



## **Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online**

**Danskernes Historie Online** er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

### **Støt vores arbejde – Bliv sponsor**

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

### **Ophavsret**

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

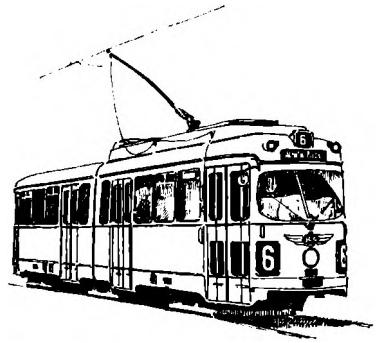
### **Links**

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Linie

6



# LINIE 6

Med en indledning om Istedgades Sporvej

Willy Christensen

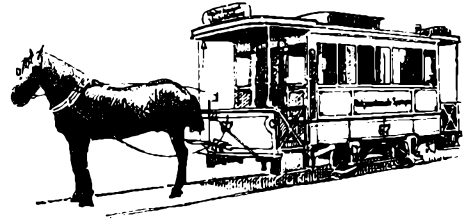
Sporvejshistorisk Selskab 1969



STOPPESTED

HYPPÄRIEN

6  
548  
6



Trafikbetjeningen af Vesterbro var igennem en menneskealder udelukkende knyttet til Vesterbrogade, og hestesporvognen ad denne gade og ad Frederiksberg Allé var hovedlinien i byens trafiksystem i forrige århundrede. I 1870erne og 80erne foregik der et omfattende spekulationsbyggeri af lejekaserner på Vesterbro, og de lange og triste sidegader opstod. Istedgade, som i 1857 kun var anlagt mellem Rosenåen (hvor nu Abel Cathrines Gade ligger) og Gasværksvej, var i 1889 nået frem til Enghavevej og var blevet den nye bydels betydeligste gade. En trafikbetjening af gaden blev nu presserende, men forsinkedes af forhandlinger om den fremtidige gadeføring i det nye Glyptotek-kvarter, hvorigennem en ny linie skulle gå.

Det af kommunalbestyrelsen nedsatte fællesudvalg for udarbejdelse af en plan for sporvejs-

anlæg i København og omegn havde i 1886 afgivet betænkning med forslag om anlæg af fire nye sporvejslinier, herunder en linie fra Vester Voldgade ad Ny Stormgade – midlertidig ad Ny Vestergade og en tværgade til Ny Stormgade – Gasværksvej, Istedgade, Enghavevej, »den nye vej« (en skrågade i forlængelse af Istedgade, som aldrig blev udført) og Vester Fælledvej til Vestre kirkegård, eventuelt med en sidebane til Valby. I forbindelse med denne bane nævnedes udvalget som et sporvejsanlæg, hvorom der senere kunne være tale, en linie langs Vester Voldgade over pladserne udenfor Langebros Grynemølle og Tøjhuset, eventuelt forlænget til Gammelholm til forbindelse med de andre linier. Gennemførelsen af gaderne nærmest Vester Voldgade blev dog udskudt af hensyn til forhandlingerne om Glyptoteket og forhandlingerne om forandring af hovedstadens

banegårdsforhold. Københavns Sporvei-Selskab, som skulle drive den nye sporvejslinie, androg derfor om, at anlægget blev udsat indtil Ny Stormgade var gennemført, derved kunne selskabet spare en ikke ubetydelig udgift til den midlertidige sporvej.

Efter at anlægget af Ny Vestergades forlængelse var besluttet, vedtog borgerrepræsentationen dog på mødet den 8. juni 1891 at forlange linien etableret. Linieføringen fastlagdes nu således: Fra Vester Voldgade ad Ny Stormgade (midlertidig ad Ny Vestergades forlængelse og Reventlowgade til Ny Stormgade), Gasværksvej, Istedgade og dennes forlængelse til adgangsvejen til Vestre kirkegård (midlertidig ad Ny Carlsberg Vejs forlængelse og Vester Fælledvej) og videre til holdepladsen ved kirkegården. Den såkaldte Ny Stormgade blev dog aldrig gennemført og sporvejen forblev i Ny Vestergades forlængelse (nuværende Tietgensgade).

Indenrigsministeriet meddelte herefter den 18. november 1892 Københavns Sporvei-Selskab koncession i 30 år på Istedgadelinien. Til koncessionen var knyttet den betingelse, at overskudet, når aktionærerne forlods havde fået 6% og henlæggelser m. v. var foretaget, skulle deles mellem kommunen og selskabet, dog først efter 5 års forløb. Bestemmelsen om delingen af

overskudet var vedtaget i borgerrepræsentationens møde den 4. oktober 1886, hvor forslagene fra det tidligere nævnte fællesudvalg kom til afgørelse. Paragraffer om en afgift til kommunen blev herefter indsat i de følgende koncessioner på Sølvgadelinien og Istedgadelinien, men bestemmelsen i den vedtagne affattelse fik kun formel betydning og tilførte ikke kommunens kasse nogen indtægt.

Den nye sporvej måtte dog udskilles regnskabsmæssigt fra Københavns Sporvei-Selskab som et særligt afsnit: Istedgades Sporvej. Ved skrivelse af 13. januar 1893 søgte selskabet om kommunens tilladelse til udfor slotskirkens nordre side at anbringe et vigespor, som skulle benyttes til holdeplads for Istedgadelinien, der foresloges forlænget hertil ad de eksisterende spor. Udvalget, som behandlede sagen, hæftede sig ved, at linien ved forlængelsen ind på det eksisterende sporvejsnet ikke mere kunne betragtes som en fuldstændig ny linie, og der kunne således opstå problemer med hensyn til kommunens andel i overskudet. Selskabet tilbød dog, at kommunens udbytteandel også skulle gælde den 800 m lange forlængelse fra Vester Voldgade til Højbro. For benyttelsen af sporet skulle Istedgades Sporvej ikke svare anden afgift til Københavns Sporvei-Selskab end en forholdsvis andel til vedligeholdelse.



*Istedgadeclinicens endestation udfor remisen Vester Fælledvej 110. Kontorbygningen blev senere anvendt som kommunalt kørebjem (indtil 1937).*



Driften kunne herefter åbnes søndag den 8. oktober 1893 mellem Højbro og Vester Fælledvej. I kirkegårdstiden førtes vognene ud til Vestre kirkegård, mens de særlige teatervogne fortsatte helt til Kg. Nytorv. Driftsintervallet på den 3,9 km lange strækning var 10 minutter, og i de første år bestod vognparken af 8 enspændervogne, som i 1896 øgedes til 10 og i 1897 til 12. Endvidere rådede Istedgadeselskabet over 3 toetages vogne, idet bl. a. teaterturene kørtes med denne vogntype. Bestanden af heste, som i 1893 var 36, var i 1897 vokset til 70.

Til driften af den nye linie var på grunden, Vester Fælledvej 110 opført stalde, vognremiser og en kontorbygning.

Da den nedlagte jernbanestrækning Vigerslev-København atter skulle tages i brug ved godsbanegårdens anlæg omkring århundredskiftet, måtte der bygges viadukt for Vester Fælledvej over banen. I den anledning kørtes i en periode med hestebusser mellem Enghave Plads og kirkegården, mens sporvejen var afkortet til Vester Fælledvej. Iøvrigt fortsattes liniens drift efter sammenslutningen af sporvejselskaberne uforandret til elektrificeringen.

# Koncessionen for Istedgades Sporvej

Hans kongelige Majestæts Indenrigsminister gjør vitterligt: At jeg i Medhold af den Indenrigsministeriet ved Lov af 23de Januar 1862 om Anlæg af Sporveie m. v. meddelte Bemyndigelse har tilladt Kjøbenhavns Sporveisselskab at anlægge og i 30 Aar fra nærværende Koncessions Dato med Hestekraft at benytte en Sporvei fra Vestervoldgade her i Staden ad Ny Stormgade (midlertidig ad Ny Vestergade og en Tvergade til Ny Stormgade), Gasværksvei, Istedgade og dennes Forlængelse til Adgangsveien til Vestre Kirkegaard (midlertidig ad Ny Carlsbergveis Forlængelse og Vesterfælledvei indtil det Punkt, hvor denne støder sammen med den nedlagte Jernbanestrækning), Alt paa følgende Vilkaar:

## § 1.

Forinden nogen Del af Arbejdet paabegyndes, skulle Koncessionshaverne godtgjøre for Indenrigsministeriet, at den fornødne Kapital er sikkert, samt indsende nøiagtige og detaille-

rede Planer over Anlægget til Kjøbenhavns Magistrat. De Forandringer ved Planerne, som Magistraten fordrer foretagne, ere Koncessionshaverne pligtige at tage til Følge, ligesom de og under Anlæggets Udførelse have at rette sig efter Magistratens Bestemmelser om Maaden, hvorpaa og Tiden, hvori de enkelte Arbejder skulle udføres; dog skal det i alle Tilfælde, hvor der maatte opstaa Meningsulighed mellem Kjøbenhavns Magistrat og Koncessionshaverne, staa disse aabent at fordre Sagen forelagt Indenrigsministeriet til Afgjørelse.

Førend Approbation er meddelt af Magistraten, maa Arbejdet ikke paabegyndes.

## § 2.

Koncessionshaverne skulle være pligtige til efter nærmere Overenskomst med vedkommende Grundeier eller Grundeiere at forlænge Sporveien ud til Holdepladsen ved Vestre Kirkegaard og til samtidig med, at den øvrige Sporveisstrækning tages i Drift, efter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse og under Koncessionens Fortabelse, at indrette og vedligeholde Sporvogns-Kjørsel til fornævnte Holdeplads. De i nærværende Koncession for Øvrigt indeholdte Bestemmelser ere ikke anvendelige paa Sporveisstrækningen fra fornævnte Punkt paa Vesterfælledvei til oftnævnte Holde-

plads, men for det Tilfælde, at den paagjældende Veistrækning maatte overgaa til at blive offentlig, skulle Koncessionshaverne finde sig i, at Koncessionen i sin Helhed eller med de Ændringer og Tilføielser, som der maatte findes Anledning til at foretage, af Indenrigsministeriet gjøres anvendelig paa bemeldte Sporveistrækning.

### § 3.

For saa vidt der maatte blive anlagt Jernbaner, som skære Sporveien, skulle Koncessionshaverne være pligtige til at finde sig heri uden at kunne kræve Erstatning for de hermed forbundne Ulemper. De skulle derhos bære Udgifterne ved de Forandringer ved Sporveien, som i denne Anledning maatte blive nødvendige, samt underkaste sig de Bestemmelser, som Indenrigsministeriet paa Grund af Overskæringen med saadanne eller af alt tilstedeværende Jernbanespor maatte fastsætte til Betyggelse for Færdselen. I Overtrædelsestilfælde skulle de udrede de Mulkter og den Erstatning, Ministeriet maatte ikjende, saa at Spørgsmaalet herom ikke kan indbringes for Domstolene.

Saaframt det maatte vise sig, at Benyttelsen af Sporveien, hvor denne skæres af Jernbanespor, medfører særlig Ulempe eller Fare, ere Koncessionshaverne pligtige til paa Indenrigs-

ministerens Forlangende paa egen Bekostning at borttage de af dem nedlagte Spor.

### § 4.

Arbeidet udføres i Overensstemmelse med den approberede Plan under Kjøbenhavns Magistrats Tilsyn. Koncessionshaverne have i Et og Alt at rette sig efter de ved Tilsynet givne Anvisninger. Dersom der opstaaer Meningsulighed, afgjøres Sagen af Indenrigsministeriet. Udgifterne ved det ommeldte Tilsyn med Arbeidernes Udførelse fra Kommunens Side kunne efter Indenrigsministeriets Bestemmelse fordres samme godtgjorte af Koncessionshaverne efter Regning.

### § 5.

Overalt, hvor Sporet lægges gennem Stenbro, anbringes umiddelbart op til Skinnerne nye Brosten af første Sort, og overalt, hvor Sporet lægges i Chausée eller Jordvei, ere Koncessionshaverne pligtige til efter vedkommende Myndigheds Forlangende at sætte en Række første Sort Brosten med Længderetningen vinkelret paa Sporet og afvejlende Længde langs med og i nøiagtig Tilslutning til begge Sider af Skinnerne. Ligeledes ere de pligtige til paa de Steder, hvor Sporene ikke lægges parallelt med Kjørebanelen, efter vedkommende Myndigheds



*Efter sammenslutningen af sporrejselskaberne i 1898 dukkede nye vogntyper op på Istedgadelinien. Fotografi fra Ny Vestergades forlængelse ved hjørnet af Rerentlowsgade.*

Forlangende at sætte en passende Brolægning ligeledes med første Sort Brosten.

#### § 6.

Det er ikke tilladt at lade Sporvognene forlade Skinnerne og kjøre ud paa Brolægningen eller Veien.

#### § 7.

Voggenes Brede maa ikke overstige 6 Fod, og Sporets Vidde skal være 4 Fod  $8\frac{1}{2}$  Tomme engelsk Maal (1435 Millimeter).

#### § 8.

De Materialier, som ere fornødne til det første Anlæg saavel som til den fremtidige Vedligeholdelse af det, der vedkommer Koncessionshaverne, maa ikke oplægges paa offentlige Gader, Veie eller Pladser, men skulle tilberedede bringes dertil. Ligesaa lidt maa Sporvognene, naar de ikke benyttes, henstaa uforspændte længer end  $\frac{1}{4}$  Time paa offentlige Pladser, Gader eller Veie, men skulle uden Ophold bringes hen paa privat Grund.

#### § 9.

Koncessionshaverne skulle afholde alle de Udgifter, der foranlediges ved Nedlægningen af Sporene og deres Underlag, hvad enten Ud-

gifterne fremkomme ved Forandringer i Terrainets Profil eller ved Kjørebanelens Udvidelse, ved Flytning af Vand-, Gas- og Kloakindretninger eller ved andre Arbejder.

#### § 10.

Koncessionshaverne skulle for egen Regning vedligeholde det hele Anlæg i forsvarlig Stand, saaledes som det af vedkommende Myndigheder fordres. Under denne Vedligeholdelse skal ogsaa henhøre Arealet mellem Sporene og i en Alens Brede paa begge Ydersider af disse, og dette Areal skal omlægges med nye, første Sort Brosten, saa ofte Kjøbenhavns Magistrat finder det nødvendig og navnlig, naar den øvrige Del af Gaden ved Magistratens Foranstaltning omlægges. Hvis Gaden eller Veien, hvori Sporet skal ligge, er chausseret og strax eller senere brolægges af Kommunen, samt hvis en tidligere brolagt Gade eller Vei af Kommunen forsynes med anden Brolægning end den almindelige, f. Ex. Brosten paa Betonunderlag, Asfaltbelægning eller lignende, skulle Koncessionshaverne betale hele Udgiften ved Gjennemførelsen af disse Foranstaltninger for det Areal, for hvilket de i Følge det Foregaaende have Vedligeholdelsespligten, efter Magistratens Opgjørelse. Ligeledes skulle de være pligtige til om fornødent efter Magistratens Bestemmelse at for-

andre Sporveiens Overbygning til en saadan Konstruktion, at den kan passe til den nye Art Brolægning. Endvidere skulle de Mangler, som af vedkommende Myndighed eller af Politiet paaankes, ufortøvet afhjælpes; i modsat Fald blive de afhjulpne for Koncessionshavernes Regning. Renholdelse af ovennævnte Areal, herunder Vanding i den varme Aarstid, paa- hviiler Koncessionshaverne efter de Regler, som fastsættes af Kommunalbestyrelsen eller Poli- tiet.

## § 11.

Koncessionshaverne skulle uden noget Krav paa Erstatning bære de Udgifter, som ville med- gaa til saadanne Forandringer ved Sporet, der ere en Følge af Omlægning af de Gader, Veie m. v., hvorigjennem Sporet gaaer, eller af Vand-, Gas- eller Kloakledningers Nedlægning, Eftersyn og Reparation eller af andre Arbeider. Ligeledes skulle de være pligtige til efter Inden- rigsministeriets Forlangende uden Erstatning at forlægge Sporet til andre Gader, om Saadant

## Istedgades Sporvej

### Passagertaxt:

|  |       |
|--|-------|
| Mellem Højbro og Hj. af Ny Vestergade og Reventlovsgade                | 5 Øre |
| — Hj. af Ny Vestergade og Dannebrogsgade . . .                         | 5 —   |
| — Dannebrogsgade og Hj. af Vesterfælledvej og Ny Carlsbergvej. . . . . | 5 —   |
| — Hj. af Vesterfælledvej og Vestre Kirkegaard . .                      | 5 —   |
| — Højbro og Hj. af Vesterfælledvej og Ny Carlsbergvej                  | 10 —  |
| — do. - Vestre Kirkegaard . . . . .                                    | 15 —  |
| — Vestervoldgade og do. . . . .  | 10 —  |

### Korrespondance:

|   |                |
|---|----------------|
| Fra Hj. af Reventlovsgade og Ny Vestergade til Amagerport . . . . . | 10 Øre Kontant |
| - Grønningen . . . . .  | 10 — —         |

### Theatervogne:

|  |        |
|--|--------|
| Mellem Kongens Nytorv og Hj. af Reventlovsgade . . . | 10 Øre |
| — do. - - - Vesterfælledvej . . .                    | 15 —   |
| — do. - Stationen . . . . .                          | 20 —   |

Takstplakat fra Istedgades Sporvej. Ifølge koncessionens § 16 skulle taksterne fastsættes af indenrigsministeriet efter forslag af Københavns kommunalbestyrelse. Borgerrepræsentationen var stærkt uenig om taksterne, som måtte vedtages ved navne- oprub den 25. september 1893.

paa Grund af Forandring i Gadenettet eller andre omfattende kommunale eller offentlige Foranstaltninger ansees nødvendigt.

For den Standsning i Kjørsele, som foraar-sages ved noget af de ommeldte eller lignende Arbeider, tilkommer der ikke Koncessionsha-verne nogen Erstatning.

#### § 12.

Koncessionshaverne skulle være forpligtede til for egen Regning at foretage saadanne For-andringer ved Sporenes Konstruktion og An-bringelse samt ved Driftsmateriellet, som In-denrigsministeriet efter de efterhaanden ind-vundne Erfaringer maatte fordre, ligesom de skulle være pligtige til at anlægge Dobbeltspor, hvor Ministeriet efter Kjøbenhavns Magistrats Forslag maatte forlange Saadant. Skulde de und-lade at efterkomme Ministeriets Paalæg i oven-nævnte Henseender, ville de forlangte For-andringer blive udførte for deres Regning og Udgifterne dækkede af det i § 21 ommeldte Depositum.

#### § 13.

Koncessionshaverne skulle derhos finde sig i, at deres Spor overskæres af andre Spor og eventuel paa kortere eller længere Strækninger ef-ter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse

benyttes af Andre, der ere berettigede til at drive Sporveie. Kan der ikke opnaas Enighed med Vedkommende om Betingelserne herfor, fastsættes disse af Indenrigsministeriet.

#### § 14.

Der forbeholdes Kjøbenhavns Kommune Ret til til enhver Tid at expropriere det hele Anlæg mod fuld Erstatning, der fastsættes af uvillige, af Retten udmeldte Mænd.

#### § 15.

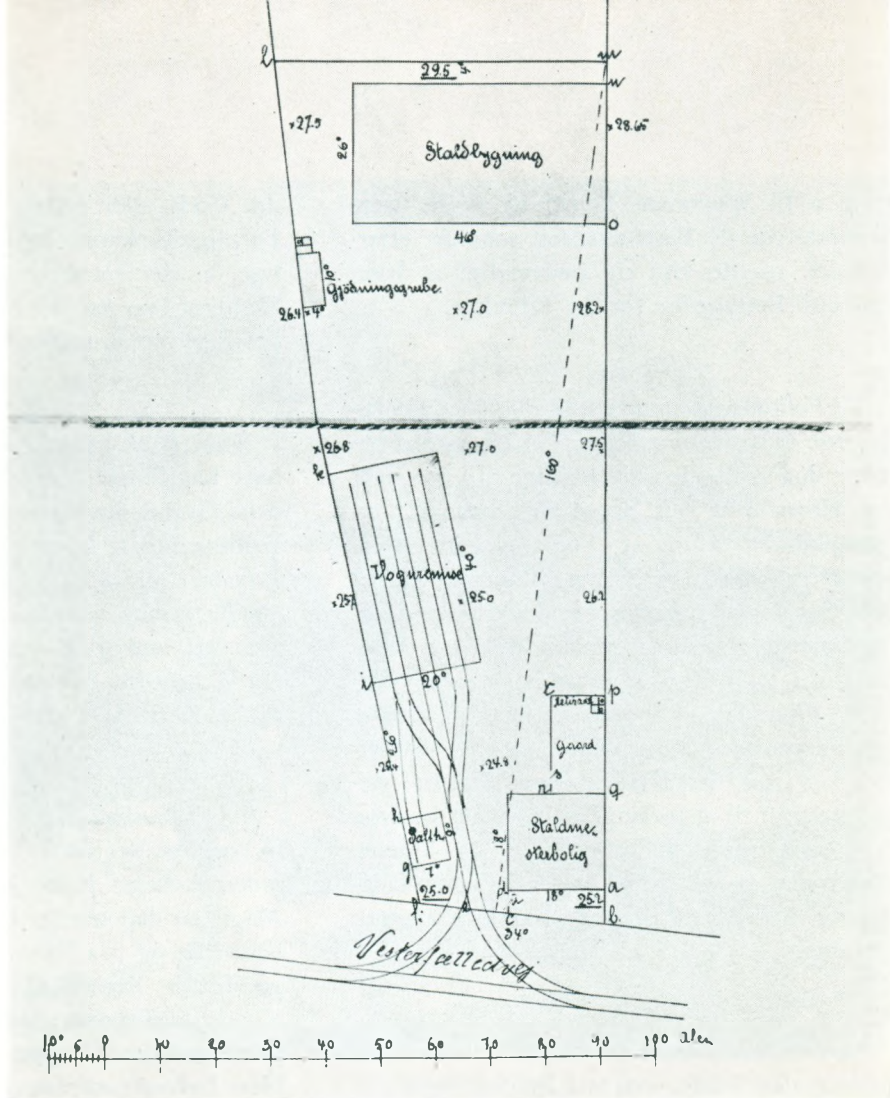
Sporveisdriften er underkastet de Bestemmelser, som paa lovlig Maade fastsættes for Omnibusser og andre Vogne, der fra offentlige Holdepladser befordre Passagerer, for saa vidt disse Bestemmelser efter deres Natur ere anvendelige paa Sporvogne.

#### § 16.

Taxterne for Kjørsel paa Sporveien skulle fastsættes af Indenrigsministeriet efter Forslag af Kjøbenhavns Kommunalbestyrelse.

#### § 17.

Med Hensyn til den Hurtighed, hvormed Vognene maa bevæges, og dissers Længde skulle Koncessionshaverne være Politiets Bestemmelser underkastede, ligesom de overhovedet med



Plan over remisegrunden Vester Fælledvej 110.



Hensyn til Sporveiens Benyttelse skulle være underkastede de Bestemmelser, som det efterhaanden maatte vise sig nødvendigt at foreskrive til Betryggelse for det offentlige.

#### § 18.

Til Politiets Approbation skulle Koncessionshaverne indsende den Kjøreplan, de agte at benytte; dog skulle de være pligtige til i den daglige Kjøretid at lade Sporet fra hvert af dets Endepunkter befare af Vogne mindst hvert Kvarter. Planen, der bliver at approbere for høist  $\frac{1}{2}$  Aar ad Gangen, ere de forpligtede til regelmæssig at følge, i modsat Fald kan Koncessionen af Indenrigsministeriet erklæres forbrudt. Hvis Dele af Sporveien, uagtet Kjøreplanen følges regelmæssig, skulde forblive ubenyttede i  $\frac{1}{4}$  Aar, skal Kjøbenhavns Magistrat være berettiget til at forlange eller selv at besørge de paagældende Spor borttagne og Veiene, Gaderne m. v. satte i god brolagt eller makadamiseret Stand, Alt for Koncessionshavernes Regning.

#### § 19.

Koncessionshaverne ere forpligtede til at erstatte al den Skade, som ved Befordringen paa Sporveien tilføies Personer og Gods, der beføres paa Sporveien, eller andre Personer og an-

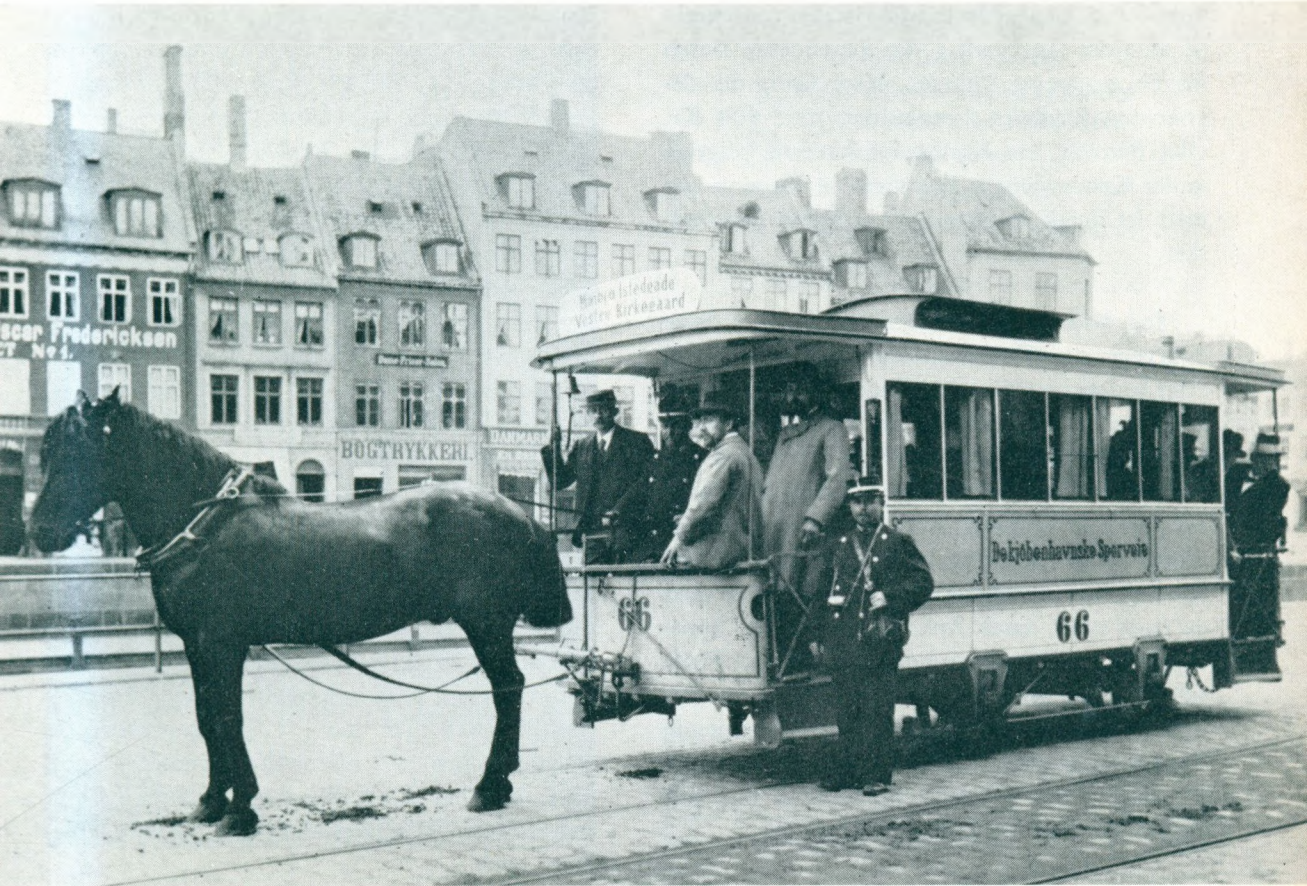
det Gods eller andre Gjenstande. For denne Forpligtelse kunne de ikkun befri sig ved at bevise, at det enten er den Beskadigedes egen Skyld, at han har lidt Skade, eller at Skaden er bevirket ved et uafvendeligt Tilfælde.

#### § 20.

Koncessionshaverne skulle, saafremt de ikke have fast Bopæl i Staden Kjøbenhavn eller paa dens Grund, have en samme Steds bosiddende Fuldmægtig, til hvem saavel det Offentlige som Private i alle Sporveien vedkommende Anliggender kunne henvende sig med samme Retsvirkning som til Koncessionshaverne selv. Enten Koncessionshaverne eller deres Fuldmægtig skal have Borgerskab i Kjøbenhavn.

#### § 21.

Til Sikkerhed for Opfyldelsen af fornævnte Forpligtelser skulle Koncessionshaverne, forinden Anlægget paabegyndes, hos Kjøbenhavns Magistrat deponere et Beløb af 15000 Kr. i let realisable og paa Ihændehaveren lydende Pengeeffekter. Renten af disse Effekter tilfalder Koncessionshaverne, som afholde Omkostningerne ved deres Deponering i Nationalbanken. Naar Indenrigsministeriet eller Magistraten har seet sig nødsaget til at lade Arbejder udføre for Koncessionshavernes Regning, er Indenrigs-



Fotografi fra Slotsbolmen omkring århundredskiftet. Påskriften på vognene ændredes efter 1898 fra »Kjøbenhavns Sporveie« til »De kjøbenhavnske Sporveie«.

ministeriet, henholdsvis Magistraten, berettiget til at gjøre sig betalt i det deponerede Beløb saavel som i selve Anlægget. Hver Gang det deponerede Beløb er formindsket med 200 Kr. eller derover, ere Koncessionshaverne pligtige under Koncessionens Fortabelse at supplere det med det Beløb, hvormed det er blevet formindsket.

#### § 22.

Med Andre, der have Berettigelse til at drive Sporveie, ere Koncessionshaverne pligtige til efter Indenrigsministeriets nærmere Bestemmelse at træffe en Ordning, der tillader en gjensidig Benyttelse af det ene Selskabs Vogne paa det andets Spor, eller, hvor Saadant ikke lader sig gjøre, en Ordning, hvorved der sikkert Passagerer, som ere blevne befordrede paa den ene Sporvei, Ret til forlods at blive befordrede med de først efter deres Ankomst afgaaende Sporvogne paa den anden Sporvei, for saa vidt Pladserne i disse ikke alt ved Ankomsten ere optagne, og eventuelt saaledes, at vedkommende Passager kun paa den første Sporvei erlægger Betaling efter en Taxt i Forhold til den paa begge Sporveie tilbagelagte Strækning.

#### § 23.

For saa vidt Indenrigsministeriet maatte finde Saadant ønskeligt, skulle Koncessionshaver-

ne være pligtige til paa nærmere fastsatte Vilkaar at anlægge og drive en Sporvei langs Vester-Voldgade over Pladserne udenfor Langebroes Grynmølle og Tøihuset, eventuelt fortsat til Gammelholm til Forbindelse med andre Linier.

#### § 24.

Foruden i fornævnte Tilfælde skal Indenrigsministeriet kunne erklære Koncessionen forbrudt:

1. Dersom den fornødne Kapital ikke er sikkert, og de under § 1 nævnte detaillerede Planer ikke ere indsendte inden 3 Maaneder fra Koncessionens Datum.

2. Dersom Sporveien ikke er fuldført og tagen i Drift inden et Aar efter, at en definitiv Approbation af Planerne til hele Anlægget i Henhold til § 1 har fundet Sted, og inden 2 Aar efter Koncessionens Datum.

3. Dersom Koncessionshaveren ikke efterkommer den i § 20 indeholdte Bestemmelse.

4. For saa vidt den i Tillægskoncession af 18. November 1892 ommeldte Sporvei fra Roeskilde Landevei til Valby ikke er tagen i Drift inden den i Tillægskoncessionen fastsatte Tidsfrist, samt

5. Dersom den i § 21 betingede Sikkerhed ikke er stillet inden 3 Maaneder fra Koncessionens Datum.



Istedgades Sporvej.  
Fra Hj. af Reventlovsg. og Ny Vesterg.  
til Grønningen eller Amagerport.  
**20**  
**10 Øre.**  
**Kontant.**  
Kun gyldig Løsningsdagen.

*Øverst: 10 øres billet fra Istedgades Sporvej.  
Til venstre: Ventesalen i Vestre Kirkegårds Allé – opført  
1893 – var i brug helt til 1958. Den er nu overtaget af  
Vestre kirkegård og flyttet til kirkegårdens sydlige del,  
hvor den anvendes som materialskur.*

I Tilfælde af, at Koncessionen forbrydes, bliver der, for saa vidt Anlægget helt eller til dels er bragt til Udførelse, at forholde paa samme Maade som ved Enerettens Udløb i Følge neden staaende § 25.

Naar Koncessionen i de foran under 1–4 anførte Tilfælde erklæres forbrudt, skal derhos  $\frac{1}{4}$  af det til Sikkerhed stillede Beløb være hjemfalden til Kjøbenhavns Kommune.

#### § 25.

Ved Enerettens Udløb er Kjøbenhavns Kommune berettiget til at vælge mellem enten at fordre Sporet fjernet og Gaden eller Veien atter istandsat for Koncessionshavernes Regning eller at fordre sig Sporet med dertil hørende Driftsmateriel, Oplagspladser, Depoter for Driftsmateriel og alt øvrigt Tilbehør til Driften og Anlægget overdraget for et Beløb, der fastsættes ved Taxation af uvillige, inden Retten udmeldte Mænd. For saa vidt Koncessionshaverne ikke skulde opfylde de dem herefter paahvilende Forpligtelser, kan Indenrigsministeriet eller Kjøbenhavns Magistrat lade Mangleterne afhjælpe for deres Regning og herfor holde sig til det i § 21 omhandlede Depositum, der først bliver at tilbagelevere, naar Koncessionshaverne fuldstændig have opfyldt de dem i Anledning af Sporveisforetagendet

ligeoverfor Regeringen samt Kjøbenhavns Kommune paahvilende Forpligtelser.

#### § 26.

Med hensyn til denne Koncessions Fortolkning ere Koncessionshaverne underkastede Indenrigsministeriets Kjendelse.

#### § 27.

Denne Koncession kan ikke overdrages til nogen Anden uden Indenrigsministeriets dertil erhvervede Samtykke.



*Hestesporrognen passerer Halmtorvet i 1902 kort tid før den elektriske drift åbnes.*

Aktieselskabet

## De københavnske Sporveje.

Tirsdag den 22de da. indtræder følgende Forandringer:

- 1) **Istedgadelinien**  
bliver elektrisk og  
**føres til Kong. Nytorv.**  
Blaa Skilte med hvide Bogstaver, 2 blaa  
Lanterner. Drift hvert 5te Minut.
- 2) **Frederiksberg Allélinien**  
**føres til Kongens Nytorv.**  
Hvide Skilte med røde Bogstaver, en rød  
og en hvid Lanterne. Drift hvert 5te  
Minut.
- 3) **Valby- og Christians-**  
**havnslinierne** sættes i For-  
bindelse med hinanden. Røde Skilte  
med hvide Bogstaver. 2 røde Lan-  
terner. Drift hvert 5te Minut.
- 4) **Hestelinien**  
**Trianglen-Kong. Nytorv**  
føres ad St. Kongensgade. Drift hvert  
3de Minut.

høvrigt henvises til Kjørsplanen i  
Voguen.

5-Øres-Taxten paa Istedgadelinien mel-  
lem Reventlowsgade og Højben bortfalder  
fra samme Dato.



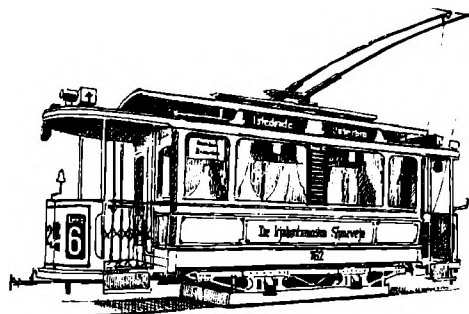
HYPAUKEN

6 548 6

KUPONIT OULUN KUNTA

TÄLLI STOPPESTED





Ombygningen af linien afsluttedes, således at driften med de elektriske vogne kunne påbegyndes den 22. juli 1902. Samtidig forlængedes linien over Holmens Bro og ad Holmens Kanal til Kg. Nytorv. De overflødiggjorte hestesporvogne overflyttedes til Nørregadelinien. Samtidig med elektrificeringen bortfaldt 5-øres taksten fra Højbro til Reventlowsgade. Den elektriske linie fik to blå lanterner og blå skilte med hvid tekst, farven var overtaget fra hestesporvognenes blå lanterner. Vognene var udstyret med to stænger, hvoraf minusstangen benyttedes på strækningen fra Holmens kirke til Kg. Nytorv, som var udstyret med såvel plus- som minuskøretråd. På grund af frygt for »vagabonderende strømme«, der kunne virke ødelæggende på gas- og vandvær, ønskede man ikke at føre returstrømmen gennem skinnerne. Mens Istedgadelinien som hestesporvogn kun

førtes ind til omstigningsstedet Højbro, var det nu besluttet, at linien skulle supplere »Hovedlinien« Frederiksberg Allé-Rådhuspladsen-Kg. Nytorv-Trianglen-Hellerup på strækningen ind gennem byen. Hovedliniens elektrificering udførtes i flere etaper, og i juli 1902 resterede kun strækningen mellem Kg. Nytorv og Trianglen, som endnu betjentes af de karakteristiske toetages Ø-hestesporvogne. I november 1902 kunne linie 1 og 6 forlænges videre mod Østerbro, linie 1 til Hellerup og linie 6 med endestation på Trianglen. Hovedlinien var nu atter intakt og havde fået et »føl« helt fra Vester Voldgade til Trianglen. Linie 6 kom dog altid for københavnernes til at stå noget i skyggen af linie 1.

De to linier havde begge 5 minutters interval hele driftstiden, og man fik således på fællesstrækningen sporvejstrafik af høj stan-

dard. Den topoledede strækning gennem byen op-  
hørte ved Østbanegården, hvor trolleyskifteren  
trak minusstangen ned på vognen fra byen og  
satte den på ledningen på vogne mod byen.

I 1904 foretoges en forlængelse af linien til  
kvarteret omkring Store Vibehus og Lyngby-  
vej, som lå i ret stor afstand fra sporvejsnettet.  
Strækningen i Øster Allé var enkeltsporet med  
sporet anbragt midt i alleens kørebane, først i  
1910 flyttedes skinnerne ind på selve fælleden  
langs alleen, iøvrigt første gang i København,  
at sporvejsspor placeredes i eget areal. I forbin-  
delse med dette sporarbejde lykkedes det at  
foretage en samling af skinnestødene ved svejs-  
ning, noget, man havde eksperimenteret med  
siden århundredskiftet.

I 1909 anlagdes en ny liniestrækning i Vi-  
gerslev Allé, grenende fra liniens spor ved  
Vester Fælledvej-viadukten. Vigerslev Allé var  
oprindeligt anlagt af DSB som adgangsvej til  
arealerne bag Vester kirkegård, hvor statsbaner-  
ne i slutningen af 1890'erne afgravede jordfyld  
til anlæg af godsbaneterrænet, der etableredes  
på en opfyldning i Kalvebod strand. Omkring  
Trekronersvej var opstået et nyt villa- og  
fabrikskvarter, som nu ønskede en bedre spor-  
vejsforbindelse med byen end den, man havde  
med Valbylinien. Ifølge det private sporvejs-  
selskabs overenskomst med kommunen var sel-

skabet forpligtet til at drive alle linier, som  
kommunen ønskede oprettet. Denne skulle dog  
foretage selve anlægget af strækningerne. Efter  
denne ordning anlagde kommunen sporvejs-  
strækningerne i Amager Boulevard og i Viger-  
slev Allé. Driften af Vigerslev Allé-linien skete  
ved en deling af linie 6, idet hver anden vogn  
kørte til Vester kirkegård og hver anden vogn  
til Trekronersvej. Kirkegårdstrafikken var dog  
den vigtigste, således at alle vogne i tiden kl.  
11–16 kørte til kirkegården, mens driften af  
den nye strækning varetoges af en pendulmotor-  
vogn mellem Vester Fælledvej-viadukten og  
Trekronersvej.

I 1917, under første verdenskrig, foretoges  
omfattende driftsindskrænkninger, og linien var  
en periode delt i to afsnit, således at der kun  
kørtes mellem Lyngbyvej og Trianglen og mel-  
lem Vester Voldgade og kirkegården/Trekro-  
nersgade. Strækningen ind gennem byen trafi-  
keredes alene af linie 1. Fra december 1917  
førtes Istedgade-afsnittet frem til Højbro, hvor  
bivognsrangering foretoges i reservesporet ved  
slotskirken. Motorvognen »stod over« til næste  
tog i modsætning til øvrige endestationer med  
systemet, at vognene skiftede kørselsretning,  
hvor det var bivognen, der »stod over«.

Overtagelsen af Frederiksberg Sporveje i  
1919 betød en omkalfatring af sporvejens



*En af de første elektriske sporvogne på Istedgadelinen passerer den idylliske Holmens Kanal. Vognene er endnu ikke forsynet med linieskilte (1902).*

linienet, som også berørte linie 6. Liniens oprindelige strækning ad Istedgade overgik til linie 10, og linie 6 flyttedes til Vesterbrogade–Valby Langgade, som linie 2 tidligere betjente. Den oprindelige tanke var iøvrigt at føre linie 6 ad Frederiksberg Sporvejes tidligere strækninger i Gl. Kongevej–Peter Bangs Vej til Vanløse, mens linie 1 skulle føres til Valby. Dette ændredes efter Frederiksberg kommunes ønske om at sætte Gl. Kongevej i direkte forbindelse med Østerbrogade–Strandvejen gennem linie 1. Omlægningen af linie 6 medførte, at linien fremtidig ikke trafikeredes af vogntog med to bivoogne, idet disse ikke kunne passere Valby bakke. Kørslen med to bivoogne over bakken påbegyndtes først i 1946, efter at der var gennemført omfattende forbedringer af vognmateriellet med hensyn til motorer og bremser.

Den nye linieføring viste sig hurtigt at have visse mangler, og specielt for linie 6 var der en udpræget skævhed i belastningen af liniens to strækninger i Valby og på Lyngbyvej. Trafikken på Valby var stærkt voksende og bevirkede, at man fra september 1920 gik over til 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> minutters drift i myldretiden. Trods dette var betjeningen af Valby ikke tilfredsstillende, mens vognene på Østerbro kun kørte halvfylde. Endvidere var der fra forskellig side, bl. a. af ingeniør Rump i borgerrepræsentationen, ytret

utilfredshed med, at den gamle Valby–Sundby forbindelse var bortfaldet ved linieomlægningerne. Kommunalbestyrelsen besluttede da at etablere en forstærkningslinie mellem Valby og Christianshavn, hvilket samtidig muliggjorde en udgiftsreduktion ved indskrænkning af driften på linie 6. Den nye linie, der fik nr. 19, etableredes 1. februar 1921 med 6 minutters drift, samtidig med at intervallerne på linie 6 forøgedes fra 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 6 minutter i myldretiden. Senere på året forlængedes linie 19 ad Valby Langgade–Ålholmsvej til Roskildevej.

I tyverne var trafikbetjening med sporvogne stadig comme il faut, busdrift var endnu ikke konkurrencedygtig, når det drejede sig om massetransport. Der arbejdedes med planer om omfattende udbygninger af sporvejsnettet. Også mod nord, indenfor NESAs område, påregnedes nye linier, og i en trafikbetænkning fra 1923 foresloges en forlængelse af linie 6 ad Bernstorffsvej mod nord til Ordrup. Linie 15, som dengang førtes over Hellerup til Ordrup, skulle omlægges ad Baunegårdsvej til Gentofte st. Baggrunden for forslagene var dels den voksende bebyggelse i Gentofte kommune, dels det projekterede nye amtssygehus. Planerne ændredes dog senere ved etableringen af trolleybuslinien mellem Hellerup og Jægersborg i 1927 og ved omlægningen af linie 15 til Lyngbyvej



*I Louis' første år var der ikke nærtstående trafikproblemer i Istedgade.*

Foretrækker De Sæderne  
i denne Vogn frem for de  
tidligere anvendte Sæder?

Ja.



Nej.

i 1931. Linie 6 kom således aldrig til at passere kommunegrænsen. Den første private rutebil ud ad Lyngbyvej etableredes iøvrigt allerede i 1920.

På Valbysiden havde linie 15 i 1927 afløst linie 19, men den voksende bebyggelse i Valbys yderste del og tildels i Rødovre medførte, at også linie 6 i myldretiden fra 1932 videreførtes helt til linie 15s endestation på nuværende Ålholm Plads. Også når de populære Dirt-Trackløb fandt sted på banen ved Roskildevej, forlængedes linien. Da linie 6 havde hyppigere drift end linie 15, besluttedes det i 1938 at foretage en ombytning af de to linier på denne strækning, dog således, at linie 15 fik endestation ved Skellet, mens den gamle linie 6-sløjfe ved Nørretofte Allé bortfaldt.

Under anden verdenskrig steg passagerantallet på linie 6 ligesom på de fleste linier meget stærkt – fra 7,9 millioner i 1938/39 til 18,3 millioner i 1946/47. Bortset fra indskrænkninger i driftstiden var der ikke tale om særlige indgreb i liniens drift under krigen. I denne periode kom såvel bogievognene som den nye, toakslede krigstype, scrapvognene, i drift på linie 6. Samtidig arbejdede sporvejene med udviklingen af en ny efterkrigsvognstype, og i forbindelse hermed afprøvedes i 1946 en ny sædetype på linien i scrapmotorvogn 463. Pas-



*Linie 6 forcerer den interimistiske gade, som i 1905 anlagdes mellem Stampesgade og Bernstorffsgade i anledning af arbejdet med bygningen af den nye Hovedbanegård.*

sagerne opfordredes ved stemmeafgivning til at give udtryk for deres syn på de nye sæder. Senere flyttedes vognen rundt på forskellige andre linier, hvor der ligeledes holdtes afstemning, og den endelige optælling viste, at ca. 6.000 passagerer gik ind for den nye sædekonstruktion, mens ca. 2.000 foretrak de gamle sæder.

NESA foretog i 1947 som følge af stigende passagerantal på selskabets strækning en indskrænkning af driften på linie 15, idet hvert andet tog vendtes på Hans Knudsens Plads udenfor myldretiden. Denne foranstaltning ramte også det store københavnske boligkvarter ved Emdrupvej/Ole Nielsens Vej, og som en løsning af denne sporvejsknode anlagdes en sporvejsløjfe i Ole Nielsens Vej ved Lyngbyvej, hvortil linie 6 forlængedes i 1948. Samtidig ændredes endestationsbetegnelsen »Roskildevej« til »Ålholm Plads«, hvad der i flere år havde været et stort ønske fra Ålholmskvarterets beboere.

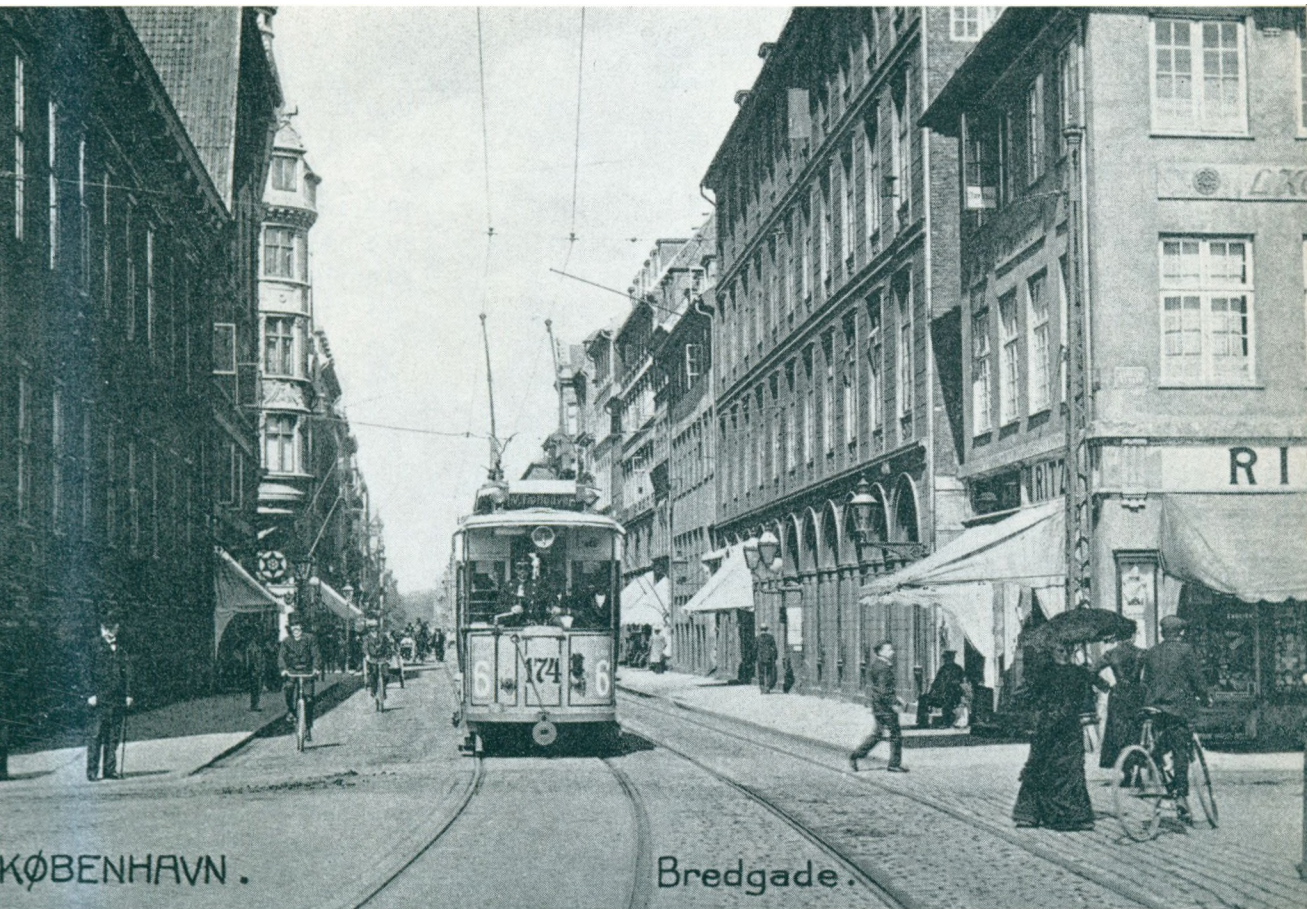
I 1948–49 rasede en hed pressedebat omkring et forslag til omlægning af linierne 6 og 15 til Rahbeks Allé. I trafikkommissionen af 1944 påregnedes en omlægning af linierne til en nyanlagt gade over Carlsbergs arealer til Vester Fælledvej, men da dette projekt ikke kunne forventes realiseret i en nærmere frem-

tid, foreslog Frederiksberg kommune en omlægning til Rahbeks Allé. Forslagene var tildels motiveret ved en påtænkt indføring af en ny Rødovrebuslinie ad Roskildevej–Vesterbrogade–Vester Fælledvej–Lyrskovgade–Sønder Boulevard til Hovedbanegården, men omlæggningerne blev som bekendt ikke ført ud i livet, og Roskildevejlinien er jo nu indført ad Frederiksberg Allé.

I 1951 skete en alvorlig ulykke på den farlige strækning over Valby bakke. Et gammelt linie 6-vogntog fra Valby kørte i for stærk fart ned ad Pile Allé, og det lykkedes ikke vognstyrreren at bremse vogntoget op inden stoppestedet ved Vesterbrogade, hvorefter motorvognen afsporede og fortsatte ind i restaurant Slotskroen. Ingen mennesker kom dog alvorligt til skade ved ulykken.

I de senere år er liniens drift rationaliseret på forskellig måde. Således er liniens »føl« siden 1927, linie 15, nedlagt i 1963, og den daglige drift besørgeres nu af de nye tyske ledvogne, mens de gamle toakslede vogne helt er udgået, og bogievognene kun benyttes i myldretiden. Lyngbyvejs ombygning til motorgade har nu aktualiseret en ændring af liniens driftsform, og 27. april 1969 kan linien som den sidste sporvognsline på Østerbro overgå til busdrift.





*Indtil 1919 førtes sportognene i begge retninger gennem Bredgade mellem Kg. Nytorv og Dronningens Tværgade.*

# INTERVALOVERSIGT LINIE 6 1902-69

## Laveste driftsinterval i eftermiddagsmyldretiden

|      | min. | min. | min. | min.  |       | min. | min. | min. | min.  |       |    |
|------|------|------|------|-------|-------|------|------|------|-------|-------|----|
| 1902 |      |      | 22.7 | 5     | 1945  | 19.5 | 6    |      | 24.10 | 5     |    |
| 1916 |      |      |      | 2.10  | 4     | 1946 |      | 1.6  | 6     | 15.10 | 5  |
| 1917 | 4.2  | 5    |      |       | 1949  |      |      |      |       | 20.10 | 4½ |
| 1919 |      |      |      | 1.10  | 4     | 1950 | 10.5 | 5½   |       | 23.10 | 4½ |
| 1920 |      |      |      | 15.9  | 3½    | 1951 | 10.5 | 5½   |       | 22.10 | 4½ |
| 1921 | 1.2  | 6    |      |       | 1952  | 29.5 | 5½   |      | 24.10 | 4½    |    |
|      | 1.3  | 5    | 15.4 | 6     | 1953  | 8.5  | 5½   |      | 16.10 | 4½    |    |
| 1927 |      |      |      | 1.10  | 7½    | 1954 | 1.5  | 5½   |       | 1.11  | 4½ |
| 1928 |      |      |      | 1.10  | 6     | 1955 | 2.5  | 6    |       | 1.11  | 4½ |
| 1929 |      |      |      | 1.10  | 5     | 1956 | 7.5  | 6    |       | 25.10 | 4½ |
| 1932 |      | 1.4  | 6    | 1.10  | 5     | 1957 | 6.5  | 6    |       | 24.10 | 4½ |
| 1933 |      | 1.4  | 6    |       |       | 1958 | 28.4 | 6    |       | 3.11  | 4½ |
| 1936 |      | 1.5  | 7½   | 1.10  | 6     | 1959 | 4.5  | 6    |       | 1.11  | 4½ |
| 1937 |      | 1.5  | 7½   | 15.10 | 6     | 1960 | 1.5  | 6    |       | 1.11  | 4½ |
| 1938 |      | 1.5  | 7½   | 15.10 | 6     | 1961 | 1.5  | 6    |       | 1.11  | 4½ |
| 1939 |      |      | 19.6 | 7½    | 23.10 | 6    | 1962 | 1.5  | 6     | 1.11  | 4½ |
|      |      |      |      | 24.11 | 5     | 1963 | 1.5  | 6    |       | 1.11  | 4½ |
| 1940 |      |      | 13.6 | 6     | 15.10 | 5    | 1964 | 17.2 | 4     | 1.11  | 4  |
| 1941 |      | 5.5  | 6    | 12.9  | 5     | 1965 | 1.5  | 5½   |       | 17.10 | 4  |
| 1942 |      | 10.5 | 6    | 10.10 | 5     | 1966 | 1.5  | 5½   |       | 16.10 | 4  |
| 1943 |      | 15.5 | 6    | 4.10  | 5     | 1967 | 30.4 | 5½   |       | 15.10 | 4  |
| 1944 |      | 15.5 | 6    | 16.10 | 5     | 1968 | 28.4 | 5½   |       | 13.10 | 4  |



*Ostbanegården betjentes i begyndelsen af århundredet ligesom nu af linierne 1, 6 og 9.*

## PASSAGERANTAL LINIE 6 1902-68

|                 | tusind |         | tusind |  | tusind |         | tusind  |
|-----------------|--------|---------|--------|--|--------|---------|---------|
| 1902 (fra 22.7) | 1.241  | 1920-21 | 15.182 | 1938-39                                    | 7.937  | 1953-54 | 12.916  |
| 1903            | 4.468  | 1921-22 | 10.636 | 1939-40                                    | 9.727  | 1954-55 | 12.137  |
| 1904            | 4.602  | 1922-23 | 10.054 | 1940-41                                    | 10.481 | 1955-56 | 10.976  |
| 1905            | 4.891  | 1923-24 | 9.947  | 1941-42                                    | 11.459 | 1956-57 | 10.112  |
| 1906            | 4.978  | 1924-25 | 9.847  | 1942-43                                    | 12.775 | 1957-58 | 9.545   |
| 1907            | 5.169  | 1925-26 | 9.791  | 1943-44                                    | 13.625 | 1958-59 | 9.012   |
| 1908            | 5.276  | 1926-27 | 10.174 | 1944-45                                    | 15.910 | 1959-60 | 8.853   |
| 1909            | 5.598  | 1927-28 | 9.561  | 1945-46                                    | 18.090 | 1960-61 | 8.294   |
| 1910            | 5.973  | 1928-29 | 9.239  | 1946-47                                    | 18.291 | 1961-62 | 8.591   |
| 1911-12*)       | 7.696  | 1929-30 | 9.675  | 1947-48                                    | 16.974 | 1962-63 | 8.341   |
| 1912-13         | 7.141  | 1930-31 | 9.878  | 1948-49                                    | 16.071 | 1963-64 | 9.657   |
| 1913-14         | 7.713  | 1931-32 | 8.605  | 1949-50                                    | 14.960 | 1964-65 | 5.953°) |
| 1914-15         | 8.473  | 1932-33 | 7.039  | 1950-51                                    | 14.580 | 1965-66 | 5.463°) |
| 1915-16         | 9.315  | 1933-34 | 6.960  | 1951-52                                    | 12.822 | 1966-67 | 5.357°) |
| 1916-17         | 10.165 | 1934-35 | 6.878  | 1952-53                                    | 13.055 | 1967-68 | 4.951°) |
| 1917-18         | 5.838  | 1935-36 | 6.761  | *) Omfatter tidsrummet 1.1.1911-31.3.1912. |        |         |         |
| 1918-19         | 11.286 | 1936-37 | 6.726  | °) Fra regnskabsår 1964-65 er abonnements- |        |         |         |
| 1919-20         | 17.477 | 1937-38 | 7.112  | kortpassagerer ikke medregnet.             |        |         |         |



ALHOLM PLADS

6

470

6

STEFF  
POLSER

EULAN

TOUR

SKANDINAVIA

STARK  
NESIAFE

i godt  
selskab



ABSA.ON



BOGHALLE

SKANDINAVIA

FORDIHLING

gratis til alle... LANDMANDSBANKEN

# Kronologisk oversigt

22.7.1902

Linien etableres med rute Vestre kirkegård–Vestre Kirkegårds Allé–Vester Fælledvej–Ny Carlsberg Vej–Enghave Plads–Istedgade–Gasværksvej–Halmtorvet–Stampesgade–Reventlowsgade–Ny Vestergades forlængelse–Stormgade–Slotsholmen–Holmens Bro–Holmens Kanal–Kg. Nytorv. Udenfor kirkegårdens åbningstid vendes vognene i Vester Fælledvej ved viadukten. Længde 4,8 km. Driftstid kl. 5 morgen til 1 nat (søn- og helligdage kl. 7 morgen til 1 nat). Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Vester Fælledvej kl. 11.52 aften, til Enghave remise kl. 12.47 nat. Kun motorvognsdrift. Liniens vogne stationeres i Enghave remise. Enkeltsporet strækning i Vestre Kirkegårds Allé og over viadukten Vester Fælledvej. Dobbeltpolet strækning fra Holmens kirke til Kg. Nytorv. Jernbanekrydsning i Ny Vestergades forlængelse ved Bernstorffsgade. 5-øres takster på strækningerne Reventlowsgade–Dannebrogsgade, Dannebrogsgade–Vester Fælledvej og hjørnet af Vester Fælledvej og Ny Carlsberg Vej–Vestre kirkegård, iøvrigt 10-øres takst. Motorvognene 145, 146, 147, 148, 149, 150, 152, 155, 160, 161, 162, 164, 167, 168 og 169 indsættes på linien. Skilte: Blå grund, hvid tekst. 2 blå lanterner.

27.11.1902

Linien får nr. 6 og forlænges ad Bredgade–Grønningen–Østerbrogade til Trianglen. I modsat retning kørsel ad Østerbrogade–Store Kongensgade–Dronningens Tværgade–Bredgade. Længde 7,3 km. Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Vester Fælledvej kl. 11.33 aften, til Enghave remise kl. 12.13 nat, til Trianglen kl. 1.00 nat. En del af vognene stationeres herefter i Blegdamsvej remise. Dobbeltpolet strækning fra Holmens kirke til Østbanegården. Ny 5-øres takst fra Toldbodvej til Kg. Nytorv, men ikke omvendt. Hver anden vogn til Vestre kirkegård i kirkegårdens åbningstid, dog alle vogne til kirkegården kl. 11 fm. til 4 em. Sideskilt: Istedgade–Østerbro.

Oktober 1903

indføres bivognsdrift. Bivognene til- og frakobles ved viadukten Vester Fælledvej.

23.10.1903

Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Vester Fælledvej kl. 12.30 nat, til Trianglen kl. 1.14 nat.

Marts 1904

Endestationen Vestre kirkegård omlægges. Bivognene føres igennem til kirkegården.

30.12.1904

Forlænges ad Øster Allé–Lyngbyvej til Haraldsgade (nuværende Ragnagade). Længde 8,8 km. Hver anden vogn til Trianglen. Bivognene til- og frakobles ved Trianglen. Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Vester Fælledvej kl. 12.30 nat, til Haraldsgade kl. 12.08 nat, til Trianglen kl. 1.14 nat. Enkeltsporet strækning i Øster Allé.

3.6.1905

Af hensyn til arbejderne med løftning af Tietgensgade over den nye Hovedbanegård forlægges kørslen i retning mod Vester Fælledvej til interimsgade i forlængelse af Stampesgade og 4.6.1905 forlægges kørslen i retning mod Lyngbyvej.

8.6.1905

Jernbanekrydsningen i Tietgensgade ved Bernstorffsgade bortfalder.

10.12.1905

Det nye spor i Grønningen tages i brug efter gadens omlægning.

1.12.1907

tages det sydlige spor på den nye Tietgensviadukt i brug og 8.12.1907 det nordlige spor. Linien føres fra Tietgensgade ad Kvægtorvsgade til Halmtorvet.

14.7.1909

Forlænges med hver anden vogn ad Vigerslev Allé til sløjfen Trekronersvej. Længde 9,6 km. I kirkegårdens åbningstid føres hver anden vogn fortsat til Vestre kirkegård, dog føres kl. 11 fm. til 4 em. alle vogne til kirkegården, idet der etableres pendulkørsel med en motorvogn hvert 15. minut mellem viadukten Vester Fælledvej og Trekronersvej. Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Trekronersvej kl. 11.48 aften, til Enghave remise kl. 12.53 nat, til Haraldsgade kl. 12.06 nat, til Trianglen kl. 12.48 nat.

25.9.1909

Forlænges ad Lyngbyvej til første jernbaneoverskæring (enkeltsporet strækning). Længde til Vestre kirkegård 9,3 km, til Trekronersvej 10,1 km.

28.8.1910

Nyt dobbeltspor i eget sporareal langs Øster Allé tages i brug.

1911

Alle liniens motorvogne er nu forsynet med lukkede peroner.

28.5.1911

Sporene på den nye viadukt udfor Østbanegården tages i brug.

25.4.1912

De dobbeltpolede strækninger afskaffes.

14.7.1912

Hver anden vogn til Trekronersgade og hver anden til Vester Fælledvej viadukten hele driftstiden, pendulkørsel hvert 5. minut med en motorvogn mellem viadukten Vester Fælledvej og Vestre kirkegård i kirkegårdens åbningstid. Kørslen søn- og helligdage påbegyndes kl. 6 (tidligere kl. 7). Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Trekronersgade kl. 12.15 nat, til Enghave remise kl. 1.00 nat, til Lyngbyvej kl. 12.36 nat, til Trianglen kl. 12.56 nat.

15.7.1912

Alle vogne til Lyngbyvej kl. 6.30 morgen til 9 fm. og kl. 3 em. til 8 em.

1.10.1912

Nyt billetsystem indføres (blokbilletter i stedet for rullebilletter). Linie 6 får billetter fælles med linie 3.

25.6.1913

Nyanlagt sløjfe i Øster Allé ved Trianglen tages i brug.

11.9 og 12.9.1913

Kun kørsel mellem Trianglen og Lyngbyvej og mellem Trekronersgade og Holmens Bro (hærens prøvealarmering).

21.9.1913

Hver anden vogn til Vestre kirkegård i kirkegårdens åbningstid, udenfor denne vendes disse vogne ved viadukten Vester Fælledvej. Hver anden vogn til Trekronersgade.

15.4 til 17.7.1914 inkl.

føres linien i retning mod Kg. Nytorv ad Store Kongensgade i stedet for ad Dronningens Tværgade-Bredgade.

1915

Sideskilt ændres til: Istedgade-Kongens Nytorv-Østerbro.

17.8.1916

Dobbeltsporet i Lyngbyvej forlænges fra Haraldsgade til Ny Haraldsgade.

1.11.1916

Den enkeltsporede strækning i Vestre Kirkegårds Allé er ombygget til dobbeltsporet.

12.2.1917

Driftstiden indskrænkes, således at sidste vogn afgår kl. 11.30 aften.



*Sportejstrafik på Christiansborg Slotsplads en julsøndag i 1913. De åbne bitogge var meget yndede af publikum.*



13.2.1917

Kun kørsel på strækningerne Trianglen-Lyngbyvej og Vester Voldgade-Vestre kirkegård/Vester Fælledvej eller Trekronersgade.

18.2.1917

Søn- og helligdage påbegyndes kørslen først kl. 7 (tidligere kl. 6).

3.5.1917

5-øres taksterne afskaffes.

1.12.1917

Kørsel på strækningerne Trianglen-Lyngbyvej og Højbro-Vestre kirkegård/Vester Fælledvej eller Trekronersgade.

14.4.1918

Atter kørsel i hele liniens udstrækning. Trekronersgadevognene vendes ved Højbro, mens vognene fra Vestre kirkegård/Vester Fælledvej føres igennem til Lyngbyvej. Kørslen søn- og helligdage påbegyndes atter kl. 6.

17.12.1918

Nyanlagt sløjfe ved Lyngbyvej endestation tages i brug. Samtidig er den enkeltsporede strækning fra Ny Haraldsgade til endestationen ombygget til dobbeltsporet. Bivognene føres igennem til Lyngbyvej hele driftstiden, således at til- og frakobling ved Trianglen ophører.

1.4.1919

Alle vogne til Lyngbyvej hele driftstiden. Driftstiden forlænges, således at sidste vogn atter afgår kl. 1 nat. Sidste vogn fra Kg. Nytorv til Trekronersgade kl. 12.28 nat, til Enghave remise kl. 12.58 nat, til Lyngbyvej kl. 12.43 nat, til Trianglen kl. 1.13 nat.

14.9.1919

Linien føres i retning mod Kg. Nytorv ad Store Kongensgade i stedet for ad Dronningens Tværgade-Bredgade.

1.10.1919

Linien omlægges fra Vester Voldgade/Stormgade ad Vester Voldgade-Rådhuspladsen-Jernbanegade-Axeltorv-Vesterbrogade-Pile Allé-Valby Langgade til sløjfen ved Nørretofte Allé. I modsat retning direkte ad Vesterbrogade til Rådhuspladsen. Enkeltsporet strækning i Valby Langgade fra Toftegårds Allé til Hørsekildevej. Længde 10,8 km. Sidste vogn fra Rådhuspladsen til Lyngbyvej kl. 12.33 nat (til Valby og Trianglen kl. 1.00 nat). Linien omstationeres fra Enghave remise til Valby remise. Sideskilt: Valby-Kongens Nytorv-Østerbro.

15.3.1920

Driftstiden indskrænkes, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 12 nat.

1921

Omstigningsbilletter fælles for linie 3, 6 og 19 indføres. (Fra 1927 fælles for linie 3 og 6 og fra 1931 fælles for linie 3, 6 og 15).

1.12.1922

Driftstiden forlænges, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 12.30 nat.

1926

Sporene i Vesterbrogade på strækningen Rahbeks Allé-Slotts kroen flyttes til gademidte (var tidligere beliggende i gadens nordside).

1.4.1927

Udstigning fra motorvognens indre foregår ad fordøren ved alle stoppesteder (tidligere kun ved Trianglen, Kongens Nytorv og Rådhuspladsen samt ved endestationerne).

1927

omlægges Østerbrogade mellem Trianglen og Lille Triangel. Sporene flyttes til kørebanens midte (var tidligere beliggende i gadens vestlige side).



*Linie 6-tog på vej over Tietgenstradukten.*

*De tidligere åbne motortogsperovner var i 1909-11 blevet lukket med glasskærme.*

17.11.1927

Udstigning ad fordør på motorvognene kun ved stoppestederne Enghavevej/Kingosgade, Vesterbros Torv, Frihedsstøtten, Rådhuspladsen, Højbro, Holmens Bro, Kongens Nytorv, Østbanegården, Trianglen, Store Vibenshus samt endestationerne.

1928

flyttes sporene i Pile Allé til gademidte (lå tidligere langs fortovet mod Søndermarken).

Fra 4.11.1928

føres linien lejlighedsvis til Roskildevej på søn- og helligdage. Jernbaneoverskæring ved Søndre Allé (nedlagt 15.5.1930).

15.9.1929

Efter afgravning af Valby bakke tages nye spor i brug i Valby Langgade mellem Korups Have og Pile Allé.

7.10.1929

Udstigning ad motorvognens fordør ved alle omstigningssteder og endestationer.

1930

Den enkeltsporede strækning i Valby Langgade mellem Toftgårds Allé og Hørsekildevej er ombygget til dobbeltsporet.

12.6.1931

Den nye dobbeltsløjfe på Lyngbyvej tages i brug. Linie 6 benytter den indre sløjfe.

2.8.1931

Ny sporordning tages i brug på Rådhuspladsen og i Vesterbrogade på strækningen fra Rådhuspladsen til Trommesalevej hvor sporene er flyttet til gademidte (var tidligere beliggende i gadens nordside). Linien føres frem-

tidig ad Vesterbrogade i begge retninger mellem Rådhuspladsen og Axeltorv.

1931

I forbindelse med sporudveksling bortfalder midtermasterne i Holmens Kanal.

1.5.1932

Kørslen søn- og helligdage påbegyndes kl. 5 (tidligere kl. 6).

1.10.1932 til 30.4.1938 inkl.

føres hver anden vogn til Roskildevej i vinterhalvåret kl. 7-9 og 16-19.

20.10.1932

Nye enhedsomstigningsbilletter for alle sporvognslinier (med liniekort). Samtidig rabat- og abonnementskort.

1.4.1933 til 30.4.1938 inkl.

Udkørsel fra Blegdamsvej remise mod Lyngbyvej foregår ad Ryesgade.

1.5.1936

Udstigning fra motorvognens indre kan efter ønske ske ad for- eller bagperron.

15.10.1938

Forlænges ad Valby Langgade-Alholmsvej til sløjfen Roskildevej. Længde 12,1 km. Natlinie C, der tidligere trafikeredes i forbindelse med linie 15, køres nu i forbindelse med linie 6.

11.4.1940

Natdriften indstilles.

30.5.1941

indsættes bogiemotorvogne og



*Det nye sløjfearrangement på Lyngbyvej blev etableret i forbindelse med omlægningen af Lyngbyvej i 1930-31.*

25.10.1941

indsættes bogiebivogne på linien.

25.4.1942

omlægges linien til den interimistiske Holmens Bro.

11.11.1942

Liniens Lyngbyvej-endestation flyttes fra den indre til den ydre sløjfe.

18.1.1943

Driftstiden indskrænkes, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 23.30 (tidligere kl. 0.30).

8.7.1943

Linien flyttes fra gl. Valby remise, Valby Langgade 86, til ny Valby remise, Valby Langgade 148.

18.2.1944

indsættes scrapvogntog på linien.

1.2.1945

Driftstiden indskrænkes, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 21.20.

4.2.1945

Kørslen søn- og helligdage påbegyndes først kl. 6 (tidligere kl. 5).

11.3.1945

Driftstiden på søn- og helligdage indskrænkes til kl. 9.00–20.20.

19.3.1945

Hver anden vogn til sløjfen Skellet kl. 9–13.

17.6.1945

Driftstiden på søn- og helligdage udvides til kl. 7.00–21.20.

1945

Udkørsel fra Blegdamsvej remise mod Lyngbyvej foregår atter ad Ryesgade.

25.8.1945

Driftstiden forlænges, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 22.30.

8.9.1945

Alle vogne til Roskildevej hele driftstiden.

28.10.1945

Kørslen søn- og helligdage påbegyndes atter kl. 5.

2.1.1946

Driftstiden forlænges, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 23.30.

1.5.1946

Driftstiden forlænges, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 0.30.

19.7 til 23.7.1946 *inkl.*

Scrapmotorvogn nr. 463 med nye sæder og publikumsafstemning om disse kører på linien.

2.12.1946 til 26.1.1947 *inkl.*

Driftstiden midlertidigt indskrænket, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 23.30.

1.7 til 3.10.1948 *inkl.*

Driftstiden forlænget, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 1.

1.11.1948

Forlænges ad Lyngbyvej i eget sporareal og ad Ole Nielsens Vej til ny sløjfe i Ryparken. Længde 12,9 km.

9.1.1951

Et gammelt vogntog afsøres i krydset Pile Allé/Vesterbrogade og motorvognen fortsætter ind i Slotskroen.



*Ved ulykken i januar 1951 fik Slotskroen sportvogn lige til døren.*

29.11.1951

omlægges linien til den nye Holmens Bro.

12.5.1957

indsættes bogievogn tog med fast konduktør på linien.

21.11.1960

indsættes ledvogne på linien.

1.5.1961

Linien omstationeres fra Blegdamsvej remise til Svane-  
mølle remise. Remiseturene køres ad Jagtvej-Østerbro-  
gade. Eget sporareal i Jagtvej.

*Fra sommerkøreplanens begyndelse maj 1966*

udgår de gamle vogne af driften.

16.9.1966

etableres enkeltsporkørsel i Jagtvej.

*Fra sommerkøreplanens begyndelse april 1967*

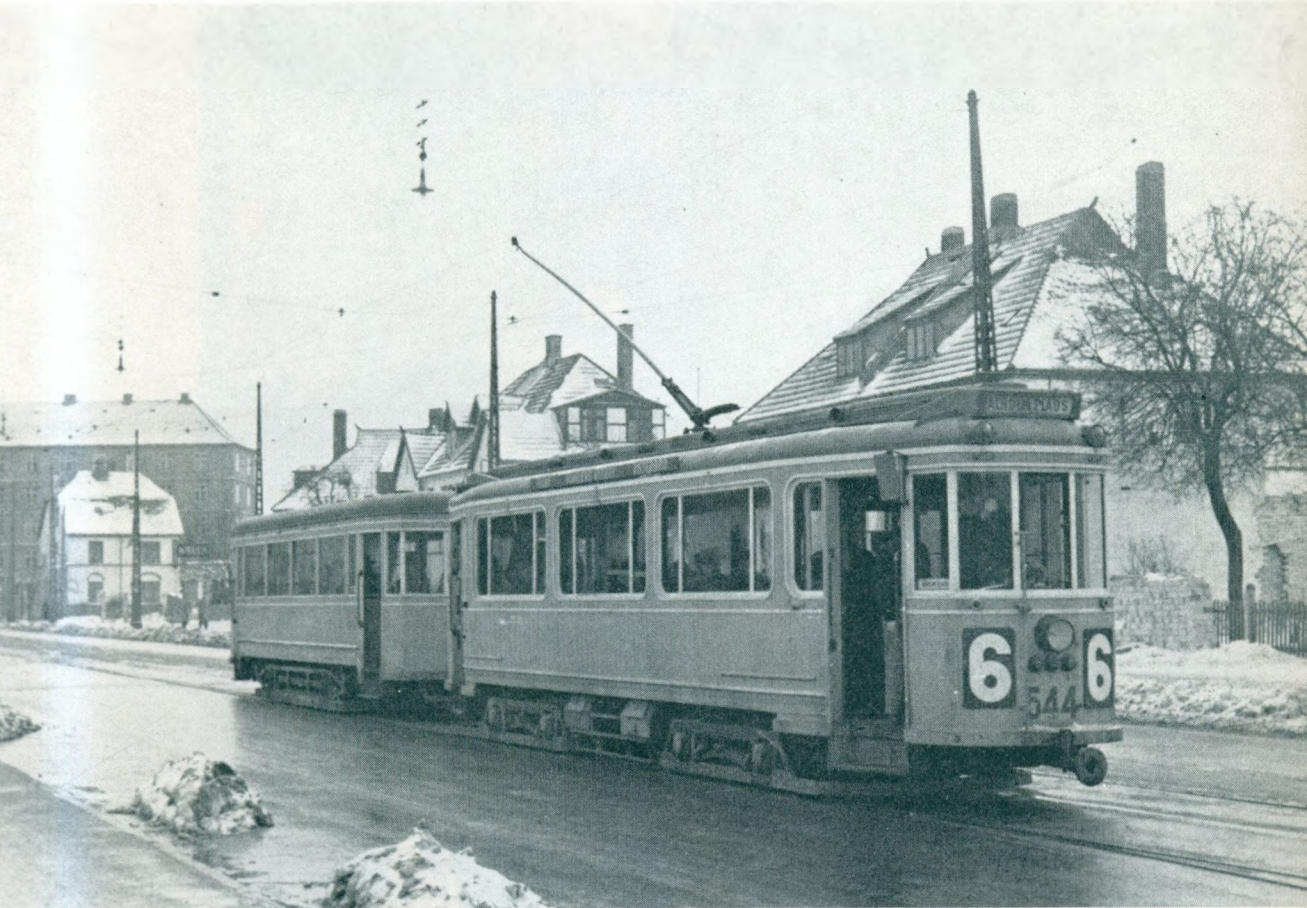
udgår scrapmotorvognene af driften og

*fra sommerkøreplanens begyndelse april 1968*

udgår scrapbivognene af driften.

27.4.1969

Linien overgår til busdrift.



*Uombygget bogiemotorvogn med scrapbivogn i Valby Laggade udfor linie 15s endestation 1953.*





Linie 1

Kg. Nytorv  
Hellerup

Linie 5

Langebro  
Østerrigsgade

Linie 6

Kg. Nytorv  
Triangeln

D

6

6

6

C.15.800

KOKS

OLIE

Central 910

FARVER  
-KÆRER

STRÅK-TOG

AGERVIV

BØGER-PAPIK

## SPORVEISHISTORISK SELSKAB

Sporvejshistorisk Selskab har til formål at udbrede kendskabet til og interessen for kollektiv bytrafik med hovedvægten lagt på sporveje samt at samle mennesker med denne interesse. Formålet søges fremmet bl. a. ved afholdelse af møder og ekskursioner samt ved udgivelse af publikationer og et medlemsblad. Foreningen tæller foråret 1969 340 medlemmer.

Selskabet afholder medlemsmøder med foredrag, film og lysbilleder, ligesom der arrangeres udflugter i ind- og udland. Således er samtlige svenske sporvejsbyer besøgt inden overgangen til højretrafik.

Foreningen har oprettet et museumsfond til køb og bevarelse af gammelt materiel og råder nu over en vognpark på fem motorvogne og fem bivogne fra Københavns sporveje samt en bivogn fra Odense sporvej. På længere sigt er det foreningens håb at oprette og drive en kørende museumssporvej, eventuelt i samarbejde med andre, men det hører foreløbig fremtiden til.

Medlemsbladet »Bytrafik« udsendes seks gange årligt og indeholder artikler og oplysninger om forskellige sporveje og trafikelskaber. Et ægte fotografi er vedlagt hvert nummer.

Enhver enkeltperson, forening eller institution kan optages som medlem i Sporvejshistorisk Selskab. Kontingentet udgør for tiden årligt 25 kr. for medlemmer over 18 år og 15 kr. for medlemmer under 18 år. Der betales et indmeldelsesgebyr på 5 kr. Indmeldelse kan ske til kasserer P. G. Jacobsen, Uplandsgade 40, 2300 København S.

Velkommen i Sporvejshistorisk Selskab!

Papir: Uno Coat 130 g  
Skrift: Intertype Garamond 11 pkt.  
Clicheer: Middelboes Reproduktionsanstalt  
Tryk: Herfølge Bogtrykkeri  
Farveplancher: Bogtrykkeriet Hafnia, offset  
Layout og tilrettelægning: John Lundgren



SlægtsBiblioteket



1 4 7 1 7 7