

ROTTERDAMSE ELEKTRISCHE TRAM

VERSLAG OVER HET JAAR 1966.

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 1966 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,
Drs. W. van der Vlerk,
J. Worst.

Secretaris: de heer N. de Vries, hoofd van de secretarie-afdeling
Economische Aangelegenheden en
Openbare Nutsbedrijven.

Tarieven.

De op 1 december 1965 ingevoerde tarieven, waarvan een overzicht is opgenomen op blz. 21, 22 en 23, zijn in het verslagjaar niet gewijzigd.

Aan het einde van het verslagjaar was een wijziging van de tariefstructuur, verband houdende met de indienststelling van de metro, in voorbereiding.

Bedrijfsresultaten.

In het verslagjaar hebben de reizigers op de tram- en autobuslijnen in totaal 144.336.804 ritten gemaakt, tegen 153.482.841 in het jaar daarvoor. Dit betekent een vermindering met rond 9,1 miljoen, of met bijna 6%.

Deze wel zeer grote daling is voor een deel veroorzaakt doordat reizigers in het verslagjaar gemiddeld per overstapplaatsbewijs minder ritten hebben gemaakt dan in 1965, zoals uit gehouden tellingen is gebleken.

Daarnaast zal waarschijnlijk ook de tariefswijziging per 1 december 1965 wel enige gevolgen hebben gehad. Als de belangrijkste oorzaak van het reizigersverlies moet echter evenals in vorige jaren ook nu weer worden genoemd de steeds groter wordende hinder, die het openbaar vervoer ondervindt van het overige verkeer. De snelheid van het openbaar vervoer wordt daardoor zo nadelig beïnvloed, dat er een wisselwerking ontstaat in dien zin, dat een lagere snelheid van het openbaar vervoer leidt tot het gaan gebruiken van eigen vervoermiddelen door hen, die tot de

klanten van het openbaar vervoer konden worden gerekend, met als gevolg nog meer verkeersopstoppingen.

Aangezien het een algemeen bekend en nauwelijks meer bestreden feit is, dat een goed openbaar vervoer beslist noodzakelijk is om het economisch en maatschappelijk leven in een grote stad in gang te houden, zullen zoveel mogelijk maatregelen ter bevordering en verbetering van het openbaar vervoer moeten worden genomen, waarvan met name die, welke er op gericht zijn het openbaar vervoer een eigen of een zoveel mogelijk eigen baan te geven, de hoogste prioriteit dienen te hebben.

In dit verband zijn reeds verschillende plannen in uitvoering of in voorbereiding. Als voorbeelden kunnen worden genoemd de metrowerkzaamheden, die ook in het afgelopen jaar met kracht zijn voortgezet en de doortrekking, gedeeltelijk over een eigen baan, van tramlijn 5 naar Schiebroek, waarvoor reeds verschillende voorbereidende werkzaamheden zijn verricht.

Ook de in uitvoering zijnde aanleg van tramlijn 2 op de linker Maasoever, de verder ontworpen plannen voor aanpassing van het lijnennet aan de gewijzigde situatie bij indienststelling van de metrolijn Centraal Station-Zuidplein, zomede de tot een succes geworden sneldienst tussen de Prins Alexanderpolder en het Centraal Station, welke autobuslijn in de loop van het verslagjaar in exploitatie is genomen, zijn activiteiten, die alle gericht zijn op het doel de reizigers zo snel mogelijk te vervoeren. Het aanbrengen van dienstregelingen, waarmede nu alle halte-aanduidingen zijn voorzien, kan eveneens worden gezien als een verbetering in de dienstverlening aan het publiek.

Ten aanzien van de financiële resultaten moet helaas worden opgemerkt, dat deze nog steeds geen verbetering te zien geven. Het verslagjaar moest worden afgesloten met een nadelig saldo van rond *f* 23,9 miljoen, tegen rond *f* 21,5 miljoen in 1965, een vermeerdering derhalve met *f* 2,4 miljoen.

De doorwerking van allerlei maatregelen, die genomen zijn om tot meer efficiënte werkwijzen te komen, heeft er in belangrijke mate toe bijgedragen om de stijging van het deficit tot het hierbovengenoemde bedrag beperkt te houden. Zonder deze maatregelen, die personeelbesparend hebben gewerkt, zouden de lasten ca. *f* 4 miljoen hoger zijn geweest.

Een gunstig effect op de financiële resultaten heeft de op 1 december 1965 ingevoerde tariefswijziging gehad. De ontvangsten uit het reizigersvervoer stegen namelijk van rond *f* 32,5 miljoen in 1965 tot rond *f* 33,9 miljoen in het verslagjaar, een vermeerdering derhalve met *f* 1,4 miljoen.

Het lijnvervoer heeft tot dit resultaat bijgedragen met een stijging van rond *f* 1.470.000,—, terwijl de opbrengst uit het overige vervoer, dat voor een groot deel bestaat uit door derden verricht groepsvervoer, een daling te zien heeft gegeven, namelijk met ca. *f* 70.000,—.

Zoals uit het voorgaande blijkt, hebben echter noch de reeds genomen efficiency-maatregelen, noch de tariefsverhoging een stijging van het nadelig saldo kunnen voorkomen. Ook voor het volgend jaar zal op een vermeerdering der lasten moeten worden gerekend, als o.a. gevolg van een in dat jaar toe te kennen loonsverhoging. Met het doel de gevolgen daarvan op het financiële resultaat zoveel mogelijk te mitigeren zal naast de plicht, die elke onderneming reeds heeft om waar mogelijk kostenbesparende maatregelen te nemen, ook een tariefsherziening in ernstige overweging dienen te worden genomen. Een voorstel tot wijziging van de tarieven is tegen het einde van het verslagjaar ingediend.

Personeel.

De totale personeelssterkte van het bedrijf bedroeg op 31 december 1966 2.625 personen, tegen 2.722 aan het einde van het jaar daarvoor, een vermindering derhalve met 97 personen.

In deze daling komt duidelijk tot uitdrukking de doorwerking van de personeel-besparende maatregelen, die tot nu toe zijn getroffen. De invloed daarvan springt nog meer in het oog, wanneer men de huidige sterkte vergelijkt met die per ultimo 1964, toen nog 2.803 personen in dienst waren. Verwacht mag worden dat de daling, welke geheel en al tot stand is kunnen komen door een natuurlijke afvloeiing van personeel, zich nog in het volgend jaar zal voortzetten.

Een woord van hulde is hier op zijn plaats voor het gehele personeel, waartoe nog behoren 127 Spaanse en 20 Italiaanse werknemers, dat onder vaak moeilijke omstandigheden weer met toewijding en verantwoordelijkheidsbesef zijn taak heeft verricht.

In 1966 ontvielen het bedrijf door de dood 9 ambtenaren. 69 personeelsleden vierden hun 25-jarig en 17 hun 40-jarig ambtsjubileum, terwijl 1 ambtenaar het feit herdacht, dat hij 50 jaar geleden in dienst trad bij de toenmalige R.E.T.M.

Het overleg zowel met de hoofdbestuurders van de personeelsorganisaties als met de vertegenwoordigers van het personeel in de dienst- en medezeggenschapscommissies verliep in prettige sfeer en had goede resultaten. Deze commissies vergaderden in totaal 18 keer. Opgemerkt kan dan ook worden, dat de proef, om door een wijziging in de aanpak de overleggedachte meer gestalte te geven, als geslaagd mag worden beschouwd. De werkzaamheden van de in het vorige jaar ingestelde veiligheidscommissie blijken in een behoefte te voorzien.

De Ideeënbuscommissie kwam in totaal 8 maal bijeen. Er werden 95 ideeën besproken. Aan 21 ambtenaren werd een beloning toegekend, terwijl 14 inzenders een aanmoedigingspremie ontvingen.

Per 1 januari is een nieuwe loon- en salarisregeling van kracht geworden, die in december weer is herzien door een trend-uitkering van 2,95%. De kindertoelage werd op 1 januari en daarna weer op 1 oktober verhoogd. Er kwam een wijziging in de continutoeslag, terwijl de vakantietoelage werd verhoogd van 4% tot 6%.

Op 1 januari trad een nieuwe pensioenwet in werking. Met ingang van dezelfde datum sloot de gemeente Rotterdam zich ten behoeve van haar personeel aan bij het Instituut Ziektekostenverzekering Ambtenaren (I.Z.A.).

Voorlichting.

Op het gebied van de voorlichting zijn in het afgelopen jaar talrijke activiteiten ontplooid, o.a. bestaande uit het geven van velerlei informatie aan pers, radio en televisie. Ook de metrowerken gaan steeds meer bezoekers trekken, aan wie verschillende inlichtingen moesten worden verstrekt. Deze bezoekers kwamen niet alleen uit het binnenland, maar ook uit het buitenland, zoals Zuid-Afrika, India en Japan. Het laat zich aanzien, dat 1967 nog een grotere toename van activiteiten te zien zal geven.

Automatisering verkoop en controle plaatsbewijzen.

Voor de verkoop, de controle en het ongeldig maken van plaatsbewijzen voor metroreizigers is besloten in de stations zoveel mogelijk gebruik te maken van apparaten, met behulp waarvan deze reizigers zelf de nodige handelingen kunnen verrichten.

Om de werking van deze apparaten te beproeven is het metrostation „Stadhuis”, waarin een complete apparatuur is opgesteld, voor het publiek geopend geweest van 19 november tot eind december.

Het publiek moest om toegang tot de perrons te krijgen gebruik maken van verschillende apparaten, zoals automaten voor de verkoop van plaatsbewijzen, apparaten om deze plaatsbewijzen ongeldig te maken en tourniquets, die alleen dan vrije

toegang gaven wanneer het ontwaardingsapparaat de echtheid van het toegangsbewijs had geconstateerd.

De proef heeft een alleszins bevredigend verloop gehad. In totaal hebben ruim 33.000 personen, die elk 25 cent voor het toegangsbewijs hebben betaald, met behulp van de apparaten toegang tot de perrons gekregen.

Wijziging lijnennet.

Hoewel in het afgelopen jaar reeds vele werkzaamheden werden verricht of voorbereid, die verband hielden met de steeds meer naderende datum van indienststelling der metrolijn, zal 1967 wel in het bijzonder in het teken daarvan staan. In het gehele complex van maatregelen neemt de aanpassing van het tram- en autobuslijnennet aan de dan ontstane gewijzigde situatie een belangrijke plaats in. Deze netwijziging zal in fasen moeten geschieden. Voor de eerste werden reeds in het verslagjaar afgeronde voorstellen ingediend. De overige zullen in de loop van 1967 volgen.

II. TRAM- EN AUTOBUSLIJNEN.

A. Tramlijnen.

Op de lijnen met elektrische railtractie werden door de reizigers 79.942.249 ritten gemaakt, tegen 87.569.799 in 1965. Het aantal ritten daalde derhalve met rond 7,6 miljoen, of wel met ca. 8,7%.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg onder invloed van de tariefswijziging van 19,96 ct. in 1965 tot 22,53 ct. in 1966.

Het aantal afgelegde motorrijtuigkilometers bedroeg 8.084.444, waarvan 2.172.871 door de enkel gelede en 2.371.913 door de dubbel gelede rijtuigen. Met aanhangrijtuigen werden 850.951 kilometers afgelegd. Het aantal rijtuigkilometers in totaal bedroeg 8.935.395 tegen 10.242.580 in het vorige verslagjaar.

Het gemiddeld aantal ritten per rijtuigkilometer toonde een kleine stijging, nl. van 8,55 in 1965 tot 8,95 in het verslagjaar.

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 |
|----------------|----------------------------------|--|
| 1965 | 61.547.697 | 70,28 |
| 1966 | 64.555.319 | 80,75 |

Op 7 maart werd op lijn 15 gedurende bepaalde uren van de dag éénmansbediening ingevoerd.

Met ingang van 27 november kregen de lijnen 2 en 9 weer een begin-/eindpunt op het Stationsplein.

B. Autobuslijnen.

Op de autobuslijnen maakten de reizigers in totaal 64.394.555 ritten, tegen 65.913.042 in het vorige verslagjaar, een vermindering derhalve met rond 1,5 miljoen, of ca. 2,3%.

De gemiddelde opbrengst per rit steeg van 21,65 ct. in 1965 tot 23,63 ct. in 1966.

Het aantal afgelegde autobuskilometers bedroeg 15.532.994 tegen 16.059.956 in het vorige verslagjaar.

Het gemiddeld aantal ritten per autobuskilometer steeg van 4,10 in 1965 tot 4,15 in 1966.

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 |
|----------------|----------------------------------|--|
| 1965 | 43.985.386 | 66,73 |
| 1966 | 50.390.477 | 78,25 |

Ook dit jaar werden, wederom in samenwerking met de plaatselijke V.V.V., van 1 april t/m 31 oktober rondritten speciaal voor vreemdelingen gemaakt. De belangstelling hiervoor liep iets terug. Er werden namelijk 12.519 passagiers vervoerd tegen 13.937 in het jaar daarvoor. Het voor de R.E.T. bestemde aandeel in de ritprijs werd verhoogd van f 2,60 tot f 3,50. Voor het eerst werd een tarief voor kinderen ingevoerd. Van de door deze categorie betaalde ritprijs kwam f 2,55 aan de R.E.T. ten goede.

Van 16 mei tot en met 18 oktober vonden de zgn. „kris-kras” rondritten plaats. De belangstelling voor deze ritten vertoonde een dermate dalende lijn, dat overwogen wordt deze in het komende jaar niet meer uit te voeren. Het aantal reizigers verminderde namelijk van 21.901 in 1965 tot 16.218 in 1966. Het tarief bleef gehandhaafd op f 2,50 per persoon.

Tijdens de rondritten door het Botlek- en Europoortgebied, welke van 18 mei tot en met 16 oktober werden gehouden, zijn 2.788 passagiers vervoerd, tegen 3.092 in 1965. Het tarief, t.w. f 5,— voor volwassenen en f 3,— voor kinderen, bleef ongewijzigd.

Op 12 juli heeft autobuslijn 57 een nieuw eindpunt gekregen aan het Bramanteplein in de Prins Alexanderpolder. Met ingang van dezelfde datum werd tijdens de spitsuren autobuslijn A als sneldienst in exploitatie genomen over het traject Bramanteplein-Centraal Station v.v.

Met ingang van 1 augustus werd het begin-/eindpunt van autobuslijn 63 aan de Meeuwenplaat verplaatst naar de Zalmploot (Viskaarweg).

Van 12 september af rijden de autobussen van lijn 42 op bepaalde uren van de Rochussenstraat door naar het Schulplein.

III. ELEKTRISCH MATERIEEL EN BOVENLEIDING.

a. Metromaterieel.

In de loop van het verslagjaar werden van de 27 bestelde metrorijtuigen 11 stuks afgeleverd. Deze rijtuigen werden genummerd 1 t/m 11.

Aangezien rijden op het emplacement aan de Hilledijk reeds mogelijk was, werden met verschillende van deze rijtuigen proefritten gemaakt. De ervaringen tot nu toe hiermede opgedaan doen verwachten, dat dit materieel goede rij-kwaliteiten zal hebben.

b. Trammaterieel.

In de centrale werkplaats van de afdeling Elektrisch Materieel werden de gebruikelijke onderhouds- en revisiewerkzaamheden verricht.

Het aantal revisies is belangrijk teruggelopen, niet alleen omdat in het verslagjaar over de gehele serie van 60 nieuwe rijtuigen kon worden beschikt, waardoor het mogelijk werd verschillende oude rijtuigen buiten dienst te stellen, maar ook omdat in vergelijking met vroeger het rijtuig nu meer kilometers moet hebben afgelegd

alvorens tot revisie wordt overgegaan. Hiertegenover stond het door het steeds drukker wordende verkeer sterk toegenomen aantal gevallen, waarin aanrijdingschaden moesten worden gerepareerd.

De vijf motorrijtuigen van de serie 302-306 werden geschikt gemaakt voor het rijden met aanhangrijtuigen van de serie 1021-1056. De nummers van deze motorrijtuigen werden gewijzigd in 401 t/m 405.

Het voor éénmansbediening verbouwen van de motorrijtuigen uit de series 1-15 en 251-274, waarmede in 1965 een begin was gemaakt, werd dit jaar voltooid.

Verschillende oude motorrijtuigen uit de serie 401-570 werden buiten dienst gesteld. Zeven hiervan, t.w. de nrs. 477, 487, 518, 533, 538, 539 en 553, werden met nog twee stuks, nrs. 468 en 534, die reeds in 1965 geen dienst meer deden, verkocht.

Aan het in tarief laten werken door personeel van de centrale werkplaats kon een zodanige uitbreiding worden gegeven, dat thans ca. 90% van dit personeel op deze wijze werkt. Met de invoering van het tariefwerk is een merkbare productiviteitsverhoging bereikt. Hoewel ook de indienststelling van nieuw trammaterieel van invloed is geweest op de personeelsbezetting, kunnen toch de betere werkmethode wel als de belangrijkste oorzaak worden genoemd voor de vermindering van het aantal vaklieden in de centrale werkplaats. In begin 1963 bedroeg dit aantal nog 182, terwijl het per ultimo 1966 was teruggelopen tot 126 man.

Ook de werkuitvoering in de tramremises werd aan een organisatieonderzoek onderworpen. Als gevolg daarvan werden tariefnormen ingevoerd. Van de bezetting aan vaklieden en depotarbeiders werkt thans ca. 95% in tarief.

Bovenleiding.

De werkzaamheden, die op diverse punten in de stad werden verricht in verband met de aanleg van de metro, hadden ook voor de afdeling Bovenleiding belangrijke gevolgen, zoals b.v. omleggingen van het bovenleidingnet op het Hofplein met aansluitende wegen, het Stationsplein, de aansluiting van de remise Hilledijk aan het bestaande net, enz.

Ook de talrijke verkeersverbeteringen, die in de stad werden aangebracht, zomede de voorbereidingen voor de aanleg van een nieuwe tramlijn nr. 2 op de linker Maasoever, brachten de nodige werkzaamheden met zich mede.

Aan het bovenleidingnet, zomede aan de licht- en krachtinstallaties in de diverse gebouwen van het bedrijf, werden onderhouds- en uitbreidingswerkzaamheden uitgevoerd. Het aantal elektrisch verwarmde wissels werd uitgebreid.

Ten behoeve van de stroomvoorziening der metrorijtuigen werd door de leverancier van de materialen, die tevens belast is met de montage daarvan, op het emplacement aan de Hilledijk en op een gedeelte van het metroviaduct aan de linker Maasoever, een stroomrail, de zgn. derde rail, aangebracht. Met ingang van 3 augustus werd deze rail onder spanning (750 volt) gebracht, zodat proefrijden mogelijk werd.

Het ligt in de bedoeling in de loop van het volgend jaar voorbereidingen te treffen voor het in tarief uitvoeren van de werkzaamheden bij deze onderafdeling.

IV. AUTOMATERIEEL.

In de werkplaatsen van de afdeling Automaterieel werden 112 motoren gerevideerd, waarvan 17 door derden. Aan derden werd eveneens uitbesteed de revisie van 17 carrosserieën.

De in het vorige verslagjaar bestelde 47 Leyland-Panther autobussen werden dit jaar afgeleverd. Zij werden genummerd 239 t/m 285.

Van de eveneens in 1965 bestelde 6 D.A.F.-standaardautobussen, te nummers 401 t/m 406, is er 1 nog dit jaar in dienst gesteld.

Voorts werden in het verslagjaar nog opdrachten gegeven voor de levering van 24 kleine Leyland/Verheul autobussen en 30 stuks DAF/Werkspoor standaardautobussen. Met de levering van beide series zal in 1967 een begin worden gemaakt.

Behalve de reeds vóór 1966 uit het bestand afgevoerde 25 autobussen en 9 aanhangwagens werden dit jaar ook nog verkocht 51 oude autobussen, t.w. de nummers 401, 403, 405 t/m 408, 411, 418, 424 t/m 427, 429, 433, 436, 438, 439, 442, 444, 445, 507 t/m 513, 515, 516, 518, 519 t/m 522, 526, 529 t/m 531, 534, 536, 537, 539 t/m 541, 543, 544, 546, 550, 553, 556 en 557.

Buiten dienst werden gesteld de nummers 417, 420 en 437, terwijl nog werden gesloopt de nummers 105 en 732, die door brand en aanrijding zodanig werden beschadigd, dat herstel niet meer verantwoord was.

In het overige wagenpark vonden de volgende mutaties plaats.

Aangeschaft werden 4 personenauto's, t.w. 2 Vauxhalls nrs. 11-48 AS en 11-50 AS en 2 Daffodils, nrs. 00-18 BX en 12-29 DG, zomede 1 DAF-bestelauto V 67, 1 DAF-combi V 68, 1 Volkswagen-bestelauto V 69, 3 montageauto's voor de bovenleiding, nrs. 2401, 2402 en 2403 en 1 DAF-lasauto V 70.

Verkocht werden 2 personenauto's, t.w. Opel XG 84-50 en Opel ZP 16-67, terwijl 2 personenauto's buiten dienst werden gesteld, nl. Volkswagen JP 55-34 en Opel ZP 46-50. Voorts 1 Chevrolet-lasauto V 29 en 1 Volkswagen-bestelauto V 60.

Nog in bestelling zijn 1 DAF-lasauto, 2 DAF-vrachtauto's en 1 DAF-zuigauto.

Het door personeel van de afdeling in tarief laten uitvoeren van werkzaamheden, waarmede in het vorige verslagjaar een begin was gemaakt, vond ook dit jaar voortgang. Van het werkplaatspersoneel werkt thans ca. 35% en van het garagepersoneel ca. 65% in tarief.

V. WEG EN WERKEN.

Verschillende werkzaamheden verband houdende met de aanleg van de metrolijn Centraal Station-Zuidplein werden dit jaar verricht, o.a. op het emplacement aan de Hilledijk, waar het grondwerk en de keermuren gereed kwamen en alle sporen en wissels werden gelegd.

Met de aanleg van de sporen op het viaduct werd in juni van dit jaar een begin gemaakt. Aan het einde van het jaar waren deze tot aan het station Zuidplein gelegd.

Voor de bouw van de sporen in de tunnel werden de nodige voorbereidingen getroffen. Verschillende spoorstaven en de materialen voor 2 kruiswissels werden in de tunnel gebracht.

Onderhoudswerkzaamheden.

Op verschillende punten in de stad werden sporencomplexen vernieuwd, of in verband met ter plaatse aangebrachte verkeersverbeteringen nieuwe sporen gelegd.

De vervanging van rails in de Bergselaan van de Schieweg tot aan de Stadhoudersweg, waarmede reeds eerder een begin was gemaakt, werd voltooid.

Tijdens de vernieuwing van de baan in de Vierambachtsstraat van de Heemraadsingel tot aan de van Heusdestraat werden de tramlijnen 4, 16 en 22 van 2 mei t/m 17 september omgelegd via de Claes de Vrieselaan en de Mathenesserlaan.

Spoorwijzigingen.

De aanleg van nieuwe sporen op en nabij de nieuwe Bergwegbrug kwam gereed.

Verband houdende met de metrowerkzaamheden moesten in de trambaan verschillende wijzigingen worden aangebracht. De sporen op het Hofplein met de aansluitende wegen Weena, Schiekade, Pompenburg en Coolsingel werden in de defini-

tieve toestand gelegd, terwijl de sporen op het Stationsplein na het gereedkomen van het metrostation aldaar weer op hun oorspronkelijke plaats werden gelegd.

De ruitenkruising in het tracé Mathenesserlaan–Mathenesserplein werd verwijderd en het eindpunt van tramlijn 11 verlegd van het Mathenesserplein naar de Mathenesserlaan bij de Vierambachtsstraat.

Nieuwe aanleg.

Als belangrijkste object kan worden genoemd de aanleg van sporen op de linker Maasoever ten behoeve van een nieuwe tramlijn 2. Hiermede werd in het verslagjaar een aanvang gemaakt. Aan het einde van het jaar waren de sporen gelegd van het Prinsenplein tot en met de Rijerdijk.

Voorts werd de nieuwe remise aan de Hilledijk aangesloten op de sporen van de Putselaan en werd een keerlus gelegd op het Pompenburg.

Gebouwencomplex voor de metro aan de Hilledijk

De bouw van de metrowerkplaats, de tramremise en het seinhuis op het emplacement aan de Hilledijk werd dit jaar voltooid. Een gedeelte van het complex werd in gebruik genomen. De officiële overdracht zal begin volgend jaar plaats vinden.

Tramremises.

Opdrachten werden verstrekt voor de vernieuwing van transportinstallaties voor zout in de remise Kralingen en voor zout en zand in de remise Hilleegersberg.

In de remise Kralingen werd voorts nog een begin gemaakt met het plaatsen van een wasinrichting.

Autobusgarages.

De transportleiding van gasolie van de kade aan de Sluisjesdijk naar de opslagplaatsen in de garage werd vernieuwd. De wijziging van het verwarmings- en ventilatiesysteem in het gebouw aan de Sluisjesdijk werd voltooid.

Gebouwencomplex aan de Kleiweg.

Het kledingmagazijn werd verplaatst, terwijl de vrij gekomen ruimte werd ingericht tot kantoren voor de Personeelsbeoordeling en de afdeling Signalering en Telecommunicatie.

VI. SIGNALERING EN TELECOMMUNICATIE.

De opdrachten voor de levering van materialen bestemd voor de aanleg van de signalerings- en telecommunicatiesystemen werden in hoofdzaak dit jaar geplaatst. Met de montage daarvan werd een aanvang gemaakt.

De automaat voor de bedrijfstelefoon werd opgesteld en voorlopig getest.

De aanleg van de signaalinstallatie op het emplacement was tegen het einde van het jaar reeds voor een goed deel gevorderd.

De Directeur,
Drs. C. G. VAN LEEUWEN