

Amsterdamse tramnummering

---. Mijlpaaltjes in Amsterdam; welke was de 250^e motorwagen (de 250 dus), de 500^e motorwagen (Utrechtenaar 10), de 750^e motorwagen (de 752), de 250^e bijwagen (de 830); de 500^e bijwagen (die is er nooit gekomen).

De motorwagennummering in de periode 1900-1990 was 1-587 en opnieuw 1-12, 602-841 en 901-920, zodat 859 motorwagens in dienst gesteld zijn. Bovendien zijn drie motorwagens gehuurd geweest (997-999). Wanneer verschijnt de 1000^e motorwagen?

Om nummerdoublures met autobussen te vermijden zijn op 31-12-1954 de uit Utrecht afkomstige motorwagens 1-12 vernummerd in 301-312. Deze vernummering had tot gevolg dat de nog aanwezige wagens uit de reeks 301-312 van de serie 301-320 zijn voorzien van een 'R' voor het nummer. De 'R' stond voor rangeerwagens. Slechts de R302 en R312 zijn feitelijk als zodanig vernummerd. In 1956 waren alle nog aanwezige 'stoeltjeswagens' 301-320 gesloopt. Slechts de 307 is gespaard gebleven als museumwagen door in 1954 te vertrekken naar het toenmalige trammuseum te Weert. Onderdelen van de 311 en 319 zijn gebruikt voor de constructie van de slijpwagens SL 2 en SL 3.

Verdere vernummering vond plaats van de 25 overgebleven motorwagens van de serie 236-300 die op 1-12-1956 '1236-1298' werden genummerd, de overgebleven 'Blauwe wagens' uit de reeks 396-460 die in 1967 '1396-1460' werden genummerd waarbij het tot op de dag van vandaag niet duidelijk is of de 396 echt '1396' is geworden, de overgebleven 'Blauwe wagens' uit de reeks 463-475 die hun nummers in 1968 verhoogd zagen met '400' zodat de 863-875 ontstonden (echter niet 466, 471 en 472 die toen al werkwagens waren geworden als resp. P20, P18 en P19), de drieassers 491-550 die in 1968 891-950 zijn genummerd en de enkelgelede motorwagens 552-587 die in 1973 zijn verbouwd tot dubbelgelede wagens met de nummers 852-887. Opmerkelijk is de vernummeringshistorie van de enkelgelede wagen 551 die reeds in 1958 was 'verdubbeld', in 1959 het nummer 601 kreeg, in 1973 opnieuw 551 werd genummerd om tenslotte met zijn soortgenoten 552-587 te promoveren tot 851-887! Nog is hiermee het vernummeringsverhaal niet ten einde aangezien de luchtwagen 767 die in 2003 tot 'Rode-Kruistram' is verbouwd als enige overlevende – afgezien van de museumwagens 734 en 776 - van de serie 725-779 het nummer 3001 kreeg.

Met de komst van de Combino's heeft het GVB kennelijk afscheid genomen van de gewoonte de wagens doorlopend te nummeren. Thans zijn er duizend- en honderdtallen; de Combino's 2001-2151 (eenrichtingwagens), 2201-2204 (tweerichtingwagens) en 3001 (Rode-Kruistram). De thans (2005) nog in dienst zijnde 'oude' gelede trams zijn nog steeds genummerd 780-816, 817-841 en 901-920. Ook in het verleden is soms afgeweken van het doorlopend nummeren: in 1959 begon men dubbelgelede wagens te nummeren 601 en hoger en in 1989 kwamen de tweerichtingwagens 901-920.

De vraag welke de 1000^e motorwagen is, is inmiddels beantwoord. Het is de 2137 die in 2004 in dienst gekomen is.

De bijwagennummering was 401-420 I, 401-500 en 701-1000. Er zijn dus 420 nieuwe bijwagens in dienst gesteld maar gaandeweg zijn 65 stuks tot motorwagens verbouwd (401-420 I, 901-930, 701-707 en 709-716). Voormalige paardentrams die elektrische bijwagens zijn geworden behielden aanvankelijk hun nummers in de reeks 1-269. In de periode 1912-1920 werden de toen nog aanwezige exemplaren vernummerd in 501 en hoger (*zie de bijlage*). Volgens een gewijzigd vernummeringsplan als gevolg van sloop van wagens verschenen slechts de wagens 501-562, 566-600 nadat de wagens die 563 en hoger zouden zijn genummerd, deels wel en deels niet vernummerd, spoedig zijn afgevoerd. Maar gelukkig verscheen in 1957 de gelede motorwagen 563. Sinds het afdanken van de drieassers in de beginjaren tachtig komen geen bijwagens meer voor.

Ook bij de bijwagens is er vernummerd. In de eerste plaats de voormalige paardentramwagens zoals hierboven beschreven. Bijwagens die motorwagens zijn geworden kregen op die grond een nieuw nummer: zo werden de 401-420 I, nog bijwagens zijnde, vernummerd in 301-320, de 901-930 in 446-475 en de 701-716 (niet 708) in 476-490. De 708 die bijwagen bleef kreeg het nummer 716. De vernummering van de 901-930 en 701-716 geschiedde niet op nummervolgorde (*zie de bijlage*).

De bijwagens 401-500 die in dienst kwamen in de beginjaren tien, kregen reeds in 1916 de nummers 601-700 waarbij de open wagens 453-470 de nummers 601-618 ontvingen en de overige 619-700. Toen na 1945 grote gaten waren gevallen in de serie 619-700 ontvingen de wagens genummerd 649 en hoger, voorzover nog voor de dienst nodig, opengevallen nummers in de reeks 619-648. Zo is, bijvoorbeeld, de 695 vernummerd in 622. Van dit type wagens – ‘typewagens’ genoemd zijn de 663 en 679 bewaard gebleven; de 663 die in de jaren 1940-1948 als NZH B32 in Haarlem heeft gereden en de 679 dankzij ‘Tante Rie’ die de wagen gebruikte als zomerhuisje aan het Kinselmeer. De restauratie van de 663 is in 2009 gereed gekomen. De 679 staat nog zijn lot af te wachten. Van de verlengde typewagens die in 1958 zijn gesloopt, bestaat helaas geen exemplaar meer.

Bijwagen 721 uit de serie 701-880 zag in 1968 zijn nummer gekaapt door de gelede motorwagen 721 en werd toen genummerd 776. Omdat ook de te slopen bijwagen 776 nog bestond kreeg deze het nummer 779 en is terstond als ‘779’ gesloopt. Kort daarop zijn de tien resterende bijwagens uit de serie 701-880 vernummerd in 876-885. Zij hebben niet meer in de normale dienst gereden. De ‘876’ is thans (2005) museumbijwagen onder zijn oorspronkelijke nummer 721 en de ‘882’ is dat als 792. Bijwagen ‘880’ is museumwagen 757 in het Duitse trammuseum te Wehmingen.

In de laatste fase van hun bestaan is er ook gerommeld met de nummering van de drieassige bijwagens 951-1000: 966 en 984 hebben van nummer gewisseld.

Tenslotte de ‘werkwagens’. Zij hadden ooit een nummering met een letter: ‘P’ stond, bijvoorbeeld, voor ‘pekelwagen’, ‘R’ voor ‘rangeerwagen’ en ‘Rr’ voor ‘railreinigwagen’. Er zijn ook wel ongenummerde werkwagens geweest zoals de ‘huisjestrām’, een platte wagen getrokken door een motorwagen die werd gebruikt voor het aan- en afvoeren van conducteurshuisjes naar en van het Stadionplein bij massaal vervoer bij stadionwedstrijden. Ook waren er werkwagens met een nummer maar zonder letter, zoals de goederenwagen GTr. 2. Toch letters? Nee, want GTr. staat voor ‘Gemeentetram’. In de jaren tachtig – ten tijde van de invoering van VE(hicle)TAG(ging) kregen alle werkwagens een H-nummer. Zo werden de P1-P20 vernummerd in H31-H50 en de R1 in H1. Thans (2005) bestaan vrijwel geen werkwagens meer. Opmerkelijk is de loopbaan van pekelwagen P17 die van motorwagen 330 in 1918 via P17 en H47 is geëvolueerd naar dieseltrekker 330 op de Amsterdamse museumlijn!

Zoveel is nu wel zeker dat bijwagen 1000 die in 1950 verscheen NIET de duizendste tramwagen was die het GVB ontving, hoewel de GVB-website het tegendeel beweert.

Bijlage

Lijst van de paardentrams die in 1900 bij de Gemeentetram in dienst kwamen met opgave van – indien van toepassing – hun vernummering en verdere bestemming

Leeswijzer

gecursiveerde gegevens betreffen open wagens, ook wel “zomerwagens” genoemd

in de eerste kolom: nummer als paardentram

in de tweede kolom: indien van toepassing nummer als “elektrische” bijwagen. Nummers tussen haakjes geplaatst zijn slechts op papier toegekend

in de derde kolom – voor zover bekend – mutaties

Afkortingen

AST Alkmaarsche Stadstram, opgeheven 1929

EPU Buffet-Maatschappij “E Pluribus Unum”, lijn Beverwijk – Wijk aan Zee

GTA Gemeentetram Amsterdam, sinds 1-1-1943 Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam, sinds ? NV GVB

GTN Gemeentetram Nijmegen, opgeheven in 1955

GTO Gemeentetram Oudewater, lijn stad - station

GTU Gemeentetram Utrecht, opgeheven in 1939

RETM Rotterdamsche Electriche Tramweg-Maatschappij, sinds 1927 Rotterdamsche Electriche Tram

RTM Rotterdamsche Tramweg-Maatschappij (tramexploitatie tot 1966)

TBV Tram- en Bargedienst-Vereniging, lijn Utrecht - Jutphaas

TET Twentsche Electriche Tram, lijn Enschede – Glanerbrug, opgeheven in 1933

TNHT Tweede Noord-Hollandsche Tramweg-Maatschappij, exploitatie sinds 1933 door Noord-Zuid-Hollandsche Tramwegmaarschappij, sinds 1946 door Electriche Spoorweg-Maatschappij, in 1946 gewijzigd in Noord-Zuid-Hollandsche Vervoer_Maatschappij

1	501	1912 vernummerd in 501, 1924 gesloopt
2	502	1912 vernummerd in 502, 1924 gesloopt
3	503	1912 vernummerd in 503, 1924 gesloopt
4	504	1912 vernummerd in 504, 1927 gesloopt
5	505	1912 vernummerd in 505, 1926 gesloopt
6	506	1912 vernummerd in 506, 1924 gesloopt
7	507	1912 vernummerd in 507, 1924 gesloopt
8	508	1912 vernummerd in 508, 1924 gesloopt
9	509	1912 vernummerd in 509, 1924 gesloopt
10	510	1912 vernummerd in 510, 1924 gesloopt
11	521	1912 vernummerd in 521, 1925 TET, 1933 gesloopt
12	522	1912 vernummerd in 522, 1926 gesloopt
13	523	1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 523, 1926 gesloopt
14	524	1912 vernummerd in 524, 1926 gesloopt
15	525	1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 525, 1926 gesloopt
16	526	1912 vernummerd in 526, 1926 gesloopt
17	527	1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 527, 1928 gesloopt
18	528	1912 vernummerd in 528, 1926 gesloopt
19	529	1912 vernummerd in 529, 1923 AST 3, gesloopt in 1929
20	530	1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 530, 1926 gesloopt

- 21 531 1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 531, 1923 AST 4, 1929 gesloopt
- 22 532 1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 532, 1926 TET, 1933 gesloopt
- 23 533 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 533, 1927 gesloopt
- 24 534 1905 provisorische bijwagen, 1912 vernummerd in 534, 1926 gesloopt
- 25 535 1912 vernummerd in 535, 1926 gesloopt
- 26 (563) 1907 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (563), 1918 GTU 115
- 27 564 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 564, 1918 gesloopt
- 28 1907 provisorische bijwagen, 1910 vernummerd in 206
- 29 (565) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (565), 1918 GTU 116
- 30 1910 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 31 1905 provisorische bijwagen, 1907 elektrische bijwagen, 1916 GTU 101
- 32 1909 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 33 1906 gesloopt
- 34 566 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 566, 1918 gesloopt
- 35 1910 provisorische bijwagen, 1912 gesloopt
- 36 1905 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 37 1907 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 38 567 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 567, 1918 gesloopt
- 39 1905 provisorische bijwagen, 1913 verkocht aan provinciaal ziekenhuis "Duin en Bosch" te Bakkum
- 40 1907 gesloopt
- 41 afgevoerd in 1897
- 42 afgevoerd in 1897
- 43 1905 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 44 1906 gesloopt
- 45 1910 provisorische bijwagen, 1910 vernummerd in 207
- 46 1909 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 47 1905 provisorische bijwagen, 1907 elektrische bijwagen, 1916 GTU 102
- 48 (606) 1907 verbouwd tot convertible-wagen, 1908 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (606), 1918 gesloopt
- 49 568 1900 provisorische bijwagen, 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 568, 1918 gesloopt
- 50 569 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 569, 1916 verkocht aan TBV
- 51 1914 gesloopt
- 52 570 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 570, 1918 gesloopt
- 53 1909 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 54 1907 gesloopt
- 55 1909 provisorische bijwagen, 1911 terugverbouwd tot paardentram, 1914 gesloopt
- 56 1906 gesloopt
- 57 1900 provisorische bijwagen, 1907 gesloopt
- 58 1907 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 59 1910 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 60 imperiaalwagen, 1906 gesloopt
- 61 1900 provisorische bijwagen, 1907 elektrische bijwagen, 1916 verkocht aan TET, 1933 gesloopt als TET 22
- 62 1907 provisorische bijwagen, 1913 verkocht aan provinciaal ziekenhuis "Duin en Bosch" te Bakkum
- 63 1910 vernummerd in 184

64		1900 provisorische bijwagen, 1907 elektrische bijwagen, 1915 RETM als paardentram, bewaard als museumtram RETM 514
65		1914 gesloopt
66		1905 provisorische bijwagen, 1907 elektrische bijwagen, 1916 GTU 103
67		afgevoerd in 1895
68	520	voormalige imperiaalwagen, 1904 elektrische bijwagen, vernummerd in 520, 1924 gesloopt
69		gesloopt in 1889
70		gesloopt in 1889
71	589	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 589, 1944 GTN 201, 1952 gesloopt</i>
72	590	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 590, 1944 GTN 202, 1948: veranderd in dichte wagen, 1952 gesloopt</i>
73	591	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 591, 1944 GTN 204, 1949: veranderd in dichte wagen, 1952 gesloopt</i>
74	592	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 592, 1944 GTN 203, 1952 gesloopt</i>
75		1903 Maastricht 1
76		1903 Maastricht 2
77		1903 Maastricht 3
78		1906 GTO 2
79	566	<i>1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 566, 1937 gesloopt</i>
80	567	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 567, 1937 gesloopt</i>
81	568	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 568, 1937 gesloopt</i>
82	569	<i>1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 569, 1937 gesloopt</i>
83	570	<i>1900 provisorische bijwagen, 1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 570, 1937 gesloopt</i>
84	571	<i>1900 provisorische bijwagen, 1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 571, 1937 gesloopt</i>
85	572	<i>1900 provisorische bijwagen, 1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 572, 1937 gesloopt</i>
86	573	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 573, 1937 gesloopt</i>
87	574	<i>1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 574, 1937 gesloopt</i>
88	575	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 575, 1937 gesloopt</i>
89	576	<i>1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 576, 1937 gesloopt</i>
90	577	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 577, 1937 gesloopt</i>
91	551	1924 gesloopt
92	552	1924 gesloopt
93	553	1924 gesloopt
94 I		1905 vernummerd in 98
94 II	554	1923 Alkmaarsche stadstram 1, gesloopt in 1929 na beëindiging trambedrijf
95 I		1905 vernummerd in 122 of 124
95 II	555	1923 Alkmaarsche stadstram 2, gesloopt in 1929 na beëindiging trambedrijf
96 I		1905 vernummerd in 128
96 II	556	1924 gesloopt
97	557	1924 gesloopt
98 I		1905 vernummerd in 122 of 124
98 II	558	1924 gesloopt
99	559	1924 gesloopt
100	560	1924 gesloopt
101	561	1924 gesloopt
102	562	1924 gesloopt

- 103 (571) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (571), 1922 verkocht aan EPU
- 104 (572) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (572), 1918 gesloopt
- 105 (573) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (573), 1918 GTU 105
- 106 (574) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (574), 1918 gesloopt
- 107 (575) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (575), 1918 gesloopt
- 108 576 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 576, 1918 gesloopt
- 109 577 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 577, 1918 gesloopt
- 110 (578) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (578), 1918 GTU 106
- 111 (579) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (579), 1918 GTU 107
- 112 (580) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (580), 1918 gesloopt
- 113 (581) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (581), 1918 GTU 108
- 114 (582) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (582), 1918 GTU 109
- 115 (583) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (583), 1918 GTU 110
- 116 584 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 584, 1918 gesloopt
- 117 (585) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (585), 1926 gesloopt
- 118 (586) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (586), 1926 gesloopt
- 119 (587) 1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (587), 1926 gesloopt
- 120 (588) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (588), 1922 verbouwd voor spoorbreedte 1067 mm en onder nr. 1 in dienst als paardentram, later tractortram op lijn 21 Amsterdam-Sloten, 1926 gesloopt na omzetting van tramlijn 21 in buslijn G
- 121 1907 gesloopt
- 122 I 1905 vernummerd in 95
- 122 II 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 123 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 124 I 1905 vernummerd in 94
- 124 II 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 125 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 126 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 127 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 128 1905 vernummerd in 96
- 129 1903 Ginneken 16
- 130 1903 Ginneken 17
- 131 1907 verbouwd tot autobus serie 1-7
- 132 550 1926 gesloopt
- 133 1903 Ginneken 18
- 134 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 1
- 135 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 2
- 136 1906 GTO 1
- 137 589 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 589, 1918 gesloopt
- 138 1907 gesloopt
- 139 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 3
- 140 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 4
- 141 607 1907 verbouwd tot convertible (semi-open wagen), 1908 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 607, 1918 gesloopt
- 142 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 5
- 143 1907 provisorische bijwagen, 1911 vernummerd in 185
- 144 (590) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (590), 1922 verbouwd voor spoorbreedte 1067 mm en onder nr. 2 in dienst als paardentram, later

- tractortram op lijn 21 Amsterdam-Sloten, 1926 gesloopt na omzetting van
tramlijn 21 in buslijn G
- 145 1906 Verwey-Lugard, verbouwd tot autobus
- 146 1905 provisorische bijwagen, 1907 elektrische bijwagen, 1916 GTU 104
- 147 1906 GTO 3
- 148 1909 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 149 1907 provisorische bijwagen, 1914 gesloopt
- 150 1902/1903 elektrische bijwagen, 1907 gesloopt na ongeval in 1906
- 151 (591) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (591), 1918 gesloopt
- 152 578 *1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 578, 1937 gesloopt*
- 153 579 *1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 579, 1937 gesloopt*
- 154 580 *1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 580, 1937 gesloopt*
- 155 581 *1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 581, 1937 gesloopt*
- 156 582 *1905 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 582, 1937 gesloopt*
- 157 *1893 TNHT 11, 1894 Zandvoortse tram 11*
- 158 *1893 TNHT 12, 1905 terug naar GTA als 157, 1914 gesloopt*
- 158 565 1905 overgenomen van TNHT (32) en verbouwd tot elektrische bijwagen, 1920
vernummerd in 565, 1924 gesloopt
- 159 583 *1905 elektrische bijwagen, in 1917 vernummerd in 583, 1937 gesloopt*
- 160 584 *1905 elektrische bijwagen, in 1917 vernummerd in 584, 1937 gesloopt*
- 161 585 *1904 elektrische bijwagen, in 1917 vernummerd in 585, 1937 gesloopt*
- 162 586 *1905 elektrische bijwagen, in 1917 vernummerd in 586, 1937 gesloopt*
- 163 587 *1905 elektrische bijwagen, in 1917 vernummerd in 587, 1937 verbouwd tot
reklamewagen, 1948 gesloopt*
- 164 517 1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 517, 1926 gesloopt
- 165 1906 gesloopt
- 166 1906 gesloopt
- 167 1906 gesloopt
- 168 1906 gesloopt
- 169 1906 gesloopt
- 170 1906 gesloopt
- 171 1906 gesloopt
- 172 1906 gesloopt
- 173 1906 gesloopt
- 174 1906 gesloopt
- 175 1906 gesloopt
- 176 1906 gesloopt
- 177 518 1904 elektrische bijwagen, 1918 vernummerd in 518, 1924 gesloopt
- 178 519 1904 elektrische bijwagen, 1918 vernummerd in 519, 1924 gesloopt
- 179 588 *1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 588, 1937 verbouwd tot
reklamewagen, 1948 gesloopt*
- 180 werkwagen in 1893
- 181 werkwagen in 1893
- 182 1906 gesloopt
- 183 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 6
- 184 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 7
- 184 II 536 1910 vernummerd uit 63, 1912 vernummerd in 536, 1926 gesloopt
- 185 1906 gesloopt
- 185 II 537 1911 vernummerd uit 143, 1912 vernummerd in 537, 1927 gesloopt
- 186 1906 RTM (Hoorn-Enkhuizen) 8

186 II	1911	vernummerd uit 214, 19?? Vernummerd in ??
187	1906	gesloopt
187 II	1911	vernummerd uit 215, 19?? Vernummerd in ??
188	1906	RTM (Hoorn-Enkhuizen) 9
188 II	540	1911 vernummerd uit 217, 1912 vernummerd in 540, 1926 gesloopt
189	1906	RTM (Hoorn-Enkhuizen) 10
189 II	541	1911, vernummerd uit 218. 1912 vernummerd in 541
190	511	1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 511, 1924 gesloopt
191	512	1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 512, 1924 gesloopt
192	513	1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 513, 1924 gesloopt
193	514	1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 514, 1924 gesloopt
194	515	1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 515, 1924 gesloopt
195	516	1904 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 516, 1926 gesloopt
196	593	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 593, 1944 GTN 205, 1952 gesloopt</i>
197	594	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 594, 1948 gesloopt</i>
198	595	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 595, 1948 gesloopt</i>
199	596	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 596, 1948 gesloopt</i>
200	542	1906 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 542, 1926 gesloopt
201	543	1905 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 543, 1926 gesloopt
202	544	1906 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 544. 1926 gesloopt
203	545	1906 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 545, 1926 TET, gesloopt 1933
204	546	1906 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 546, 1926 TET, gesloopt 1933
205	547	1906 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 547, 1926 TET, gesloopt 1933
206	9	1904 elektrische bijwagen en vernummerd in 9
206 II	548	1910 vernummerd uit 28, 1912 vernummerd in 548, 1926 gesloopt
207	10	1904 elektrische bijwagen en vernummerd in 10
207 II	549	1910 vernummerd uit 45. 1912 vernummerd in 549, 1923 AST 5, 1929 gesloopt
208	597	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 597, 1948 gesloopt</i>
209	598	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 598, 1948 gesloopt</i>
210	599	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 599, 1944 Düsseldorf, in 1948 na repatriëring gesloopt</i>
211	600	<i>1904 elektrische bijwagen, 1917 vernummerd in 600, 1944 Düsseldorf, in 1948 na repatriëring gesloopt. Sinds 1990: replica op museumtramlijn</i>
212		<i>1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916</i>
213		<i>1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916</i>
214		1907 provisorische bijwagen, 1911 vernummerd in 186
215		1907 provisorische bijwagen, 1911 vernummerd in 187
216	(592)	1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (592), 1914 terugverbouwd tot paardentram, 1916 verkocht aan TBV
217		1907 provisorische bijwagen, 1911 vernummerd in 188
218		1907 provisorische bijwagen, 1911 vernummerd in 189
219	(608)	1907 verbouwd tot convertible (semi-open wagen), 1908 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (608), 1918 gesloopt
220		<i>1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916</i>
221		<i>1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916</i>
222		<i>1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916</i>
223		<i>1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916</i>

- 224 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 225 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 226 (593) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (593), 1918 gesloopt
- 227 (594) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (594), 1918 gesloopt
- 228 (595) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (595), 1922
 verbouwd voor spoorbreedte 1067 mm en onder nr. 3 in dienst als
 paardentram, later tractortram op lijn 21 Amsterdam-Sloten, 1926 gesloopt na
 omzetting van tramlijn 21 in buslijn G
- 229 (596) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (596), 1918 gesloopt
- 230 (597) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (597), 1918 GTU 111
- 231 (598) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (598), 1918 GTU 112
- 232 (599) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (599), 1918 GTU 113
- 233 (609) 1907 verbouwd tot convertible-wagen (semi-open wagen), 1908 elektrische bijwagen,
 1912 vernummerd in (609), 1918 gesloopt
- 234 610 1907 verbouwd tot convertible (semi-open wagen), 1908 elektrische bijwagen, 1912
 vernummerd in 610, 1918 gesloopt
- 235 611 1907 verbouwd tot convertible (semi-open wagen), 1908 elektrische bijwagen, 1912
 vernummerd in 611, 1918 gesloopt
- 236 (600) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (600), 1926 gesloopt
- 237 1902/1903 elektrische bijwagen, 1916 verkocht aan TET, 1933 gesloopt als TET 23
- 238 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 239 *1904 elektrische bijwagen, 1916 verkocht aan EPU*
- 240 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 241 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 242 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 243 *1904 elektrische bijwagen, 1916 verkocht aan EPU*
- 244 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 245 *1904 elektrische bijwagen, 1916 verkocht aan EPU*
- 246 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 247 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 248 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 249 *1904 elektrische bijwagen, 1916 verkocht aan EPU*
- 250 601 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 601, 1918 gesloopt
- 251 (602) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (602), 1918 GTU 114
- 252 603 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in 603, 1916 verkocht aan TBV
- 253 (604) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (604), 1922 verkocht aan EPU
- 254 1902/1903 elektrische bijwagen, in 1916 verkocht aan TET, 1933 gesloopt als TET 24
- 255 (605) 1902/1903 elektrische bijwagen, 1912 vernummerd in (605), 1922 verbouwd
 voor spoorbreedte 1067 mm en onder nr. 4 in dienst als paardentram, later
 tractortram op lijn 21 Amsterdam-Sloten, 1926 gesloopt na omzetting van
 tramlijn 21 in buslijn G
- 256 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 257 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 258 *1904 elektrische bijwagen, verkocht aan EPU*
- 259 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 260 *1904 elektrische bijwagen, gesloopt in de periode 1913-1916*
- 261 *1904 elektrische bijwagen, 1906 terugverbouwd tot paardentram, 1914 gesloopt*
- 262 1 1903 elektrische bijwagen en vernummerd in 1
- 263 2 1903 elektrische bijwagen en vernummerd in 2
- 264 3 1903 elektrische bijwagen en vernummerd in 3

265	4	1903 elektrische bijwagens en vernummerd in 4
266	5	1903 elektrische bijwagens en vernummerd in 5
267	6	1903 elektrische bijwagens en vernummerd in 6
268	7	1903 elektrische bijwagens en vernummerd in 7
269	8	1903 elektrische bijwagens en vernummerd in 8

Opmerkingen

Uit dit overzicht blijkt dat de laatste dichte paardentrams in 1926 zijn gesloopt. Een aantal open wagens heeft het nog uitgehouden tot 1943 en zijn in de jaren veertig gesloopt.

De voormalige Amsterdamse paardentram 64 behoort tot het Rotterdamse museumtrammaterieel. De wagen is het enige nog bestaande Amsterdamse paardentramrijtuig en was als zodanig te zien in de tramparade in 2000. De 595 (198) die ooit in Amsterdam tot museumwagen was bestemd, is per vergissing gesloopt.

De bij de Amsterdamse museumlijn aanwezige open bijwagens 600 is een replica.

De autobussen 1-7 hebben in 1908 dienst gedaan op autobuslijn 14. Na staking van de busdienst in 1908 zijn de autobussen afgevoerd.

- 1) Het ziekenhuis kocht twee trams, de 39 en 62. De wagens deden dienst op de tramlijn Bakkum-Castricum. De lijn is in 1920 geëlektrificeerd en een der wagens is toen verbouwd tot elektrische motorwagen. In 1938 is de tramlijn opgeheven en zijn de wagens gesloopt.

Vernummering van bijwagens 901-930 in motorwagens 446-475

901	446	916	470
902	451	917	454
903	457	918	474 ‘)
904	449	919	467
905	455	920	447
906	466	921	475
907	471	922	453
908	456	923	473
909	474	924	450
910	459	925	452
911	465	926	463
912	464	927	472
913	462	928	448
914	469	929	458
915	468	930	461

‘) De 474 is in 1937 vernummerd in 460.

De **vet** aangeduide wagens behoren thans (2005) tot het museumbestand. De 474 bevindt zich in het Engelse trammuseum in Carlton Colville. De 456 was sinds 1968 bestemd tot museumbijwagens 908 maar is omstreeks 2000 alsnog gesloopt zonder ooit als museumwagen te hebben gereden. In zijn plaats is de 916 gerestaureerd tot museumwagen.

Vernummering van bijwagens 701-707 en 709-716 in motorwagens 476-490

701	476	709	484
702	477	710	489
703	478	711	486
704	479	712	487
705	481	713	490
706	480	714	488
707	483	715	485
		716	482

Bronnen

'Het lot van de Amsterdamse paardentrams', H.J.A. Duparc in "Op de rails", jrg. 1960, nr. 1
'De eerste 600 en zijn soortgenoten', H.J.A. Duparc in 'Tram', nr. 42, 1990 mei
'De Amsterdamse tram in het verleden en heden', J. Deijs, Alkenreeks nr. 149, Alkmaar, z.j.
Beknopt overzicht van de Nederlandse spoor- en tramwegbedrijven, ir. J.W. Sluiter, Leiden, 1961