats.

Op 31 december 1963 waren bij de R.E.T. 158 buitenlandse arbeidskrachten in dienst, waarvan 136 Spanjaarden en 22 Italianen.

In 1963 ontvielen het bedrijf door de dood 11 ambtenaren, 4 leden van het personeel vierden hun 25-jarig en 15 hun 40-jarig ambtsjubileum, terwijl 1 ambtenaar de dag herdacht, waarop hij 50 jaar geleden in dienst trad.

De medezeggenschaps- en dienstcommissies, zomede de commissie voor gemeenschappelijk onderzoek, vergaderden in totaal 12 keer.

De Ideeënbuscommissie vergaderde 5 maal. Van de 92 ingediende ideeën (107 in 1962) waren 5 afkomstig van ambtenaren op jaarwedde (3 van technisch en 2 van administratief personeel) en 87 van ambtenaren op maandloon (66 van rijdend en 21 van overig personeel). Van de 92 besproken of opnieuw besproken ideeën werden 17 beloond, terwijl 3 werden aangehouden voor een nader onderzoek. Evenals in vorige jaren waren ook nu weer de meeste ideeën afkomstig van technisch personeel.

De arbeidsvoorwaarden voor het personeel werden ook dit jaar weer verbeterd. Met ingang van 1 januari 1963 werden de lonen en salarissen aan een algehele verhoging onderworpen, terwijl wat het personeel op jaarwedde betrof bovendien de tweede fase van de gedifferentieerde salarisverhoging (ingegaan op 1 januari 1962) werd uitgevoerd.

In verband met de per 1 januari 1963 in werking getreden nieuwe Algemene Kinderbijslagwet en de nieuwe Kinderbijslagwet voor loontrekkenden kwam voor het overheidspersoneel een nieuwe kindertoelageregeling in de plaats van de tot dusver geldende bijzondere kindertoelageregelingen.

In 1963 werd de Gemeentelijke Verplaatsingskostenverordening gewijzigd. Hieraan werd terugwerkende kracht verleend tot 1 oktober 1962.

Twee wervingen voor personeel vonden plaats in Spanje, n.l. één voor bankwerkers/elektriciëns en één voor wegwerkers/spoormakers. Vooral de laatste bleek een succes.

De verdienstebeloning voor de ambtenaren op weekloon werd voor het laatst toegekend t/m 31 december 1963. Tegen het einde van het verslagjaar werd, na grondige voorbereiding een begin gemaakt met de invoering van een stelsel van gemeten tarieven voor het personeel van de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel.

Tenslotte kan worden vermeld, dat per 1 november 1963 de bedrijfsarts van de R.E.T., de heer C. Tholen, het bedrijf heeft verlaten in verband met het bereiken van de 65-jarige leeftijd. In zijn plaats werd benoemd de heer Dr. H. E. Driessen.

II. TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN.

A. Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden in totaal 91.193.677 reizigers vervoerd, tegen 92.162.713 in 1962, een vermindering derhalve met 969.036 reizigers, of 1,05%.

Bij de beoordeling van deze aantallen moet er o.a. rekening mede worden gehouden, dat in 1963 op basis van tellingen, die in dat jaar werden gehouden, een wijziging is gebracht in de toerekening van het aantal reizigers op rittenkaarten aan de diverse lijnen. Uit deze tellingen is n.l. gebleken, dat op rittenkaarten minder passagiers van tramlijnen gebruik maakten dan vroegere tellingen hadden uitgewezen. Er vond dus een verschuiving plaats naar de autobuslijnen.

Zoals tot nu toe gebruikelijk werd ook in dit jaar nog een overstaprit voor 2 reizigers geteld, hoewel een deel van hen, zoals uit de gehouden telling is gebleken, nog een derde rit op hun overstapplaatsbewijs maakte.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg van 17,21 ct in 1962 tot 17,42 ct in 1963.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 10.220.851, waarvan 1.094.091 door de gelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 2.715.667 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 12.936.518 tegen 12.850.647 in het vorige verslagjaar. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer daalde van 7,17 in 1962 tot 7,05 in 1963.

Het aantal reizigers, dat op de tramlijnen gebruik maakte van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, vooruitbetaalde plaatsbewijzen en abonnementen, is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal reizigers op rittenkaarten enz.	Percentage van het totaal aant. reizigers
1962	59.061.105	64,08
1963	58.453.982	64,10

In verband met het gereedkomen van de verlengde Willemsbrug reden van 28 september af de tramlijnen 2, 3 en 9 niet meer via de Boompjes of de Geldersekaade naar de Blaak, of omgekeerd, doch via de verlengde Willemsbrug.

In het aantal tramlijnen vond dit jaar geen wijziging plaats.

B. Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 63.420.475 reizigers vervoerd, tegen 60.456.006 in 1962. In 1963 werden derhalve 2.964.469 reizigers, of 4,9%, meer vervoerd. Evenals bij de tramlijnen werd ook bij de autobuslijnen 1 overstaprit voor 2 passagiers geteld.

De gemiddelde opbrengst per reiziger daalde van 18,23 ct in 1962 tot 17,89 ct in dit jaar. Zoals bij de tramlijnen opgemerkt, werd dit jaar een groter aantal reizigers op rittenkaarten aan de autobuslijnen toegerekend dan voorheen. Hieraan is o.a. toe te schrijven, dat de gemiddelde opbrengst per reiziger een daling te zien gaf.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 15.222.322. Als gevolg van de

langdurige vorstperiode in het begin van het jaar, waardoor enerzijds de toeloop van reizigers groter was en anderzijds meer defecten aan autobussen optraden dan normaal, werden voor enige tijd autobussen van particuliere ondernemers gehuurd voor het lijnvervoer.

Door deze autobussen werden 46.940 kilometers afgelegd, zodat het totaal aantal autobuskilometers in 1963 15.269.262 bedroeg, tegen 14.872.660 in 1962.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer voor het lijnvervoer steeg van 4,07 in 1962 tot 4,15 in dit jaar.

Het aantal reizigers, dat op de autobuslijnen gebruik maakte van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen, is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal reizigers op rittenkaarten enz.	percentage van het totaal aant. reizigers
1962	33.497.217	55,41
1963	36.829.109	58,07

Van 1 maart tot 31 oktober werden wederom in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. rondritten speciaal voor vreemdelingen gemaakt. Het aantal vervoerde reizigers bleef nagenoeg gelijk, n.l. 16.233 in 1963 tegen 16.064 in het jaar daarvoor. Het voor de R.E.T. bestemde aandeel in de ritprijs ad f 1,70 bleef dit jaar ongewijzigd.

Van 29 mei tot 22 oktober vonden dit jaar de z.g. „wederopbouwritten” plaats. Van deze rondritten maakten 49.541 personen gebruik, tegen 26.849 in 1962. Aangenomen mag worden, dat de gelegenheid die aan de reizigers werd geboden een bezoek te brengen aan het in aanbouw zijnde metrostation Leuvehaven in belangrijke mate heeft bijgedragen tot de stijging van het aantal reizigers. Het tarief voor deze rondrit, f 1,50, werd dit jaar niet gewijzigd.

Met ingang van 14 januari werd de autobussengarage aan de Kleiweg in gebruik genomen. Naar deze garage werden de autobussen van verschillende lijnen overgeplaatst, die eerst in de garages aan de Sluisjesdijk en de Waalhaven N.Z. werden gestald.

Op 18 februari werd autobuslijn 57 als ringlijn over het traject Lusthofstraat—Prinsenlaan (Prins Alexanderpolder)—Lusthofstraat aan het lijnennet toegevoegd.

Van 18 oktober af reden de autobuslijnen 30 en 31 niet meer van de Willemsbrug via de Boompjes en Geldersekaade naar de Blaak, doch van de Willemsbrug via de verlenging van deze brug.

In de loop van het jaar werden voorts nog wijzigingen aangebracht in de routes van de autobuslijnen 34, 55 en 67.

III. ELEKTRISCH MATERIEEL EN BOVENLEIDING.

Metromaterieel.

Ten behoeve van de in aanbouw zijnde metrolijn Centraal Station—Zuidplein werd in het verslagjaar een bestelling geplaatst voor levering van 27 stuks metrorijtuigen. De opdracht voor de rijtuigen werd verstrekt aan de N.V. Werkspoor te Utrecht, terwijl de levering van de elektrische uitrustingen voor dit materieel werd opgedragen aan de N.V. Elektrotechnische Industrie v/m Wm. Smit & Co., te Slikkerveer. De

aflevering van de complete rijtuigen zal vermoedelijk in het tweede kwartaal van 1966 een aanvang nemen en, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, in het eerste halfjaar van 1967 zijn voltooid.

Trammaterieel.

Bij dezelfde leveranciers als voor het metromaterieel werd een bestelling geplaatst voor de levering van 24 stuks zes-assige en 36 stuks acht-assige gelede tramrijtuigen. De eerste rijtuigen hiervan zullen tegen het einde van 1964 worden afgeleverd en het restant in de loop van het jaar daarop.

In de onderafdeling Mechanische Metaalbewerking van de centrale werkplaats werd in oktober een begin gemaakt met de toepassing van een stelsel van gemeten tarieven. In december volgde de invoering van dit stelsel voor sommige werkzaamheden in de elektriciënswerkplaats, terwijl het in de bedoeling ligt geleidelijk aan ook tot toepassing bij andere onderafdelingen over te gaan. Hoewel het tijdsverloop sedert de invoering nog kort is, kan worden gesteld dat de toepassing van dit stelsel reeds geleid heeft tot vergroting van de efficiëncy.

In de centrale werkplaats werden de gebruikelijke revisie- en onderhoudswerkzaamheden verricht. In totaal ondergingen 24 motorrijtuigen en 7 aanhangrijtuigen een revisie I, 26 motor- en 6 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en overig trammaterieel resp. 624, 144 en 13 revisies III werden uitgevoerd. Omdat aan de rijtuigen van de oudste series, die zowel technisch als economisch geheel verouderd zijn, nog slechts de hoogst noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden worden verricht, is het aantal revisies I in vergelijking met 1962 teruggelopen.

In dit jaar zijn gereed gekomen de door derden gebouwde zandtransportwagens nrs. 2411 en 2412. Voor sloop werden verkocht de rijtuigen 417, 420 (in 1962 verkocht), 423, 424, 427, 431, 441, 452, 456, 463, 464, 511, 519 en 551. Eveneens werden verkocht motorrijtuig 202, echter zonder de wielstellen, zomede de wagenbak van motorrijtuig 100.

Zowel in de centrale werkplaats als in de dépôts werden tenslotte nog aan verschillende rijtuigen, die door aanrijdingen waren beschadigd, reparaties verricht.

Bovenleiding.

De langdurige koude in het begin van het jaar veroorzaakte een achterstand in de werkzaamheden, welke, mede door gebrek aan personeel, aan het einde van het jaar nog niet geheel was ingelopen.

Voor vernieuwing en onderhoud werden in dit jaar 2.958 m. rijdraad van 80 mm² en 554 m. rijdraad van 65 mm² gebruikt.

Het aantal elektrische wissels, dat aan het einde van 1962 67 bedroeg, bleef dit jaar ongewijzigd. O.a. in verband met metro-werkzaamheden, waardoor een aantal wissels verwijderd moest worden, liep het aantal wissels, dat elektrisch verwarmd kan worden terug van 165 per ultimo 1962 tot 163 aan het einde van 1963.

Zoveel mogelijk werd het revisieprogramma voor het bovenleidingnet uitgevoerd, terwijl op verschillende punten in de stad voor verkeersverbeteringen, straataanleg, enz. de nodige werkzaamheden werden verricht.

Aan het bovenleidingnet, zomede aan de elektrische licht- en krachtinstallaties in de verschillende gebouwen van het bedrijf werden onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden uitgevoerd.

IV. AUTOMATERIEEL.

Van 6 autobussen werden de carrosserieën gerevideerd, waarvan 4 stuks in eigen werkplaats en 2 door derden. Een grote revisie ondergingen nog 7 autobussen. In totaal werden 163 motorrevisies uitgevoerd, waarvan 85 bij derden.

Van de in 1961 bestelde 30 autobussen, waarvan in 1962 nog 2 stuks waren afgeleverd, werden dit jaar de resterende 28 stuks (nrs. 772—799) aan het autobussenpark toegevoegd. Ook de voor representatieve doeleinden bestelde autobus (nr. 1) werd dit jaar in gebruik genomen.

Bestellingen werden geplaatst voor de levering van 66 autobussen, t.w.

- a. 29 autobussen, waarvan de chassis door N.V. Leyland-Holland en de carrosserieën door N.V. Werkspoor geleverd zullen worden. Deze autobussen, die een lengte van 11,88 m zullen krijgen, worden speciaal bestemd voor langere lijnen en zullen in verband daarmee 44 zitplaatsen krijgen.
- b. 37 stuks, waarvan de componenten voor de onderbouw eveneens door N.V. Leyland-Holland vervaardigd zullen worden. De levering van de bovenbouw en het chassisframe voor deze autobussen, zomede de montage in dit frame van de door Leyland te vervaardigen componenten, werden aan N.V. Werkspoor opgedragen.

De carrosserieën van deze autobussen zullen worden voorzien van een grote instapdeur met 2 ingangen, zodat 2 passagiers tegelijk kunnen instappen. Bij de constructie is vooruit gelopen op een mogelijke invoering van ontwaardingsapparatuur voor plaatsbewijzen. Zolang dit systeem niet wordt toegepast, kan de tweede ingang worden afgeschermd. Bovendien krijgen deze autobussen twee uitstapdeuren.

Met het Gemeente Vervoerbedrijf te Amsterdam werd een overeenkomst gesloten voor de huur van 14 autobussen (nrs. 616—629) voor de tijd van 1 jaar. Van de gelegenheid om te kunnen huren werd gebruik gemaakt om tot aan de eerste aflevering (in 1964) van de bestelde autobussen over meer materieel te kunnen beschikken.

Buiten dienst werden gesteld 6 autobussen, t.w. de nrs. 261, 273, 278, 285, 291 en 412.

Van de in de jaren 1961, 1962 en 1963 in totaal buiten dienst gestelde 40 autobussen en 7 aanhangwagens, werden dit jaar 37 autobussen verkocht. Aan het einde van het jaar stonden derhalve nog buiten dienst 3 autobussen en 7 aanhangwagens.

In het overige wagenpark vonden de volgende mutaties plaats. De in 1962 bestelde auto voor het reinigen van wisselkasten werd in gebruik genomen (nr. V-2418). Aangeschaft werden 3 personenauto's, n.l. 1 Opel Kapitän (ME 71-78) en 2 Vauxhalls (MP 07-62 en MX 76-91), benevens 2 vrachtauto's, fabriek Commer, TS 91-60 (V.61) en UA 13-49 (V.62).

Verkocht werden: 2 personenauto's, Opel UT 07-84 en Opel UP 90-61, de in 1962 buiten dienst gestelde personenauto Vauxhall RT 84-47, zomede 2 Bedford vrachtauto's PB 67-89 (V.2) en PJ 01-98 (V.36).

Besteld werd een D.A.F. trekker met oplegger ter vervanging van de D.A.F. trekker met oplegger nrs. V.30 en V.31.

De garage op het nieuwe complex aan de Kleiweg werd in het begin van het jaar in dienst gesteld.

De kraanwagens zijn in totaal 158 keer uitgerukt, waarvan 100 keer ten behoeve van het autobus- en 58 keer ten behoeve van het trambedrijf.

V. WEG EN WERKEN.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 3.030 m. oude rails door nieuwe vervangen, terwijl 11 wissels en 2 kruisstukken werden vernieuwd. In de remise Delfshaven werden 64 m. rails vervangen. In totaal werd 2.232 m. spoor gelicht.

Spoorwijzigingen.

Op de in dit jaar gereed gekomen nieuwe verbindingsweg tussen Willemsbrug en Blaak, waardoor een geheel gewijzigde verkeerssituatie ter plaatse ontstond, werden nieuwe sporen gelegd.

Hiervoor waren in totaal nodig 3.538 m. rails, 5 wissels en 17 kruisstukken.

Met de aanleg van sporen op het Eendrachtsplein werd dit jaar een aanvang gemaakt, terwijl begonnen werd met het verwijderen van de tramsporen in de Mijns-herenlaan.

Speciale werken.

In verband met de metrowerkzaamheden werden de sporen op de Coolsingel tussen de van Oldenbarneveltstraat en de Blaak omgelegd. Hierbij werden 688 m. rails verwerkt.

Complex Kleiweg.

De centrale verwarmingsinstallatie werd gerevideerd, terwijl een begin werd gemaakt met het schilderen van de kapconstructie van de revisiewerkplaats en de bankwerkerij.

Het terrein werd gedeeltelijk herstraat.

Tramremises.

In de remise Hillegersberg werd begonnen met het leggen van een fundeering voor een wasmachine voor tramrijtuigen.

In de verschillende remises vonden voorts de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden plaats.

Autobusgarages.

De kapconstructie van de garage aan de Sluisjesdijk met de kanteeldeuren werden geschilderd. Dezelfde werkzaamheden werden verricht aan het gehele buitenwerk van de garage aan de Waalhaven.

De Directeur,
Drs. C. G. VAN LEEUWEN.