

# ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

## VERSLAG OVER HET JAAR 1967.

### I. ALGEMEEN.

#### Beheer.

Krachtens artikel 2 van de Algemene Verordening op het beheer van bedrijven der gemeente Rotterdam wordt het bedrijf beheerd door het College van Burgemeester en Wethouders, daarin bijgestaan door een commissie uit de gemeenteraad. Deze Commissie voor de Openbare Nutsbedrijven was op 31 december 1967 als volgt samengesteld:

Wethouder-voorzitter: de heer H. W. Jettinghoff

Leden: de heren L. den Adel,  
W. Baggerman,  
C. N. van Dis,  
Drs. C. E. M. van Eijck,  
H. J. van der Meiden,  
Drs. W. van der Vlerk.

Secretaris: de heer W. L. van Schaick, hoofd van de secretarie-afdeling Economische Aangelegenheden en Openbare Nutsbedrijven.

#### Tarieven.

In zijn vergadering van 6 april besloot de gemeenteraad tot een herziening van de tarieven en de tariefstructuur. Essentieel bij deze wijziging, welke op 22 mei werd ingevoerd, was:

- a. het afschaffen van de overstapplaatsbewijzen.
- b. de invoering van een weekabonnement geldig op alle stadslijnen en van een weekabonnement geldig op het gehele lijnennet.
- c. een prijsverschil voor meerrittenkaarten bij verkoop in of buiten het vervoermiddel.
- d. een hoog tarief (een zgn. schrikstarief) voor enkele reis-plaatsbiljetten, uitsluitend verkrijgbaar in het vervoermiddel.

Op 17 augustus verleende de gemeenteraad goedkeuring aan een structuur- en tariefwijziging van de schoolabonnementen. Een zelfde systeem als voor de weekabonnementen kon nu ook voor de schoolabonnementen worden toegepast, d.w.z. uitgifte van abonnementen voor de stadslijnen en voor het gehele lijnennet. Deze wijziging ging op 1 september in.

De gemeenteraad besloot op 30 november voor de maand- en jaarabonnementen tot een wijziging overeenkomstig het systeem voor de weekabonnementen, d.w.z. maand- en jaarabonnementen voor stadslijnen en voor alle lijnen, waarbij de prijzen

werden aangepast aan die van het overeenkomstige weekabonnement. Deze herziening is op 1 januari 1968 ingevoerd.

Eveneens op 30 november keurde de raad een tariefswijziging goed voor het stadionvervoer. Deze verandering, welke op 10 februari 1968 werd ingevoerd, houdt in dat het bijzondere tarief voor dit vervoer vervalt en dat voor verkorte ritten op tramlijn 2 tussen het metrostation Maashaven en het Stadion het stadstarief van toepassing is.

Een overzicht van de tarieven, zoals deze op 31 december 1967 van kracht waren, is opgenomen op blz. 23, 24 en 25.

### **Bedrijfsresultaten.**

In het verslagjaar hebben de reizigers op de tram- en autobuslijnen in totaal 137.736.474 ritten gemaakt, tegen 144.336.804 in het jaar daarvoor. Dit betekent een vermindering met rond 6,6 miljoen ritten, of wel met ongeveer 4,5%.

Hieruit blijkt, dat de ook bij andere stedelijke vervoerbedrijven geconstateerde achteruitgang, welke zich al geruime tijd manifesteert en welke een gevolg is van de nog steeds onafgebroken groei van het aantal eigen vervoermiddelen, zich ook dit jaar weer heeft voortgezet. De vermindering van het aantal ritten was echter iets minder groot dan in 1966, in welk jaar een achteruitgang moest worden geboekt van bijna 6%. De minder sterke daling in het verslagjaar kan hoofdzakelijk worden toegeschreven aan de grote populariteit die in korte tijd het in 1967 geïntroduceerde weekabonnement heeft gekregen. Reeds enkele maanden na de invoering op 22 mei bedroeg het aantal abonnementhouders ca. 26.000, terwijl zich per ultimo 1967 al ca. 50.000 personen hadden voorzien van een identiteitskaart, waarop het abonnement kan worden gekocht.

Hoewel het op zich zelf een verheugend feit is, dat men meer ritten maakt dan vroeger wanneer men eenmaal in het bezit is van een weekabonnement, mag niet uit het oog worden verloren dat het aantal personen, dat naar het openbare vervoer overgaat, nauwelijks toeneemt. Het steeds groter wordende aantal eigen vervoermiddelen wijst veeleer op het tegendeel. Vermeerdering van het aantal reizigers kan dan ook alleen worden bereikt wanneer men er in slaagt het openbare vervoer aantrekkelijk te maken. De hoogte van het tarief zal hierbij wel een rol spelen, doch deze is van minder importantie dan die van de snelheid en de regelmaat waarmee men de reiziger kan vervoeren. Eerst wanneer men de gelegenheid heeft deze belangrijk op te voeren, onder meer door het geven van een zoveel mogelijk vrije baan, zullen pogingen om het openbare vervoer te bevorderen kans op succes hebben.

Verschillende maatregelen om dit doel te bereiken zijn reeds genomen, of in voorbereiding. Als voorbeeld van de eerste categorie kan worden genoemd de aanleg van de metrolijn Centraal Station-Zuidplein.

Ook de in uitvoering zijnde aanleg van tramlijn 5 naar Schiebroek, alsmede de aanleg van tramlijn 2 in Rotterdam-Zuid kunnen in dit verband worden genoemd, omdat deze lijnen voor een deel de beschikking over een eigen baan hebben.

Wat de in voorbereiding zijnde werkzaamheden betreft kan o.a. de doortrekking worden vermeld van de metrolijn van het Zuidplein naar Hoogvliet, waartoe de gemeenteraad in zijn vergadering van 7 september 1967 in beginsel besloot. Ook de gunstige reactie op het voorstel uit de gemeenteraad om jaarlijks een bedrag te reserveren voor de aanleg van een oost-west-metroverbinding mag niet onvermeld blijven.

Wat de financiële resultaten betreft moet worden opgemerkt, dat deze nog steeds geen verbetering te zien geven. Het verslagjaar moest worden afgesloten met een nadelig saldo van rond f 32,5 miljoen, hetgeen f 8,6 miljoen meer was dan het deficit in 1966 ad rond f 23,9 miljoen.

De stijging van het nadelig saldo was enerzijds het gevolg van lagere opbrengsten ad ca. f 1,1 miljoen uit het reizigersvervoer, terwijl anderzijds de lasten toenamen met ca. f 7,5 miljoen.

Aangenomen mag worden, dat de vermindering van de opbrengsten voor een deel kan worden toegeschreven aan het toenemend gebruik van een eigen vervoermiddel. Ook de mooie zomer in het verslagjaar heeft het vervoer nadelig beïnvloed. Een belangrijke rol heeft echter ook het in dit jaar ingevoerde weekabonnement gespeeld. Het publiek maakt hiervan een zeer intensief gebruik. Gemiddeld worden hierop 23 ritten per week gemaakt, hetgeen betekent dat bij een tarief van f 3,50 voor de stadslijnen slechts een bedrag van ca. 15 cent per rit wordt ontvangen. Door deze oorzaken heeft de tariefsherziening van mei 1967 geen voordelen opgeleverd.

Tot de stijging van de lasten hebben in hoofdzaak bijgedragen de kosten, welke een verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden met zich mede hebben gebracht, de verhoging van de sociale lasten, terwijl ook nieuwe investeringen van invloed zijn geweest op de kapitaalslasten. In de vermeerdering van de lasten is ook begrepen een bedrag van ca. f 1 miljoen voor kosten in verband met de voorbereiding van de metro-exploitatie, zoals voor opleiding personeel, aantrekking technische krachten, enz.

Uit het bovenstaande blijkt dat ondanks de in de laatste jaren genomen maatregelen, zoals de indienststelling van grotere eenheden, een kleine frequentiebeperking in de avonduren, een proef met éénmansbediening op twee tramlijnen, zomede de verbetering van de werkmethoden in de werkplaatsen, welke een kostenbesparing van ca. f 4 miljoen hebben opgeleverd, een belangrijke stijging van de lasten niet voorkomen kon worden. Behalve maatregelen die er op gericht zijn om het gebruik van het openbare vervoer aantrekkelijker te maken, zal een verdergaande automatisering o.a. bestaande uit de aanschaffing van verkoopautomaten voor plaatsbewijzen en van apparaten waarmee de reiziger zelf zijn plaatsbewijs ongeldig kan maken, noodzakelijk zijn. Hierdoor zal op den duur de functie van conducteur geleidelijk kunnen vervallen en een belangrijke kostenbesparing worden verkregen.

Wat de verwachtingen ten aanzien van het komende jaar betreft, kan het volgende worden opgemerkt.

De lonen, salarissen en sociale lasten zullen in 1968 weer worden verhoogd. Ook de kapitaalslasten zullen een belangrijke stijging te zien geven, o.a. als gevolg van de investeringen ten behoeve van de metro. Weliswaar mag door de indienststelling van dit vervoermiddel, waarmee men ongehinderd en derhalve snel kan reizen, op iets hogere opbrengsten worden gerekend, doch deze ontvangstenstijging zal in geen verhouding staan tot de vermeerdering van de lasten. Wanneer dan ook geen tariefcorrectie plaats vindt, zal voor 1968 op een belangrijk hoger nadelig saldo moeten worden gerekend dan in 1967.

#### **Personeel.**

Op 31 december 1967 bedroeg de totale personeelssterkte van het bedrijf 2.686 personen, tegen 2.625 aan het einde van het jaar daarvoor, een vermeerdering derhalve met 61 personen.

Hoewel de doorwerking van personeelbesparende maatregelen enerzijds zorgde voor een vermindering van het aantal personeelsleden, maakte de aanstaande indienststelling van de metro het noodzakelijk, dat het totale personeelsbestand enigszins werd vergroot.

In verband met wijzigingen in het lijnennet, de voltooiing van de metrobouw en het op proef in gebruik nemen van de metro werd van het personeel, dat vaak onder zeer moeilijke omstandigheden zijn taak moest verrichten, bijzonder veel gevraagd. Voor deze gezamenlijke krachtsinspanning is hier een woord van dank en hulde dan



ook op zijn plaats aan het gehele personeel, waartoe mede 114 Spaanse en 21 Italiaanse werknemers behoren.

In 1967 ontvielen het bedrijf door de dood 10 ambtenaren. 42 personeelsleden vierden hun 25-jarig ambtsjubileum, terwijl 5 het feit herdachten dat zij 40 jaar geleden in dienst traden.

Het overleg zowel met de hoofdbestuurders van de personeelsorganisaties als met de vertegenwoordigers van het personeel in de medezeggenschapscommissie, in de dienst- en tariefcommissies, zomede in de veiligheidscommissie verliep in prettige sfeer en had goede resultaten. Deze commissies vergaderden in totaal 30 keer.

De Ideeënbuscommissie kwam 6 maal bijeen. Er werden 111 ideeën besproken. Aan 21 ambtenaren werd een beloning toegekend, terwijl 14 inzenders een aanmoedigingspremie ontvingen. Aan 1 ambtenaar werd door de heer Wethouder voor de Openbare Nutsbedrijven een bedrag van f 1000,— voor een toegepast idee uitgereikt.

In 1967 werd begonnen met een proef voor het houden van een wekelijks „spreekuur vakorganisaties”. Gebleken is dat dit spreekuur in een behoefte voorziet.

Per 1 januari 1967 werd een nieuwe loon- en salarisregeling van kracht, hetgeen voor het personeel een loonsverhoging betekende van ca. 5%. Per 1 juli werd deze regeling herzien door een loon- en salarisverhoging van 1,5%, terwijl in december nog een trenduitkering over 1967 van 1,7% plaats vond. Zowel per 1 januari als per 1 juli werd de kindertoeslag verhoogd. In de continutoeslag werden enkele wijzigingen aangebracht.

Tegen het einde van het jaar werd een begin gemaakt met de voorbereidingen om per 1 maart 1968 te kunnen overgaan op niet-contante uitbetaling van lonen en salarissen.

Door de Bedrijfsgeneeskundige Dienst werden talrijke activiteiten ontplooid, o.a. op ergonomisch gebied. De dienst belastte zich o.a. met E.H.B.O.-instructie aan het gehele stationspersoneel van de metro en verzorgde de voorziening en plaatsing van E.H.B.O.-materiaal op de stations.

## **Metro.**

Het jaar 1967 heeft volledig in het teken gestaan van de metro-aanleg en de voorbereiding van de exploitatie. Dit gold niet alleen voor het personeel dat rechtstreeks bij aanleg en exploitatie was betrokken, maar voor het gehele bedrijf in al zijn gedingen.

Daar de R.E.T. in het algemeen pas met haar werkzaamheden kon beginnen, nadat de dienst van Gemeentewerken met de bouw van de civiel-technische werken gereed was gekomen c.q. bepaalde gedeelten van het traject had ontruimd, was het noodzakelijk in overleg en samenwerking met vooral de afdeling tunnelbouw van Gemeentewerken een netwerkplanning op te stellen. Het eerste netwerk, tot stand gekomen in juni 1966 verschaftte inzicht in het tijdsbestek van de te coördineren werkzaamheden. Aan de hand van het netwerk werd de indienststelling van de metro bepaald op medio februari 1968.

Ondanks technische moeilijkheden, die een vertragende invloed uitoefenden, is het — zij hetten koste van grote krachtsinspanning — gelukt deze openingsdatum, inmiddels reeds vastgesteld op 9 februari 1968, te handhaven.

Een extra beroep op de inventiviteit en het doorzettingsvermogen van het reeds overbelaste personeel was hiervoor noodzakelijk.

In de planning was begrepen het technisch proefrijden van de nieuwe rijtuigen, waarbij tegelijkertijd de baan, de stroomrail en de signalering werden beproefd. Het technisch proefrijden is begonnen op het emplacement. In februari 1967 was het

viaduct Rijnhaven-Mijnsherenplein voor proefrijden beschikbaar, terwijl in augustus 1967 het gehele traject kon worden bereden.

De proefexploitatie met het inmiddels door de afdeling Vervoer opgeleide en geïnstrueerde personeel nam op 8 december 1967 een aanvang. Het proefrijden met publiek, oorspronkelijk gepland in december 1967, werd verschoven naar januari 1968.

De ontwaardingsapparatuur en tourniquets in de contrôlelijnen en de automaten werden in de loop van 1967 getest op het station Stadhuis.

Tijdens de proefperiode hebben zich technische moeilijkheden voorgedaan, waarvan een aantal als „kinderziekten” konden worden beschouwd. Met man en macht is gewerkt om tijdig de oorzaken van de storingen vast te stellen en te onderkennen. Ondanks een door omstandigheden gedwongen, relatief korte voorbereidingsperiode op dit nieuwe facet van openbaar vervoer wettigen de ervaringen aan het einde van het verslagjaar hoopvolle verwachtingen.

### **Voorlichting.**

De in het vorige jaarverslag uitgesproken verwachting, dat de activiteiten van het bureau Voorlichting in 1967 belangrijk zouden toenemen, werd bewaarheid. Het aantal grote excursies naar de metrowerken, dat moest worden georganiseerd, was zelfs zo talrijk, dat de excursies op enkele uitzonderingen na ingaande 1 november moesten worden stopgezet. Ook vele kleinere ontvangsten werden verzorgd terwijl aan pers, radio en televisie allerlei informatie werd verstrekt.

### **Wijziging lijnennet en lijnummers.**

De aanleg van een oeververbindende metrolijn kon vanzelfsprekend niet zonder gevolgen blijven voor de opbouw van het tram- en autobusnet op beide Maasoeveren. Ingrijpende reorganisaties werden daardoor noodzakelijk. Omdat het onmogelijk was alle veranderingen in één keer aan te brengen op het moment dat de metro in dienst zou worden gesteld, werd besloten de wijzigingen in drie fasen uit te voeren. De eerste vond plaats op 8 mei 1967, de tweede op 2 september van dat jaar, terwijl de derde bij de opening van de metrolijn in februari 1968 tot stand werd gebracht.

De eerste fase werd gekenmerkt door het opheffen van een aantal zeer zwakke tramtrajecten en het vervangen daarvan door autobuslijnen. Bij de tweede vond hoofdzakelijk een herindeling plaats van het aantal tramlijnen met het doel zowel de voorziening als de efficiency te verbeteren. Het voornaamste aspect van de derde fase bestond uit de opheffing van alle rivierkruisende tramlijnen en van de meeste rivierkruisende autobuslijnen alsmede uit de indienststelling van een moderne tramlijn, voor een groot gedeelte vrije baan, in het zuidelijk stadsgedeelte.

Van de gelegenheid, die de netswijziging bood, werd gebruik gemaakt om weer systeem te brengen in de lijnnummering, waaraan door de historische groei alle logica was ontvallen.

## **II. TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN.**

### **A. Tramlijnen.**

Op de tramlijnen werden door de reizigers 74.132.308 ritten gemaakt, tegen 79.942.249 in 1966, een vermindering derhalve met rond 5,8 miljoen ritten, of met bijna 7,3%.

De gemiddelde opbrengst per rit toonde een geringe stijging, namelijk van 22,53 ct in 1966 tot 22,75 ct in het verslagjaar.

Het aantal afgelegde motorwagenkilometers bedroeg 7.389.907, waarvan

2.031.740 door de enkelgelede en 2.355.839 door de dubbelgelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 963.438 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 8.353.345 tegen 8.935.395 in 1966.

Het gemiddelde aantal ritten per rijtuigkilometer daalde iets, namelijk van 8,95 in 1966 tot 8,88.

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

|                | Aantal ritten<br>op kaarten enz. | Percentage van het<br>totaal aantal ritten |
|----------------|----------------------------------|--------------------------------------------|
| 1966 . . . . . | 64.555.319                       | 80,75                                      |
| 1967 . . . . . | 65.959.041                       | 88,98                                      |

In de loop van het jaar werden de volgende wijzigingen in het tramnet en in de nummering van de lijnen aangebracht:

8 mei

- a. de lijnen 1 (Honingerdijk–Aelbrechtsplein) en 11 (Lisplein–Mathenesserplein) werden opgeheven.
- b. de route van lijn 15 Crooswijk–Hudsonplein werd gewijzigd in Honingerdijk–Hudsonplein.
- c. door het sluiten van de remise Delfshaven voor dienstrijtuigen en het in gebruik nemen van de remise aan de Hilledijk werd de remise-indeling van de lijnen veranderd.

18 juli

in verband met de bouw van een tramviaduct over de Gordelweg werd het eindpunt van lijn 5 van de Schieweg bij de Gordelweg verlegd naar de Schieweg bij de Abraham Kuyperlaan.

4 augustus

de lijnen 16 en 17 werden doorgetrokken via de 's-Gravenweg naar de Laan van Nooitgedacht.

2 september

- a. de volgende lijnen werden opgeheven:
  - 4A Schiedam–Middellandstraat–Schiedam
  - 4B Schiedam–Nieuwe Binnenweg–Schiedam
  - 10 Kleiweg–Blaak–Spangen
  - 17 Marconiplein–Nieuwe Binnenweg–Laan van Nooitgedacht
- b. in exploitatie werden genomen de lijnen:
  - 1 Schiedam–Middellandstraat–Honingerdijk
  - 6 Kleiweg–Coolensingel–Spangen
  - 8 Schiedam–Nieuwe Binnenweg–Laan van Nooitgedacht
  - 11 Centraal Station–Groenezoom
- c. gewijzigd werden de lijnen:
  - 3 Blijddorp–Groenezoom; werd Blijddorp–Laan van Nooitgedacht
  - 15 Honingerdijk–Hudsonplein; werd Centraal Station–Hudsonplein
  - 16 Laan van Nooitgedacht–Spangen; werd Centraal Station–Spangen
- d. in verband met de wijzigingen in het net werd de verdeling van de lijnen over de verschillende remises opnieuw veranderd.



4 november

het nummer van de lijn, geëxploiteerd over het traject Heemraadsplein–Hillegersberg werd gewijzigd van 14 in 4.

## B. Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen maakten de reizigers in totaal 63.604.166 ritten, tegen 64.394.555 in het vorige verslagjaar, een vermindering derhalve met bijna 0,8 miljoen, of ca. 1,2%.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg van 23,63 ct in 1966 tot 23,92 ct in 1967. Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 16.280.598 tegen 15.532.994 in 1966.

Het gemiddeld aantal ritten per autobuskilometer daalde van 4,15 in 1966 tot 3,91 in het verslagjaar.

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

|                | Aantal ritten<br>op kaarten enz. | Percentage van het<br>totaal aantal ritten |
|----------------|----------------------------------|--------------------------------------------|
| 1966 . . . . . | 50.390.477                       | 78,25                                      |
| 1967 . . . . . | 54.973.602                       | 86,43                                      |

Van 25 maart tot en met 31 oktober werden ook nu weer in samenwerking met de plaatselijke V.V.V. rondritten speciaal voor vreemdelingen gemaakt. In totaal werden 11.091 passagiers vervoerd, tegen 12.519 in het jaar daarvoor. Het voor de R.E.T. bestemde aandeel in de ritprijs, t.w. f 3,50 voor volwassenen en f 2,55 voor kinderen, onderging dit jaar geen wijziging.

Ook de rondritten door het Botlek- en Europoortgebied werden dit jaar weer uitgevoerd. Tijdens deze ritten, welke van 14 juni tot en met 20 september werden gereden, werden 4.644 personen vervoerd, tegen 2.788 in 1966. De ritprijs van f 5,— voor volwassenen en f 3,— voor kinderen werd dit jaar niet veranderd.

De zgn. „kris-kras” rondritten, waarvoor de laatste jaren steeds minder belangstelling bestond, werden dit jaar niet meer uitgevoerd.

Behalve enige wijzigingen van geringere betekenis werden in de loop van het jaar de volgende veranderingen in het autobusnet en in de lijnnummering aangebracht:

2 mei

lijn 46 werd doorgetrokken van Terbregge (Irenebrug) naar Ommoord (Marshallweg)

8 mei

- a. lijn 44, geëxploiteerd over het traject Heemraadsplein–Schiedam (Emmaplein) werd opgeheven.
- b. lijn 38 werd in exploitatie genomen over het traject Crooswijk (Rusthoflaan)–Schiedam (Emmaplein)
- c. de route van de volgende lijnen werd gewijzigd:
  - 31 Statenweg–Noordereiland; werd Rochussenstraat–Lisplein
  - 32 Overschie (Martinus Dorpiusstraat)–Mathenesserlaan; werd Overschie (van Noortwijkstraat)–Noordereiland.

6 juni

in samenwerking met de R.T.M. werd lijn 78 in exploitatie genomen over het traject Schiedam–Vlaardingen–Beneluxtunnel–Hoogvliet.

## 2 september

- a. het eindpunt van lijn 34 aan het Station Blaak werd verplaatst naar de Rochussenstraat.
- b. de volgende lijnnummers werden gewijzigd:
  - 35 werd 68: Rochussenstraat–Heyplaat
  - 36 „ 69: Rochussenstraat–Pernis
  - 39 „ 54: Schiedam NS–Nieuwland–Schiedam NS
  - 40 „ 53: Schiedam NS–Kethel
  - 41 „ 55: Schiedam NS–Rozenburgerplein–Schiedam NS
  - 48 „ 59: Schiedam (Emmaplein)–Vlaardingen West
  - 53 „ 73: Hoogvliet–Botlek–Rozenburg
  - 55 „ 74: Pernis–Hoogvliet–Petroleumweg

## 4 november

In de nummers van de volgende lijnen werd een verandering aangebracht:

- 31 werd 39: Lisperplein–Rochussenstraat
- 43 „ 57: Schiedam–Vlaardingen Holy
- 46 „ 35: Ommoord–Schiebroek–Ommoord
- 51 „ 41: Centraal Station–Overschie
- 57 „ 36: Lusthofstraat–Alexanderpolder
- 60 „ 40: Station Noord–Overschie–Schiedam (Emmaplein)
- 66 „ 48: Honingerdijk–Station Lombardijen.

## III. ELEKTRISCH MATERIEEL.

## a. Metromaterieel.

Van de 27 metrorijtuigen, die in 1963 waren besteld, werden de laatste 16 in dit jaar afgeleverd. De rijtuigen werden genummerd 1 t/m 27.

Om de nodige ervaring te kunnen opdoen met dit voor de R.E.T. nog onbekende materieel, dat uitgerust is met zeer moderne apparatuur, werden talrijke proefritten gemaakt.

Voor onderhouds- en reparatiewerkzaamheden aan baan en stroomrail, zomede voor het rangeren van metrorijtuigen bij storingen, werden 2 diesel hulplocomotieven gekocht.

Ten behoeve van de metroexploitatie werden voorts nog 4 rijtuigen besteld, namelijk 1 reparatiewagen, 1 rijtuig bestemd voor het slijpen van de rails in het metroproject, 1 wagen bestemd voor transport van vuil uit de tunnel en van het viaduct, zomede 1 rijtuig voor het vervoer van materialen, zoals rails e.d.

## b. Trammaterieel.

Ter vervanging van nog uit de jaren 1929/31 daterende rijtuigen, die technisch en economisch volkomen zijn verouderd, werd dit jaar een nieuwe bestelling geplaatst voor de levering van 35 enkel gelede tramrijtuigen van hetzelfde type als het in 1964/65 afgeleverde materieel. Dit aantal is onder meer nodig voor het in exploitatie nemen van een verlengde tramlijn 5 naar Schiebroek in het begin van 1969. De rijtuigen zullen geschikt worden gemaakt voor het gebruik van apparaten, waarmede de reiziger zelf zijn plaatsbewijs ongeldig kan maken.

Van de N.V. Haagsche Tramweg Mij. werden 2 oude motorrijtuigen gekocht, bestemd om tot werkwagens te worden verbouwd.

Uit de serie 471–570, werden 21 rijtuigen verkocht, t.w. de nrs. 475, 478, 484, 494, 498, 500, 502, 503, 506, 510, 517, 524, 531, 546, 549, 552, 558, 559, 560, 561 en 566. Deze rijtuigen, die geen dienst meer deden voor het vervoer van personen, werden reeds in 1966 uit het bestand afgevoerd. Van de resterende rijtuigen uit deze serie



werden er 22 buiten dienst gesteld, of voor andere doeleinden aangewend dan voor het vervoer van personen.

#### **c. Centrale Werkplaats.**

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel werden de gebruikelijke onderhouds- en revisiewerkzaamheden verricht. Een begin werd gemaakt met de grote revisie van de dubbel gelede tramrijtuigen.

Op een enkele uitzondering na werkt thans het gehele personeel in tarief. Het tijdnormenbestand wordt nog steeds uitgebreid en aangepast.

De invoering van tariefwerk heeft tot een merkbare productiviteitsverbetering geleid, waardoor een besparing op personeel kon worden verkregen. Voor het gehele bedrijf bedroeg deze besparing ca. 18%.

#### **d. Remises.**

Op 8 mei werd de remise aan de Nieuwe Binnenweg buiten bedrijf gesteld voor het remiseren van dagelijks voor het vervoer van reizigers bestemde tramrijtuigen. Een herindeling van het trammaterieel over de verschillende remises vond plaats, waarbij ook de nieuwe remise aan de Hilledijk in gebruik werd genomen.

Voor het slijpen van wielbanden van metrorijtuigen zonder dat hierbij de wielen onder het rijtuig verwijderd behoeven te worden, werd een zgn. ondervloer-wielen-draaibank geleverd en gemonteerd in de remise aan de Hilledijk.

In de remise Kralingen werd een wasmachine voor tramrijtuigen geplaatst. In dezelfde remise en in de remise Hillegersberg werd een nieuwe hijsinstallatie voor het lossen van zout en zand in gebruik genomen.

Ook het personeel in de remises werkt thans op een enkele uitzondering na in tarief.

#### **e. Bovenleiding.**

In de loop van het jaar kwamen verschillende grote objecten gereed, zoals de aanleg van een bovenleiding op het Stationsplein en op het Hudsonplein, op het traject gelegen tussen het Marconiplein en de grens van de gemeente Schiedam, boven de verlegde sporen op de Coolsingel en het Weena, zomede aan het Pompenburg, waar een nieuwe lus werd aangelegd. Op het bovenleidingnet werd eveneens aangesloten het nieuwe traject tussen de Oudedijk en de Laan van Nooitgedacht.

Op de Blaak werden de nodige voorzieningen getroffen om een routewijziging mogelijk te maken van de tramlijnen, die in verband met de bouw van een tunnel op het Churchillplein omgelegd moeten worden.

Met de aanleg van een bovenleiding voor de nieuwe tramlijn nr. 2 op de linker Maasoever, waarmee in 1966 een begin werd gemaakt, werd dit jaar voortgegaan.

De wijzigingen, die in het tramnet werden aangebracht, maakten het mogelijk de bovenleiding te slopen op de Beukelsdijk, de Beukelsweg en het Aelbrechtsplein, zomede op het trajectgedeelte Linker Rottekade (van de Zaagmolenbrug af)–Paradijslaan–Rusthoflaan–Kerkhoflaan. De lijnwijzigingen hadden eveneens tot gevolg, dat verschillende wissels elektrisch bedienbaar moesten worden gemaakt.

Aan de licht- en krachtinstallaties in de gebouwen van het bedrijf werden onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden uitgevoerd, terwijl nog een aantal wissels van elektrische verwarming werd voorzien.

### **IV. AUTOMATERIEEL.**

#### **a. Materieel.**

Met de vernieuwing van het wagenpark werd goede voortgang gemaakt.

Van de in 1965 bestelde 6 standaard-autobussen, waarvan er in 1966 reeds 1 in dienst was gesteld, werden dit jaar de resterende 5 in gebruik genomen (nrs. 402 t/m 406). Deze standaard-autobussen, welke ook door de vervoerbedrijven in Amsterdam,

Den Haag en Utrecht worden gebruikt, voldoen goed. De lage instap- en de meerdere uitstapdeuren maken een snelle doorstroming van reizigers mogelijk.

Van de in 1966 gegeven vervolgoopdracht voor 30 autobussen van hetzelfde type werden dit jaar 28 stuks afgeleverd. Hiervan werden er 22 in dienst gesteld (nrs. 407 t/m 428).

Aan het wagenpark werden eveneens toegevoegd 24 kleinere autobussen (nrs. 301 t/m 324), waarvoor de bestelling in 1966 was geplaatst. Deze autobussen zijn voornamelijk bestemd voor de dienst op de buitenlijnen. Zij vertonen grote overeenkomst met de standaardbus; zij zijn echter iets korter en hebben een enkele in- en uitstapdeur.

In het verslagjaar werd door de vervoerbedrijven in de 4 grote steden gezamenlijk nog een bestelling geplaatst voor een aantal standaard-autobussen, waarvan er 35 voor de R.E.T. zijn bestemd.

Behalve de 3 autobussen (nrs. 417, 420 en 437), die reeds het vorige jaar uit het bestand waren afgevoerd, werden dit jaar nog verkocht:

29 Saurer-autobussen, nrs. 381, 382, 384 (oud nr. 404), 409, 410, 415, 419, 421, 431, 432, 434, 440, 514, 524, 525, 533, 547, 549, 551, 554, 555, 559, 560, 562, 565, 566, 568, 570 en 572.

10 Magirus-autobussen, nrs. 101, 102, 104, 106, 107, 108, 109, 110, 111 en 112.

Buiten dienst werden nog 13 Saurer-autobussen gesteld.

Aan het overige wagenpark werden de volgende personen- en bedrijfsauto's toegevoegd:

3 personenauto's, DAF 01-79 DN, DAF 20-20 EL en Opel 50-63 EJ.

2 open vrachtauto's DAF, met kraan, nrs. V 72 en V 73.

3 bestelauto's, Commer V 74 en DAF V 75 en V 76.

1 lasauto, DAF V 71.

1 wisselkastenreinigingsauto, DAF nr. 2419.

Verkocht werden:

3 personenauto's, Volkswagen JP 55-34, Opel ME 71-78 en Opel ZD 46-50.

1 vrachtauto, Chevrolet V 43.

2 lasauto's, Chevrolet V 28 en V 29. (De laatste reeds vorig jaar uit het bestand afgevoerd).

1 montageauto, Chevrolet 2409.

1 vrachtauto met kiplaadbak, Bedford V 35.

1 reparatieauto, Volkswagen V 60 (was reeds vorig jaar uit bestand afgevoerd).

Buiten dienst werden gesteld 1 personen- en 1 bestelauto, 1 kraanwagen en 1 wisselkastenreinigingsauto. Per ultimo 1967 waren nog in bestelling 1 DAF personenauto, 1 DAF vrachtauto met kraan en 1 DAF trekker met 2 opleggers.

Bespreking met vertegenwoordigers van de vervoerbedrijven uit de vier grote steden in de zgn. standaardisatie-commissie vonden regelmatig plaats. Onder meer werden in onderling overleg onderhoudsprogramma's voor de standaardbus samengesteld.

#### **b. Werkplaatsen en garages.**

Bij de afdeling Automaterieel werkte ca. 50% van het daarvoor in aanmerking komende personeel in tarief. Ook hier kon een merkbare verbetering van de productiviteit worden bereikt. Daardoor en mede door het indienststellen van nieuw materieel kon de personeelssterkte worden ingekrompen. Een ander gevolg was dat slechts 1 carrosserie-revisie bij derden behoefde te worden uitbesteed. Voor de motoren-revisie was dit in het geheel niet meer nodig.

### **V. WEG EN WERKEN.**

Het jaar 1967 heeft ook voor de afdeling Weg wel in het bijzonder in het teken van



de „metro” gestaan. Zowel op het emplacement aan de Hilledijk, als op het viaduct en in de tunnel werd de aanleg van sporen, wissels en stroomrail voltooid.

In verband met de reconstructie van het tramnet werd de lengte van de tramsporen verminderd met 4.956 m'. De wijzigingen in het lijnennet hadden ook tot gevolg, dat op talrijke plaatsen halteborden verplaatst en van nieuwe routestroken moesten worden voorzien.

#### **Onderhoudswerkzaamheden.**

Op verschillende punten in de stad werden sporencomplexen vernieuwd, waarvan als voornaamste genoemd kunnen worden die op het Marconiplein, de Schiedamseweg tussen het Marconiplein en de grens van de gemeente Schiedam, het Weena bij het Kruisplein en de Straatweg.

In totaal werden 7.675 m' ingesleten rails opgelast en werden 20.036 m' spoor en 672 m' rails gelicht.

#### **Spoorwijzigingen**

In verband met het gereedkomen der metrowerkzaamheden op de Coolsingel en de wijzigingen in het tramnet werd een nieuwe kruisingsdriehoek bij de Van Oldenbarneveltstraat en een nieuwe kruisingsdriehoek met aansluitende sporen naar de Blaak en de Schiedamsevest op het Churchillplein ingebouwd.

De werkzaamheden aan het tramviaduct over de Gordelweg maakten het noodzakelijk de sporen op de Schieweg in te korten tot aan de Abraham Kuyperslaan.

#### **Nieuwe aanleg.**

De aanleg van sporen op de linker Maasoever ten behoeve van de nieuwe tramlijn 2 kwam op enkele kleinere voorzieningen na gereed. Hierbij werden o.a. de volgende werkzaamheden verricht: het maken van een keerlus met opstelspoor in de Gaesbeekstraat, het bouwen van een keerdriehoek Beukendaal-Buitendijk, de aanleg van een keerlus op de Reyerdijk, van een opstelspoor in de Groene tuin en een keerlus op het Prinsenplein, zomede de aanleg van sporen van de Randweg af tot en met het Prinsenplein.

Van het eindpunt Oudedijk af werden de sporen doorgetrokken tot aan de Laan van Nooitgedacht.

Ter hoogte van de remise aan de Oostzeedijk werd een verbindingswissel ingebouwd, terwijl een inrukspoor werd gelegd via de Elisabethstraat naar de achteringang van de remise. In het gebouw zelf werden verschillende sporen verlegd.

De reconstructie van het tramnet maakte het mogelijk de sporen op de Beukelsweg, Beukelsdijk, Bergselaan, Linker Rottekade van de Zaagmolenbrug af, Paradijslaan, Rusthoflaan en Kerkhoflaan buiten dienst te stellen.

#### **Gebouwen.**

##### **a. complex Kleiweg.**

Met de herindeling van het voorterrein werd een begin gemaakt. De in- en uitgangen werden van afsluitbomen voorzien en een nieuwe portiersloge in gebruik genomen. Een gedeelte van het terrein werd opgehoogd en opnieuw bestraat, terwijl beplanting werd aangelegd.

##### **b. complex Hilledijk.**

Op 17 februari werd het complex officieel aan de gemeente overgedragen. Een wasinrichting voor rijtuigen werd in dienst gesteld en een fundering gemaakt voor een wielendraaibank.

##### **c. complex Sluisjesdijk.**

De kapconstructie van de garage, zomede de wanden van verschillende lokaliteiten



aldaar werden geschilderd. De centrale verwarmingsinstallatie werd voorzien van nieuwe vlampijpen.

#### d. Centrale Post.

Op 29 augustus werd de centrale post met het afrekenlokaal op het Kruisplein verplaatst naar het nieuwe gebouwtje op het Stationsplein.

#### e. Metrostations.

Op de metrostations werden de voor de controle van reizigers benodigde cabines, hekken, enz. afgesteld, relaisruimten afgedicht en talrijke aanduidingsborden geplaatst.

#### f. Tramremises.

In de remise Kralingen kwam de bouw van een verwarmde werkplaats gereed en werd een nieuwe zouttransportinstallatie geplaatst. Ook in de remise Hillegersberg werd de installatie voor het transport van zand en zout vervangen. De remise aan de Nieuwe Binnenweg werd buiten gebruik gesteld.

#### g. Wachtgelegenheden.

De wijzigingen, die in het tram- en autobusnet werden aangebracht, maakten de verplaatsing van verschillende wachtgelegenheden noodzakelijk. Ter verbetering van de dienstverlening aan het publiek werd voorts nog een aantal nieuwe wachtgelegenheden geplaatst.

In de organisatie van de afdeling werden enkele wijzigingen aangebracht om het laten uitvoeren van werkzaamheden in tarief mogelijk te maken. Bij de onderafdeling Weg werd een begin gemaakt met tijdmetingen; bij de onderafdeling Gebouwen werkt een deel van het personeel reeds in tarief.

### VI. SIGNALERING EN TELECOMMUNICATIE.

De montage van de moderne apparatuur, bestemd voor de metrolijn Centraal Station-Zuidplein, werd dit jaar grotendeels voltooid.

De werving en opleiding van personeel voor het onderhoud van dit beveiligingssysteem werd voortgezet.

In verband met de plannen tot uitbreiding van het metronet werden de werkzaamheden, die dan uitgevoerd zullen moeten worden, voorbereid of in studie genomen.

mei 1968

De Directeur,  
Drs. C. G. VAN LEEUWEN