

ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

VERSLAG OVER HET JAAR 1964.

I. ALGEMEEN.

Commissie voor de Openbare Nutsbedrijven.

De Commissie voor de Openbare Nutsbedrijven was op 31 december 1964 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.

Organisatie.

In de loop van het jaar werden op het gebied van de organisatie van het bedrijf enige veranderingen aangebracht. Tot adjunct-directeur werd benoemd Ir. S. S. Koldijk. Met de waarneming van zijn taak als chef van de afdeling Elektrisch Materieel werd Dr. Ir. F. F. C. Bruijning belast. De werkzaamheden op het gebied van het seinwezen en de telecommunicatie werden ondergebracht in een zelfstandige afdeling „Signalering en Telecommunicatie”. De leiding van deze afdeling werd in handen gelegd van Ir. F. J. Wassink. Er werd een bureau „Voorlichting” opgericht, het Arbeidsstudiebureau werd een zelfstandig bureau, terwijl ten slotte een veiligheidsinspecteur met volledige dagtaak werd aangesteld.

Tarieven.

In verband met een niet onaanzienlijke verbetering van de vervoersvoorzieningen naar West-IJsselmonde, welke op 1 april haar beslag kreeg, werden de tarieven op de lijnen, die een verbinding geven met Hoogvliet, met ingang van deze datum verhoogd.

De steeds slechter wordende financiële positie van het bedrijf maakte het noodzakelijk voorstellen tot een algehele tariefsverhoging aanhangig te maken. Deze voorstellen, waarbij o.a. het enkele reistarief op biljetten werd verhoogd van 25 cent tot 40 cent en de stadsautobuslijnen 48, 53 en 55 werden ingedeeld bij de groep „bijzondere autobuslijnen”, werden door de Gemeenteraad in zijn zitting van 15 oktober goedgekeurd. Uit hoofde van het door hem gevolgde prijsbeleid maakte echter de Minister van Economische Zaken bezwaren tegen deze verhoging met name wanneer deze ineens zou worden toegepast. De voorkeur werd gegeven aan een fasering van deze verhoging in twee etappen.

Naar aanleiding hiervan werden nieuwe voorstellen ingediend, waarbij als ingangsdatum voor de eerste wijziging 19 december 1964 en voor de tweede 1 december 1965 werd genoemd. Voorgesteld werd o.a. om op de eerst genoemde datum het biljetten-tarief enkele reis te verhogen van 25 cent tot 30 cent, welk tarief dan in de tweede fase tot de oorspronkelijk voorgestelde 40 cent zou moeten worden opgevoerd.

Met deze fasering verenigde de Raad zich in zijn zitting van 29 oktober. Het eerste gedeelte van de tariefsherziening werd op 19 december 1964 ingevoerd, echter met uitzondering van het biljettentarief voor kinderen en van het tarief voor schoolabonnementen. Tegen de opzet van deze tarieven werden namelijk nog enkele bezwaren door hogere instanties geuit. Rekening houdend met deze bezwaren, werden nieuwe voorstellen voor deze tariefsoorten ingediend. Deze waren per ultimo 1964 nog niet in behandeling gekomen.

Een overzicht van de tarieven, zoals deze op 31 december 1964 van kracht waren, is opgenomen op blz. 21, 22 en 23.

Vervoersresultaten.

Het aantal reizigers, dat in het verslagjaar op de tram- en autobuslijnen werd vervoerd, bedroeg 156.566.823 tegen 159.398.305 in 1963*). Dit betekent een achteruitgang met rond 2,8 miljoen reizigers, of wel met ongeveer 1,8%. In feite was de vermindering van het aantal reizigers nog groter, omdat op 1 april van het verslagjaar een nieuw vervoersgebied aan het bestaande net werd toegevoegd. Op deze datum werd namelijk autobuslijn 62 in exploitatie genomen over het traject Rotterdam via Rhoon en Poortugaal naar Hoogvliet en autobuslijn 65 van Rotterdam naar Poortugaal (Delta Ziekenhuis). Op deze trajecten, welke voordien behoorden tot het vervoersgebied van de N.V. Rotterdamsche Tramweg Mij., werden van 1 april tot aan het einde van het jaar rond 2 miljoen reizigers vervoerd. In werkelijkheid is derhalve de achteruitgang op de oude lijnen belangrijk hoger geweest dan de hierbovengenoemde 2,8 miljoen reizigers.

Aangenomen mag worden dat het nog immer toenemend aantal eigen vervoermiddelen behalve voor een veel drukker verkeer in de stad, waardoor dikwijls belangrijke onregelmatigheden in de dienst optreden, er ook voor heeft gezorgd, dat het vervoer per tram of autobus is teruggelopen. Hoewel deze oorzaak wel als de belangrijkste factor kan worden genoemd, is dit niet de enige verklaring voor de daling. In 1963 nam als gevolg van de langdurige vorstperiode het reizigersvervoer aanmerkelijk toe. Een vergelijking met 1964, dat een normale winter had, valt dan ook in ongunstige zin voor dat jaar uit. In ieder geval zal met alle beschikbare middelen getracht moeten worden het vervoer per tram of autobus zo aantrekkelijk mogelijk te maken.

De totale vervoersontvangsten stegen van f 29.745.465,75 in 1963 tot f 30.598.297,03 in dit jaar, een vermeerdering derhalve met f 852.831,28. Tot deze stijging droeg het lijnvervoer bij met rond f 232.000,— en het overige vervoer met rond f 621.000,—.

De hogere recette uit het lijnvervoer kon in hoofdzaak worden toegeschreven aan de partiële tariefsverhoging, die op 1 april 1964 werd ingevoerd op de verbindingen met Hoogvliet, zomede aan de algehele tariefsherziening per 19 december. De stijging van de ontvangsten uit het overige vervoer was voornamelijk het gevolg van een verhoging van de tarieven voor het groepsvervoer.

De loonexplosie in 1964 bracht echter een zodanige verzwaring van de lasten met zich mede, dat de toch reeds aanzienlijke discrepantie tussen baten en lasten nog groter vormen aannam. In het verslagjaar stegen de lasten, die in 1963 f 44.294.027,74 bedroegen, tot f 52.737.064,16. Aangezien de toeneming van de baten hierbij verre ten achter bleef, steeg het nadelig saldo, waarmede het boekjaar moest worden afgesloten, tot f 20.694.210,43. In vergelijking met 1963, in welk jaar het verliessaldo f 12.998.378,96 bedroeg, derhalve een vermeerdering van het deficit met f 7.695.831,47.

Ook voor 1965 moet op een aanzienlijk verlies worden gerekend. De invloed van de op 19 december 1964 ingevoerde eerste fase van de tariefsverhoging zal dan

*) Voor de wijze van berekenen van het aantal reizigers zie blz. 14 en 16.

weliswaar voor een geheel jaar merkbaar zijn, er staat echter tegenover dat in 1965 op een verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden en derhalve op een verzwaring van de lasten moet worden gerekend. Het valt dan ook te betreuren, dat de voorgestelde tariefsverhoging, die dringend nodig is, slechts in etappen kan worden uitgevoerd.

Omdat het de taak is van het openbaar vervoer mede te helpen aan het leefbaar maken en bewoonbaar houden van de stad, kunnen de daaruit voortvloeiende nadelige saldi tot op zekere hoogte als aanvaardbaar worden beschouwd. Efficiency en doelmatigheid bij het gebruik van de vervoermiddelen blijven echter dringend geboden.

Ter bereiking van dit doel en ter stimulering van het reizigersvervoer ontplooid het bedrijf in 1964 talrijke activiteiten. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de uitbreiding en verbetering van de vervoersvoorziening naar Hoogvliet en in Vlaardingen, het geven van goede voorlichting, waardoor meer begrip wordt gekweekt voor de problemen van het bedrijf, het in dienst stellen van modern trammaterieel, zomede de bestudering van de mogelijkheden om op stille uren éénmansbediening toe te passen op sommige typen van het trammaterieel. Eveneens kunnen genoemd worden de activiteiten, die tot doel hebben de werkzaamheden van het vervoerspersoneel op de wagen te vereenvoudigen. Er werden weekkaarten ingevoerd, die slechts getoond behoeven te worden. Het ongeldig maken van ritten op deze kaartsoort door middel van stempelen of knippen kon daardoor vervallen. De behandeling van de overstapplaatsbewijzen werd vereenvoudigd. Door grotere prijsverschillen tussen de tarieven voor biljetten en kaarten vast te stellen, wordt getracht het gebruik van rittenkaarten te stimuleren. Ook aan de uitbreiding van het aantal agentschappen wordt de nodige aandacht geschonken, omdat daarvan mag worden verwacht, dat de verkoop van rittenkaarten op de wagen vermindert. Deze maatregelen zullen er het hunne toe bijdragen of hebben dit reeds gedaan, de taak van het vervoerspersoneel aanmerkelijk te verlichten. De contrôle van de reizigers kan daardoor sneller geschieden, hetgeen een gunstige invloed op de reisduur kan hebben.

Helaas deden zich tegen het einde van het jaar omstandigheden voor, die tot gevolg zullen hebben dat de activiteiten, die het bedrijf op velerlei gebied ontplooit, enigszins zullen moeten worden afgeremd. De investeringsmoeilijkheden, waarin de gemeente als gevolg van het leningcontingent is komen te verkeren, zijn er de oorzaak van, dat de uitvoering van verschillende plannen zal worden vertraagd of naar een later tijdstip verschoven. Met name was aan het einde van het jaar nog niet bekend welke gevolgen de investeringsmoeilijkheden zouden hebben voor de aanleg van de metro. Wel staat reeds vast, dat de zo noodzakelijk geachte verdere vervanging van oud trammaterieel zal moeten worden uitgesteld, terwijl ook niet voldoende autobussen zullen kunnen worden aangeschaft voor vervanging van oud materieel en voor verbetering van de vervoersvoorzieningen naar enkele snel groeiende woonwijken.

Personeel.

De totale personeelssterkte van het bedrijf bedroeg op 31 december 1964 2.803 personen, tegen 2.760 per ultimo 1963, een vermeerdering derhalve met 43 personen. Hoewel het aantal vacatures bij het rijdend personeel niet alleen door meer aanbod, maar ook door grotere efficiency, daalde, bedroeg toch het aantal open plaatsen voor het gehele bedrijf aan het einde van het jaar nog ca. 180. De hulp van buitenlandse arbeidskrachten, t.w. 128 Spanjaarden en 25 Italianen, kon daarom nog niet worden ontbeerd. Een woord van waardering is hier op zijn plaats voor het personeel, dat ook het afgelopen jaar met veel ambitie en verantwoordelijkheidsgevoel, zijn taak heeft vervuld.

In 1964 ontvielen het bedrijf door de dood 12 ambtenaren. 36 personeelsleden vierden hun 25-jarig en 13 hun 40-jarig ambtsjubileum.

De medezeggenschaps- en dienstcommissies, zomede de commissie voor gemeenschappelijk onderzoek, vergaderden in totaal 14 keer.

De Ideeënbuscommissie kwam 4 maal bijeen. Van de 61 ingediende ideeën waren 3 afkomstig van ambtenaren op jaarwedde (2 van technisch en 1 van administratief personeel) en 58 van ambtenaren op maandloon (42 van rijdend en 15 van technisch personeel, terwijl 1 idee anoniem werd ingezonden). Van de 58 besproken of opnieuw besproken ideeën werden er 9 beloond of voorlopig beloond, terwijl 11 inzenders een aanmoedigingspremie ontvingen.

Ter verdere verbetering van de arbeidsvoorwaarden werden dit jaar enige ingrijpende bezoldigingsmaatregelen genomen. Alle lonen en salarissen ondergingen per 1 januari een algehele verhoging, terwijl aan het einde van het jaar de achterstand van de bezoldiging van het overheidsperoneel ten aanzien van de loonontwikkeling in de particuliere sector werd ingehaald door het verstrekken van een uitkering ineens.

Eveneens met ingang van 1 januari werd de premie ingevolge de Algemene Ouderdomswet, die tot deze datum door de ambtenaar zelf moest worden betaald, voor rekening van de gemeente genomen. Daartegenover stond, dat de door de ambtenaren te betalen pensioenpremie aanmerkelijk werd verhoogd.

De verdienstebeloning kwam per 1 januari te vervallen. Als compensatie voor dit gemis werd een gemiddeld percentage van 8 in de bezoldiging van de ambtenaren op maandloon opgenomen.

Een door de overheid goedgekeurde huurverhoging had tot gevolg, dat de huurcompensatie, die de ambtenaar ontving, per 1 juli werd verhoogd. Op dezelfde datum werd het aantal roosteruren van het rijdend personeel teruggebracht van 45 tot 43 uur per week. Hierdoor verviel voor dit personeel de overwerkvergoeding van 2 uur.

Per 1 januari werden nog de werkclassificatie en de diensttijdbevordering ingevoerd, terwijl in de loop van het jaar de kindertoelage-regeling nog enige verbetering onderging.

Voorts kan nog worden vermeld, dat in de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel uitbreiding werd gegeven aan de toepassing van het stelsel van gemeten tarieven, met de invoering waarvan in 1963 een begin werd gemaakt. Voorbereidingen werden getroffen voor de invoering in 1965 bij de afdeling Automaterieel. De resultaten kunnen over het algemeen genomen goed worden genoemd. Met de toepassing van dit stelsel zal dan ook met kracht worden voortgegaan.

In het verslagjaar werden door de Bedrijfsgeneeskundige Dienst van de R.E.T. 493 keuringen verricht.

In verband met het voorschrift, dat trambestuurders en autobuschauffeurs periodiek moeten worden gekeurd en wel tot de leeftijd van 45 jaar iedere 5 jaar, van 45 tot 60 jaar iedere 3 jaar en daarna elk jaar, werden in 1964 232 trambestuurders en 99 autobuschauffeurs gekeurd.

In samenwerking met de in 1964 benoemde veiligheidsinspecteur werden richtlijnen opgesteld voor de wijze, waarop in het bedrijf de veiligheidsgedachte moet worden aangekweekt.

Talrijke activiteiten op ergonomisch gebied werden ontplooid, terwijl een 9-tal werknemers werd gerevalideerd, d.w.z. op medisch advies herplaatst in een andere functie.

Behalve dat een groot aantal consulten werd gegeven, werden talrijke contrôles, laboratoriumonderzoekingen, entingen, enz. verricht.

Voor een overzicht van het aantal verzuimdagen wegens ziekte of ongeval wordt verwezen naar blz. 12.

Het aantal verzuimdagen wegens ziekte was in 1963 belangrijk hoger dan in 1964 als gevolg van de in het begin van 1963 heersende griep epidemie.

II. TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN.

A. Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden in totaal 91.451.173 reizigers vervoerd, tegen 93.898.027 in 1963, een vermindering derhalve met rond 2,4 miljoen reizigers, of ca. 2,6 %. In afwijking van de tot nu toe gevolgde methode, waarbij een overstaprit voor 2 reizigers werd geteld, werd er bij de vaststelling van de hierboven genoemde aantallen passagiers rekening mede gehouden, dat een deel van de overstapreizigers nog een derde rit maakt.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg van 16,92 ct. in 1963 tot 17,02 ct. in dit jaar.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 10.057.876, waarvan 941.802 door de enkel gelede en 1.150 door de dubbel gelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 2.546.754 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 12.604.630 tegen 12.936.518 in het vorige verslagjaar. Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per rijtuigkilometer bleef in vergelijking met 1963 onveranderd, t.w. 7,26.

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.
1963	60.014.326	63,91
1964	59.215.252	64,75

Het aantal tramlijnen onderging dit jaar geen wijziging.

B. Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen werden 65.115.650 reizigers vervoerd tegen 65.500.278 in 1963, een vermindering derhalve met rond 385.000 passagiers, of bijna 0,6 %. Evenals bij de tramlijnen werd er ook bij de autobuslijnen rekening mede gehouden, dat een deel van de overstapreizigers nog een derde rit maakt.

De gemiddelde opbrengst per reiziger steeg van 17,32 ct. in 1963 tot 18,27 ct. in dit jaar.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 16.135.725 tegen 15.269.262 in 1963.

Het gemiddeld aantal vervoerde reizigers per autobuskilometer daalde van 4,30 in 1963 tot 4,04 in 1964.

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
1963	38.057.324	58,10
1964	38.403.639	58,98

Van 23 maart tot 31 oktober werden wederom in samenwerking met de V.V.V. rondritten, speciaal voor vreemdelingen, gemaakt. Het voor de R.E.T. bestemde aandeel in de ritprijs werd dit jaar verhoogd van f 1,70 tot f 2,60. In totaal werden 14.085 reizigers vervoerd, tegen 16.233 in 1963.

Van 11 mei tot 15 oktober vonden dit jaar de zgn. „kris-kras” rondritten (de vroegere „wederopbouwritten”) plaats. In verband met de gestegen kosten werd het

tarief verhoogd van *f* 1,50 tot *f* 2,— per persoon. 22.815 personen maakten deze rondrit, tegen 49.541 in het jaar daarvoor. Blijkbaar was deze rondrit in 1964 voor het publiek minder attractief dan in 1963.

De dit jaar voor het eerst gemaakte rondritten door het Botlek- en Europoortgebied bleken een succes. 4.909 personen maakten van deze rondrit, die van 14 juni tot 15 oktober werd gehouden, gebruik. Het tarief bedroeg *f* 5,— voor volwassenen en *f* 3,— voor kinderen.

In de loop van het jaar werden verschillende mutaties aangebracht in het traject van de autobuslijnen en werden nieuwe lijnen ingelegd, die alle tot doel hadden een verbetering of een uitbreiding van de vervoersvoorziening te geven, zoals op:

- 8 februari: autobuslijn 67 werd doorgetrokken van Hordijkerveld naar Reijer-
oord.
- 1 april: op deze datum werden de autobuslijnen 38 en 54 opgeheven, terwijl
4 nieuwe lijnen in dienst werden gesteld:
 - a. lijn 62, over het traject Rochussenstraat-Groene Kruisweg-
Hoogvliet (Oudeland)
 - b. lijn 63, Rochussenstraat-Vondelingenweg-Hoogvliet (Meeuwen-
plaat)
 - c. lijn 64, Hoogvliet (nabij Oude Wal)-Vondelingenplaat (Tank-
hoofd)
 - d. lijn 65, Rochussenstraat-Dorpsweg-Poortugaal (Delta Zieken-
huis)
- 1 mei: de route van lijn 57 (verbinding met de Alexanderpolder) werd ge-
wijzigd
- 31 mei: i.v.m. het in dienststellen door N.S. van een halteplaats aan de Smeets-
landsedijk (Lombardijen) werden de routes van de lijnen 49 en 67
veranderd.
- 1 augustus: door sommige autobussen van lijn 33 verder te laten rijden, kreeg het
vliegveld Zestienhoven een uurverbinding met het Centraal Station.
- 8 september: de routes van de lijnen 43, 48 en 56 in Vlaarding en ondergingen een
wijziging.
- 8 oktober: i.v.m. werkzaamheden aan de Van Brienenoordbrug werd autobuslijn
50 met een iets gewijzigde route tijdelijk als „ringlijn” geëxploiteerd.
- 30 november: de route van autobuslijn 46 in de wijk „Honderd en tien morgen”
werd enigszins gewijzigd.
- 5 december: de begin-/eindpunten van de autobuslijnen 43 en 48 in Schiedam
werden verplaatst van de Koemarkt naar het Emmaplein.

III. ELEKTRISCH MATERIEEL EN BOVENLEIDING.

a. Metromaterieel.

Met de bouw van de in het vorige verslagjaar bestelde 27 metrorijtuigen werd regelmatig voortgegaan, zodat mag worden verwacht dat, onvoorziene omstandigheden voorbehouden, de aflevering van het eerste complete rijtuig zal plaats hebben op het geprojecteerde tijdstip, t.w. ongeveer in het tweede kwartaal van 1966.

b. Trammaterieel.

Van de in 1963 bestelde 36 stuks dubbelgelede en 24 stuks enkelgelede tramrijtuigen waren aan het einde van het jaar 5 stuks dubbelgelede (de serie wordt genummerd 351 t/m 386) door Werkspoor afgeleverd. Het proefrijden met motorrijtuig 351 voor

genodigden vond op 14 december plaats. De overdracht van dit rijtuig aan de afdeling Vervoer geschiedde op 23 december. De overige 4 rijtuigen waren aan het einde van het jaar nog niet bedrijfsklaar.

Aangezien de resultaten van het bij de werkplaats ingevoerde stelsel van gemeten tarieven over het algemeen genomen goed konden worden genoemd, werd met de toepassing daarvan voortgegaan.

Ook dit jaar vonden weer de gebruikelijke revisie- en onderhoudswerkzaamheden plaats. 37 motor- en 6 aanhangrijtuigen ondergingen een revisie I, 12 motor- en 7 aanhangrijtuigen een revisie II, terwijl aan motorrijtuigen, aanhangrijtuigen en overig trammaterieel resp. 622, 156 en 14 revisies III werden uitgevoerd.

Verschillende rijtuigen van de oudste series, die zowel technisch als economisch volkomen verouderd zijn, werden buiten dienst gesteld. De nummers van deze rijtuigen zijn 194, 207, 402, 408, 412, 413, 416, 421, 422, 428, 433, 436, 439, 440, 443, 444, 446, 450, 454, 466, 472, 481, 555, 2401 en 2402, in totaal 25 rijtuigen. Motorrijtuig 220 werd ingericht om dienst te kunnen doen als reklamerijtuig.

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

Bovenleiding.

In dit jaar werd een bestelling geplaatst voor de levering en de montage van materialen, die voor de stroomafname door de metrorijtuigen nodig zijn. Na uitgebreide studie is de keuze gevallen op het zgn. derde railsysteem met onderstroomafname. Hierbij is de stroomvoerende rail opgehangen aan stoelen met isolatoren, waarbij de stroomafnemers van de rijtuigen langs de onderzijde van deze derde rail strijken en de energie op de rijtuigen overbrengen.

Aan het bovenleidingnet, zomede aan de licht- en krachtinstallaties in de diverse gebouwen van het bedrijf, werden onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden uitgevoerd. Enkele daarvan, zoals o.a. de omleggingen op het Stationsplein, de Cool-singel en de Schied.dijk-vest, hielden verband met de werkzaamheden aan de metro. Een aanvang werd gemaakt met de aanleg van een bovenleiding in de Spanjaardstraat t.b.v. een routewijziging van tramlijn 10, terwijl i.v.m. werkzaamheden aan de Bergwegbrug tijdelijke voorzieningen aan het net aldaar moesten worden getroffen.

IV. AUTOMATERIEEL.

De moeilijke financiële positie, waarin de gemeente in de loop van het jaar kwam te verkeren, was er de oorzaak van, dat een voorstel om 80 nieuwe autobussen aan te schaffen ter vervanging van oud en versleten materieel en ter verbetering van de vervoersvoorzieningen van enkele snel groeiende woonwijken, slechts gedeeltelijk zal kunnen worden gerealiseerd. Het aantal van 80 moest tot 47 stuks worden teruggebracht.

De in het vorige jaar met het Gemeente Vervoerbedrijf te Amsterdam gesloten overeenkomst voor de huur voor de tijd van 1 jaar van 14 autobussen (nrs. 616-629) werd door dit bedrijf opgezegd. Deze autobussen werden naar Amsterdam teruggezonden. Om te voorkomen, dat het tekort aan autobussen, dat hierdoor was ontstaan, tot stagnaties in de vervoersvoorziening zou leiden werd, om de periode tot de aflevering van de in bestelling zijnde autobussen te kunnen overbruggen, een overeenkomst gesloten met de N.V. Haagsche Tramweg Mij. voor de huur gedurende een tijd van ongeveer 6 maanden van voorlopig een 10-tal Kromhout-autobussen (H.T.M. nrs. 1-10).

Van de in 1963 bestelde 66 Leyland-autobussen werden dit jaar 29 stuks afgeleverd.

Van 28 stuks (nrs. 901-928) is de motor onder de vloer tussen de assen geplaatst, terwijl 1 autobus (nr. 201) is voorzien van een motor, die eveneens onder de vloer, maar achter de achteras is aangebracht. Het type met de motor achterin werd door Leyland in samenwerking met de R.E.T. ontwikkeld. De nog te leveren 37 autobussen zullen geheel volgens dit type worden gebouwd.

Tussen de vervoerbedrijven in de drie grote steden vindt regelmatig overleg plaats om te komen tot standaardisatie van het type autobus. Overeenkomstig het standaardtype, dat gezamenlijk door deze vervoerbedrijven is ontwikkeld, zullen de carrosseriën van de 37 autobussen worden voorzien van dubbele instap- en 2 uitstapdeuren.

Verkocht werden 19 oude autobussen, t.w. de nrs. 226, 244, 263, 264, 265, 267, 271, 273, 275, 279, 280, 286, 287, 305, 306, 316, 321, 322 en 324. Buiten dienst werden gesteld de aanhangwagens 1004 en 1007. Aan het einde van het jaar stonden in totaal buiten dienst 9 aanhangwagens.

In het overige wagenpark vonden de volgende mutaties plaats.

De in 1963 bestelde DAF-trekker met oplegger werd in dit jaar afgeleverd (V. 11 en V. 12). Aangeschaft werden 2 Volkswagen-bestelauto's Un 29-96 en UN 75-07 (V. 63 en V. 64), 1 Landrover-reparatieauto US 11-23 (V. 65) en 1 Volkswagen-personenauto HM 94-87.

Verkocht werden 1 Opel-Rekord personenauto UP 90-57, 1 Bedford-bestelauto PS 09-92 (V. 47) en 1 DAF-trekker met oplegger PJ 24-58 (V. 31 en V. 32).

Besteld werd 1 DAF-chassis voor een montagewagen van de afdeling Bovenleiding. Hierop zal in 1965 een bovenbouw worden geplaatst.

In totaal werden 200 motoren gerevideerd, waarvan 75 in eigen werkplaats en 125 bij derden. Door derden werd eveneens de revisie aan 11 carrosseriën uitgevoerd.

De kraanwagens zijn in totaal 125 keer uitgerukt, waarvan 89 keer voor het autobus- en 36 keer ten behoeve van het trambedrijf.

V. WEG EN WERKEN.

Voor de levering van materialen, nodig voor het maken van wissels, enz. ten behoeve van de bovenbouw van het metro-project werden dit jaar de eerste bestellingen geplaatst.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende plaatsen in de stad werden in totaal 981 m. oude rails door nieuwe vervangen, 16 wissels en 3 kruisstukken werden vernieuwd en 3.466 m. spoor gelicht. In de remise Hillegersberg werd 344 m. rails vervangen.

Spoorwijzigingen.

In de Mathenesserlaan nabij het Mathenesserplein werd voor lijn 11 een nieuwe rangeergelegenheid gemaakt. De aanleg van sporen op het Eendrachtsplein werd voltooid. I.v.m. een wijziging van het straatprofiel op de Groenendaal moesten de sporen aldaar belangrijk worden omgeschild. Een begin werd gemaakt met het bouwen van een opstelspoor op de Groenendaal nabij het Oostplein. Op het Kruisplein werd voor lijn 2 een opstelspoor geconstrueerd, terwijl de bouw van een nieuwe Bergwegbrug het noodzakelijk maakte de sporen aldaar tijdelijk om te leggen.

Speciale werken.

In verband met de metrowerkzaamheden moesten op het Stationsplein, in de

Brielselaan en de Mijnsherenlaan, zomede op de Schiedamsedijk en Schiedamsevest verschillende omleggingen worden uitgevoerd.

Gebouwencomplex voor de metro aan de Hilledijk.

Op 11 mei 1964 werd een begin gemaakt met de bouw van een remise en werkplaats voor metro- en trammaterieel op het emplacement aan de Hilledijk.

Gebouwencomplex aan de Kleiweg.

De bankwerkerij en de revisiewerkplaats werden geschilderd. Verder vonden de nodige onderhouds- en vernieuwingswerkzaamheden plaats. Een gedeelte van het terrein werd herstraat.

Tramremises.

In de remise Hillegersberg werd begonnen met het plaatsen van een wasmachine voor tramrijtuigen. In de achtergevel van dit gebouw werd een nieuwe toegang gemaakt. Verder werden in deze en in de overige tramremises de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden verricht.

Autobusgarages.

In het complex aan de Sluisjesdijk werden verschillende lokaliteiten geschilderd en werd een gedeelte van de filmzaal ingericht voor kantoorruimte.

VI. SIGNALERING EN TELECOMMUNICATIE.

In verband met de moeilijke financiële positie van de gemeente kon dit jaar nog geen definitieve opdracht worden gegeven voor de aanleg en inrichting van een signaleringssysteem ten behoeve van de metrolijn Centraal Station-Zuidplein. Het ligt in de bedoeling wanneer tot bestelling kan worden overgegaan een signaleringssysteem toe te passen, bestaande uit seinhuis- en signaleringsinrichtingen met cabinesignalen, waarbij treinbeïnvloeding wordt toegepast volgens het lijnsysteem voor het overbrengen van informatie via de rails.

De Directeur
Drs. C. G. VAN LEEUWEN.