

*openbaar vervoer in Amsterdam*

# *Stadsbussen* *1908-1961*



Na de overname in 1900 van het trambedrijf van de AOM vond de Gemeente Tram Amsterdam (GTA) het ook tijd worden voor een netwerk van stadsbussen naar de buitengewesten van de stad. In 1906 werd een proefbus door carrosseriebouwer Beijnes in elkaar geknutseld van een bestaand FIAT-vrachtwagenchassis waarop een onttakelde bak van een paardentram (rijtuig 145) werd gemonteerd. Het resultaat werd als lijn 14 ingezet tussen de Van Hallstraat en de Dam via de Westermarkt. Dit was het eerste uithoek van de stad na de annexatie van een deel van Sloten in 1877. Er konden 20 personen vervoerd worden maar het is niet duidelijk of de chauffeur en conducteur daarin meetelden, zoals bij de AOM gebruikelijk was geweest.

De proef met lijn 14 liep van 7 april tot 25 juni 1908 en werd toen alweer gestaakt. Er werden wel acht verschillende proefbussen op verschillende chassis geproduceerd, waarvan één zelfs met stoommotor. Drie daarvan deden dienst op lijn 14. De wagens werden in de jaren erna ingezet als vracht-, montage- of pekelwagen voor de GTA en de EMS (Haarlemsetram). De proef werd in feite gestaakt omdat het autobusbedrijf uitbesteed was aan een particulier en de overstapbiljetten van de GTA niet op de bussen geaccepteerd werden. Dat leverde de GTA veel commentaar en onmin op.

Na deze proef bleef het stil tot de volgende en veel omvangrijker annexatie, die van 1921. Gebieden die nu met de stad verbonden dienden te worden waren de Watergraafsmeer, de Gordel '20-'40 en de dorpen en tuinsteden in Noord.

Op 19 oktober 1922 werd de eerste buslijn A tussen Leidsebosje en Kruislaan (Middenweg) ingesteld die via Stadhouderskade, Weesperzijde en Linnaeusstraat voerde. Er werden 11 bussen met een chassis van Büssing (Braunschweig) geïmporteerd met een carrosserie van Lange & Gutzeit (Berlijn) en een motor waarvan specificaties ontbreken. De bussen kwamen hier via importeur Beers uit Den Haag en kregen de wagenparknummers 1-11. Doordat de lijn zijn eindhalte in de buurt van de Nieuwe Oosterbegraafplaats had en het personeel daarvan regelmatig op de bus was aan te treffen, kreeg de lijn de bijnaam Kraaienknipt. De bussen reden op massieve banden wat niet alleen voor onaangenaam gehobbel zorgde door het slechte wegdek, maar ook voor veel materiaalschade. Totdat de banden in 1924-'25 vervangen werden door luchtbanden sneuvelden 39 voorveren en 3 achterveren, plus de nodige ruiten die stukrammelden. Vanaf 1929 werden deze 11 bussen successievelijk vervangen door nieuwere bussen. De laatste vijf werden in 1932 buiten dienst gesteld. Sommige afgedankte wagens werden ingezet als dienstwagens, de rest verkocht.

*Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen*



*De eerste stadsbus van de GTA in 1908 op lijn 14 van de Dam naar de Van Hallstraat bij de Haarlemmerweg. Op een FIAT vrachtwagenchassis was een oude paardentram gemonteerd.  
(Foto: SAA)*

## *de Torpedofront- of neusbussen 1908-1934*

*In 1922 verscheen de eerste serieuze serie stadsbussen die de in 1921 geannexeerde Watergraafsmeer moest verbinden met het stadshart.  
(Foto: Traminfo)*







◀ *Grote belangstelling op de Dam bij de introductie van buslijn 14 in 1908 (Foto:SAA)*



▶ *Lijn 14 aan de eindhalte Van Hallstraat (Foto Tim Castricum)*



▶ *Lijn 14 op de Nieuwezijds Voorburgwal bij de Raadhuisstraat (Foto:SAA)*



▶ *Lijn 14 komt vanuit de Westerstraat de Noordermarkt oprijden (Foto:SAA)*

Er waren meer importeurs die uit omringende landen autobussen importeerden en een belangrijke naam daarin werd die van Geesink in Weesp. Niet de allerbeste start in de hoofdstad had Geesink met de gelede bus van Latil (Suresnes/Fr), een wonderlijke combinatie van landbouw- of vrachtwagen-trekker en een oplegger in de vorm van een autobus. Die importeerde Geesink niet zelf maar kwamen via Snitsler in Den Haag. De combinatie werd in 1924 aan de GTA verkocht als uniek om de hoge Amsterdamse bruggen te overwinnen, juist door hun geleiding. Of er ooit een bus in het oude centrum van Amsterdam zou rijden had niemand zich afgevraagd, toen er drie van besteld werden met de wagenparknummers 14-16. Het Amsterdamse publiek, nooit te beroerd om een treffende bijnaam voor zoiets bijzonders te bedenken, doopte de Latil 'het doorgezaagde weesmeisje'. Ze werden eveneens op lijn A ingezet maar binnen twee jaar uit de dienst genomen om te worden verbouwd tot 'normale' bus op een star chassis. Die ombouw, die bij Büssing uitgevoerd werd, kostte bijna net zoveel als een nieuwe bus maar om het prestige van de GTA-directie te sparen werd toch voor de extra uitgave van f40.000 voor de drie bussen gekozen. Frappant is dat door deze werkwijze een bus met drie assen ontstond. De bussen werden in 1927 weer ingezet op lijn A maar het jaar erop verhuisden ze al naar de lijn L van Beursplein naar de Kamperfoelieweg via de Valkenwegpont. In 1935 werden ze buiten dienst gesteld en in 1939 verkocht naar Scherpenzeel.

Amsterdam-Noord was inderdaad het volgende stadsdeel dat nodig van openbaar vervoer voorzien moest worden en alle lijnen die gepland werden maakten de oversteek over het IJ per pont. Dat stelde bijzondere eisen aan het chassis van de bussen, in de zin dat door wisselend niveau van het IJwater gewone bussen zich vast zouden kunnen rijden op de klep van de pont. Wat gevraagd werd was een bus op 'hoge poten' en weer was de combinatie Latil/Snitsler de beste optie, nu met een carrosserie van Pennock in Den Haag. Dat Latil ook starre chassis kon leveren bewezen ze met deze betrekkelijke kleine bussen voor 26 passagiers waarvan er in 1924 negen gekocht werden die allemaal op lijn B ingezet werden en de wagenparknummers 17-25 kregen.

Bijna gelijk met de Latils kwamen ook negen Franse bussen van het merk Ariès naar Noord. Ook die stonden hoog op de poten i.v.m. de pont en ook die kwamen met een carrosserie van Pennock uit Den Haag, die iets groter (32 passagiers) was dan de Latils. Ze werden ingezet op lijn C van het Beursplein naar de Meeuwenlaan via de Valkenwegpont en kregen de wagenparknummers 26-34.

De rit via de pont bleek qua dienstregeling een nekbreker te zijn en na de lijnen in tweeën



*De eerste gelede bus in Amsterdam als trekker met oplegger. Geen succesnummer en later dan ook verbouwd tot star chassis, maar wel met drie assen (Foto: GVB)*

*In 1924 kwamen deze Latil-bussen op lijn B (Meteorensingel) in bedrijf. De hoge vloer was nodig om bij extreme waterstanden in het IJ niet vast te lopen op de pontklep (Foto: GVB)*





gedeeld te hebben moesten de passagiers zelf met de pont oversteken waar ze weer in de bus B of C konden stappen. Tijd dus om de buslijnen in Noord te houden!

Net als de Latils voldeden ook de Ariès-bussen maar matig, niet in 't laatst door de beroerde staat van de wegen in Noord. Alle 18 bussen werden in 1928 al buiten dienst gesteld om het jaar erop verkocht te worden, een gedeelte naar een particuliere vervoerder in Maastricht. Van het krediet van f300.000 dat de GTA voor de 18 bussen gegund was, bleef maar een paar duizend gulden over. Een dure les.

Als aanvulling op de bestaande lijn A naar de Watergraafsmeer werd medio 1925 lijn D ingesteld van het Tulpplein naar Onderlangs in de Watergraafsmeer. Daarvoor waren dit keer 'echte' autobussen besteld op gedegen chassis van Magirus-Deutz die via Geesink te Weesp geleverd werden. De opbouw gebeurde bij Allan in Rotterdam met veel aandacht voor comfort voor de passagier; interieurverlichting, stopsignalen, luchtverversing via open-

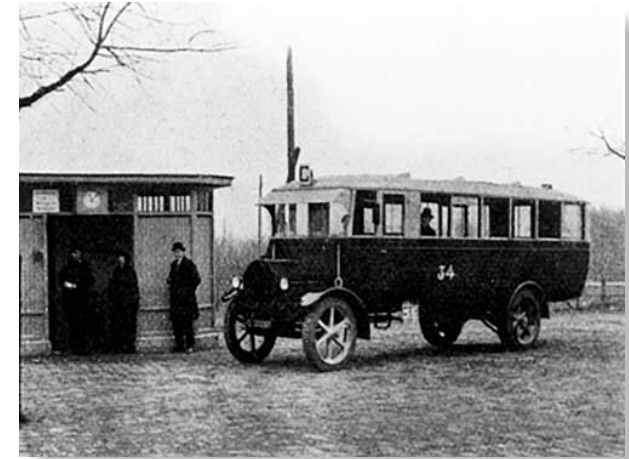
slaande ramen en een nooddeur. De bussen met de wagenparknummers 35-42 bevielen goed en deden dienst tot 1935-'36 waarna ze als werkmaterieel nog een paar jaar dienst deden. Een van de bussen, de nr.35 (links), was verbouwd tot keet en in 1969 als museumbus geschonken aan de Stichting Veteranen Autobussen, die hem restaureerde met gebruikmaking van motor en versnellingsbak uit een Magirus brandweerwagen. U vindt hem nu terug in het Openluchtmuseum Arnhem.



Begin 1925 sloot de GTA een overeenkomst met een particuliere vervoerder Van Jaarsveld, die tot de overname met vijf White-bussen van importeur Nefkens in Amsterdam een busdienst van de Buiksloterweg nabij de Tolhuispont naar Tuindorp Oostzaan onderhield. Van Jaarsveld had één bus gekocht en de overige vier in huurkoop van Nefkens. Na een ingewikkelde afrekening was de GTA eigenaar geworden en startte lijn B op hetzelfde traject met vijf tweedehands bussen. Ze kregen geen wagenparknummers maar voor deze gelegenheid aanduidingen in Romeinse cijfers I t/m V. In 1929 werden de White-bussen buiten dienst gesteld en verkocht aan Nefkens voor onderdelen.

In 1926 werden tien bussen door Geesink geleverd waar de ARM een carrosserie op zette, de wagenparknummers 43-52 voor 26 passagiers. Gelijktijdig leverde Geesink tien dezelfde bus-

*Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen*



*De Franse Ariès bus die speciaal voor Noord werd aangeschaft om met de pont te kunnen oversteken. (Foto: Tim Castricum)*

◀ *De Magirus-bus nr.35 van de foto hieronder staat nu in het Openluchtmuseum Arnhem  
Foto: Wim Vink / NRME*

*In 1925 schafte de GTA een serie Magirus-bussen met Allan-opbouw aan voor een sneldienst naar de Watergraafsmeer. (Foto: GVB)*



sen die ze in eigen huis opbouwden, de wagenparknummers 53-62. Alle 20 gingen ze dienst doen op de nieuwe lijnen H (Museumplein-Kalfjeslaan), F (Leidsebosje-Zaanstraat/Spaarn-dammerbuurt) en E (Corn.Troostplein-Station Muiderpoort via Station Weesperpoort). Ook deze Magirus-bussen voldeden uitstekend en dat ze in de periode 1932-'37 buiten dienst gesteld werden had meer te maken met de aanschaf van nieuw materieel dat moderner en met geavanceerdere techniek uitgerust was dan dat de bussen 'op' waren. Het merendeel werd dan ook verkocht of als werkwagen ingezet.

Eveneens in 1926 kwamen 20 bussen in dienst met een chassis van Brockway uit Cortland/USA dat geleverd was door importeur V.d.Wal uit Haarlem en opgebouwd werd door Allan te Rotterdam, de serie 63-82. Bijzonder aan deze serie was de 6-cylinder benzinemotor i.p.v. de gebruikelijke diesels. Ook deze bussen konden 26 passagiers vervoeren en werden op de eerder genoemde lijnen E, F en H ingezet. Ze haalden op een haartje na de Tweede Wereld-

oorlog; eentje ervan, nummer 73, had de twijfelachtige eer in mei 1940 gevorderd te worden door de Duitsers. De rest was in de periode 1934-'40 verkocht of omgebouwd tot werk- of keetwagen. De combinatie Brockway/Allan smaakte naar meer en ter vervanging van afgevoerde bussen op alle bestaande lijnen werden in 1927 nog 10 bussen besteld, de nummers 83-92. Doordat ze klein waren en te kleine brandstoftanks hadden (en op de openbare weg niet bijgetankt mochten worden) werden ze vanaf 1935 regelmatig buiten dienst gesteld om steeds opnieuw weer ingezet te

worden als er weer eens ergens panne was. In datzelfde jaar 1935 zette een Brockway (nr.90) een kilometerrecord neer van 8456 km in één maand. Ook deze serie werd net voor het uitbreken van WOII verkocht of gesloopt.

Het vervangen van oud materieel ging door en in 1928 verschenen nieuwe namen onder de producenten, namelijk die van motorenbouwer Kromhout en carrosseriebouwer Werkspoor. Voor 't eerst werden nu speciale autobuschassis toegepast terwijl tot dan toe vrachtwagenchassis gebruikt werden. Magirus-Deutz ontwikkelde het chassis M1007, Kromhout legde er een 6-cylinder oliemotor in (techniek uit scheepsmotoren) en Werkspoor zette er een opbouw

*Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen*



*De succesvolle serie op Magirus-chassis met hierboven de opbouw door de ARM en hieronder met een opbouw van Geesink  
(Foto boven: coll. Tim Castricum; foto onder: GVB)*

◀ *De nog succesvollere serie Brockway-bussen, hier bus 66 op het Museumplein (zie ook omslagfoto).  
Foto: SAA*

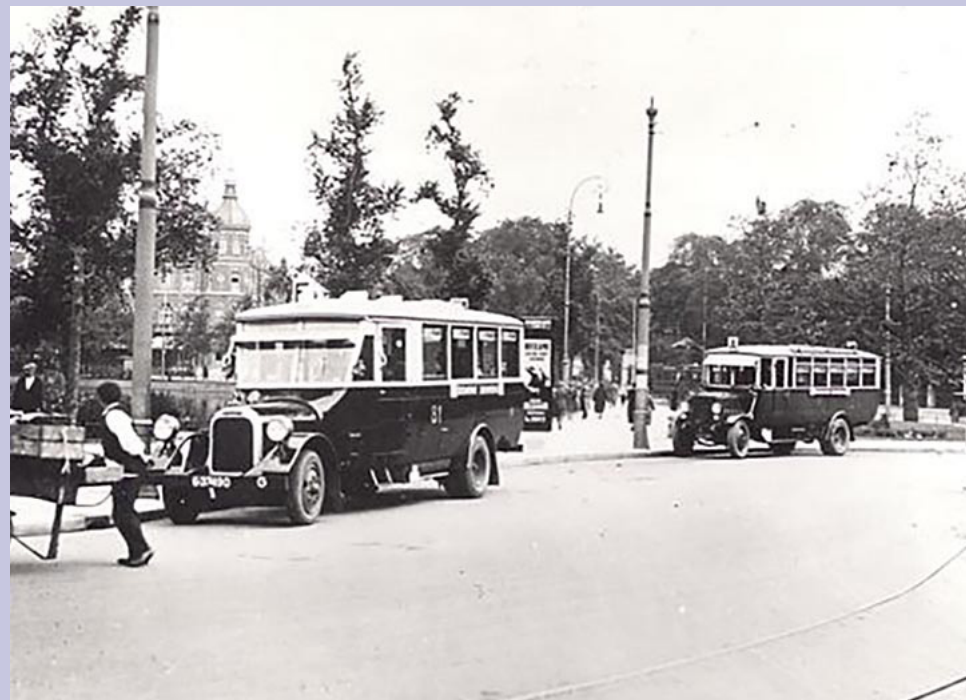






◀ Brockway bus 91 op de eindhalte Kalfjeslaan (Foto: Tim Castricum)

▶ Brockway bus 81 op beginhalte Leidsebosje met daarachter de oude Büsing bus 11 (Foto: A'damse trams)



▶ Brockway bus 77 op de beginhalte Buiksloterweg (Foto: Arbeiderspers / SAA)

▶ Brockway bus 84 op een lommerrijke maar onbekende halte (Foto: SAA)





overheen waarin 38 passagiers een plek konden vinden. De GTA bestelde 8 bussen die de nummers 103-110 kregen en in Noord gestationeerd werden.

Gelijktijdig werden bij Geesink 10 Brockway chassis MM3 besteld die een soortgelijke bewerking bij Werkspoor ondergingen, maar een Continental 6-cylinder benzinemotor kregen en de nummers 93-102. Ze gingen dienst doen op alle lijnen in Noord.

Beide series werden in 1935 verbouwd zodat ze meer passagiers konden meenemen, namelijk 44. Toen Kromhout in 1936 Engelse Gardner 4-cylinder dieselmotoren in licentie ging bouwen werden de oliemotoren vervangen door die diesels.

De Duitsers hadden een uitgesproken voorkeur voor bussen op Magirus-chassis en uit de serie 103-110 werden alle bussen in 1942 gevorderd, de 108-110 naar Duitsland die in 1945 dermate afgeleefd teruggevonden werden dat de moeite van repatriëren niet genomen werd. De rest werd op alle lijnen in de stad weer ingezet bij de (inmiddels van naam veranderde) GVB en in de periode 1947-'49 afgevoerd om te worden gesloopt.



Begin 30-er jaren gebeurde er iets vreemds bij de vervanging van bussen. De wagens kregen tot dan doorlopende wagenparknummers en men was tot 110 gekomen. Nu kregen nieuwe wagens opeens oude, door afvoeren vrijgekomen nummers, zoals een serie van elf Magirus-chassis met een Werkspoor opbouw voor 38 personen. De wagens moesten de allervroegste serie 1-11 van lijn A vervangen, maar kregen de nummers 24-34 die al eerder vrijgekomen waren. Voor de motorisering werd uitgebreid getest met verschillende motoren waar tenslotte de Kromhout Gardnermotor als beste uit de bus kwam. Nog iets bijzonders was in die jaren te ontdekken, namelijk de idee dat staanplaatsen minder plaats innamen, m.a.w. dat het wegnemen van enkele stoelen een veelvoud aan staanplaatsen opleverde en dus de capaciteit van de bus vergrote van 38 naar 43. Uiterlijk pasten de bussen helemaal bij de nieuwste bussen met een Werkspoor opbouw. Tijdens WOII werd deze hele serie gevorderd waarvan er geen enkele terugkeerde. Om het verhaal goed ingewikkeld te maken besloot men de nummers van de opgedoekte serie 1-11 te reserveren voor een nieuwe bestelling van 10 bussen met Magirus M1007 chassis en



*In 1928 kwamen twee series grotere bussen op een autobus-chassis in bedrijf. Boven een Brockway chassis met Werkspoor opbouw en benzinemotor (Foto: GVB)*

◀ *Een Magirus-chassis met Werkspoor opbouw op het Stadionplein (Foto: GVB)*

*Onder een serie op Magirus chassis, eveneens een Werkspoor opbouw maar met Kromhout oliemotor, later vervangen door een Gardner dieselmotor (Foto: SAA)*





een Werkspoor opbouw in de bekende uitvoering. Ze kwamen in 1929 met een benzinemotor die echter begin 1933 vervangen werden door de Kromhout Gardner-motor. Ook bij deze bussen werd de capaciteit in 1935 opgevoerd ten koste van zitplaatsen. Ze kwamen in eerste instantie om dienst te doen in Noord maar waren al snel, net als alle andere bussen, door de hele stad te zien. Een gedeelte van deze serie kon in 1941 nog verkocht worden naar de GTW in Doetinchem zodat er maar drie stuks gevorderd werden. Nummer 9 wist zijn leven nog te rekken tot 1949, de rest keerde niet meer in Amsterdam terug.

Nog een serie nieuwe bussen die oude nummers kregen waren in 1930 vier minibusjes voor 12 personen die dienst gingen doen als lijn M en die de kleine dorpen ten noorden van de tuinsteden van vervoer moesten voorzien. We hebben het dan over Schellingwoude, Durgerdam, Ransdorp, Holysloot en Zunderdorp. Buiksloot moest het voorlopig met de Waterlandsetram doen. De busjes hadden een chassis van Rooswijk & Lodewijckx en een opbouw van Mercedes-Benz. Om vier busjes doorlopend te kunnen nummeren van 11 t/m 14 moest de Latil drie-asser nr. 14 vernummerd worden naar 17. We waarschuwden al dat het ingewikkeld zou worden. Door de zware verliezen op lijn M tijdens de crisisjaren werd deze lijn in 1932 stilgelegd. Ze werden niet elders ingezet maar omgebouwd tot vrachtwagens, storingswagens en een geldwagen. Zo overleefden ze WOII en werden pas in 1946 verkocht.

In 1931 werden opnieuw 10 bussen besteld waarbij voor de carrosserie een nieuwe naam opdook, die van wagenbouwer Verheul in Waddinxveen. Die zou vijf Saurer-chassis opbouwen in de trant van Werkspoor, maar deed dat f1275 p/stuk goedkoper dan die firma. De andere vijf deed Werkspoor op basis van een Magirus-chassis en later de vijf van Verheul alsnog voor een aangepaste prijs omdat Verheul er alsnog van af moest zien. Bij de nummering bleek eindelijk wat de GTA bezielde met het hergebruiken van oude wagenparknummers, namelijk de wens gelijke bussen opeenvolgend te nummeren. De serie op Magirus-chassis kreeg de nummers 19-23 in aansluiting op gelijke bestaande bussen met de nummers 24-34. De vijf bussen op een Saurer-chassis kregen de nieuwe nummers 111-115. Net als vorige series bussen met benzinemotoren werden die vanaf 1935 vervangen door Kromhout Gardner dieselmotoren. Eind 1941 werden de vijf bussen buiten dienst gesteld en verhuurd aan de GTW, tot die ze in 1945 wel wilde kopen.

*Magirus-Werkspoor combinatie (1929), bus 8 op lijn 19 in de Czaar Peterstraat* ▼

*Magirus-Werkspoor combinatie (1931), bus 20 op lijn H op de Amstelveenseweg* ►

*Saurer-Werkspoor combinatie (1931), bus 111 op lijn A op de Oranje Vrijstaatkade* ▲



In Amerika was het fenomeen ‘tramcoach’ opgedoken, een heel nieuw concept in autobussen. De firma Beers in Den Haag stelde dit type bus aan de Nederlandse vervoerbedrijven voor en een viertal werd naar Amsterdam gehaald om uit te proberen. Ze werden incidenteel ingezet als buslijn T die slechts twee keer enkele dagen heeft gereden voor het vervoer van bezoekers vanaf het CS naar de land- en tuinbouwtentoonstelling Amato op het terrein van de Centrale Markthallen aan de Jan van Galenstraat. Dat was 14-24 september 1934 en 23-28 september 1952. De bussen kwamen uit de serie Tramcoaches die Beers/Verheul in Nederland bouwde. Tramcoach staat voor een Bedieningsruimte inclusief instapdeur vóór de vooras, net als het balcon van de tram vroeger. De GTA nam een testserie van 4 stuks van Beers af. Die firma had ze in eigen huis ontworpen en was daarmee zijn tijd ver vooruit. Met deze indeling konden veel meer passagiers vervoerd worden op eenzelfde chassis. Het grote voordeel van dit concept bleek in het steeds drukken wordende stadsverkeer. De bussen waren door de afwezigheid van de ‘neus’ veel wendbaarder, wat vooral in de



zeventiende-eeuwse radiaalstraten een uitkomst bleek.

In datzelfde jaar 1934 kocht de GTA zes Amerikaanse bussen van Tram Coach via importeur V.d.Wal in Hilversum. Deze bussen hadden een zes-cylinder benzinemotor die naast de chauffeur onder een huif stond. De levering met de gewenste specificaties ging erg moeizaam; de eerste drie werden een half jaar te laat eind 1934 geleverd en de volgende drie begin 1935. Ze kregen de wagenparknummers 116-121. De bussen waren voor de

passagiers zeer comfortabel maar technisch rezen steeds nieuwe problemen op. Zo sukkelde men door tot de oorlog waarin ze omgebouwd werden voor houtgas. Na de oorlog, in 1947, werd eerst één bus voorzien van een dieselmotor en in 1949-'50 de rest, behalve één bus die al in 1941 afgeschreven was. Ze werden toen hoofdzakelijk ingezet op lijn K ofwel 22, als kringlijn rond het CS. Daartoe was de helft van de zitplaatsen opgeofferd aan staanplaatsen met een lange horizontale beugel om je vast te houden. U bent vast wel eens met deze bus rond het CS gereden, voor 1 cent of een geldig overstapje... of zwart. De serie bussen eindigde in 1954 op de sloperij.



*Een tramcoach op proef, alleen ingezet voor speciaal vervoer (Foto: GVB)*

◀ *Tijdens WOII behielp men zich – bij gebrek aan brandstof – met houtgasgeneratoren (Foto: SAA)*

## *Tramcoaches of volfrontbussen 1934-1945*

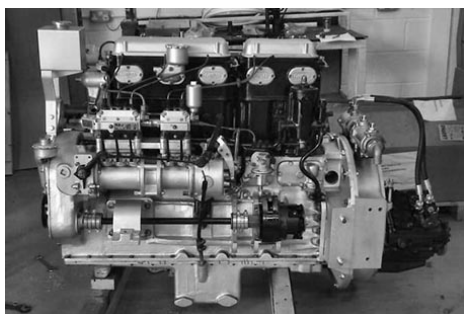
*In 1934 kocht de GTA zes van deze bussen voor de kringlijn K / 22 (Foto: J. Voerman)*





“Wat ze in Amerika kunnen, kunnen wij ook!” Zo dacht men bij de GTA, bij Kromhout en bij Verheul en in gezamenlijk overleg ontstond een serie volfrontbussen die de bijnaam ‘duikboten’ kregen. Kromhout ontwikkelde in twee lengte-varianten de chassis TB4 en TB5. Verheul ontwierp voor de verschillende lengtes een opbouw met alleen instapdeuren, een tweede en het meest gebouwde variant met brede uitstapdeur en nog een serie met dubbele uitstapdeuren waarbij het de bedoeling was dat tussen de uitstapdeuren een conducteur plaats zou nemen. De leveringen vonden plaats vanaf 1937 tot de oorlog uitbrak. Sommigen kwamen niet eens aan reguliere inzet toe en werden meteen bij aankomst door de bezetter gevorderd.

De kleine serie werd speciaal voor de lijn B (Tuindorp Oostzaan) gemaakt. In de Cornelis Douwesweg lag over zijkanaal I een brug die het gewicht van de standaardbus niet kon dragen, vandaar deze ‘lichte’ versie. Deze bus had geen uitstapdeuren, wat toen sowieso nog niet ingeburgerd was. Ze kregen de wagenparknummers 35-45 met 4-cylinder oliemotor en 46-53 met 4-cylinder Hercules benzine motor.



De grootste serie bestond uit 32 standaardbussen op Kromhout chassis TB5 met Verheul opbouw met brede uitstapdeur, die pneumatisch bediend werd en een apart sissend geluid maakte. Ze kregen de wagenparknummers 126-157 en werden in vier tranches geleverd vanaf 1937 tot 1941. Ze kregen een 5-cylinder dieselmotor 5LW, de wegvuitvoering van de beproefde Gardner 2-takt scheepsmotor 5LS (foto links). De serie werd in de periode 1957-'59 buiten dienst gesteld.

In 1943 kwamen nog twee extra lange bussen met dubbele uitstapdeuren naar Amsterdam met de nummers 54 en 55. De levering werd zolang uitgesteld omdat men wist dat ze lineair door de Duitsers zouden worden gevorderd. Er werd gepoogd ze direct naar een schuilplaats te laten rijden maar ze werden uiteindelijk allebei in beslag genomen. De 55 is daarvan nooit meer teruggekeerd, de 54 wel. Hij was ontworpen met plek voor 74 passagiers (36/38) wat later teruggebracht werd tot 70. Omdat het toch een buitenbeentje was, is er veel aan de 54 gesleuteld waarbij zelfs een uitstapdeur dichtgezet werd om weer wat zitplaatsen te creëren. Hij werd tot 1962 als spitsbus op lijn H (Kalfjeslaan) ingezet.

*Kromhout-Verheul combinatie (1937), bus 42 (kleine versie) op het terrein van remise Tollensstraat (Foto: GVB) ▼*

*De standaarduitvoering van de ‘duikboot (1937-'41), bus 120 in het Amsterdamse Bos (Foto: GVB) ►*

*De extra lange duikboot (1943), bus 54 op de Kalfjeslaan (Foto: P.H.Kiers) ▲*



Na de oorlog was het tijd voor innovaties, meestal als gevolg van uitvindingen binnen de oorlogsindustrie. Een die voor stadsbussen welkom was, was de vloeistofkoppeling in combinatie met de versnellingsbak, die het schakelen comfortabeler maakte voor de passagiers door het soepele en schokvrije verloop van de koppeling tussen motor en aandrijfjas. Hier kwam geen tandwiel meer aan te pas. Naar de techniek kregen de bussen die hiermee uitgerust waren de bijnaam 'omvormer'. 30 Bussen met deze technologie werden in 1942 bij Kromhout besteld maar door materiaalgebrek kon die firma niet eerder leveren dan ná de oorlog in de periode 1948-'50. De opbouw gebeurde bij Verheul in Waddinxveen. De series 158-161, 162-172

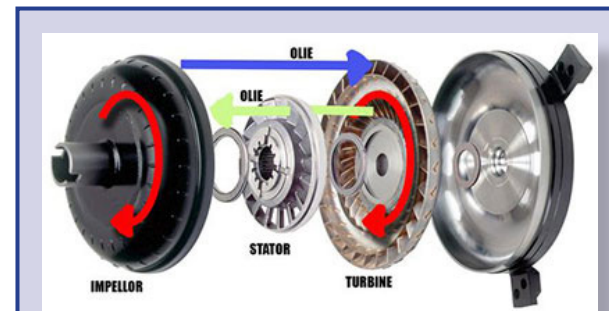


en 173-187 stonden op een chassis TB5-T en waren voorzien van een 5-cylinder dieselmotor (zie foto vorige pagina), die nog steeds in z'n huif naast de chauffeur stond. De Gardner-dieselmotor werd in licentie door de firma Kromhout in Amsterdam-Noord gebouwd.

De schakeling was half-automatisch, waartoe links van de chauffeur een enorme stang de ruimte in stak en die bediend werd zoals u misschien van Citroen 2CV

of Renault R4 nog wel kent. De volgende versnelling kwam pas in actie als de omvormer 'brullend' toeren maakte. Achter de chauffeur was een leren gordijntje dat voorkwam dat 's avonds het interieurlicht spiegelde in de voorruit. Soortgelijke gordijntjes beschermden in de winter de radiator tegen vrieslucht. Vlak boven de bumper zat een rond gat. Daar kon eventueel een slinger door gestoken worden als de bus niet elektrisch wilde starten, wat elke weldenkende chauffeur tot het uiterste trachtte te voorkomen. Wanneer u ooit in een omvormer gereden heeft (als laatste op kringlijn K, foto hierboven, *traminfo*), zult u zich de niet te missen lucht van motorolie herinneren.

*Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen*



*De koppeling gebeurde in een gesloten met olie gevuld huis waarin beide assen eindigden in een grote holle schijf binnen een met olie gevulde ruimte. Er was géén fysieke verbinding tussen beide assen maar door het op hoge toeren ronddraaien van de schijf aan de motorzijde begon die aan de aandrijfjas door de ronddraaiende olie vanzelf mee te draaien. Voordeel was het uitblijven van de 'schakelschok'. Het geluid van de door de schijf in de rondte geperste olie werd vergeleken met 'brullen' of 'loeien'. De techniek, maar in geperfectioneerde vorm, wordt nog steeds gebruikt in automatische transmissies, waarvan bovenstaande afbeelding in opengewerkte tekening.*





De drie series werden afgeleverd in de periode 1948-'50. De bussen kwamen aanvankelijk in dienst op de lijn H (Haarlemmermeerstation-Kalfjeslaan). Een volgende serie op lijn E (Haarlemmermeerstation-Amstelstation) en lijn G (Haarlemmermeerstation-Sloterweg). In mei 1950 volgde een serie op lijn F (Haarlemmermeerstation-station Sloterdijk). Het is duidelijk dat de GVB na de oorlog inzette op het verbinden van spoorstations, buiten het centrum om. De overige lijnen, voor zover ze al weer actief waren, moesten het met vooroorlogs materieel doen. Dan hebben we het over de lijnen in het centrum, in Noord en tussen CS en het Oostelijk Havengebied. En natuurlijk de kringlijn om het CS.

Na het herstellen van alle buslijnen in de stad deden bussen uit deze serie omvormers ook dienst op andere lijnen. Afgezien van het buiten dienst stellen door incidentele problemen deden ze dat tot volle tevredenheid, tot ze in 1961-'62 afgevoerd werden naar de sloop. Het is jammer dat er geen enkel exemplaar van deze serie bewaard bleef als museumbus.

Er gebeurde veel in de decennia na de Tweede Wereldoorlog. Zonder dat het bevolkingsaantal in Amsterdam spectaculair toenam deed de bebouwde oppervlakte van de stad dat wel door het eindelijk uitvoeren van het AUP van 1935. De GVB diende daarop te anticiperen en deed dat door het invoeren van nieuwe buslijnen naar de nieuwbouwwijken. Daar is een grote hoeveelheid bussen voor aangeschaft, meer dan 200, omdat tramlijnen doortrekken vele malen duurder was. Nog een nieuwtje: bij opknappen waren oude bussen na de oorlog donkerblauw geschilderd (net als de trams) en dat werd voor alle nieuwe bussen de standaardkleur. Dat vond men ook een geschikt moment om de nummering van nieuwe bussen helemaal opnieuw bij 1 te laten beginnen. De motor verdween onder de vloer van de passagiersruimte, tussen voor- en achteras.

Eind 1950 kreeg de GVB de beschikking over een nieuw type bus met een aantal opmerkelijke nieuwtjes. Het meest in het oog springend was de lijnfilmkast boven de voorruit. Importeur van bedrijfswagens Willem van Twist (Dordrecht) liet van Associated Equipment Company Ltd. (AEC Londen) een aangepaste bus met deuren rechts en stuur links overkomen. Hij leende die bus uit aan verschillende busmaatschappijen in Nederland, ter kennisgeving voor beperkte tijd. De GVB kon twee maanden van nevenstaande bus gebruikmaken. Dat beviel zó goed dat er een opdracht uit voortkwam.



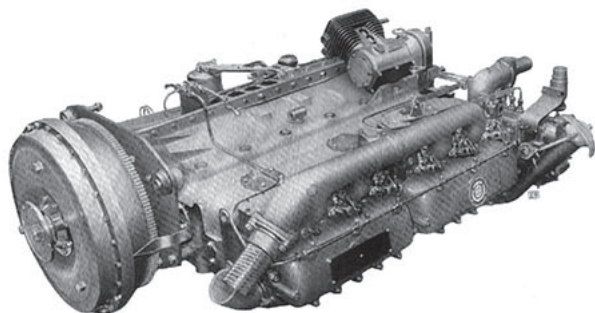
*In 1948 kwamen de 'omvormers' in bedrijf op buslijnen naar en door de buitenwijken. Hierboven lijn H, bus160 op de Amstelveenseweg  
(Foto: Tim Castricum)*

*Op de vorige pagina lijn G, bus171 voor het Haarlemmermeerstation  
(Foto: Heymeyer)*

*Hieronder de AEC proefbus die de GVB eind 1950 twee maanden op proef kreeg, met een nieuwtje... een lijnfilmkast  
(Foto: GVB)*



Kromhout kreeg concurrentie uit het buitenland omdat vooral het Engelse AEC innovatief bezig was met nieuwe technieken, vooral in koppeling, versnellingsbak, stuurbevestiging en luchtvering van grote bussen en vrachtwagens. Ook Verheul kreeg concurrentie van carrosseriebouwers als Den Oudsten, Leyland en DAF. Tenslotte werden al die nieuwigheden toegepast in bestellingen van nieuwe bussen die echter van uiterlijk nauwelijks van elkaar verschilden. Dat was natuurlijk niet zo vreemd, omdat voorlopig Verheul alle carrosserieën bouwde. Het algemene herkenningspunt werd de voorruit die uit zes ramen bestond die in geknikte vorm waren geplaatst. Dat zou vele jaren het beeld blijven, ook toen de bussen alweer een andere, wijnrode kleur kregen. We hebben het over de levering van 207 bussen tussen 1950 en 1960. In feite bestelde het GVB veel te veel bussen maar dat nam men voor lief omdat er na de oorlog voor een beperkte tijd een enorm belastingvoordeel op de bestellingen te halen was. De bussen kwamen in twee typen: het standaardtype van ruim 10 meter voor 80 passagiers en het verlengde type voor 95 passagiers, dat de voorkeur van het GVB had. Let wel, dat was altijd inclusief ongeveer de helft aan staanplaatsen. Een belangrijke verbetering was de lijnaanduiding. De eerste series kregen een klein kastje boven de voorruit met daarop de lijnletter, later vervangen door het lijnnummer.



In jargon heten dit **'bordbussen'**. De plaat met letter/cijfer kon vervangen worden zodat de bus op elke lijn inzetbaar was. 's Avonds leverde dit een probleem op doordat die niet meer goed zichtbaar waren. Daarop boorde de GVB een patroon van kleine gaatjes in een triplex bord op de contour van de letter en plaatste er een lamp achter. Dat hielp iets, maar men keek al geïnteresseerd naar bussen met 'lijnfilms' in verlichte kasten boven het raam. Behalve de lijnletter/cijfer had de bus op de zijflanken een routebord met begin- en eindhalte en nog een keer letter of cijfer.

In 1953 kreeg de GVB 20 nieuwe bussen (nrs.1-20) van het hierboven beschreven nieuwe type. Importeur van bedrijfswagens Willem van Twist had succes met zijn kennismakingsaanbod van Engelse autobussen. Hij liet van Associated Equipment Company Ltd. (AEC) uit Londen buschassis met 6-cilinder dieselmotor (type A219) overkomen, die Verheul van een opbouw voorzag. Behalve de onder de vloer geplaatste motor kwam nog een noviteit naar



*In januari 1953 werd de eerste serie bussen volgens het nieuwe concept afgeleverd. Hier bus 2 op het Bellamyplein, voor de remise Tollensstraat  
(Foto: IISG / Ben van Meerendonk)*

◀ *De AEC underfloormotor A219; kenmerkend is de horizontale uitvoering*

*Uit dezelfde serie hieronder bus 7 in 1963 op een halte in Sloten  
(Foto: Tramwegstichting)*





Amsterdam: de pre-selective schakeling van Wilson. De chauffeur schakelde naar een andere versnelling waarop er nog niets gebeurde. Pas als hij een pedaal op de vloer indrukte volgde de schakeling. Het grote voordeel op een bus zonder stuurbekrachtiging was het feit dat er in een bocht teruggeschakeld kon worden zonder het stuur met één hand te moeten loslaten. De bussen werden in twee tranches geleverd: 1-10 in maart '53, bestemd voor lijn E (Haarlemmermeerstation-Amstelstation) en 11-20 in oktober '53 voor lijn F (net verlegd naar Haarlemmermeerstation-Slotermeer). Op dit traject had de AEC-proefbus in 1950 ook al gereden.



De serie heeft tot eind 1969 dienst gedaan. Na deze levering van Engelse bussen kwamen er ook bussen van Kromhout met een Verheul-opbouw. In november 1953 werden 10 bussen (nrs.55-64) van het korte type voor 80 passagiers afgeleverd voor lijn H (Haarlemmermeerstation-Kalfjeslaan). Het chassis was van het type TB50 en de in eigen huis ontwikkelde 6-cylindermotor was de 6HG-108. De 'H' in het typenummer staat voor horizontale uitvoering voor onder de vloer. In deze bus was een nieuw schakelsysteem geïnstalleerd van het Duitse ZF Hydromedia (Passau), een firma die gespecialiseerd was in tandrad-overbrengingen. Dit waren ook nog bordbussen, dus zonder lijnfilm.

De bussen hebben, op enkele uitzonderingen (total loss) na, tot 1968 gediend, de laatste drie jaren alleen in het spitsverkeer. Deze serie werd in 1955 nog aangevuld met 6 bussen (65-70) met globaal dezelfde techniek en uitvoering. Ook deze werden in 1968 buiten dienst gesteld.

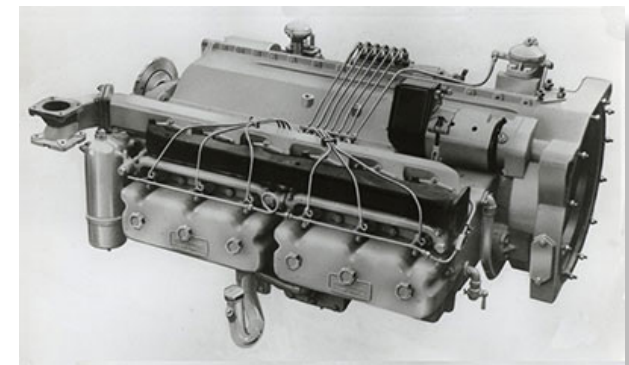
*Een advertentie voor het nieuwe Kromhout chassis TB50 met underfloormotor (Foto: Kromhoutarchief) ▶*

*De Kromhout 6HG-108 horizontale motor (Foto: Kromhoutarchief) ▶*

*De Kromhout/Verheul versie van het nieuwe concept, bus 58 (Foto: J.W.F.Burgemeester) ▶*



*De pijl geeft het pookje van de AEC pre-selective aan  
(Foto: A.M.C.Staal)*



In 1954, dus ná de levering van Kromhout/Verheul, kreeg de GVB de beschikking over 12 nieuwe bussen (nrs.21-32, in nummering aansluitend op de eerste levering van AEC) met enkele noviteiten. De serie kwam vanaf september in dienst op lijn E en het chassis met 6-cylindermotor kwam van AEC, de opbouw gebeurde bij Verheul. Om te beginnen was daar de eerste der filmbussen met zogenaamde lijnfilmkast. Dat was een wit linnen band die met zwarte verf afgedekt was maar waarin op vaste afstanden regels met namen van bestemmingen uitgespaard waren. De banden kregen met de tijd wel een lengte van  $\pm 15$  meter om alle bestemmingen te kunnen bergen. Door licht achter de band te monteren lieten alleen de letters wit licht door. De chauffeur had een miniem kijkgaatje aan de achterkant van de lijnfilmkast en een handslinger waarmee hij de juiste bestemming via een cijfercode instelde. Links van de instapdeur kwam ook zo'n kastje met alleen het lijnnummer/-letter en ook dat was van binnenuit te bedienen. Deze inrichting maakte dat de bus op elke willekeurige lijn dienst kon doen. Deze serie heeft tot eind 1969 dienst gedaan. De vervaardiging van de lijnfilms gebeurde aanvankelijk nogal primitief. Er werden kartonnen letters in de juiste volgorde op het linnen geplakt waarna er met zwarte verf overheen getamponerd werd. Na het verwijderen van de kartonnen mallen bleef de tekst uitgespaard over. Zéér bewerkelijk! Later werd het procedé verbeterd – waarschijnlijk met behulp van zeefdruktechniek – en een ander, makkelijker leesbaar lettertype gebruikt.

Voor de carrosserie had de introductie van lijnfilms een gevolg voor het uiterlijk, dat een hoekiger, minder ronde daklijn opleverde.

Doordat Amsterdam in 1954 de concessie van de Haarlemse Tram (NZH) niet wilde verlengen was een vervanging van de verbinding Spuistraat-Sloterdijk noodzakelijk. Daarvoor werd buslijn 14 bedacht en werden in datzelfde jaar bij AEC 12 speciale bussen besteld, die ongeveer gelijk waren aan de laatste levering, alleen een stuk langer en bestemd voor 95 passagiers. Het meest in het oog springende verschil was de dubbelbrede instapdeur, net zo breed als de uitstapdeur. Idee achter deze uitvoering was de invoering van een conducteur op deze wagens, een idee dat in de knop zou sterven. In november 1954 ging de lijn van start met de bussen 188-199. Ze werden in de periode 1968-'69 buiten dienst gesteld en gesloopt, een enkeling werd verkocht. De laatste twee jaar werden ze alleen nog in de spits ingezet. Het idee om uit deze serie een museumbus te bewaren sneuvelde.



*Bus 2 uit de nieuwe serie blauwe bussen van AEC met een opbouw van Verheul en een lijnfilmkast (Foto: A.M.C. Staal)*

*Bus 188 (AEC) op lijn 14, die de route van de Haarlemsetram binnen de stadsgrenzen ging bedienen (Foto: Traminfo)*





In 1955 werden de trams op lijn 12 naar de Spaarndammerbuurt vervangen door bussen. Ook daarvoor werd een speciale serie van 15 bussen besteld met een nieuw Kromhout chassis TBZ100, een 6-cilinder dieselmotor van Leyland, model 0600 met een half-automatische Wilson Pneumo-Cyclic 4-versnellingsbak en een Verheul opbouw. De bussen kwamen met de wagenparknummers 71-85. Met Leyland werd een nieuwe naam voor de techniek geïntroduceerd, wat aanleiding was deze serie met ‘de Leylands’ aan te duiden. Ook deze serie kreeg een dubbelbrede instapdeur op basis van hetzelfde kansloze idee hier ooit een conducteur op te zetten. Ook deze serie werd in de periode 1968-’69 afgevoerd.

In 1955 bestelde de GVB 6 bussen in de Kromhout-Verheul combinatie ter aanvulling van de bussen die op lijn 11 de dienst van de trams hadden overgenomen, de nummers 65-70. In uitvoering waren de bussen gelijk aan de serie 55-64 maar deze keer met lijnfilmkast; wel met normale voordeur. Dat betekende in feite iets verouderde techniek omdat dit korte

bussen waren met nog het chassis TB50, terwijl Kromhout eerder al de TBZ100 had geleverd. De bussen deden dienst op verschillende lijnen om uiteindelijk in Noord terecht te komen. Tijdens de watersnood in 1960, bij de evacuatie van bewoners van Tuindorp Oostzaan, kwam bus 65 door pech vast te staan en ‘verdronk’ ◀ (Foto: SAA). De bus is later opgehaald en hersteld om met de rest dienst te doen tot 1967-’68. Medio 1968 werden ze opgelegd, waarna ze gesloopt werden.



In 1956 kwamen 20 AEC-bussen Regal Mark IV 9831E in bedrijf (nummers 33-53) met een A219 motor en een Verheul opbouw. De versnellingsbak was nog steeds de oude pre-selective van Wilson, een techniek die zijn tijd eigenlijk wel gehad had maar wel garant voor de bijnaam ‘**Voorverkiezer**’. Door de enigszins verouderde techniek waren deze bussen intussen niet populair en ze werden dan ook vaak verhuurd aan andere busmaatschappijen, bijvoorbeeld de ENHABO te Landsmeer. Als ze in Amsterdam waren, werden ze hoogstens in het spitsverkeer ingezet. Er waren al diverse bussen door schade afgevoerd toen de rest in 1973 werden gesloopt.

*Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen*



*Een Leyland-Verheul op lijn 12 in de Oostzaanstraat  
Beide foto's: Traminfo*

*De Kromhout-Verheul bus 66 op lijn B in Noord*



*AEC Regal Mark IV op lijn 6 op de Kamperbrug  
Foto: Busfoto*



In 1956-'57 kwam een grote serie van 65 bussen in twee leveringen naar Amsterdam. Een enorme verbetering was de electro-pneumatische stuurbekrachtiging van Ross (TE71). Het chassis en de motor kwamen van Kromhout; het chassis was een TBZ100 en de motor een 6-cilinder diesel, de nieuwe 6HT117. De wagens waren populair bij de chauffeurs die ze als 'tikker' betitelden, naar het geluid dat bij het schakelen van de half-automatische ZF 3HM-60 3-versnellingsbak ontstond. Het schakelen gebeurde door het aantikken van een hendeltje direct onder het stuur, naar voren voor opschakelen en naar achteren voor terugschakelen. Dat kon met de handen aan het stuur, met de toppen van de vingers. Prettig voor de bestuurder was het feit dat ze na een stop door tweemaal tikken tegen het hendeltje van 3 naar 1 kon terugschakelen. Een wereld van verschil met de AEC-motoren met pre-selective schakeling waarbij terugschakelen per versnelling en met de daarbij horende seconden wachttijd gepaard ging.



Wanneer u ooit de betiteling *hoge* of *lage* tikker hoort, dan heeft dat alleen te maken met het wagenparknummer. De eerste levering van 20 bussen kregen de nummers 86 t/m 105 en waren lage tikkers. De bussen van de tweede levering van 25 waren genummerd 250 t/m 294 en daarom hoge tikkers. Hoe populair de bussen ook bij het personeel waren, de directie kreeg achteraf te maken met motoren met uitgelopen lagers en daardoor gescheurde motorblokken, wat

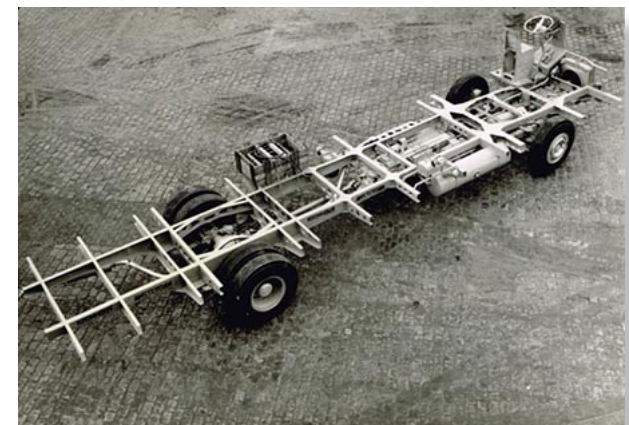
hen dwong vanaf 1957 in totaal 16 nieuwe motoren aan te schaffen om de bussen aan de praat te houden. Daar kwam nog bij dat Kromhout in 1958 helemaal stopte met de productie van bussen en in 1966, nadat ze door Stork overgenomen waren, ook met motoren. Dat betekende dat er geen onderdelen meer geleverd werden, bijvoorbeeld de kwetsbare koperen tandwielen. Dat heeft een voortijdig einde aan deze succesvolle serie bussen gemaakt. Zodra een motor de geest gaf kwam een nog bruikbare bus in een uithoek van de garage te staan. De bussen werden in de periode 1971-'74 afgevoerd om te worden gesloopt.



Een Kromhout 'hoge tikker' op de Kamperbrug  
(Foto: Traminfo)

◀ Het originele rode interieur van museumbus  
Kromhout 'hoge tikker' nr.281  
(Foto: MUSA)

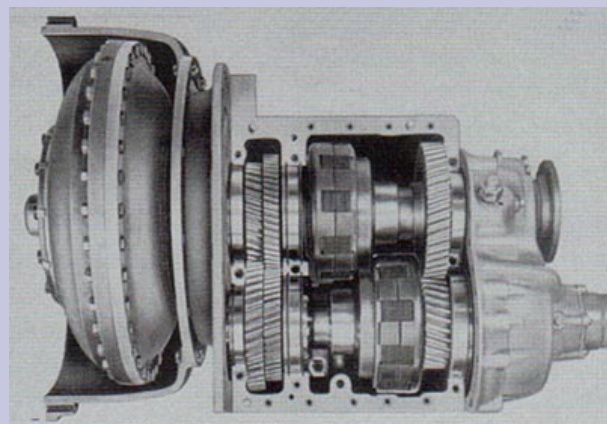
Het nieuwe Kromhout chassis TBZ100, ontwikkeld  
voor lange bussen met 90-95 passagiers  
(Foto: Kromhoutarchief)





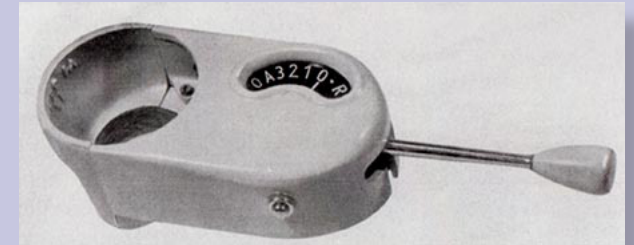


- ▲ De hoge tikker 281 is vandaag museumbus. De serie, die door Verheul met een fraaie aluminium grille geleverd werd, raakte die kwijt; wat bleef was een geperforeerde trapezium-vormige plaat die allesbehalve fraai was. (Foto: MUSA)
- ▶ De ZF Hydromedia bak
- ▶▶ De keuzehendel van de ZF-bak (Foto's: MUSA)



### De 'tikers'

Het was de techniek die de serie Kromhouts van 1956-'57 interessant maakte. De 3-versnellingsbak van de Zahnradfabrik Friedrichshafen AG, volgens die fabriek "das kupplungsfreie Getriebe", was de verbinding tussen de nieuwe Kromhout 6-cylinder dieselmotor 6HT-117 en de aandrijf-as. De bediening daarvan gebeurde elektro-magnetisch via een onwaarschijnlijk fragiele keuzehendel die net buiten het stuurwiel uitstak en met de vingertoppen bediend werd. Omdat er naar believen op- en teruggeschakeld kon worden met dezelfde beweging was er een ver-



klikkerschijf die aangaf welke stand op het moment ingeschakeld stond. De chauffeur kon ongestraft doorschakelen, bijvoorbeeld terug van 3 naar 1 door simpelweg twee keer naar zich toe te tikken tegen het hendeltje. Dat maakte de bus uitermate geschikt voor druk spitsverkeer, veel meer dan de AEC's met pre-selective schakeling van Wilson, die dan ook liever verhuurd werden. Onderdeel van de bak was nog steeds de omvormer die voor een schokvrij opschakelen zorgde (zie opengewerkt model).

Kromhouts nieuwe motor daarentegen was een ramp. Voor die de bus 50.000 km verder gebracht had, waren lagers uitgelopen en als dat niet op tijd ontdekt werd kon het motorblok scheuren. De GVB heeft voor deze serie van 45 bussen in totaal 16 nieuwe motoren moeten aanschaffen. Ook dat hield op toen de KMF in 1968 helemaal stopte met de bouw van motoren. Dat neemt niet weg dat menig chauffeur liever met een 'tikker' de weg opging dan met de zogenaamde 'Verheul standaardbus' die in 1961 geïntroduceerd werd.



Het antwoord van AEC op deze technische voorsprong was de ‘monocontrol’, een half-automatische versnellingsbak volgens een patent van Wilson, die AEC in licentie inbouwde in 45 stadsbussen die de GVB bij hen kocht. Wat de GVB verleidde zoveel bussen aan te schaffen zal nog steeds met voordeeltjes te maken hebben of met een gul stadsbestuur. Feit is dat meer dan de helft van de Tickers en Monocontrols onnodig werd aangeschaft en dat grote hoeveelheden voor langjarige verhuur naar andere vervoersmaatschappijen gingen. Grootafnemers waren de Rotterdamse RET, de Gelderse GTW en de ENHABO, die er in 1969 zelfs vijf kocht. In die jaren was de GVB aandeelhouder bij de ENHABO geworden. Van de rest bleef een aantal consequent in de garage staan, zodat geen wegenbelasting enz. verschuldigd was. Waar de Tickers vooral in garage Oost stonden, waren de Monocontrols in garage West gestationeerd. In 1956-'57 leverde de AEC dus 45 bussen die door Verheul opgebouwd moesten worden maar die deels (25x) door Den Oudsten in Woerden werden gebouwd. Die 25 bussen onderscheidden zich door een groter achterraam. Het chassis van AEC was voor lange bussen met plaats voor 95 passagiers. De 6-cylinder dieselmotor was van het verbeterde type A220 en de stuurondersteuning uit eigen huis: M176C met hydraulisch servo-bediening. In de periode 1961-'65 werden de bussen een voor een opgeknapt en van een echte stuurbekrachtiging voorzien. De bussen werden daarna in een nieuwe kleur blauw overgespoten, een lichtere kleur die zich het best als turquoise laat omschrijven. In 1970 werden de Monocontrols, voor zover ze niet verkocht waren, naar de sloop afgevoerd.

Tijd voor wat nieuws, vond de directie van de GVB. Ze hadden genoeg van de praktijk met tramlijn 17 naar het Surinameplein (op de Overtoom nog geen vrije trambaan in die dagen) en besloten in 1956 dat dit een bus zou worden. De tram zou alleen nog in de spits rijden. In november 1956 was het zover en daarvoor werden twee gelede bussen besteld op basis van een AEC bus met een Kässbohrer aanhanger en harmonica-scharnier. De bussen hadden hiermee een capaciteit van 155 passagiers en kregen de wagenparknummers 245 en 246. Ze deden alleen dienst in de ochtend- en avondspits. In 1969 werden de bussen onderhanden genomen waarbij de zitplaats van de conducteur het veld moest ruimen. Bus nr.246 werd in 1972 met ernstige technische gebreken opgelegd, nr.245 heeft tot in 1975 dienst gedaan.

*De Monocontrol nr.203 op lijn 22 bij het Tolhuis in Noord (Foto: Tim Castricum) ▼▼*

*De ENHABO Monocontrol nr.244 in een HTM jasje als museumbus (Foto: Busfoto.nl) ▼*

*De gelede AEC bus nr.246 op het Surinameplein (Foto: Jan van der Stelt) ►*





Begin 60-er jaren gebeurde er opeens heel veel tegelijk wat de hele praktijk van het busvervoer en nieuwe bestellingen op z'n kop zette. Dat werd deels in gang gezet door de problemen bij Kromhout, waar we hierboven al over spraken. Ze werden overgenomen door Stork Hengelo die heel andere plannen had met de Kromhout Motorenfabriek (KMF). In 1958 besloot de directie te stoppen met wagenbouw en chassis. Verheul nam de productie van de chassis over en de motoren zou Verheul van de KMF betrekken. Dat kwamen de KMF en Verheul contractueel overeen voor een periode van vijf jaar, dus tot 1963. Maar Verheul meende gedurende deze vijf jaar dat ze elders beter kon krijgen en wilde van de deal af. Zij gingen namelijk in 1963 samenwerken met British Leyland die even daarvoor AEC al ingelijfd had. Stork hielp hierbij ook bepaald niet door het in 1966 sluiten van de KMF en de productie over te hevelen naar een fabriekje elders. Verheul zette onder de vlag van Leyland inderdaad een betere bus neer dan voorheen in combinatie met Kromhout. Na de definitieve overname door British Leyland mocht ze nog een paar jaar de naam achter die van Leyland plakken (**Leyland-Verheul**) totdat Leyland in 1971 bepaalde dat de naam Verheul helemaal zou verdwijnen.

Wij willen u, ter afsluiting van dit historisch overzicht van de Amsterdamse stadsbussen, de eerste levering van de nieuwe combinatie voorstellen, in 1961 nog geleverd onder de naam AEC. Het werden 40 nieuwe bussen met als revolutionair nieuwtje de 'luchtvering'. Waaronder de bussen qua wagenparknummer tussengevoegd werden is een raadsel; het werden de bussen 110 t/m 149, later hernummerd tot 531-570. Wat techniek aangaat waren dit nog Monocontrols maar met een nieuwe en zuinige 6-cilinder dieselmotor AH-470. De bus stond op het eigen Verheul chassis, de VB20. Er waren veel problemen met deze serie, vooral door

een te zwakke motor waardoor de bussen niet voldoende accelereerden. In 1965-'66 werden die dan ook vervangen door de sterkere maar minder zuinige AH-505. Ook de techniek gaf problemen met de achterbrug i.v.m. de luchtvering (té technisch om uit te leggen). De bussen werden in de periode 1974-'77 buiten dienst gesteld maar door de sloopbedrijven regelmatig doorverkocht.

*In 1961 leverde Verheul op basis van nieuwe Engelse techniek een serie van 40 bussen met luchtvering, de 'wiebelbus' (Foto: J.v.d.Stelt)*



*Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen*

### **Commissie Standaardisering Autobusmaterieel (CSA)**

*De eerste order van de wijnrode standaardbus voor de GVB was in 1966 een order in combinatie met de HTM, GVV en RET. De 20 GVB-bussen kregen de wagenparknummers 301-320. Ze waren door Hainje (Heerenveen) gebouwd op een DAF-onderstel. De standaardbus viel op door zijn hoekige vormgeving en zijn technische hoogstandjes. Zo bezat de bus een volledig automatische 2-versnellingsbak en luchtvering en werden zwenkzwaaiers toegepast met ook een tweede, smalle, uitstapdeur achter de achteras. Ze waren 11½ meter lang en namen 91 passagiers mee. Een van deze bussen, de GVB 301 is bewaard gebleven als museumbus bij Stichting BRAM (zie foto hieronder). De 301 ging na levering als modelbus op rondreis langs alle andere bestellers.*



## **Autobuslijnen per 31 december 1968** - overzicht: Amsterdamse Trams

- 5 Amstelstation-Nieuwmarkt-Centraal Station
- 6 Parallelweg-Czaar Peterstraat-Stationsplein (tot 31-10-1968 lijn M)
- 8 Van Boshuizenstraat-Amstelstation-Station Muiderpoort (waarin opgenomen lijn D)
- 11 (Zeeburgerdijk-) Insulindeweg-Centraal Station
- 12 Oostzaanstraat-Nassauplein-Stationsplein
- 14 Station Sloterdijk-Rozengracht-Centraal Station
- 15 Amstelstation-Station Haarlemmermeer-Station Sloterdijk (waarin opgenomen lijnen E en F)
- 18 Slotervaart-Nassauplein (waarin opgenomen lijn L)
- 19 Wolbrantskerkweg-Mercatorplein
- 20 Bijlmermeer-Centraal Station (exploitatie door N.V. Nederlandse Buurtvervoer Maatschappij)
- 21 Geuzenveld-Centraal Station
- 22. Zamenhofstraat-Buiksloterweg-Stationsplein
- 22E Papaverweg/Distelweg-Stationsplein (spitsuurlijn)
- 23 Osdorper Ban-Station Haarlemmermeer
- 26 De Cuserstraat-Kleine Gartmanplantsoen
- 28 Javakade-Stationsplein-Coenhaven (tot 31-10-1968 lijn P)
- 29 Kalfjeslaan-Station Haarlemmermeer-Sloterweg (tot 5-9-1965 lijnen G en H)
- 30 IJdoornlaan-Durgerdammergouw/(Ransdorp)-Bloemendalergauw (Holysloot)
- 30E IJdoornlaan-Ransdorp
- 31 J.H. van Heekweg-Station Muiderpoort
- 32 J.H. van Heekweg-Stationsplein (tot 27-3-1966 lijn C)
- 34 Statenjachtstraat-Stationsplein (tot 27-3-1966 lijn A)
- 35 Stellingweg-Stationsplein (tot 27-3-1966 lijn B)
- 36 Kometensingel-Bos en Lommerplein
- 37 Stellingweg-Stationsplein
- 40 Spaarndammerdijk (Station Sloterdijk noordzijde)-Oostzaanstraat (alleen op werkdagen)
- 41 Victorieplein-industriegebied Amstel-Amstelstation (alleen op werkdagen)
- 42 Oostzaanstraat-Station Sloterdijk (noordzijde)-Hornweg (spitsuurlijn)
- 45 Geuzenveld-Spuistraat (spitsuurlijn, voorheen lijn 13S)
- 46 Osdorper Ban-Spuistraat (spitsuurlijn)
- 47 Geuzenveld-Centraal Station (spitsuurlijn, voorheen lijn 20)
- 48 Tussen Meer-Centraal Station (spitsuurlijn, voorheen lijn 22)
- 49 De Cuserstraat-Prins Hendrikkade (spitsuurlijn)
- 55 Bijlmermeer (Hoogoord)-Amstelstation-Stationsplein
- 70 Amsterdamse Bos-Station Haarlemmermeer (recreatielijn op zon- en feestdagen tijdens het seizoen)

Openbaar vervoer in Amsterdam: Stadsbussen

*Wij hebben geprobeerd de fotograaf of de bron waar de foto voorkwam te vermelden. Wanneer u meent dat dit onvoldoende of onjuist gebeurde verzoeken wij u [contact](#) met ons op te nemen. Dat geldt ook voor de situaties dat u reproductierecht claimt en dat wij de foto niet hadden mogen gebruiken. Wij zullen die dan verwijderen.*

### *Bronnen:*

SAA	Stadsarchief Amsterdam
GVB	Gem. Vervoer Bedrijf A' dam
Traminfo	hobbyisten van traminfo.nl, indien bekend naam fotograaf
Busfoto	busfoto.nl
MUSA	Museum Streek- en Stadsauto-bussen Amsterdam

*YouTube video over de introductie van de AEC/ Kässbohrer gelede bus in 1957 - [Klik de afbeelding](#)*





## *De topografische bijzonderheden van Amsterdams ontwikkeling*

### **Middeleeuws Amsterdam**

- De cope-ontginning van Amstelland
- Poerte ende Vrihede van Amstelredamme
- De eerste 300 jaar in het bestaan van Amsterdam
- Stadspoorten op de Nieuwendijk
- Is de Nieuwezijds wel gegraven?
- De kop van de Nieuwendijk, een 14<sup>e</sup>-eeuwse stadsuitbreiding
- De Boerenwetering en zijn loop door Amsterdam
- Hoe oud is het Damrak als kade langs de Amstel?
- Middeleeuwse kloosters van Amsterdam
- Het Sint Anthonius gasthuis (Leprozenhuis)
- \* Het Leprozenhuis te Amsterdam, I. H. van Eeghen 1955
- Het Kartuizerklooster Sint Andries ter Zaliger Haven
- In den Uutersten Nesse bider Amstel; Kloosters en Binnengasthuis
- De metamorfose van die Plaetse tot de Dam
- Amsterdam, van Heren, van bisschoppen en van graven
- Amsterdam, van Hoeken en Kabeljauwen
- Pacificatie, Satisfactie & Alteratie
- Schuilkerken in Amsterdam, Anneke Huijser
- Het Papeneiland

### **Amsterdams nijverheid, handel en transport**

- Markten van Amsterdam (locaties door de eeuwen gevolgd)
- \* Botermarkt en Kaasplein, Dr. A. Halberstadt 1910
- Beurtvaarders, trekschuiten en overzetveren
- Middeleeuwse bierbrouwerijen in Amsterdam
- Vroege industriegebieden: Stadsrietlanden, Zaagmolensloot, Mennonietensloot, Overtoomsevaart, Kwakerspoel en Zaagmolenbuurt
- \* Molens in Stadsrietlanden, Mr. J. H. van den Hoek Ostende
- \* Het einde van de korenmolens op de bolwerken aan de Singelgracht, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1972
- \* Precario en Windgeld, Mr. J.H. van den Hoek Ostende, 1969
- Geschiedenis van Rederij J.H. Bergmann
- Geschiedenis van Rederij Boekel

○ = elders in de lijst ook al genoemd \* = ondersteunend artikel van andere auteur

- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- De geschiedenis van de Haarlemse tram (NZH)
- De geschiedenis van de Waterlandse tram (NHTM)
- Straattypen en standwerkers
- Straathandel
- Stadschroniqueurs in de 17<sup>e</sup> en 18<sup>e</sup> eeuw
- Topografische tekenaars in Amsterdam
- Topografische fotografen in Amsterdam
- Amsterdamse architecten
- Wereldtentoonstelling van 1883
- Samuel Sarphati, visionair en entrepreneur
- Casino, Muis Sacrum en Huize Bob
- Van Liesveldsche Bijbel tot Beursplein 5: Bible Hotel
- Brouwerij De Hooiberg & Die Port van Cleve
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij
- Pleisterbeeldengieter Carel Sartori, Anneke Huijser

### **Amsterdam havenstad**

- Zeehaven in beweging, alle locaties tot WOII
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- \* Opkomst der Amsterdamse haven, W. H. M. de Fremery
- \* Geschiedenis Amsterdamse scheepsbouw, Dr. L. van Nierop
- \* Scheepsbouw te Amsterdam in vroeger eeuwen, F.G.M. Douwes
- Van Petroleumhaven tot grootste benzinehaven ter wereld

### **Stadsuitleg 1578-1596**

- Stadsuitleg en de omringende waterschappen en gemeenten
- De Eerste en Tweede Uitleg 1578-1596
- Rembrandtplein, metamorfose van een onbedoeld plein
- Vlooienburg & Zwanenburg
- De Haarlemmerbuurt, verdeeld over 2e en 3e Uitleg
- De eerste Joodse gemeenten en hun synagogen

### **Stadsuitleg 1609-1700**

- De Derde en Vierde Uitleg 1609-1700
- Masterplan of toeval? Over de Derde en Vierde Uitleg

- Die Verheelinghe; geschiedenis van de Leidsegracht
- De Amsterdamse schans en bolwerken
- De Trapjesschans, een nijver stukje Schans
- Geschiedenis van het Leidseplein en Hirsch & Cie
- Westelijke eilanden Bickers-, Prinsen- & Realeneiland
- De vijf grote wagenpleinen
- Het ontstaan van de Jordaan
- Gangen en hoven van de Jordaan
- De vertraagde bebouwing van de Driehoekstraat
- De Plantage, een geslaagde mislukking
- Amstelkerk, noodgebouw met eeuwigheidswaarde

### **Stadsuitleg 1877-1921**

- Annexaties 1877-1921
- Huisnummering in Amsterdam (1796-1876)
- Stadsontwikkeling en de politiek
- Spaarndammerbuurt en Zeeheldenbuurt
- Van Smalle Pad tot Planciusstraat
- Het Museumkwartier en de Waskaarsenfabriek
- Stads- en Godshuispolder, een stukje Amsterdam in de polder
- De Da Costabuurt en de Réveilbeweging, Ria Scharn
- \* Westerplantsoen in de Zeeheldenbuurt, A. Huyser
- \* De wet kent geen steden, Drs. J. P. Janse, 1992 (annexatie Nieuwer-Amstel)
- \* Dorpse straten in de stad, Ph. Spangenberg 1995-1996
- Het IJ en de IJpolder

### **Amsterdam-Noord**

- Volewijkstraat en Buiksloterham, de ruggegraat van Noord
- De geschiedenis van de Waterlandse tram
- Industrie Buiksloterham door Wim Huissen
- ENTOS door Wim Huissen
- ELTA door Wim Huisen
- Nederlandsche Scheepbouw Maatschappij door Ruud van der Sluis

### **Verkeersdoorbraken**

- Damstraat-Paleisstraat 1865-1914
- Raadhuisstraat 1894-1897
- Vijzelstraat 1917-1935
- Weesperstraat 1959-1969; de Wibaut-as

### **Amsterdam en het water**

- Amsterdams Waterstaat
- Raadselachtige waterwerken
- Sluizen, keringen en duikers in Amsterdam
- Donkeresluis
- 't IJ, van getijderekreek via waterwolf tot droogmakerij
- Van open havenfront tot Open Havenfront
- De geschiedenis van de Kostverlorenwetering en de overtoom
- Aanloop tot het Noordzeekanaal, Amsterdam op z'n smalst

### **Diversen**

- Hoe komt de Mirakelbrug aan z'n naam?
- Remonstrantenkerk, de Rode Hoed
- Metamorfozes, wat stond hier vroeger ook alweer? Ria Scharn
- Sint Pietershal in de Nes
- Pakhuis Oostenburg, Fons Baede
- Nieuwe Doelenstraat, Robert Raat
- Regeringsjubileum Willem III in 1874, Paul Graalman
- \* Ons Gouden Vondelpark, gedenkboek t.g.v. 50-jarig bestaan in 1914

### **Jaarboeken, enzovoort**

- Index quizpagina's 2014 en later, met kleinere onderwerpen
- Jaarboek 2015, 50 opstellen over Amsterdamse items
- Jaarboek 2016, 11 opstellen, idem
- Jaarboek 2017, 6 opstellen, idem
- Jaarboek 2018, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2019, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2020, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2021, 8 opstellen, idem
- Jaarboek 2022, 8 opstellen, idem