

II. TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN.

A. Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden door de reizigers in totaal 87.569.799 ritten gemaakt, tegen 91.451.173 in 1964. Het aantal ritten daalde derhalve met rond 3,9 miljoen, of wel met ca. 4,2 %.

Onder invloed van de tariefsverhoging steeg de gemiddelde opbrengst per rit van 17,02 ct in 1964 tot 19,96 ct in 1965.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 8.593.565, waarvan 1.084.472 door de enkel gelede en 1.814.431 door de dubbel gelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 1.649.015 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 10.242.580 tegen 12.604.630 in het vorige verslagjaar.

Het gemiddeld aantal ritten per rijtuigkilometer toonde een duidelijke stijging, n.l. van 7,26 in 1964 tot 8,55 in 1965.

Het aantal ritten, waarbij op de tramlijnen gebruik werd gemaakt van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, vooruitbetaalde plaatsbewijzen en abonnementen is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal ritten op kaarten enz.	Percentage van het totaal aantal ritten
1964	59.215.252	64,75
1965	61.547.697	70,28

In verband met de aanleg van een verbinding voor de scheepvaart tussen de Achterhaven en de Coolhaven werd met ingang van 12 mei een wijziging aangebracht in de routes van de tramlijnen 10 en 15. Voor lijn 10 verviel het gedeelte via de Oostkousdijk en de Havenstraat. Hiervoor in de plaats kwam het traject Westzeedijk - Hudsonplein - Spanjaardstraat - Schiedamseweg enz., terwijl het eindpunt van lijn 15 aan de Ruigeplaatbrug via de Westkousdijk werd verlegd naar het Hudsonplein.

Met ingang van 4 augustus werd het begin/eindpunt van lijn 17 verplaatst van de 's-Gravenweg bij de Essenlaan naar de Avenue Concordia in verband met het toepassen van eenzijdig bestuurbaar materieel.

Op 13 december werd op lijn 22 gedurende de avonduren éénmansbediening ingevoerd.

B. Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen maakten de reizigers in totaal 65.913.042 ritten tegen 65.115.650 in het vorige verslagjaar, een vermeerdering derhalve met rond 0,8 miljoen, of ruim 1,2 %.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg van 18,27 ct in het vorige verslagjaar tot 21,65 ct. in 1965.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 16.059.956 tegen 16.135.725 in 1964.

Het gemiddeld aantal ritten per autobuskilometer toonde een kleine stijging, n.l. van 4,04 in 1964 tot 4,10 in 1965.

Het aantal ritten, waarbij op de autobuslijnen gebruik werd gemaakt van rittenkaarten, weekkaarten, schoolkaarten, abonnementen en vooruitbetaalde plaatsbewijzen, is in onderstaand overzicht weergegeven.

	Aantal ritten op kaarten enz.	percentage van het totaal aantal ritten
1964	38.403.639	58,98
1965	43.985.386	66,73

In samenwerking met de plaatselijke V.V.V. werden ook dit jaar weer rondritten, speciaal voor vreemdelingen, gemaakt. Tijdens deze ritten, welke van 1 april tot en met 27 oktober plaats vonden, werden 13.937 passagiers vervoerd, tegen 14.085 in het jaar daarvoor. Het voor de RET bestemde aandeel in de ritprijs bleef gehandhaafd op f2,60.

Van 16 mei tot en met 27 oktober vonden de zgn. „kris-kras” rondritten plaats. Het tarief voor deze ritten werd verhoogd van f2,— tot f2,50 per persoon. In totaal werden 21.901 reizigers vervoerd, tegen 22.815 in 1964.

De belangstelling voor de rondritten door het Botlek- en Europoortgebied, die van 16 mei tot en met 29 september werden gehouden, liep terug van 4.909 in 1964 tot 3.092 in het verslagjaar. Het tarief, t.w. f5,— voor volwassenen en f3,— voor kinderen, bleef ongewijzigd.

Met ingang van 1 februari werd autobuslijn 66 in exploitatie genomen over het traject Honingerdijk via de Van Brienenoordbrug naar het N.S.-station Lombardijen.

Op 14 juni werd autobuslijn 53, die de dienst onderhield tussen Hoogvliet en het Botlekgebied, opgeheven. Het vervoer op dit traject werd van deze datum af voor gezamenlijke rekening door de N.V. Rotterdamsche Tramweg Maatschappij verzorgd. Eveneens op 14 juni werd autobuslijn 63 in Hoogvliet doorgetrokken naar de Zalmplaat.

Op 16 juli werd het eindpunt van autobuslijn 50 verlegd van de Koninginneweg naar de Oosterhagen.

Met ingang van 18 oktober werd de route van autobuslijn 34 zodanig gewijzigd, dat niet meer via de rivierdijk, doch over de provinciale weg wordt gereden naar Kralingseveer.

Op 6 november werd de ringlijn 45A en 45B gecombineerd tot één ringlijn onder het nummer 45.

III. ELEKTRISCH MATERIEEL EN BOVENLEIDING.

a. Metromaterieel.

De bouw van de in bestelling zijnde 27 metrorijtuigen vond regelmatig voortgang. Het laat zich dan ook aanzien, dat met de aflevering zal worden begonnen op het geprojecteerde tijdstip, d.w.z. in de loop van het tweede kwartaal van 1966.

b. Trammaterieel.

In het verslagjaar werd de aflevering van de in 1963 bestelde 36 dubbelgelede en 24 enkelgelede tramrijtuigen voltooid. De eerstgenoemde serie werd genummerd 351 tot en met 386, terwijl het enkelgelede materieel de nummers 251 tot en met 274 ontving. Deze rijtuigen voldoen goed in de praktijk. Door financiële moeilijkheden moest helaas worden afgezien van de zo noodzakelijke vervanging van de nog resterende 4-assers, die omstreeks het jaar 1930 werden aangeschaft.

Een aantal motorrijtuigen uit de series 1—15 en 251—274 werd geschikt gemaakt voor éénmansbediening, terwijl in de motorrijtuigen van de serie 102—135 en in de aanhangrijtuigen van de serie 1021—1056 verwarming werd aangebracht.

Tijdens de door het Gemeente Archief georganiseerde tentoonstelling „60 jaar Elektrische Tram” heeft het museumrijtuig no. 1 dienst gedaan. Voor dit doel werd het rijtuig geheel gerevideerd.

Aan de in tarief uit te voeren werkzaamheden in de centrale werkplaats werd gedurende het verslagjaar een belangrijke uitbreiding gegeven. In december van dat jaar werkte 46% van het personeel in deze werkplaats in tarief. De resultaten kunnen goed worden genoemd. Door betere werkmethoden kon een besparing van 17 man worden verkregen.

In 1965 werden 41 motorrijtuigen en 19 aanhangrijtuigen van de oudste series, die zowel technisch als economisch volkomen zijn verouderd, buiten dienst gesteld. De nummers van de motorrijtuigen zijn: 401, 403, 405, 406, 407, 409, 410, 411, 414, 415, 419, 425, 426, 429, 430, 432, 434, 435, 437, 438, 442, 447, 449, 451, 455, 457, 458, 459, 462, 465, 468, 469, 470, 471, 473, 474, 489, 521, 528, 534 en 544, zomede van de aanhangrijtuigen de nummers 1001, 1002, 1003, 1004, 1005, 1006, 1007, 1008, 1009, 1010, 1011, 1012, 1013, 1014, 1015, 1017, 1018, 1019 en 1020.

Met uitzondering van de motorrijtuigen 468 en 534 werd het hierbovengenoemde materieel, tezamen met de in het vorige verslagjaar buiten dienst gestelde 25 rijtuigen, verkocht.

Zowel in de centrale werkplaats als in de verschillende dépôts werden aan de rijtuigen naast de gebruikelijke revisies en het normale onderhoud, nog aan verschillende rijtuigen die door aanrijdingen waren beschadigd, reparaties verricht.

Bovenleiding.

Aan het bovenleidingnet, zomede aan de licht- en krachtinstallaties in de diverse gebouwen, werden de gebruikelijke revisie- en onderhoudswerkzaamheden verricht. De aanleg van een nieuwe bovenleiding op het traject Spanjaardstraat via de Westkousdijk naar de Ruigeplaat, ten behoeve van een routewijziging van de lijnen 10 en 15, werd voltooid.

Het aanbrengen van verkeersverbeteringen e.d. op verschillende punten in de stad, zomede de voortgang van de werkzaamheden aan het metroproject, waren er de oorzaak van dat meerdere omleggingen tot stand moesten worden gebracht.

De aanleg van de licht- en krachtinstallaties in de remise en werkplaats op het metro-emplacement aan de Hilledijk werd dit jaar uitbesteed. De kapverlichting in de remise en de elektrische installatie in het dienstgebouw waren eind december voor een groot gedeelte aangebracht. Op het emplacement zelf werd een aantal kabels gelegd voor terreinverlichting, enz.

IV. AUTOMATERIEEL.

In het verslagjaar werden 37 autobussen afgeleverd (nrs. 202—238). Hiermede was de in 1963 geplaatste bestelling voor 66 stuks geheel geleverd. Van deze 37 werden 4 voorzien van een luchtvering. In verband met plannen om te zijner tijd ontwaardingsapparatuur te gaan toepassen, werden de 37 autobussen voorzien van een dubbele instapdeur. Zolang deze apparatuur nog niet in gebruik is, blijft één van de deuren gesloten.

Een nieuwe bestelling voor 47 stuks autobussen werd dit jaar geplaatst. Deze serie zal op dezelfde wijze worden uitgevoerd als de hierbovengenoemde 37.

De besprekingen met de vervoerbedrijven in de andere grote steden over de standaardisatie van de autobus hebben tot resultaat gehad, dat een opdracht werd gegeven voor de levering van een aantal van deze standaard-autobussen aan de vervoerbedrijven in de 4 grote steden. In deze bestelling zijn 6 stuks begrepen voor de R.E.T. In verband met de financiële moeilijkheden van de gemeente kon dit jaar slechts opdracht worden gegeven voor de levering van de chassis. De order werd geplaatst bij de N.V. van Doorne's Automobielfabriek (DAF).

De overeenkomst, die met de N.V. Haagsche Tramweg Mij. in 1964 was gesloten voor de huur van een 10-tal Kromhout-autobussen, werd in mei van dit jaar beëindigd.

In totaal werden 31 autobussen buiten dienst gesteld, t.w. de nrs. 103, 237, 272, 274, 277, 284, 289, 304, 307, 312, 314, 315, 317, 318, 323, 325, 326, 327, 328, 329, 402, 441, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 517, 523 en 538. Hiervan werden de nummers 272, 274, 312, 318, 323 en 502, in totaal 6 stuks verkocht.

Aan het einde van het jaar stonden in totaal nog buiten dienst 25 autobussen en 9 aanhangwagens. Deze zullen zo spoedig mogelijk worden verkocht, of gesloopt. In het overige wagenpark vonden de volgende mutaties plaats.

Aangeschaft werden 1 DAF-combi (V.66), 1 DAF-reparatieauto (V.102) en 1 Daffodil personenauto (03-87 AP), terwijl een in 1964 bestelde kraanwagen (V.24) werd afgeleverd.

Verkocht werd 1 reparatieauto (V.10), terwijl 1 personenauto (JP 56-05) bij een aanrijding zodanig werd beschadigd, dat reparatie niet meer verantwoord was. Deze auto werd uit het bestand afgevoerd.

Een bestelling werd geplaatst voor de levering van 2 DAF-chassis, bestemd voor montageautomobielen van de afdeling Bovenleiding.

Na geruime tijd van voorbereiding werd in september bij de afdeling Automaterieel begonnen met het uitvoeren van getarifieerde werkzaamheden. Aan het einde van het jaar werkte ongeveer 10% van het werkplaatspersoneel in tarief. Het liet zich aanzien, dat ook hier gunstige resultaten zouden worden bereikt.

In de werkplaatsen werden o.a. 134 motoren gerevideerd, waarvan 44 door derden. Eveneens werd aan derden de revisie van 20 carrosserieën uitbesteed.

V. WEG EN WERKEN.

Ten behoeve van de aanleg van de metrolijn Centraal Station-Zuidplein werden dit jaar belangrijke opdrachten voor de levering van bovenbouw-materialen geplaatst.

Onderhoudswerkzaamheden.

In de remise Kralingen werd de gehele wisselkam vernieuwd. Hierbij werden 17 wissels en 23 kruisstukken verwerkt, terwijl 133 m rail werd vervangen. Een begin werd gemaakt met de vervanging van sporen op de Stadhoudersweg en de Bergselaan in verband met de asfaltering van deze wegen.

In de stad werd op verschillende plaatsen nog 3.211 m oude rail door nieuwe vervangen en werden 19 wissels en 15 kruisstukken vernieuwd.

Spoorwijzigingen.

De bouw van de Beukelsbrug had tot gevolg, dat de sporen op het Aelbrechtsplein moesten worden ingekort en verlegd. Door de ingebruikneming van rijtuigen met instapgelegenheid aan één zijde moesten de sporen op de Koemarkt in Schiedam enigszins worden verlegd. Een begin werd gemaakt met de aanleg van de definitieve sporen op en nabij de nieuwe Bergwegbrug.

Speciale werken.

Na het gereedkomen van het metrotraject op de Coolsingel werden tussen het Hofplein en de Aert van Nesstraat de sporen op de definitieve plaats gelegd. De voortgang van de metrowerkzaamheden had tot gevolg, dat tussen de van Oldenbarneveltstraat en de Binnenweg de sporen wederom moesten worden verlegd.

In de remise op het metro-emplacement aan de Hilledijk werden sporen gelegd, terwijl een begin werd gemaakt met de aanleg van de baan op het terrein aldaar.

Gebouwencomplex voor de metro aan de Hilledijk.

De bouw van de werkplaats annex remise verliep geheel volgens het bouwprogramma. Het laat zich aanzien dat deze bouw ongeveer in het midden van het volgende jaar gereed zal zijn. Ook het seinhuis en de wasinrichting voor de rijtuigen zullen dan gereed komen.

Tramremises.

Zowel in de remise Hillegersberg als in Kralingen werden nieuwe kantines ingericht. In de remise Kralingen werd in verband met de vernieuwing van de wisselkam de bestrating vernieuwd.

Autobusgarages.

Een begin werd gemaakt met een wijziging en een verbetering van de ventilatie- en verwarmingsinstallatie in het gebouw aan de Sluisjesdijk. Verschillende kantoren in dit gebouw werden geschilderd. Verder vonden in de garages de nodige onderhoudswerkzaamheden plaats.

Gehouwencomplex aan de Kleiweg.

Een gedeelte van de werkplaats en een aantal kantoren werden geschilderd. Voor het bureau Planonderzoek werden nieuwe kantoren ingericht. Een gedeelte van het terrein werd herstraat.

VI. SIGNALERING EN TELECOMMUNICATIE.

In het verslagjaar kon de definitieve opdracht worden verleend voor de aanleg en installering van het signaleringssysteem ten behoeve van de metrolijn. Met de voorbereidende werkzaamheden werd reeds een begin gemaakt.

Met het doel tot een zo vlot mogelijke afwikkeling te komen van het reizigersvervoer, b.v. bij storingen, werd besloten op enige drukke plaatsen proeven te gaan nemen met het gebruik van portofoons.

De Directeur
Drs. C. G. VAN LEEUWEN