Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

MUSEUMSKATALOG



SPORVEJSMUSEET SKJOLDENÆSHOLM

VELKOMMEN TIL SPORVEJSMUSEET SKJOLDENÆSHOLM

Uanset, om De kommer hér for første gang, eller De har været hér én eller flere gange før, håber jeg, at De vil få et fornøjeligt og udbytterigt besøg på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.

Af trafikale, opbevaringsmæssige og andre årsager var det ikke muligt eller realistisk at lave en kørende museumssporvej inde i København; men som mange gæster har sagt: "Hvad gør det, når vi nu kan kombinere et besøg på Sporvejsmuseet med en udflugt i den skønne midtsjællandske natur omkring Skjoldenæsholm Gods og Gyldenløves Høj, Sjællands højeste punkt 126 m over havet?"

Museet kan nu byde på to sporvognsture. Foruden turen fra museets parkeringsplads til remisen, som normalt foretages med en af museets Århus-vogne, kan vi nu byde på en tur videre fra remisen med en af de københavnske vogne.

Desværre kan vi ikke endnu vise en hestesporvogn som "Hønen", ej heller en af de berømte toetages sporvogne, men i museets remise fremvises alligevel et bredt udsnit af de sporvogne, der har været anvendt i de tre danske sporvejsbyer, København, Århus og Odense. Beskiltningen af drifts- og udstillingsvognene varierer fra år til år, så savner De netop Deres foretrukne linie ved dette besøg, så kom igen næste år.

Ikke alle museets vogne kommer lige fra driften hos et sporvejsselskab. En del er fundet i børnehaver eller som sommerhuse og kræver en omfattende istandsættelse før de igen fremstår i deres fordums pragt.

De tror det måske ikke, men ligesom De og Deres familie er kommet hér for Deres fornøjelses skyld, er konduktøren, vognstyreren, kioskpersonalet o.s.v. kommet hér for deres fornøjelses skyld. Museet anlægges og drives nemlig udelukkende ved hjælp af frivillig og ulønnet arbejdskraft af medlemmer i Sporvejshistorisk Selskab. Hvem er så alle de personer i arbejdstøj, der rumsterer bag afspærringerne i remisen eller arbejder udenfor med brolægning, lægning af sveller, skinner m.v.? Ja, det er også medlemmer i Sporvejshistorisk Selskab, der bruger deres fritid til at sikre en fortsat drift og udbygning af museet.

Det er altså et arbejdende museum drevet på helt usædvanlige vilkår, som De i dag besøger. Hvis De skulle få lyst til at blive medlem i Sporvejshistorisk Selskab, kan De få yderligere oplysninger i museets kiosk. Medlemsskab forpligter naturligvis ikke til en arbejdsindsats på museet, men skulle De også have mulighed og lyst til det, skulle det glæde os endnu mere.

God fornøjelse.

Med venlig hilsen

Sporvejmuseet Skjoldenæsholm

Mikael Lund
Museumsleder



Sporvejshistorisk Selskab følte det som en stor anerkendelse af de mange tusinde arbejdstimer, da daværende kulturminister Niels Matthiasen i maj 1978 kunne erklære museet for åbent

SPORVEJSMUSEET SKJOLDENÆSHOLM

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm anlægges og drives af Sporvejshistorisk Selskab, hvis medlemmer arbejder frivilligt og ulønnet på museet.

Allerede kort efter Selskabets stiftelse i 1965 opstod ideen om at anlægge og drive en kørende museumssporvej, idet man dog hurtigt indså, at kørsel i de københavnske gader ville være en umulighed. I perioden indtil 1972 blev adskillige placeringsmuligheder undersøgt, bl.a. Sorø, Ebeltoft og Brøndby-skoven, men ingen af disse muligheder lod sig realisere - hovedsagelig af praktiske og økonomiske årsager.

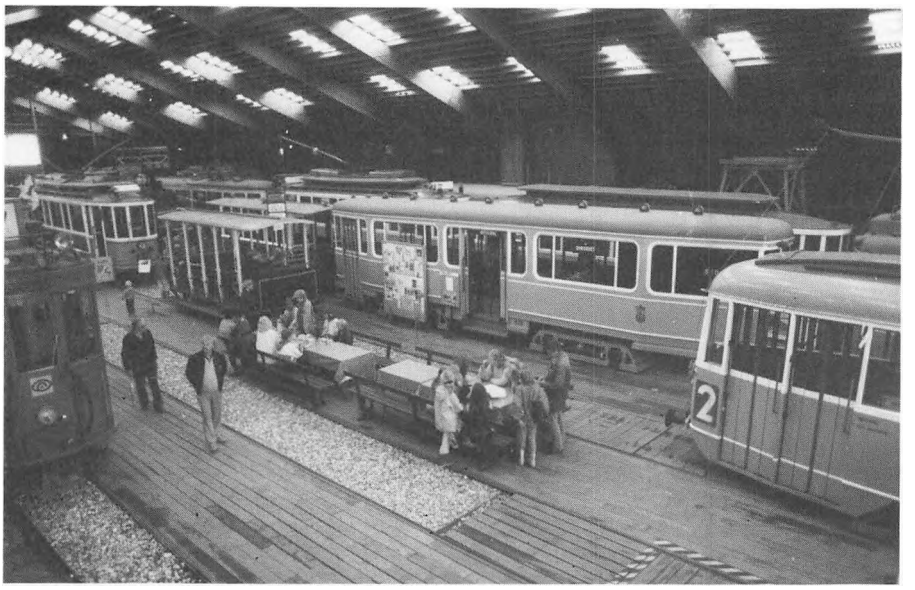
I 1972 etableredes kontakt med godsejer Vilhelm Bruun de Neergaard på Skjoldenæsholm Gods. Det viste sig muligt at anlægge en remise- og udstillingshal samt museumssporvej på arealer tilhørende godset. Sporvejshistorisk Selskab har nu et langtidslejemål med Skjoldenæsholm Gods, og vi er meget taknemmelige for et yderst godt samarbejde med godset og dets folk.

Bygningen af remise- og udstillingshallen påbegyndtes i 1973. Efter en lang byggeperiode kunne daværende kulturminister Niels Matthiasen den 26. maj 1978 indvie museet og den første korte sporstrækning.

Bortset fra de vanskeligste arbejdsopgaver ved byggeriet er remisen opført som fritidsarbejde af Selskabets medlemmer. Inklusive en senere tilbygning langs nordsiden dækker remisen et areal på ca. 2100 m². Den er ca. 62 m lang og ca. 34 m bred. Der er syv spor i remisen med i alt ca. 430 m overdækket sporplads, hvilket svarer til ca. 40 sporvogne eller busser. Museets behov for opbevaringsplads er ikke dækket hermed. En række af museets busser må derfor opbevares i en lejet hal i nærheden af museet. Sammesteds er opbevaringsplads for en stor del reservedele og andre effekter til sporvogne, busser og strømforsyning. Yderligere må enkelte vogne for tiden på grund af pladsmangel desværre opbevares udendørs under presenning.

I remisen er der en sektion med ca. 240 m² fordelt på to etager. Hér findes kiosk, toiletter, udstillingslokale, trafikkontor, arkiv og medarbejderfaciliteter.

På remiseområdet findes desuden en ca. 130 m² stor bygning, der tjener til opbevaring af og værksted for de entreprenørmaskiner m.v., som museet har anskaffet i forbindelse med anlæg af sporvejsstrækningerne. Desuden findes en midlertidig bygning til de generatorer, der benyttes til strømforsyning af sporvejsstrækningerne. Disse generatorer planlægges erstattet med en permanent strømforsyning med transformere og ensrettere, der skal tilsluttes det offentlige forsyningsnet. En bygning til dette anlæg vil blive opført på remiseforpladsen. På forpladsen arbejdes der desuden med genopførelsen af en tempelformet telefonkiosk, som stammer fra Frederiksberg. Det er tanken bl.a. at servere kaffe fra denne kiosk.



Udsigt over de udstillede vogne i remisen



I udstillingslokalet findes bl.a. et kort, der viser hvor i Europa, der kører sporvogne

Både de allerede anlagte og de projekterede sporvejsstrækninger benytter tracéen fra den midtsjællandske jernbane (Ringsted-Hvalsø-Frederikssund), der blev nedlagt i 1936. Sveller og skinner er selvfølgelig væk forlængst og skal nyanlægges, ligesom 50 års bevoksning skal fjernes. Tracéen henligger i øvrigt stort set urørt. En mindre udstilling om denne bane kan ses i den gamle ventesalsbygning, der er placeret ved et af stoppestederne på strækningen.

Der har ved danske sporveje været anvendt to forskellige sporvidder, d.v.s. afstanden mellem de to skinner. I København og i Odense anvendtes det såkaldte normalspor, der har en

sporvidde på 1435 mm, medens man i Århus anvendte det såkaldte meterspor, der - som navnet siger - har en sporvidde på 1 m.

Strækningen fra museets parkeringsplads til remiseforpladsen er anlagt som en meterspor-et sporvej, og denne har en samlet længde på ca. 300 m. Strækningen trafikeres først og fremmest af museets Århus-vogne, men også en motorvogn, der er erhvervet fra Basel i Schweiz, er i regelmæssig drift på denne strækning - dog for det meste som ekstravogn.

I sporvejsmuseets remise er det ene spor anlagt som meterspor, medens de øvrige seks er anlagt som normalspor.

Ved remisen kan man stige om til den normalsporede strækning, der går fra museet mod det store skovområde nord herfor. Fra strækningens endestation vil det være muligt at foretage spadsereture i skoven (se kortet på katalogets bagside), og ved stoppestederne undervejs er der borde og bænke, hvor man kan spise medbragt mad.

Langs remisens sydside findes to afgangsspor for normalsporstrækningen. Som regel vil flere vogne (vogntog) være i drift, og personalet oplyser om først afgående vogn.

Strækningens første etape på ca. 300 m åbnedes i 1985. Det er tanken, at der på denne del af strækningen på et senere tidspunkt skal etableres dobbeltspor. Begyndelsen til dette dobbeltspor kan ses i begge ender. I 1987 kunne man tage yderligere ca. 250 m spor i brug. Næste etape, som er under anlæg, forventes åbnet i løbet af 1989, og med ibrugtagningen af denne etape vil den normalsporede strækning have en samlet længde på ca. 800 m. En strækning på yderligere ca. 700 m skal anlægges i de kommende år. Den normalsporede strækning skal forsynes med vendesløjfe i begge ender af hensyn til kørsel med de nyere vogne, der kun har ind- og udstigningsdøre i den ene side.

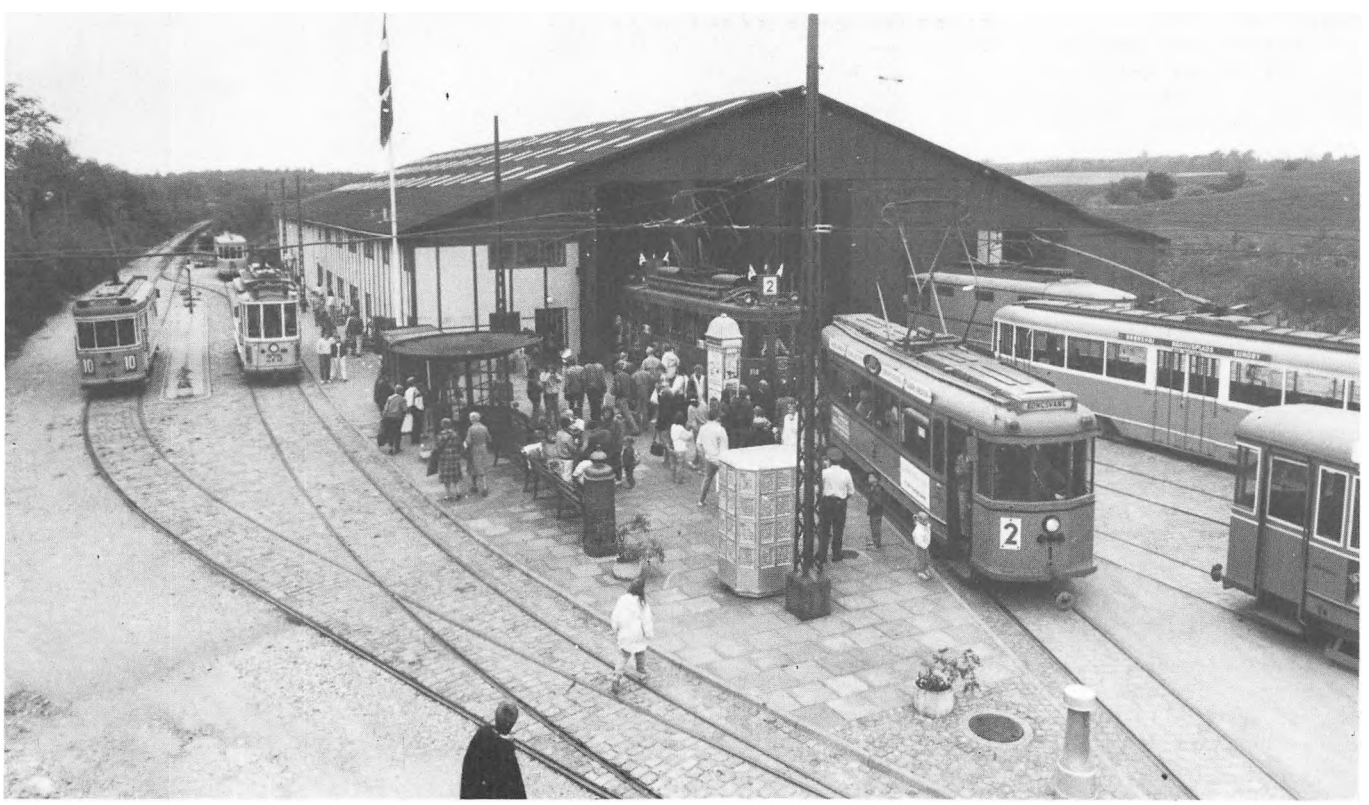
En del af museumsvognene vil publikum kunne opleve i trafik på museet. En del af de øvrige vogne vil være udstillet i remisen, og i en af disse (KS-bivogn nr. 1572) er indrettet lysbilledbio. I udstillingsområdet er der opstillet en afskåret forperron fra en gammel københavnsk motorvogn. Hér har publikum selv mulighed for at forsøge sig som vognstyrer.

I remisens særlige udstillingslokale kan man finde en plancheudstilling med skiftende tema fra år til år, og i udstillingslokalet findes en kørende modelsporvej.

En betydelig del af remisen er normalt ikke tilgængelig for publikum. I denne del af remisen foregår vedligeholdelses- og restaureringsarbejder på museumsvognene, ligesom vogne, der endnu ikke er istandsat, opbevares i denne del af remisen.

Sporvejsmuseet holder kun åbent i sommerhalvåret. Første åbningsdag er første lørdag, søndag eller helligdag i maj måned, og sæsonen strækker sig til og med skolernes efterårsferie i midten eller sidste halvdel af oktober. Der er på lørdage åbent kl. 13.00-17.00 og på søn- og helligdage kl. 10.00-17.00. I skolernes sommerferie og efterårsferie holdes desuden åbent tirdage, onsdage og torsdage kl. 10.00-17.00. Efter forudgående aftale og mod et særligt gebyr kan museet holde åbent på andre dage indenfor åbningssæsonen.

Oplysninger om museets åbningstid m.v. kan fås på telefon 53 62 88 33 eller på telefon 31 59 80 22.



Remiseforpladsen på en travl åbningsdag. De to afgangsspor for den normalsporede strækning ses til venstre

KOLLEKTIV BYTRAFIK

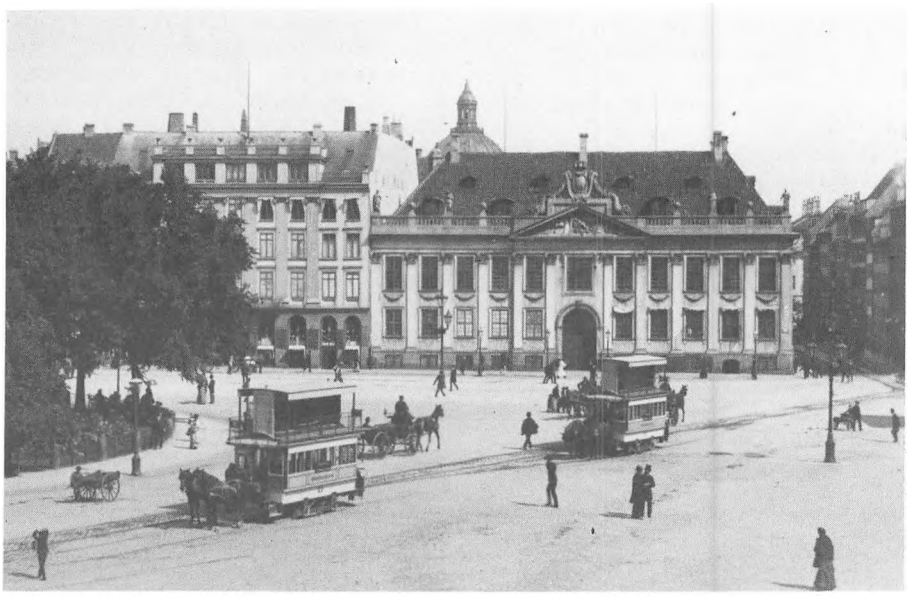
I et gammelt ordsprog hedder det: "Sig mig hvem Du omgås, og jeg skal sige Dig, hvem Du er." For kollektiv bytrafik kunne det omskrives til: Sig mig, hvilken kollektiv bytrafik der er, og jeg skal sige dig noget om samfundet. Forudsætningen for at et moderne bysamfund kan fungere er jo, at den kollektive bytrafik er vel udbygget. Hermed være ikke sagt noget om, hvilke transportmidler der anvendes i den kollektive bytrafik. Det er vistnok en ret udbredt misforståelse i Danmark, at sporvejsdrift betegner et lavere udviklingstrin end busdrift, hvilket ikke nødvendigvis behøver at være rigtigt.

Historisk set er den kollektive bytrafik et forholdsvis nyt fænomen. I 1600-tallet oprettedes forbindelse med hestebus mellem Paris og Versailles, men vi skal frem til 1832, før den første hestesporvognslinie i verden oprettedes i New York. Godt en snes år senere oprettedes hestesporvognslinier i større tal andre steder, og Danmark får sin første linie i 1863 fra Frederiksberg Runddel til Frihedsstøtten (senere forlænget).

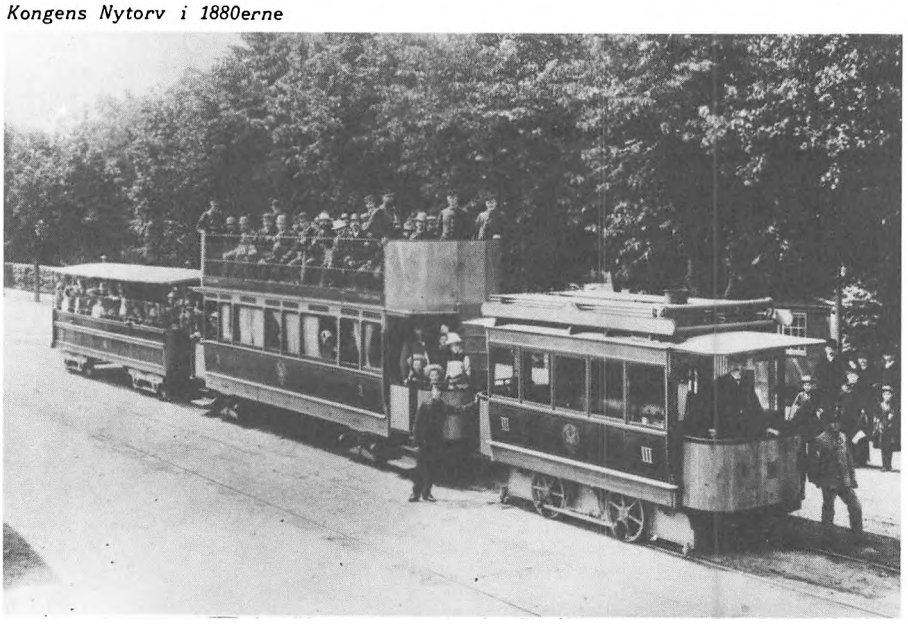
På grund af de dårlige vejbelægninger lagde man skinner i gaderne for at give en rolig kørsel og for at spare på hestenes kræfter, idet gnidningsmodstanden på en skinne kun er en tredjedel af den modstand, vejbelægningen yder.

I København oprettedes frem til 1880erne en række hestesporvognslinier, medens Århus som den eneste anden danske by fik hestesporvej i 1884. I alle tilfælde var der tale om private selskaber, der af hensyn til økonomien blev nødt til at have høje takster. Ligesom ved jernbanedrift krævedes eneretsbivilling (koncession), inden en sporvejslinie kunne etableres. Herved fik det offentlige en vis indflydelse på selskabernes drift, herunder taksterne. Derimod var det utænkeligt, at det offentlige selv skulle gå ind i sporvejsdrift.

I 1884 påbegyndtes dampsporvejsdrift på Strandvejen i København. Af forskellige grunde blev denne driftsform ikke nogen succes, og driften måtte indstilles i 1892. I 1895 måtte hestesporvejen i Århus lukke. Driften var for dyr og benyttelsen for ringe. Tilbage var en række hestesporvejslinier i København, hvor en fornyelse trængte sig på. I udlandet, i-



Kongens Nytorv i 1880erne



Dampsporvognstog på Strandvejen i Hellerup, ca. 1890



Elektrisk sporvogn fra Frederiksberg Sporveje på Rådhuspladsen i København kort efter starten på den elektriske drift i 1899



Under og umiddelbart efter den anden verdenskrig steg sporvejenes passagertal til rekordhøjder. Rådhuspladsen i København efter en luftalarm i 1944

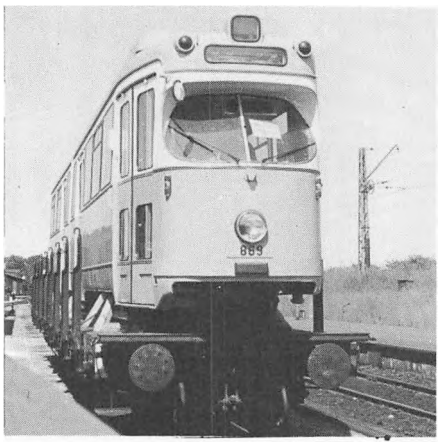
sær i USA, havde man med held omstillet fra heste til elektrisk drift, hvorved økonomien var blevet væsentlig forbedret, men en sådan omstilling krævede store investeringer, som de danske hestesporvejsselskaber veg tilbage for. På Frederiksberg og i København sammensluttedes i slutningen af 1890erne de mange selskaber til to selskaber. Målet med sammenslutningerne var at indføre fælles takster indenfor hvert enkelt selskab samt at omstille til elektrisk drift. Kort forinden havde Nørrebro-selskabet indført elektrisk drift med akkumulatorvogne, men denne driftsform var ikke nogen succes. Det mest rationelle måtte være at indføre luftledningsdrift. Frederiksberg kom først - i 1899 - men København fulgte efter i 1901. Århus fik elektriske sporvogne i 1904 og Odense i 1911. Den sidste hestesporvognslinie i Danmark - Nørregadelinien i København - indstilledes i 1915.

De forventninger, man havde til den elektriske drift, blev fuldt og helt indfriet. Økonomien var god, og når det offentlige nu begyndte at interessere sig mere for sporvejsdrift end tidligere var det ikke alene fordi man ønskede at få fuld kontrol med drift og udvidelser, men også fordi driften gav pæne overskud. I København overtoges sporvejene i 1911, og i 1919 overtog Københavns kommune tillige sporvejene på Frederiksberg. I Århus overtog kommunen driften i 1928.

De første forsøg på drift med benzinbusser fandt sted omkring århundredskiftet. Frederiksberg Sporveje, der drev en hestebuslinie på Strøget i København, indførte fuld drift med benzinbusser i 1913, men først i årene efter første verdenskrig, der havde betydet en stor teknisk udvikling af bilerne, indførtes bybusdrift i andre byer. Aalborg fik bybusser i 1920 og måtte dermed definitivt give afkald på en planlagt sporvej. I Odense startede bybusdriften i 1923, drevet af et privat selskab. Sammenlignet med sporvejsdrift var busdrift en dyr driftsform, men den stillede ikke samme krav til investeringer, som sporvejsdriften gjorde - og stadig gør.

Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab (NESA) drev i årene frem til 1953 sammen med Københavns Sporveje sporvognslinierne 14 og 15. Selskabet havde under første verdenskrig forpligtet sig til at anlægge og drive en sporvognslinie til det planlagte amtssygehus i Gentofte. Da man i midten af 20rne påny gennemgik kalkulationerne for den planlagte sporvognslinie, måtte det erkendes, at udsigterne til en fornuftig økonomi var håbløse, og selskabet foreslog derfor at etablere en trolleybuslinie. Forslaget blev accepteret, og Danmark første trolleybuslinie (Hellerup-Gentofte-Jægersborg) åbnedes for drift i 1927. Det var i 30rne og 40rne en almindelig antagelse, at trolleybusdrift var rentabel, når det drejede sig om linier med middelsvær trafik, medens sporvejsdrift var forbeholdt linier med megen trafik og almindelig busdrift linier med tynd trafik. Trolleybusdriften fik dog aldrig den store udbredelse i Danmark. Kun København (1938-1963) og Odense (1939-1959) fik hver en linie. Til gengæld udvidede NESA trolleybusdriften stærkt i 1953 i forbindelse med afskaffelsen af sporvejsdriften i Gentofte kommune.

De faldende oliepriser i tiden indtil 1973 i forbindelse med en faldende produktionspris på die-



En af de københavnske ledvogne ankommer pr. jernbane fra Tyskland

selbusser har bevirket, at dieselbusser nu næsten er eneråde-nde i den kollektive bytrafik i Danmark. Sådan er det ikke gået i alle lande. I Vesttyskland og Schweiz har sporvognene i de allerseneste år gennemgået en rivende udvikling. Hvis man vil danne sig et indtryk af moderne sporvejsdrift må man tage udenfor Danmarks grænser.

Set på den baggrund og sammenholdt med spørgsmålet om forsyningssikkerhed, når det gælder olie, kan det være fristende at spørge, om det var rigtigt at afskaffe sporvejsdriften i Danmark. At Odense afskaffede sporvejen i 1952 er forståeligt, nok også at Århus gjorde det i 1971. Der var tale om selskaber med få sporvognslinier, og hvor fuld busdrift måtte formodes at give stordriftens fordele. Noget anderledes lå det i København, der havde et stort og velfungerende sporvejsnet. Forklaringen skal sikkert søges i virksomhedsøkonomiske overvejelser parret med en udbredt mangel på interesse for kollektiv bytrafik.

Hvad det sidste angår, er der heldigvis sket ændringer i de seneste år. Dannelsen af de mange amtstrafikselskaber er et udtryk for, at viljen til at gøre noget for de medborgere, der er henvist til den kollektive bytrafik, er blevet større. Det offentliges interesse for den kollektive trafik skyldes ikke længere ønsket om at få del i et overskud, for vor tids kollektive trafik er underskudsgivende, men snarere erkendelsen af, at et moderne samfund stiller krav om en høj grad af mobilitet. Dette kan kun nås, såfremt der findes et rimeligt udbud af transportmuligheder til rimelige priser.



En del af de nyeste sporvogne er bygget med en ganske lav indstigningshøjde som f.eks. denne ledvogn fra det i 1987 åbnede sporvejssystem i Grenoble i Frankrig



En del steder - først og fremmest i Vesttyskland - er sporvognslinierne i de centrale bydele langt i tunnel. Dortmund, 1984

NOGLE ÅRSTAL

1832
Verdens første sporvej (hestedreven) åbnes i New York.

1855
Første ansøgning om tilladelse til anlæg og drift af en sporvej i Danmark (ikke imødekommet).

1862
Første danske sporvejslov vedtages.

1863
Første danske sporvej (hestedreven) åbnes i København af et engelsk selskab.

1866
Kjøbenhavns Sporvei-Selskab overtager driften efter det engelske selskab.

1867
Nørrebroes Sporvejsselskab begynder driften.

1872
Frederiksberg Sporvejsselskab begynder driften med sporomnibusser.

1873
Kjøbenhavns Forstæders Sporveisselskab begynder driften.

1874
Forsøg med dampsporvogne i København.

1879
Werner von Siemens demonstrerer elektrisk banedrift på en udstilling i Berlin.

1884
Strandvejens Dampsporvejs-Selskab begynder driften.

Århus får hestesporvej.

Falkonéralleens Sporvejsselskab begynder driften.

1889
Sølvgadens Sporvejsselskab begynder driften.

1892
Dampsporvejen ad Strandvejen indstiller driften.

1895
En ny sporvejslov vedtages (er aldrig ophævet).

Hestesporvejen i Århus indstiller driften.

Kjøbenhavns Omnibuskompagni begynder driften.

1896
Sølvgadens Sporvejsselskab prøvekører en sporvogn med gasmotor.

Kjøbmagergades Omnibus-Selskab begynder driften.

1897
Nørrebrolinien i København omstilles til elektrisk drift med akkumulatordrevne vogne ("syrevogne").

De to sporvejsselskaber på Frederiksberg sluttes sammen.

Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisation stiftes.

1898
De seks sporvejs- og omnibusselskaber i København sluttes sammen til A/S De kjøbenhavnske Sporveje (DKS).

1899
Sporvejsselskabet på Frederiksberg indfører elektrisk drift med overledning.

DKS indfører enhedstakst med ret til omstigning.

1901
DKS indfører elektrisk drift med overledning.

1902
Driften med akkumulatordrevne vogne ophører.

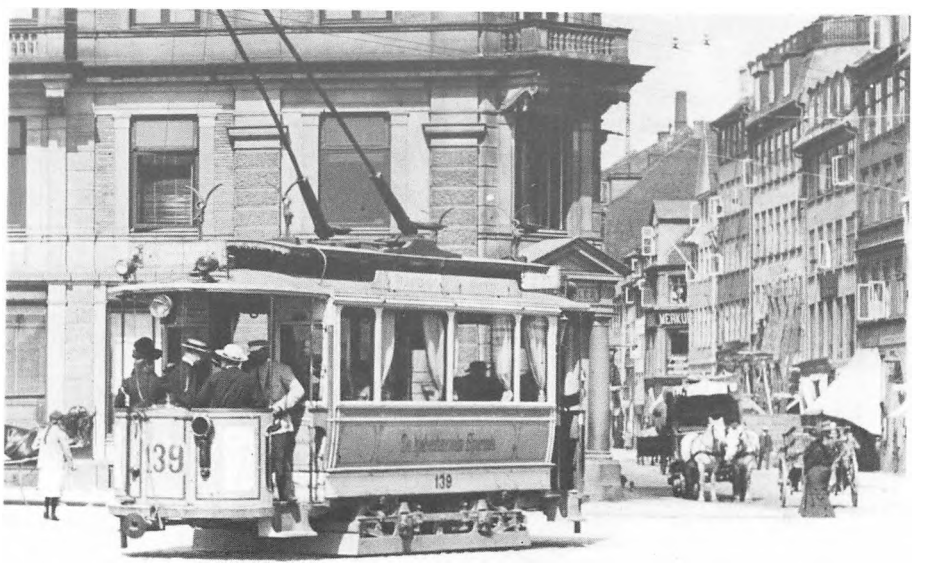
Strækningerne gennem den indre by i København elektrificeres med både plus- og minusledning.

DKS' linier får numre.

1903
Tuborg-Klampenborg elektriske Sporvej (TKES), der er et datterselskab af DKS, begynder driften.



Stormgade ca. 1898, d.v.s. kort før omstillingen til elektrisk drift



Motorvogn med åbne endeperroner på Kongens Nytorv, ca. 1903

1904
Århus får elektrisk sporvej.

1911
Odense får elektrisk sporvej.

Københavns kommune overtager sporvejsdriften i København fra DKS; den nye kommunale institution får navnet Københavns Sporveje (KS). TKES fortsætter som privat selskab under navnet Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab (NESA).

1912
Også i den indre by i København benyttes skinnerne som returledning; den særlige minuskøretråd bortfalder.

Det frederiksbergske selskab begynder natdrift.

1913
Regelmæssig drift med motoromnibusser indføres på Strøget i København.

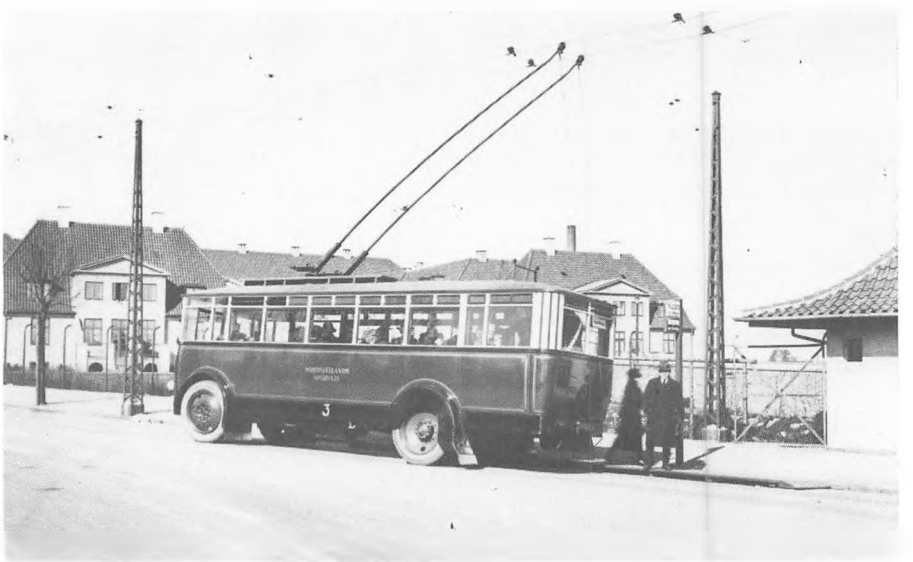
1915
Sidste hestesporvognslinie - Nørregadelinien i København ("Hønen") - indstiller driften.

Gentofte kommune erhverver aktiemajoriteten i NESA.

1917
Sidste hesteomnibuslinie i København - Købmagergadelinien - indstiller driften.

Det frederiksbergske selskabs natdrift indstilles.

1919
KS overtager driften af sporvejene på Frederiksberg, og der indføres enhedstakst for Københavns og Frederiksberg kommuner.



NESA åbnede i 1927 Danmarks første trolleybuslinie mellem Hellerup og Jægersborg

1927
NESA åbner Danmarks første trolleybuslinie.

1928
Sporvejen i Århus overtages af kommunen.

1933
Kørsel med toetages sporvogne ophører i København.

Kørsel med to bivogne ophører i København (genoptages under og lige efter den anden verdenskrig).

1934
Den første S-banestrækning i København åbnes.

1936
KS indfører nye omstigningsregler (fri kørsel i 1 time).

KS etablerer natdrift.

Kørsel med åbne bivogne ophører i København.

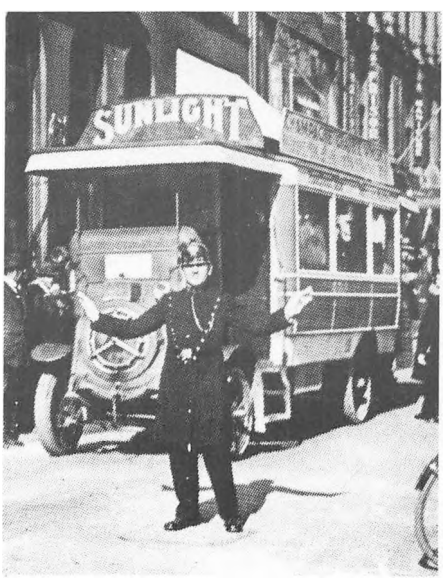
1938
KS indfører trolleybusdrift på to linier, der drives i fællesskab med NESA.

1939
Den ene af Odenses to sporvognslinier omstilles til trolleybusdrift.

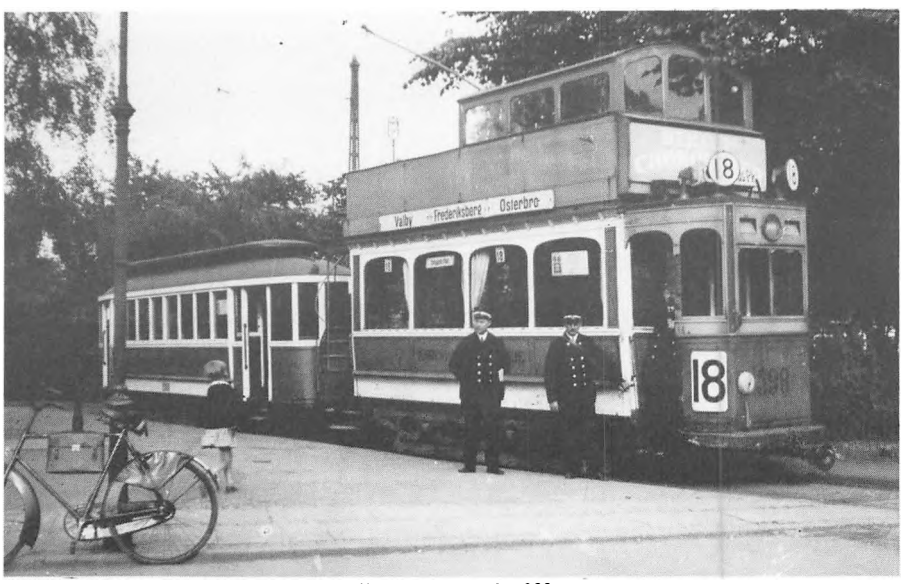
1940
KS indstiller natdriften.

1940-45
Der indføres mørklægning af vognene.

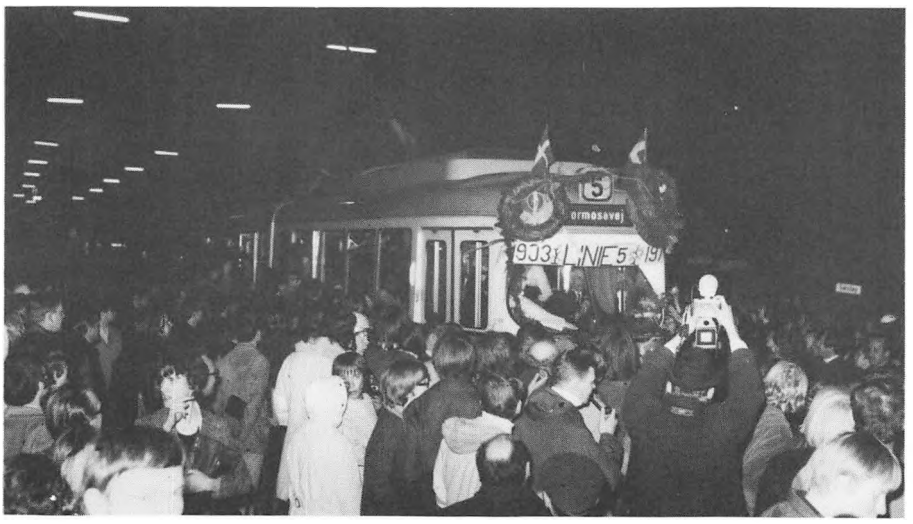
Omnibusdriften indskrænkes og omstilles til generatordrift.



Motorbusdrift indførtes på linien ad Strøget i 1913



Toetages motorvogne anvendtes i København til 1933



Den sidste københavnske sporvogn (linie 5) kører i remise natten mellem den 22. og 23. april 1972

1944
Sporvognsremisen i Århus sprænges i luften af tyske håndlangere og nedbrænder; kun to bivogne undgår branden.

1945
Sporvognsdriften i Århus genoptages (til at begynde med i begrænset omfang).

1949
I København sættes den første sporvogn med "fast konduktør" i drift.

1952
Sporvognsdriften i Odense indstilles.

KS genoptager natdriften.

1953
NESA indstiller sporvognsdriften.

1959
Trolleybusdriften i Odense indstilles.

1960
De første ledsporvogne ("frk. Düsseldorf") sættes i drift i København.

1962
En planskitse, der anbefaler omstilling af de mindre sporvognslinier i København til busdrift, fremsættes.

1963
De af KS og NESA i fællesskab drevne trolleybuslinier omstilles til dieselbusdrift.

1964
KS indfører enhedstakst. Ligeudbilletten bortfalder. Rabatkort erstattes af poletter.

1965
En langtidsplan, der anbefaler omstilling af de resterende sporvognslinier i København til busdrift, fremsættes.

Foreningen Sporvejshistorisk Selskab stiftes og erhverver de første sporvogne til et sporvejsmuseum.

1969
Der afsluttes kontrakt om salg af de københavnske ledsporvogne til Alexandria i Ægypten.

1971
Sporvognsdriften i Århus indstilles.

NESA indstiller trolleybusdriften.

1972
Sporvognsdriften i København indstilles.

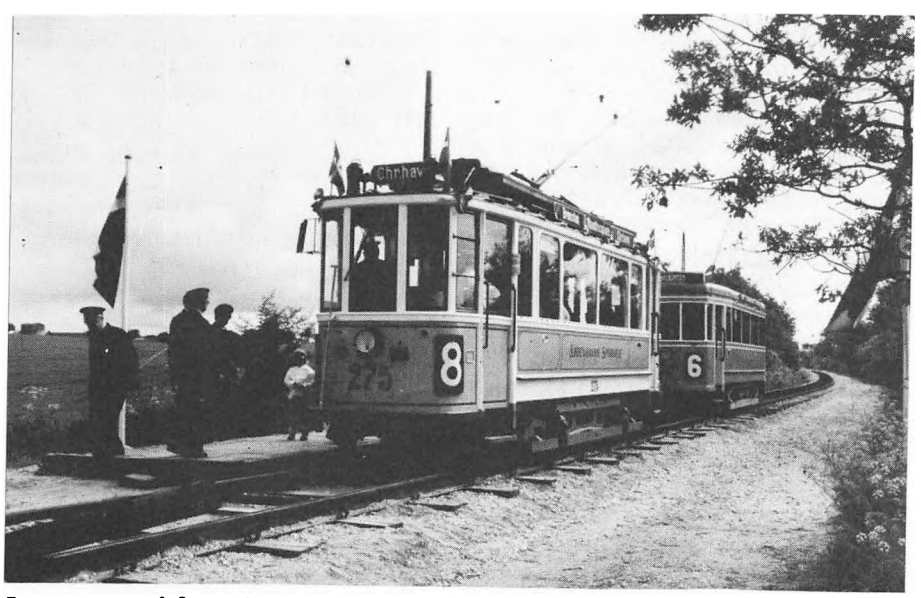
1974
Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT) dannes ved en sammenslutning af 12 offentligt ejede busselskaber.

1975
Der etableres et fælles zonetakstsystem for HTs busser og hovedstadsområdets privatbaner og private busser.

1978
Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm indvies.

1979
DSBs strækninger i hovedstadsområdet indgår i HTs takstsystem. Rabatpoletterne erstattes af stempelkort.

1985
Første etape af Sporvejsmuseets strækning for bl.a. de københavnske sporvogne, ibrugtages.



Første etape af Sporvejsmuseets normalsporede strækning indviedes i juni 1985

SPORVOGNSLINIERNE I KØBENHAVN

Linie 1
Liniens historie går tilbage til den første hestesporvognslinie i København, der i 1863 åbnedes på strækningen mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen. Denne linie blev efterhånden forlænget gennem den indre by over Rådhuspladsen, Christiansborg Slotsplads, Kongens Nytorv og ad Bredgade, Østerbrogade og Strandvejen til Hellerup.

På denne linie, der var datidens vigtigste, indførtes elektrisk drift i 1901-02. I 1919 omlagdes linien fra Frederiksberg Allé til Gammel Kongevej og blev gradvis forlænget, indtil den i 1937 fik endestation i Vanløse (Jydeholmen).

Liniens rute var herefter uændret indtil 1965, hvor linien omlagdes, således at den ikke mere trafikerede Vanløse-strækningen, men i stedet førtes til sløjfen ved Ålstrupvej.

Omstillet til busdrift 30. april 1967.

Linielængde 1937 (Vanløse-Hellerup): 13,9 km.
Linielængde 1965 (Ålstrupvej-Hellerup): 12,9 km.
Liniefarver: hvide skilte med rød skrift; en hvid og en rød lanterne.

Linie 2
Linien opstod ved sammenlægning af Valby- og Christianshavnslinierne, der begge oprindeligt var hestesporvognslinier, som elektrificeredes 1901-02.

I 1919 omlagdes linien fra Valbystrækningen til Godthåbsvej. Linien forlængedes hér i et par tempi til Brønshøj, som nåedes i 1929. På Amager forlængedes linien i 1937 fra Sundby Remise til Sundbyvester Plads. Efter dette tidspunkt er der ikke sket ændringer i linie 2s rute.

Omstillet til busdrift 19. oktober 1969.

Linielængde 1937 (Brønshøj-Sundbyvester Plads): 11,3 km.
Liniefarver: Røde skilte med hvid skrift; to røde lanterner.

Linie 3
Linien kan føre sin historie tilbage til Kjøbenhavns Forstæders Sporveisselskabs Blegdamsvejlinie (Rådhuspladsen-Trianglen), der åbnedes i 1873. Denne linie elektrificeredes i 1901 og forlængedes ad Nordre Frihavnsgade til Strandboulevarden. I 1902 omlagdes linien fra Niels Ebbesens Vej og Vodroffsvej til Enghavevej, hvor den fik endestation ved remisen.

Linien trafikeredes i en årrække med toetages vogne. Disse kunne imidlertid ikke passere den lave jernbaneviadukt på Enghavevej (ved nuværende Sydhavn station), og da linien i 1915 forlængedes til Frederiksholm (Sydhavns Plads), måtte man skifte til en enetages vogn på Enghave Plads. I 1924 fjernedes den øverste etage på de toetages linie 3-vogne, og alle vogne kunne føres igennem til Frederiksholm.

I 1937 forlængedes linien til Mozarts Plads. Resten af sporvognstiden var linieføringen i det store og hele uforandret.

Omstillet til busdrift 28. april 1968.

Linielængde 1937 (Mozarts Plads-Strandboulevarden): 7,7 km.
Liniefarver: Hvide skilte med sort skrift; to hvide lanterner.

Linie 4
Linien blev oprettet som hestesporvognslinie i 1883 med rute fra Rådhuspladsen ad Farimagsgaderne til Trianglen. Linien fik elektrisk drift i 1901.

Fra 1903 førtes en del af linie 4-vognene videre til Charlottenlund og Klampenborg. Disse vogne blev i 1908 udskilt som linie 14. Herefter havde linie 4 gennem tiden flere forskellige endestationer på Østerbro, men fra 1934 til nedlæggelsen havde linien endestation ved Svanemøllen.

I den modsatte ende af strækningen førtes linien først til Hovedbanegården og senere over Langebro til Amager. Siden 1924 havde linie 4 endestation på Islands Brygge, først i Thorshavnsgade, senere i Njalsgade og til sidst, fra 1949, i Halfdansgade.

Linien blev nedlagt 2. maj 1955 og erstattedes af buslinie 40. Det sidste halvandet år var linie 4 på grund af arbejderne med den nye Langebro afkortet til Polititorvet.

Linielængde 1949 (Svanemøllen-Halfdansgade): 7,1 km.
Linielængde 1954 (Svanemøllen-Polititorvet): 5,8 km.
Liniefarver: Hvide skilte med grøn skrift; en hvid og en grøn lanterne.

Linie 5
Linien blev oprettet i 1903 med rute fra Christianshavn over Rådhuspladsen og ad Nørrebrogade til Brønshøj. I perioden 1903-21 trafikerede linien også strækningen til Bispebjerg. Denne strækning blev herefter en del af linie 16.

I 1908 blev linie 5 omlagt fra Knippelsbro til Langebro, og endestationen flyttedes til Holmbladsgade. I 1917 omlagdes linien til Nørregade, og i 1924 forlængedes den fra Brønshøj til Husum.

På Amager forlængedes linien i flere omgange ad Holmbladsgade, Østrigsgade og Backersvej, indtil den i 1947 nåede Formosavej.

Som den sidste sporvognslinie i København omstilledes linien 23. april 1972 til busdrift.

Linielængde 1947 (Formosavej-Husum): 13,9 km.
Liniefarver: Gule skilte med sort skrift; to gule lanterner.

Linie 6
Liniens forgænger var den hestedrevne Istedgadelinie. Denne linie oprettedes i 1893 og kørte mellem Højbro og Vesterfælledvej (i kirkegårdens åbningstid videreførtes vognene til Vestre Kirkegård). I 1902 elektrificeredes linien, og den førtes samtidig fra Højbro over Kongens Nytorv til Trianglen. Senere forlængedes linien videre ad Øster Allé og Lyngbyvej. I den modsatte ende af strækningen forlængedes linien i 1909 ad Vigerslev Allé til Trekronergade.

I 1919 flyttedes linien fra Istedgadestrækningen til Vesterbrogade og Valby Langgade med endestation ved den nuværende Langgade station, og i 1938 forlængedes linien til Ålholm Plads. På Østerbro havde linien i en længere årrække endestation på den nuværende Hans Knudsens Plads, men i 1948 forlængedes linien til Ryparken.

Omstillet til busdrift 27. april 1969.

Linielængde 1948 (Ålholm Plads-Ryparken): 12,9 km.
Liniefarver: Blå skilte med hvid skrift; to blå lanterner.

Linie 7
Linien blev oprettet i 1867 som hestesporvognslinie mellem Kongens Nytorv og Nørrebrogade. I 1897 omstilledes denne linie til drift med akkumulatorsporvogne og i 1902 til overledningsdrift som de øvrige linier. I 1953

Kort over Københavns Sporvejes linienet, 1952. Linienettet havde i begyndelsen af 1950erne sin største udstrækning

forlængedes linie 7 ud ad Frederikssundsvej til Degnemose Allé, men i 1965 afkortedes den pånyt til Nørrebro station, idet linien dog i myldretiderne førtes helt til Husum.

Omstillet til busdrift 25. april 1971.

Linielængde 1953 (Degnemose Allé-Kongens Nytorv): 6,3 km.
Linielængde 1965 (Nørrebro station-Kongens Nytorv): 4,0 km.
Liniefarver: Hvide skilte med blå skrift; en hvid og en blå lanterne.

Linie 8

Linien blev etableret som elektrisk sporvognslinie i 1901 med rute fra Kapelvej til Enghavevej. Denne strækning havde indtil da været trafikeret af Kjøbenhavns Omnibuskompagnis hesteomnibusser. I 1902 omlagdes linien fra H. C. Ørsteds Vej ad Niels Ebbesens Vej og Vodroffsvej til Rådhuspladsen.

Bortset fra to kortvarige forlængelser til henholdsvis Langebro/Islands Brygge og Havnegade var liniens rute uændret indtil 1927, hvor den forlængedes over Knippelsbro til Christianshavn (Bodenhoffs Plads). Dette betød afsked med de toetages motorvogne, der siden 1919 havde været i drift på linien.

I 1933 undergik linieføringen en radikal forandring. Strækningen ad Niels Ebbesens Vej og Vodroffsvej nedlagdes, og i stedet førtes linien ad Rantzausgade og Borups Allé til hjørnet af Hillerødgade. I 1936 forlængedes linien til Brønshøj, og i 1953 afkortedes den til Degnemose Allé.

Omstillet til busdrift 1. maj 1965.

Linielængde 1953 (Degnemose Allé-Bodenhoffs Plads): 8,4 km.
Liniefarver: Grønne skilte med hvid skrift; to grønne lanterner.

Linie 9

Linien blev åbnet i 1904 med rute fra Holmbladsgade over Kongens Nytorv og Strandboulevarden til Østerbrogade (Lille Vibenshus). På Amager skiftede linien endestation nogle gange de første år, men fra 1920 havde linien igen endestation ved Holmbladsgade. I den modsatte ende af strækningen forlængedes linien gradvis ad Jagtvej, Falkonér Allé, Allégade og Pile Allé. Ligeledes fra 1920 havde linien endestation ved Slotskroen, hvor der vendtes i trekantspor op ad Roskildevej.

Dette uheldige endestationsarrangement forsvandt i 1951, hvor linien forlængedes til Kammasvej, og i 1958 forlængedes linien pånyt; denne gang til Toftegårds Plads.

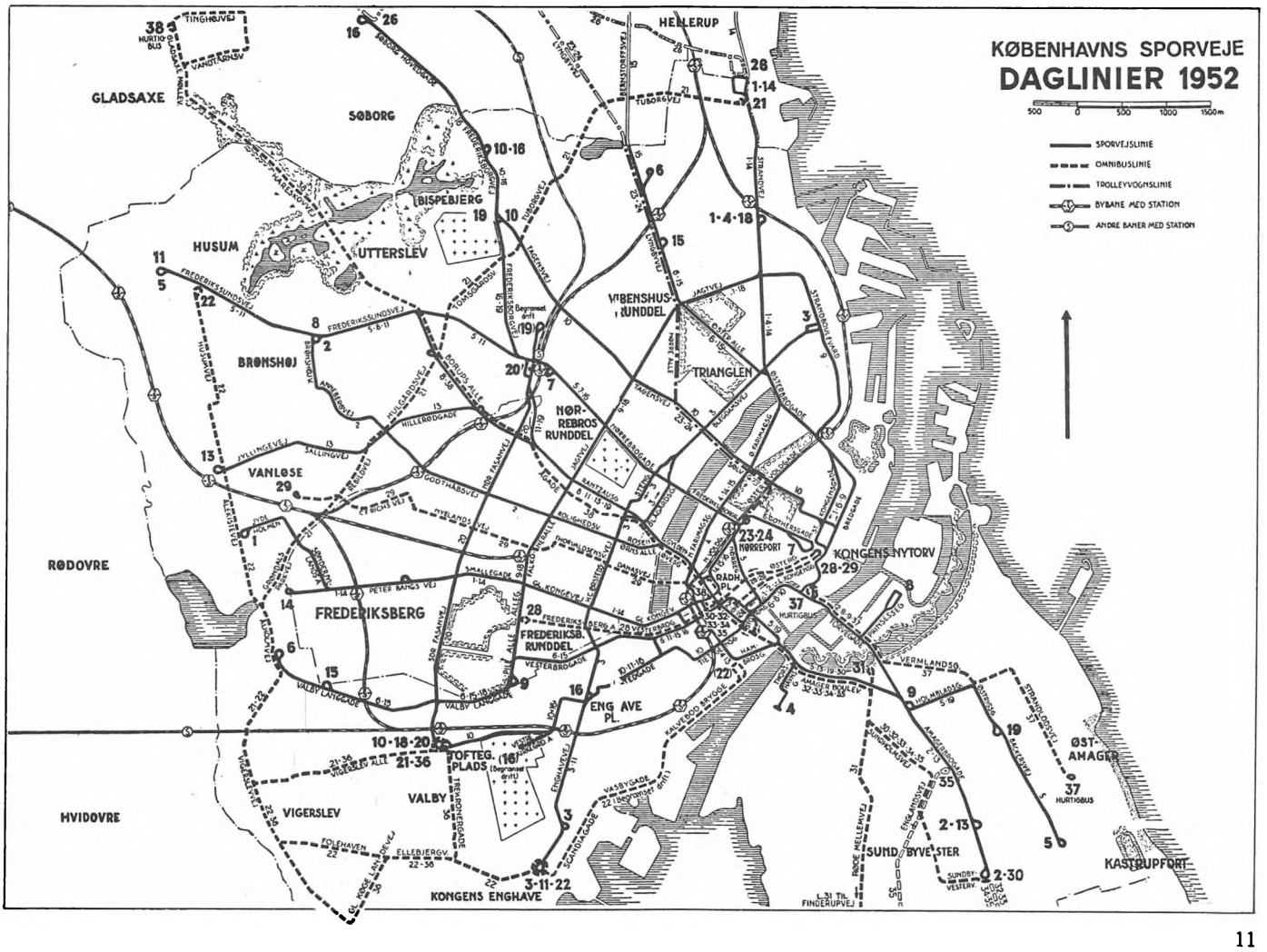
Omstillet til busdrift (linie 9 og linie 18) 1. maj 1966.

Linielængde 1958 (Toftegårds Plads-Holmbladsgade): 13,6 km.
Liniefarver: Grøn/røde skilte med hvid skrift; en grøn og en rød lanterne.

Linie 10

Linien kan føre sin historie tilbage til 1889, hvor Sølvgadens Sporvejsselskab åbnede sin linie fra Sankt Annæ Plads ad Tagensvej til Haraldsgade. Endestationen blev senere flyttet til Kongens Nytorv.

Linien blev elektrificeret i 1905, og i 1919 forlængedes den



fra Kongens Nytorv ad Istedgadestrækningen til Trekronergade. I 1930 flyttedes endestationen til Toftegårds Plads. I den modsatte ende af strækningen forlængedes linien i flere omgange ad Tagensvej og Frederiksborgvej til Emdrupvej, som var liniens nordlige endestation fra 1947.

Omstillet til busdrift 13. oktober 1968.

Linielængde 1947 (Toftegårds Plads-Emdrupvej): 12,2 km.
Liniefarver: Gul/blå skilte med hvid skrift; en gul og en blå lanterne.

Linie 11

Linien blev åbnet i 1944 til aflastning for Nørrebrogadelinierne, der var stærkt overbelastede under den anden verdenskrig. Linie 11 kørte fra Brønshøj (fra 1945: Husum) ad Frederikssundsvej og Bispeengen ("Prærien"), over Rådhuspladsen og ad Istedgade til Mozarts Plads.

I 1953 omlagdes linien fra "Prærie"-strækningen til Godthåbsvej.

Nedlagt 21. juli 1958.

Linielængde 1953 (Husum-Mozarts Plads): 12,2 km.
Liniefarver: Grøn/blå skilte med hvid skrift; en grøn og en blå lanterne.

Linienummeret 11 blev oprindelig anvendt til hestesporvognslinien ad Nørregade ("Hønen"), der nedlagdes i 1915. Fra 1919 anvendtes linienummeret af strøgbuslinien (den senere linie 28), som på grund af brændstofmangel indstilledes i 1940.

Linie 12

Linie 12 har aldrig eksisteret som sporvogn.

Foruden den nuværende buslinie 12 har linienummeret været anvendt af hesteomnibuslinien ad Købmagergade. Denne linie nedlagdes i 1917. Senere anvendtes linienummeret af den i 1938 oprettede trolleybuslinie Nørreport-Lyngby. Denne linie fik i 1945 linienummeret 23.

Linie 13

Linien blev oprettet i 1915 og kørte da fra Rådhuspladsen ad Rantzausgade og Borups Allé til hjørnet af Hillerødgade. Linien forlængedes i to tempi videre ad Hillerødgade, Sallingvej og Jyllingevej til Vanløse (Ålekistevej).

Efter en kort periode, hvor linien havde endestation i Havnegade, førtes den i 1924 over Langebro til sløjfen ved Sundby Remise. I resten af sporvognstiden var liniens rute i det væsentlige uforandret.

Omstillet til busdrift 1. november 1964.

Linielængde 1924 (Vanløse-Sundby): 11,3 km.
Liniefarver: Grøn/gule skilte med hvid skrift; en grøn og en gul lanterne.

Linienummeret blev tidligere benyttet af den hestedrevne Korsgadelinie. Denne var oprettet allerede i 1868, og den kørte ved nedlæggelsen i 1903 mellem Rådhuspladsen og hjørnet Korsgade/Griffenfeldtsgade.

Linie 14

Linien oprettedes i 1908, idet de linie 4-vogne, der hidtil havde kørt til Charlottenlund og Klampenborg, fik det nye linienummer 14. Linien havde ligesom linie 4 endestation på Rådhuspladsen.

I 1931 forlængedes linie 14 ad Gammel Kongevej og Peter Bangs Vej til Vanløse. I 1937 afkortedes linien til P. G. Ramms Allé, og i 1949 forlængedes den til Ålstrupvej.

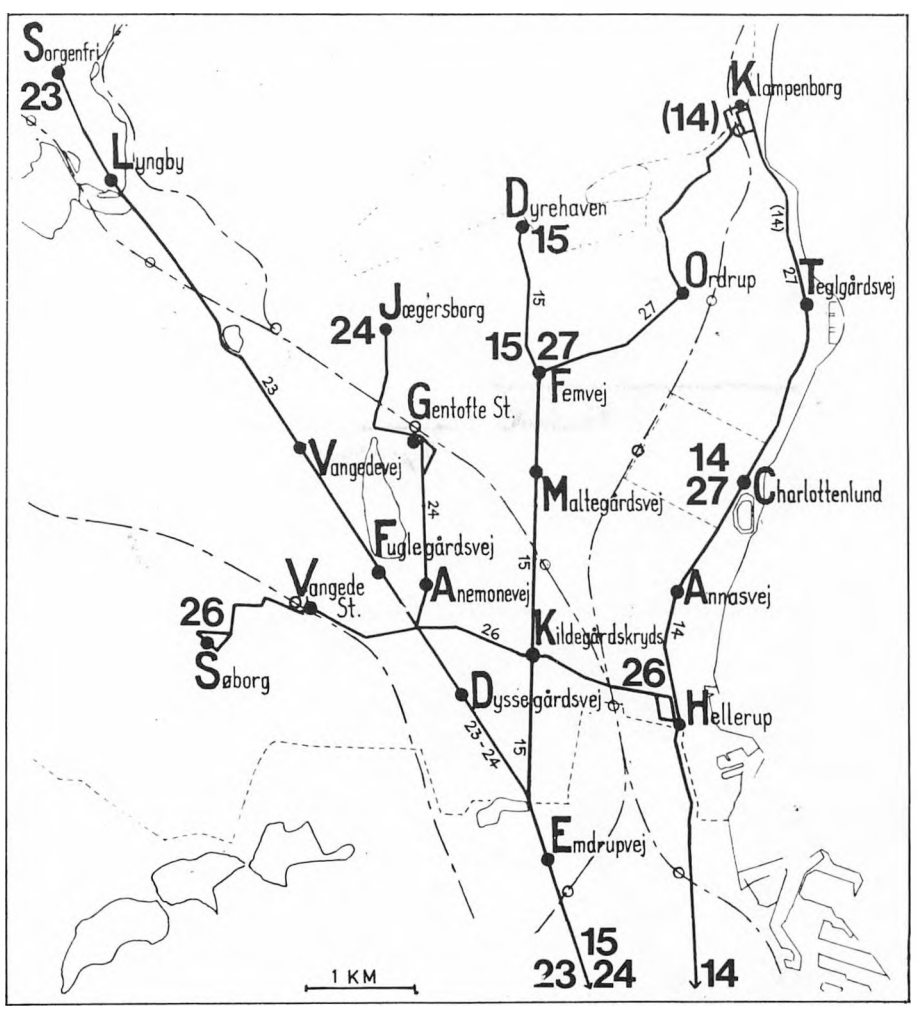
Allerede på dette tidspunkt var afviklingen af sporvognstrafikken i Gentofte kommune påbegyndt, og linie 14 afkortedes i 1949 til Charlottenlund. Indtil 1951 kørte linien dog stadig til Klampenborg på søn- og helligdage. I 1953 afsluttedes omstillingen af NESAs sporvognslinier til trolleybusdrift, og linie 14 afkortedes til Hellerup.

Omstillet til busdrift 17. oktober 1965.

Linielængde 1937 (Klampenborg-P. G. Ramms Allé): 16,3 km.
Linielængde 1953 (Hellerup-Ålstrupvej): 11,6 km.
Liniefarver: Rød/blå skilte med hvid skrift; en rød og en blå lanterne.

Linie 15

Linien blev oprettet i 1908 samtidig med linie 14, og linie 15 fulgte denne på strækningen fra Rådhuspladsen til Hellerup. Her-



Kort over NESAs linienet, 1949-51. Der kørte stadig sporvogne til Klampenborg, men kun på søn- og helligdage

fra førtes linie 15 ad Hellerupvej og Bernstorffsvej til Ordrup.

I 1919 forlængedes linien i den vestlige ende til Frederiksberg Runddel, og i 1927 omlagdes linien til Vesterbrogade og Valby Langgade med endestation på nuværende Ålholm Plads. Fra 1938 var liniens vestlige endestation ved Skellet.

I 1931 omlagdes linien fra Strandvejen og Hellerupvej til Lyngbyvej. Samtidig åbnedes sidelinen fra Femvejen til Dyrehaven. Denne trafikeredes normalt kun på søn- og helligdage. Afviklingen af sporvognstrafikken i Gentofte kommune fik også indflydelse på linie 15. I 1949 afkortedes linien fra Ordrup station til Femvejen, og i 1953 ophørte sporvognstrafikken i Gentofte kommune helt. Linien havde herefter endestation på Hans Knudsens Plads.

Nedlagt 1. november 1963.

Linielængde 1938 (Ordrup station-Skellet): 16,9 km.
Linielængde 1953 (Hans Knudsens Plads-Skellet): 10,2 km.
Liniefarver: Røde skilte med gul skrift; en rød og en gul lanterne.

Linie 16

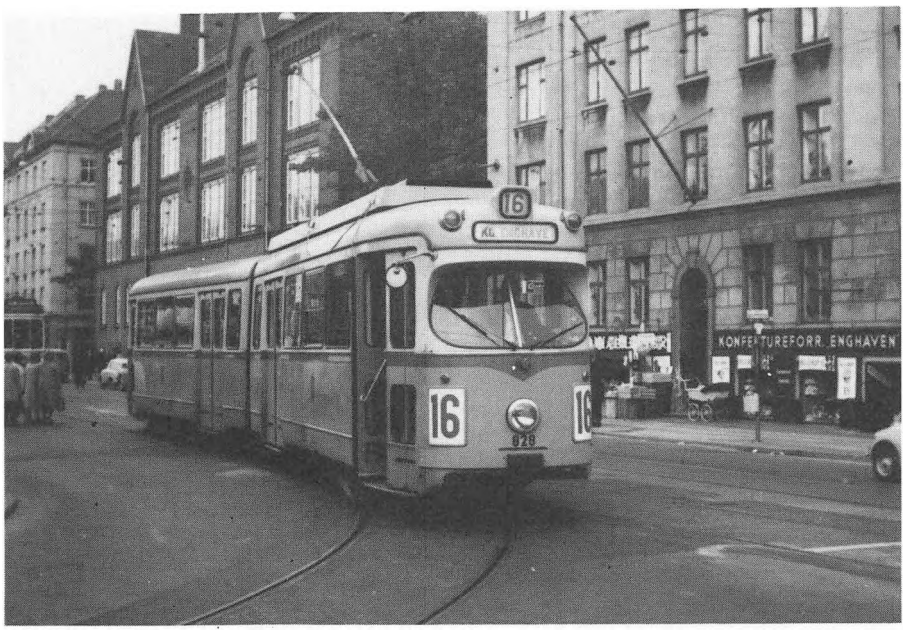
Linien åbnedes i 1920 med rute fra Nørrebro ad Nørrebrogade, over Rådhuspladsen og ad Istedgade til Enghave Plads. Linien blev i 1921 forlænget til Bispebjerg og i 1924 videre til Søborg. På strækningen til Søborg opkrævedes særtakst.

Indtil 1945 kørte linie 16-vognene i kirkegårdens åbningstid videre fra Enghave Plads til Vestre Kirkegård, og i årene 1945-56 klaredes denne trafik med pendulmotorvogne mellem Enghave Plads og kirkegården. Efter 1956 erstattedes disse særlige linie 16-vogne, der de sidste år kun kørte på søn- og helligdage, af buslinie 45.

I 1958 forlængedes linie 16 fra Enghave Plads til Mozarts Plads, medens linien i den modsatte ende i 1962 afkortedes fra Søborg til Emdrupvej. Endelig omlagdes linie 16 i 1968 fra Enghave Plads ad Vigerslev Allé til Toftegårds Plads.

Omstillet til busdrift 26. april 1970.

Linielængde 1958 (Søborg-Mozarts Plads): 13,0 km.
Linielængde 1962 (Emdrupvej-Mozarts Plads): 10,9 km.
Linielængde 1968 (Emdrupvej-Toftegårds Plads): 10,8 km.
Liniefarver: Hvide skilte med gul skrift; en hvid og en gul lanterne.



De københavnske ledvogne solgtes til Alexandria i Ægypten.

Linie 17

Linien blev oprettet i 1919 som en videreføring af Frederiksberg Sporvejes Vanløselinie. Liniens rute var fra Rådhuspladsen ad Gammel Kongevej og Peter Bangs Vej til Vanløse, hvor endestationen var ved stationen. Denne linieføring ændredes ikke i liniens levetid. Linien trafikeredes med toetages motorvogne, der var overtaget fra Frederiksberg Sporveje.

Nedlagt 24. juni 1931.

Linielængde 1919 (Vanløse station-Rådhuspladsen): 5,8 km.
Liniefarver: Hvide skilte med sort skrift; to hvide lanterner med linienummer.

Linie 18

Linien blev oprettet i 1919 som en videreføring af Frederiksberg Sporvejes tværlinie. Linieføringen var fra Svanemøllen ad Jagtvej og Falkonér Allé til Frederiksberg Runddel. I 1920 forlængedes linien til Valby station og i 1930 til Toftegårds Plads. Til 1933 var der indsat toetages motorvogne på linien.

Nedlagt 21. juli 1958.

Linielængde 1930 (Toftegårds Plads-Svanemøllen): 7,9 km.
Liniefarver: Hvide skilte med sort skrift; to hvide lanterner med linienummer.

Linie 19

Linien oprettedes i 1943 med det formål at aflaste Nørrebrogadelinierne. Liniens rute var fra Bispebjerg ad Frederiksborgvej, over Bispeengen ("Prærien"), Rådhuspladsen og Langebro, ad Holmbladsgade og Østrigsgade til Øresundsvej. Bortset fra årene 1947-49, hvor linien var forlænget til Emdrupvej, har sporvognslinie 19 ikke undergået nævneværdige ændringer.

Omstillet til busdrift 1. november 1964.

Linielængde 1949 (Bispebjerg-Øresundsvej): 9,9 km.
Liniefarver: Hvide skilte med sort skrift, to hvide lanterner med linienummer.

Linienummeret 19 har tidligere været benyttet af en sporvognslinie, der i 1921 åbnedes mellem Valby og Christianshavn. Denne linie nedlagdes allerede i 1927. I 1933 blev linienummeret igen anvendt. Denne gang var det af buslinien Vanløse-Kongens Nytorv (den senere linie 29). Denne linie indstilledes i 1940 på grund af brændstofsmangel.

Linie 20

Linien med rute ad Fasanvejene blev oprettet i 1927. Liniens nordlige endestation var i Svanevej nær den senere Nørrebro station. Den sydlige endestation var ved Valby station. Herfra forlængedes linien i 1930 til Toftegårds Plads.

Nedlagt 10. februar 1958 og erstattet af buslinie 39.

Linielængde 1930 (Toftegårds Plads-Nørrebro station): 4,7 km.
Liniefarver: Hvide skilte med sort tekst; to hvide lanterner med linienummer.

DE GAMLE KØBENHAVNSKE SPORVOGNE

TIDLIGERE AKKUMULATORVOGNE

I 1897 omstilledes Nørrebrolinien som den første hestesporvognslinie i København til elektrisk drift. I forbindelse hermed anskaffedes 18 akkumulatordrevne sporvogne ("syrevogne"), som i 1900 suppleredes med yderligere fire vogne. Sidstnævnte vogne var toetages. I 1902 ændredes akkumulatorvognene til almindelig luftledningsdrift, og de toetages vogne overførtes til linie 3, hvor man i forvejen havde toetages vogne i drift. I 1912-13 forsynedes vognene med lukkede perroner, så vognstyreren ikke stod udsat for vejr og vind året rundt.

Linie 3 forlængedes i 1915 til Frederiksholm (Sydhavns Plads), og kom herved til at passere jernbaneviadukten på Enghavevej ved nuværende Sydhavn station. Denne viadukt kunne de toetages vogne ikke passere. Indtil 1924 kørte disse vogne derfor kun mellem Strandboulevarden og Enghave Plads, medens den sydligste del af linie 3s rute betjentes af pendulvogne. I 1924 fjernedes den øverste etage på de toetages linie 3-vogne, der så kunne køre helt igennem til Frederiksholm.

De tidligere toetages vogne var i drift til begyndelsen af 1950erne. To af de vogne, der havde en fortid som akkumulatorvogne, ombyggedes til skinneslibevogne og anvendtes som sådanne til sporvejsdriftens ophør i København i 1972.

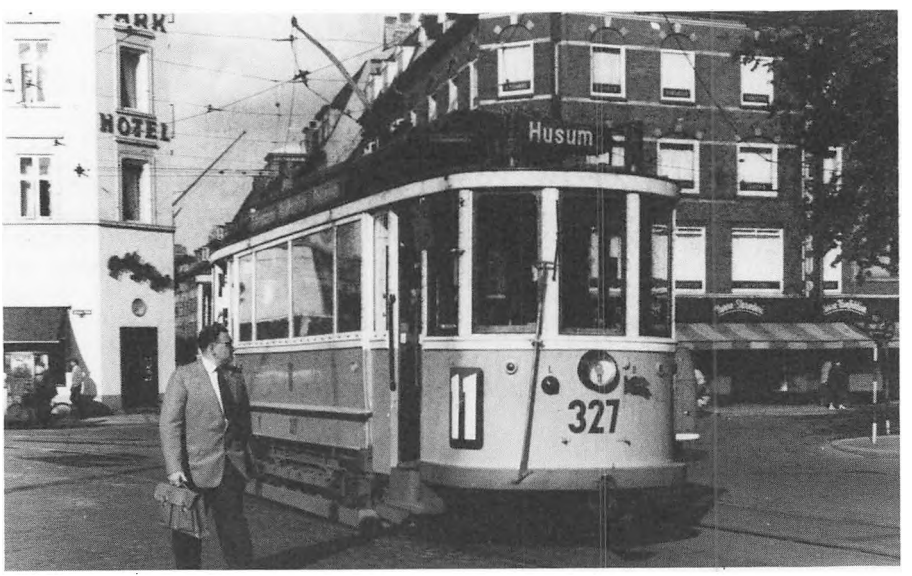
Begge vogne overgik til Sporvejshistorisk Selskab som museumsvogne. Den ene vogn, S 1 (tidligere nr. 23), er det tanken at bibeholde i slibevognsudgaven, hvorimod den anden, S 2, tænkes ført tilbage til udgaven som passagervogn, idet den får sit oprindelige nummer, 22, tilbage.



Smallegade ved Allégade ca. 1960



Vesterbrogade ved Frihedsstøtten, ca. 1963



Jarmers Plads, ca. 1957

ØVRIGE GAMLE MOTORVOGNE

De øvrige københavnske hestesporvognslinier omstilledes til elektrisk drift (luftledningsdrift) fra 1901. I forbindelse hermed, og i forbindelse med den udvidelse af linienettet, som fandt sted i årene herefter, anskaffedes i årene 1901-18 mere end 350 toakslede motorvogne. Disse vogne, som i daglig tale kaldtes "de gamle vogne", kan opdeles i flere undergrupper, og i Sporvejsmuseets udstilling er der - ud over de ovenfor omtalte tidligere akkumulatorvogne - repræsenteret fire af disse undergrupper.

Den ældste af disse undergrupper var også den antalsmæssigt største, idet der leveredes i alt 265 vogne. Vognene kan af denne grund ses omtalt som "hovedtypemotorvogne". I museets samling repræsenteres denne gruppe vogne af motorvogn nr. 275.

Vognene havde oprindelig helt åbne perroner. Omkring 1910 forsynedes de med perronskærme på samme måde som de tidligere akkumulatorvogne. I forbindelse med en gennemgribende ombygning i 1920rne fik vognkassen i det store og hele den udformning, den har i dag. En stor del af vognene i denne gruppe fik ved samme lejlighed nye undervogne med forbedrede køreegenskaber, mens resten af vognene med samme formål fik forøet akselafstanden.

Den næste type vogne, der leveredes var 10 vogne, som var tegnet af arkitekt Knud V. Engelhardt. Disse vogne kom i



Svanemølle-sløjfen, 1963

drift i 1911. I 1912 leveredes yderligere 25 vogne, som kan ses omtalt som "vej- og kloakvogne". Forklaringen herpå er, at vognene er bestilt til det kommunale selskab, Københavns Sporveje, men ordren blev afgivet før dette selskab den 1. august 1911 startede sit virke. Tilsynet med bygningen blev derfor overdraget til kommunens vej- og kloakvæsen. I Sporvejsmuseets samling er motorvogn nr. 327 et eksempel på en sådan vogn.

De to vogntyper var de første i København der havde helt lukkede perroner. Perronerne var imidlertid temmelig små. Indstigningsdøren var placeret helt op til kupéendevæggen, hvorved der ikke blev den plads til konduktøren ved siden af indstigningsdøren, som der var på de ældre vogne. Bl.a. af denne grund var vognene påregnet udrangeret omkring 1940, men den anden verdenskrig og den heraf følgende voldsomme stigning i passagertallet gjorde, at vognene beholdtes i drift. I 1941-42 fik de forøget passagerkapaciteten ved en forlængelse af perronerne.

Omkring 1962 ombyggedes en del af ovennævnte vogne til selvkørende saltvogne, og enkelte af disse var i drift til 1972.

Alle de hidtil leverede vogne til Københavns Sporveje var vogne, hvor sæderne var anbragt på langs i kupéen. Fra 1912 gik man ved bivognene over til at anbringe sæderne på tværs af kørselsretningen. Da man i 1915 skulle have leveret flere motorvogne, overvejedes det også hér at gå over til tværsædede vogne. Der var imidlertid i borgerrepræsentationen stærkt delte meninger herom, og som et kompromis blev 30 vogne leveret som langsædede, medens fem blev tværsædede. I 1918 leveredes yderligere 20 motorvogne af den tværsædede type.

På disse to vogntyper, der også havde helt lukkede perroner, genindførtes pladsen til konduktøren umiddelbart ved siden af indstigningsdøren. Vognkasserne gennemgik i årenes løb ikke mange ændringer, medens undervognene i 1930rne fik forøget akselafstanden.

I Sporvejsmuseets samling repræsenterer motorvogn nr. 361 den langsædede type, medens motorvogn nr. 437 repræsenterer den tværsædede.

I årenes løb er der på alle de gamle vogne bl.a. foretaget modernisering af motorer og bremser. Vognene kunne således holdes i drift frem til midten af 1960erne.

Vognene er såkaldte toretningsvogne, hvilket vil sige, at de kan anvendes til driftskørsel i begge retninger. De behøver således ikke vendesløjfe eller trekantspor ved endestationen. Medens der i sporvognsdriftens senere år var vendesløjfe ved alle endestationer, var der i den elektriske drifts første år ikke så få endestationer uden vendesløjfe.

DE GAMLE BIVOGNE

Da man omkring århundredskiftet omstillede de københavnske hestesporvognslinier til elektrisk drift, regnede man kun med at have behov for bivognsdrift i tilfælde af godt vejr, og man anskaffede som følge heraf kun et antal åbne bivogne.

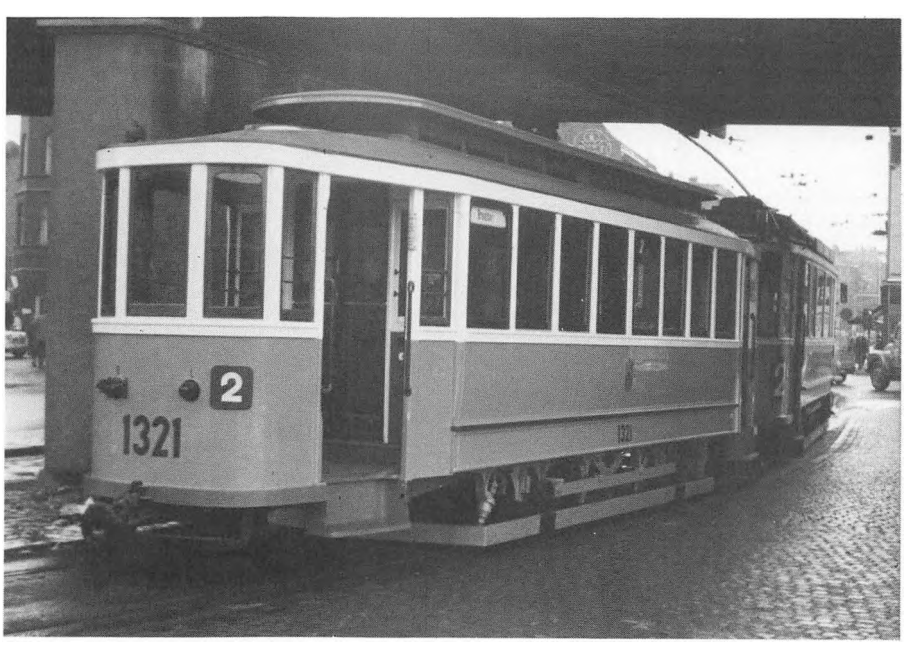
Bivognsdriften var imidlertid både strøm- og personalebesparende, og i takt med udvidelsen af trafikken øgedes bivognsdriften, og der viste sig hurtigt et behov for bivognsdrift hele året.

Til at imødegå det behov for lukkede bivogne, der således opstod, startede man med at ombygge 65 af de tidligere hestesporvogne til bivogne for den elektriske drift. Da dette ikke var tilstrækkeligt, måtte man hurtigt skride til anskaffelse af nye vogne.

De første serier af bivogne havde sæderne anbragt på langs af kørselsretningen, men fra 1912 gik man over til at anskaffe bivogne med sæderne anbragt på tværs af kørselsretningen. På Sporvejsmuseet repræsenterer bivognene nr. 1321 og 1460 to af de i alt tre undergrupper, hvori disse tværsædede bivogne kan opdeles.

I årenes løb er der ikke foretaget væsentlige forandringer ved disse vogne, som var i drift til midten af 1960erne. Vognene bevarede således træsæder helt til udrangeringen, ligesom de forblev uopvarmede. Vognene virkede således betydelig mere gammeldags end de lige så gamle eller ældre motorvogne, som de var tilkoblet. Også de gamle bivogne var toretningsvogne.

Nørrebrogade ved Nørrebro station, ca. 1960. Vogntoget er på vej fra Nørrebro Remise til Brønshøj



BOGIE- OG SCRAPVOGNE

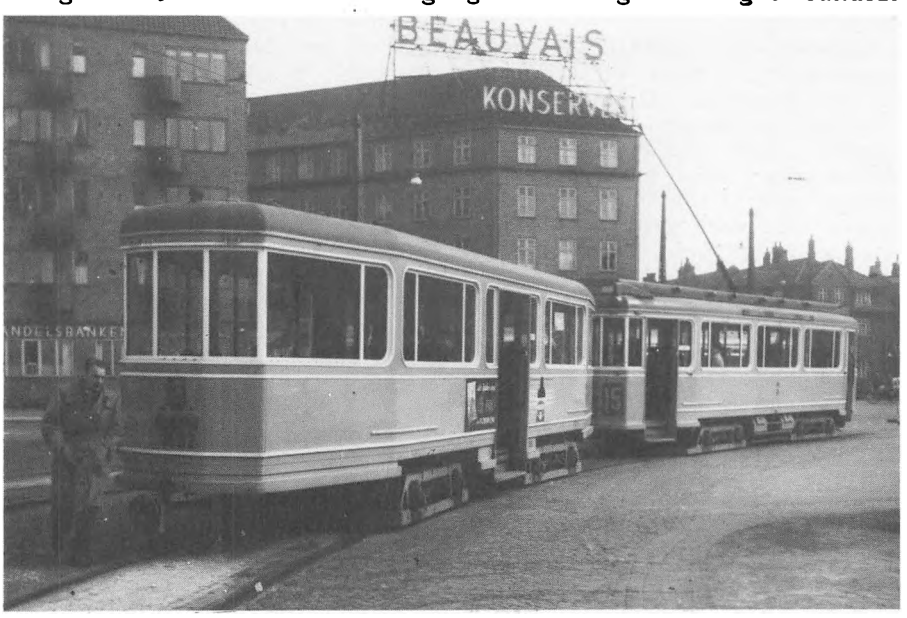
BOGIEVOGNE

Efter en pause i vognbyggeriet på næsten ti år, skulle Københavns Sporveje i slutningen af 1920rne igen til at have leveret vogne, dels i forbindelse med den udbygning af sporvejsnettet, der til stadighed foregik og var foregået 1920rne igennem, dels til erstatning for ældre vogne, som man ønskede at kassere.

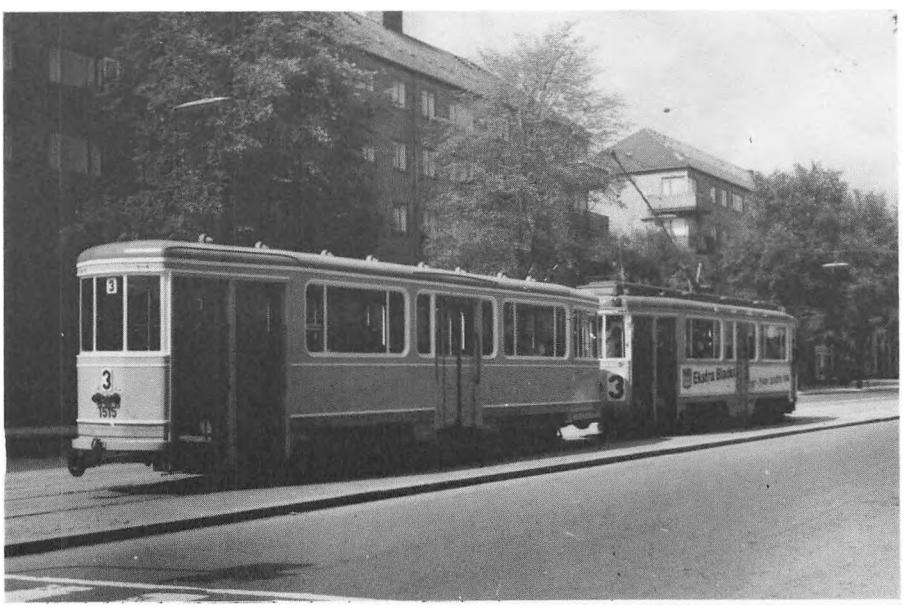
Udformningen af en ny vogntype overvejedes nøje. På grund af de øgede krav til hastighed og komfort forlod man den toakslede vogntype til fordel for en fireakslet bogievogn. Det eksisterende spornet satte imidlertid visse grænser for vognens længde, bredde og kurveudsving. I 1928 fik KS bevilling til bygning af en motorvogn og en bivogn af den nye type, som var konstrueret af sporvejenes teknikere, medens den arkitektoniske udformning skyldtes arkitekt Ib Lunding fra Stadsarkitektens Direktorat.

Prototype-vogntoget (motorvogn nr. 501 og bivogn nr. 1501) leveredes i 1930, og vognene blev anset for at være så vellykkede, at der straks bestiltes et større antal yderligere vogntog. Da de sidste vogne af denne type leveredes i 1941, var der bygget i alt 118 motorvogne og 83 bivogne.

Motorvognene var traditionelt indrettet med en perron i hver ende; medens bivognene havde en bred midterperron og en kupé i hver ende. Vognene var ligesom de gamle vogne såkaldt



Bogievogntog i originaludseende. Hans Knudsens Plads, ca. 1957



Bogievogntog i ombygget stand. Enghavevej, ca. 1966

toretningsvogne, d.v.s. vogne, der er ens i begge ender og har døre i begge sider, og som derfor kan sættes i drift i begge retninger. Dette havde betydning, da der stadig i 1930rne var enkelte endestationer uden vendesløjfe.

Med motorvogn nr. 701 indførtes i 1949 begrebet "fast konduktør", d.v.s. en konduktør, der sad ved en pult ved indstigningsdøren og billeterede passagererne umiddelbart efter påstigningen, i modsætning til det hidtidige system, hvor konduktøren gik rundt i vognen og billeterede. Fast konduktør-systemet medførte bl.a., at antallet af gratister mindskedes. Man ønskede derfor at ombygge de nyere vogne i vognparken til systemet. Det gjaldt således bl.a. de 118 bogiemotorvogne og de 83 bogiebivogne. Motorvognene fik ved ombygningen indbygget en midterdør, medens bivognene fik indbygget bagdør. Ved ombygningen fjernedes bivognens dør i venstre side, og selv om motorvognene beholdt de to oprindelige døre i venstre side, var vognene efter ombygningen énretningsvogne, d.v.s. vogne, der i driften kun kan køre i den ene retning, og derfor fordrer vendesløjfe (evt. trekantspor) ved endestationerne.

Vogntypen anvendtes helt frem til sporvejsdriftens ophør i 1972.

På Sporvejsmuseet repræsenterer motorvogn nr. 587 og bivognene nr. 1552 og 1572 (lysbilledbioen) vogntypen i dens ombyggede udgave.

Københavns Sporveje og NESA havde indtil 1953 samdrift på linierne 14 og 15. Da man hos KS i 1930rne moderniserede materiellet, måtte NESA følge trop, og man købte 10 bogiemotorvogne hos KS. Vognene fik nr. 921-930. Da sporvognsdriften på NESAs strækninger i 1953 indstilledes, tilbagekøbtes vognene af KS, der gav dem nr. 609-618.

En af disse vogne, nr. 617, ombyggedes til fast konduktørsystemet som de øvrige vogne, men herudover indrettedes den som et forsøg til at køre som énmandsbetjent vogn. Den kørte i en kort periode i 1952-53 som énmandsbetjent på linie 20. Det daværende billetsystem egnede sig imidlertid ikke til énmandsbetjening.

Ved sporvognsdriftens ophør i 1972 overtog Sporvejshistorisk Selskab vognen som museumsvogn, og der arbejdes for tider

med at tilbageføre vognen, der hos NESA havde nr. 929, til dens oprindelige udseende.

Under og umiddelbart efter anden verdenskrig var der bl.a. i Sverige og Schweiz bygget sporvogne med passagercirkulation, og hvor passagererne blev billetteret umiddelbart efter indstigningen af en konduktør, der havde sin faste plads ved indstigningsdøren. Sporvejsmuseets motorvogn fra Malmø, nr. 74, er et eksempel på en sådan vogn.

Efter besættelsen ønskede Københavns Sporveje at forny sin under krigen stærkt nedslidte vognpark. En prototype, motorvogn nr. 701, byggedes og blev i 1949 sat i drift. Vognen afveg ved sit strømlinede udseende fra sine forgængere fra 1930rne, og som de udenlandske forbilleder var den indrettet med fast konduktør-systemet. Vognen var desuden forsynet med elektrisk betjente døre og højttaleranlæg til stoppestedsannoncering.

De oprindelige planer gik ud på, at der skulle bygges et stort antal af disse vogne, men de viste sig at blive langt dyrere end forventet. Der blev derfor kun bygget otte vogne af denne type. En tilsvarende bivognstype var under overvejelse, men blev aldrig bygget. Vognene kørte derfor som regel sammen med en bogiebivogn fra 1930rne.

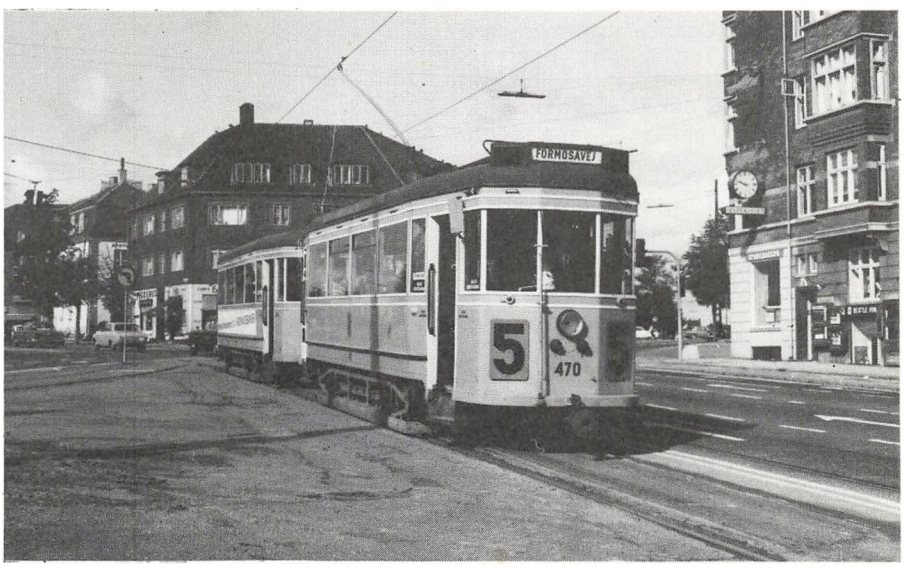
Vogntypen var indsat på linie 2 indtil 1967, hvor alle otte vogne blev taget ud af drift efter et bremsesvigt. En plan om at indsætte vognene som solomotorvogne på linie 7 realiseredes som følge heraf ikke.



Ryparken, ca. 1968



Brønshøj Torv, ca. 1964



Frederikssundsvej ved Borups Allé, 1967

SCRAPVOGNE

Under anden verdenskrig steg passagertallet meget stærkt, og Københavns Sporveje måtte søge at udvide trafikken.

Bygningen af bogievognene var standset i 1941 på grund af materialemangel, men det var stadig nødvendigt at øge kapaciteten. Således fik et antal ældre vogne, der var påtænkt udrangeret, i stedet forlænget perronerne og blev sat i drift igen.

På Københavns Sporvejes hovedværksted begyndte man endvidere bygningen af en moderniseret, toakslet vogntype. I modsætning til bogievognene, der havde stålvognkasse, fik de nye vogne en traditionel trævognkasse, idet hovedværkstedets store lager af træ udnyttedes.

De første vogne af den nye type sattes i drift i 1942, og vogntypen byggedes frem til 1947. Vognene gik under flere navne, hvoraf "scrapvogne", "sparevogne" og "swingpjattevogne" er de mest kendte. Sidstnævnte skyldes den meget bløde affjedring. Når vognene omtales som scrapvogne, skyldes det, at man under besættelsen ønskede at give det indtryk, at vognene var bygget af dele fra udrangerede vogne.

Også scrapvognene ombyggedes til fast konduktør-systemet i begyndelsen af 1950erne. Ombygningen havde dog et langt mindre omfang end på bogievognene. Således indbyggedes f.eks. ikke midterdør i scrapmotorvognene. I 1967/68 udrangeredes vogntypen i takt med omstillingen til busdrift.

ÅRHUS SPORVEJE

Århus fik elektriske sporvogne i 1904. Frem til 1928 var det et privat selskab, A/S Aarhus elektriske Sporvej, der drev sporvejen. Efter kommunens overtagelse udvidedes sporvejen og fik nu to linier. I modsætning til København og Odense, der havde såkaldt normalspor (sporvidde 1435 mm), fik den elektriske sporvej i Århus sporvidde 1 m (meterspor).

Under anden verdenskrig havde sporvejene i Århus, ligesom i andre byer, et meget højt antal passagerer, og det følte derfor som en katastrofe, da praktisk taget hele vognparken i august 1944 brændte i remisen ved en brand, der var påsat af håndlangere for den tyske besættelsesmagt.

Den afvigende sporvidde samt almindelig vognknaphed i København og Odense gjorde det umuligt at låne vogne herfra, og man måtte derfor på anden måde prøve at skaffe vogne så hurtigt som muligt. Fra den nedbrændte remise bjergedes 12 undervogne til motorvogne og 12 undervogne til bivogne. Københavns Sporveje, der siden 1930 havde bygget mange sporvogne på sit hovedværksted, påtog sig at bygge en motorvogn og en bivogn på de gamle undervogne, medens de øvrige 22 vogne byggedes af Scandia i Randers efter de samme tegninger, som Københavns Sporveje havde udarbejdet og anvendt.

Forbilledet for Århus-vognene var de københavnske scrapvogne (Sporvejsmuseets motorvogn nr. 470 og bivogn nr. 1065). Materialemangelen gjorde, at man i udstrakt grad måtte anvende træ i vognkasserne, selv om man de fleste steder i verden var gået over til stål omkring 1930.

De første vogne, deriblandt Sporvejsmuseets Århus-motorvogn nr. 1, var klar til prøvekørsel i juni 1945. Til supplement for den genopbyggede vognpark kom et par år senere otte nye motorvogne og syv nye bivogne, blandt de sidste Sporvejsmuseets Århus-bivogn nr. 54.

Århus-motorvognene nr. 1 og 3 var i drift i Århus indtil sporvejsdriftens indstilling i 1971. Fra 1978 har de bragt titusinder af besøgende fra Sporvejsmuseets parkeringsplads til remisen og tilbage igen. Vognene er toretningsvogne, d.v.s. de kan køre lige godt begge veje.

Århus-bivognen nr. 54 er bygget i 1947. I slutningen af



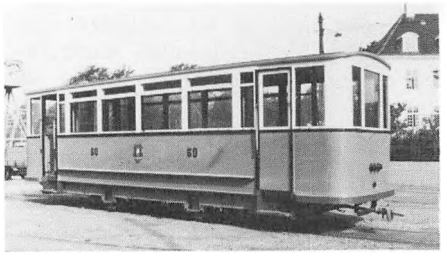
Dalgas Avenue, 1904. Motorvognene nr. 11-23 fik senere perronskærme, og de kørte frem til branden i 1944



I begyndelsen af 1920rne suppleredes vognparken med fem tyskbyggede motorvogne. Undervognene fra disse vogne anvendtes efter branden under de nybyggede motorvogne nr. 1-5



Natten mellem den 21. og 22. august 1944 nedbrændte remisen i Århus. De sørgelige rester studeres



Bivogn nr. 60 overlevede branden. Den indrettedes senere som skinneslibevogn

1950erne indrettedes den til siddende (fast) konduktør, og den blev derved ensrettet, d.v.s. at den i driften kun kan benyttes til kørsel i én retning.

Under kørslen skulle passagererne i Århus sørge for at veksle til aftalte penge eller købe mærker (poletter) i vekselautomaterne i vognene. Betalingen for kørslen skete ved udstigningen hos vognføreren (vognstyreren) eller den faste konduktør i bivognen. Begge steder var der en møntboks, hvor penge/mærker skulle lægges uden mulighed for veksling eller tilbagebetaling.

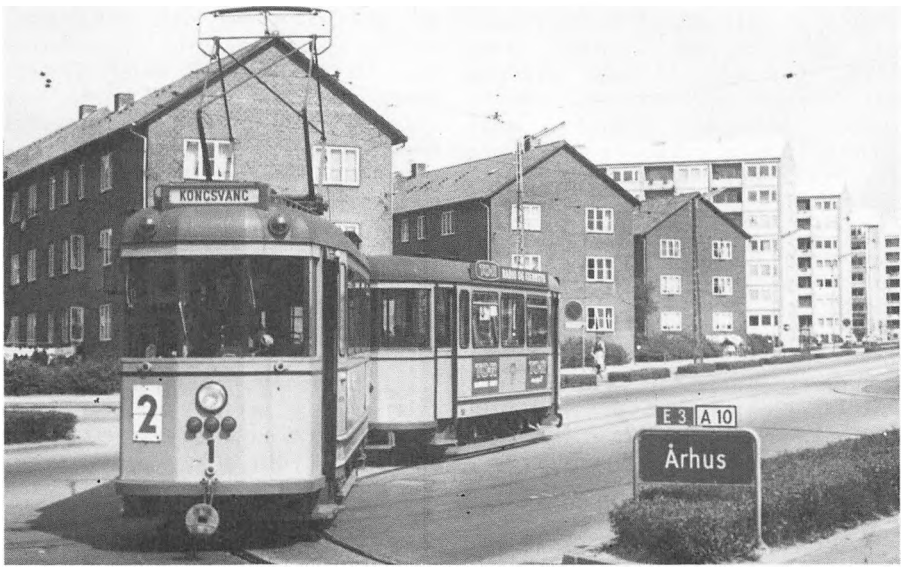
SPORVOGNSLINIER I ÅRHUS

Den i 1904 åbnede linie gik fra remisen ved Dalgas Avenue forbi Hovedbanegården, over torvene og forbi Østbanegården til Trøjborgvej ved Tordenskjoldsgade. Linien var enkeltsporet med vigespor. I årenes løb forlængedes nogle af vigesporene så meget, at der på dele af strækningen blev dobbeltspor, men derudover skete ingen udvidelse af linien.

Først efter kommunens overtagelse af sporvejen i 1928 kom der gang i udvidelserne. I 1930 forlængedes linien i byens nordlige del fra Trøjborgvej til Marienlund. Linien benævntes nu linie 1, idet der samtidig med denne udvidelse åbnedes en ny linie, linie 2, fra Harald Jensens Plads til Banegårdsplads. Denne linie forlængedes i 1935 til Kongsvang. Yderligere udvidelser af sporvejsnettet var under overvejelse, men kom aldrig til udførelse. På linie 1 etableredes i 1930rne overalt dobbeltspor, og der byggedes vendesløjfe i Marienlund. Ved Dalgas Avenue havde der været vendesløjfe næsten fra begyndelsen.

Efter anden verdenskrig byggedes sløjfe i Kongsvang, og linie 2 førtes ad linie 1s spor videre fra Banegårdsplads til Marienlund.

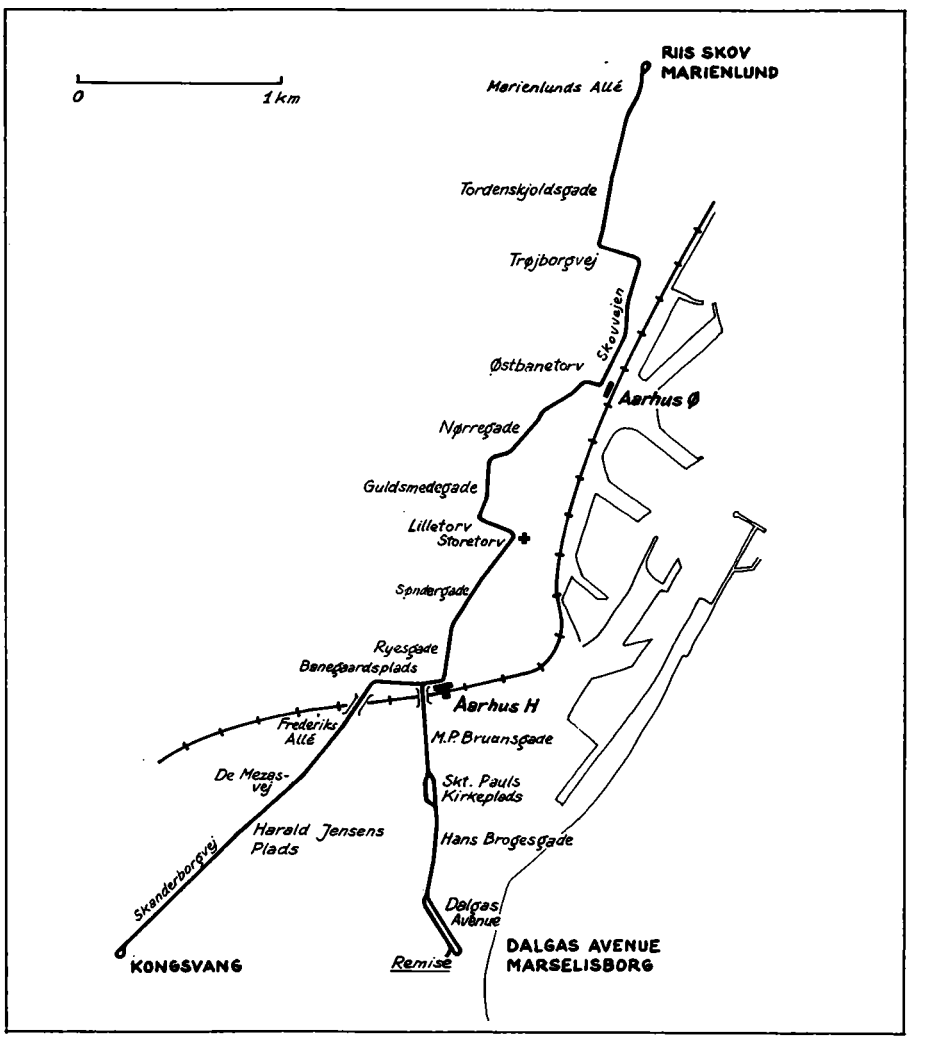
Hele sporvejslinienettet omstilledes 7. november 1971 til busdrift.



Kongsvang, ca. 1965

Linie 1
Linielængde 1930 (Dalgas Avenue-Marienlund): 5,2 km.
Liniefarver: Hvide skilte med rødt tal; én rød lanterne.

Linie 2
Linielængde 1945 (Kongsvang-Marienlund): 5,9 km.
Liniefarver: Hvide skilte med grønt tal; én grøn lanterne.



Linienettet i Århus

ODENSE SPORVEJ

Som den tredje danske by fik Odense i 1911 en elektrisk sporvej. Det var det svenske firma ASEA, der så at sige leverede en komplet sporvej med motorvogne, bivogne, skinner, uniformer o.s.v. Sporvejens rute gik fra Fruens Bøge forbi Statsbanegården til Bülowsvej (i 1923 forlænget til Hunderup Skov), og sporvejen blev drevet af et privat aktieselskab, A/S Odense elektriske Sporvej.

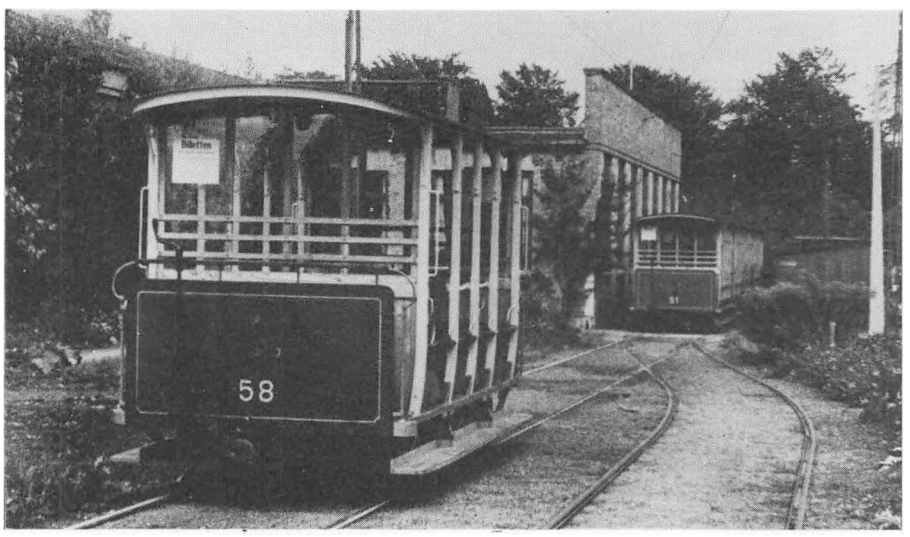
I 1913 anlagdes en linie til havnen, på hvilken man havde regnet med bl.a. at transportere kul til elektricitetsværket. Dette blev imidlertid aldrig til noget, og Havnelinien var urentabel. I 1926 omlagdes derfor dens yderste del til Skibhusvej, og Skibhuslinien, som linien nu kaldtes, kørte som sporvognslinie til 1939, hvor den omstilledes til trolleybusdrift.

I slutningen af 1940rne kom en omstilling af den tilbageværende sporvognslinie, Hovedlinien, til trolleybus- eller dieselbusdrift på tale. Linien var endnu i princippet enkeltsporet med vigespor, selv om man i årenes løb havde forlænget nogle af vigesporene, således at der på en del af strækningen var egentligt dobbeltspor. Dertil kom, at hele anlægget med skinner, vogne og bygninger i henhold til overenskomst med Odense kommune pr. 1. januar 1952 ville tilfalde kommunen vederlagsfrit. Bl.a. derfor var der i en årrække ikke ofret noget ud over det strengt nødvendige. Navnlig var skinnerne stærkt nedslidte, således at en fuldstændig fornyelse var påkrævet. En nærmest total fornyelse af vognparken ville også komme på tale, idet den overvejende del af vognene var bygget før første verdenskrig og således var mere end 35 år gamle. Resultatet af overvejelserne var, at sporvognslinien nedlagdes 1. juli 1952. Samtidig ændrede A/S Odense Sporvej navn til Odense Bytrafik A/S.

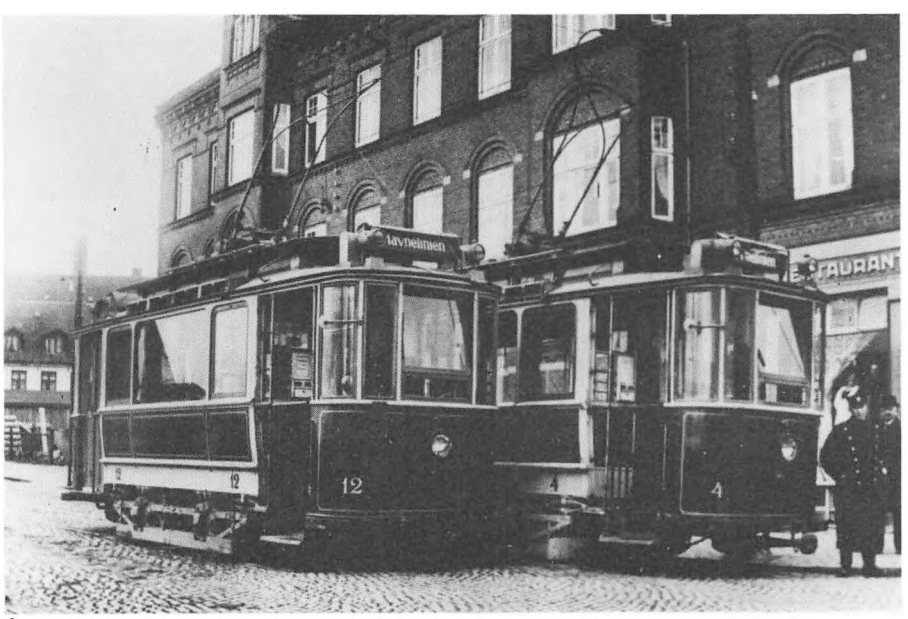
På en del af den tidligere sporvognslinie indførtes trolleybusdrift, idet linien ad Skibhusvej forlængedes fra Statsbanegården til Hunderup Skov. På resten af linien erstattedes sporvognene af dieselbusser. Trolleybusserne kørte i Odense til 1959, hvor også de blev erstattet af dieselbusser.

Ved nedlæggelsen i 1952 var selv de nyeste sporvogne i Odense så gamle, at det ikke var muligt at sælge dem til andre sporvejsselskaber. Hovedparten af vognene blev derfor hugget op, men nogle vogne endte dog i institutioner eller lignende. Det er lykkedes Sporvejshistorisk Selskab at erhverve to sådanne bivogne, skønt Selskabet først er stiftet 13 år efter sporvejsnedlæggelsen i Odense.

Den åbne bivogn nr. 51 var blandt de første bivogne, ASEA leverede i 1911. I Odense ændredes vognen ikke meget gennem årene. Den bevarede således den oprindelige grønne farve i modsætning til størstedelen af de øvrige vogne, der fra 1928 maledes røde. Vognen var i drift til 1952 og kom derefter til Sankt Georgs Gildes børnehave i Odense, hvor den stod indtil 1970. Efter Sporvejshistorisk Selskabs overtagelse af vognen er den blevet istandsat. Herunder er den forsynet med en ny



Åbne bivogne henstillet ved remisen, ca. 1951



Havneliniens endestation i Buchwaldsgade, ca. 1914



Hunderup Skov, ca. 1952

undervogn, da den oprindelige blev fjernet, da børnehaven overtog vognen.

Den anden Odense-bivogn i Sporvejsmuseets samling, nr. 59, blev bygget i 1913 af ASEA. Denne vogn var oprindelig åben, men blev allerede i 1919 på sporvejens værksted ombygget til lukket vogn med åbne enderperroner. Også nr. 59 bevarede sin grønne farve.

Motorvogn nr. 12 leveredes i 1913 af ASEA, og den blev i 1945 solgt til Upsala Spårvägs AB, som ved en remisebrand havde mistet en del af sin vognpark. Da sporvejene i Uppsala nedlagdes i 1953, blev vognkassen solgt som sommerhus. I 1972 erhvervedes denne til Sporvejsmuseet. Undervognen, som manglede, er senere erhvervet fra en brandskadet Jönköping-vogn, der var næsten identisk med ASEA-motorvognene i Odense. I 1987 sendtes vognen til Odense, hvor lokale medlemmer af Sporvejshistorisk Selskab arbejder med at restaurere den.

SPORVOGNSLINIER I ODENSE

Hovedlinien

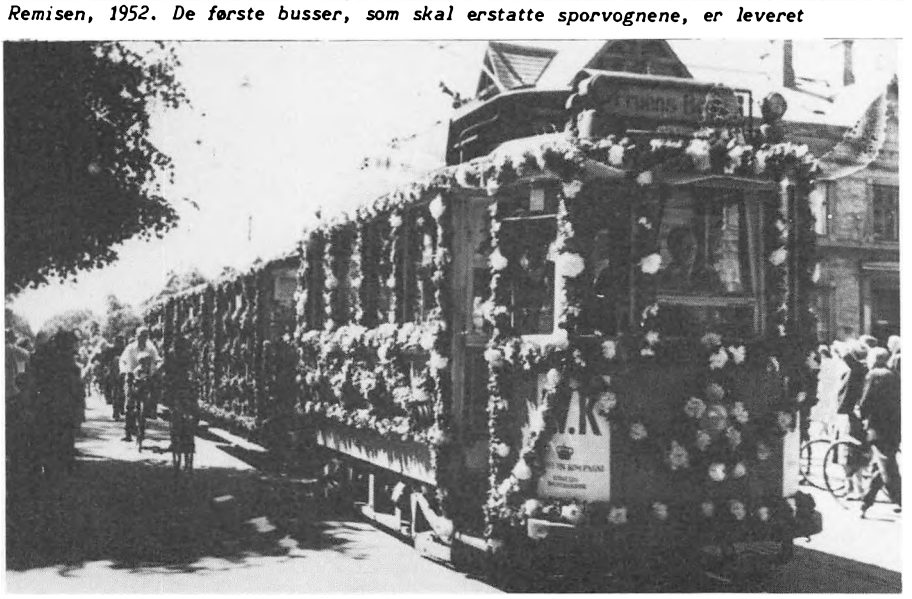
Linien åbnedes i 1911. I starten kørtes mellem Fruens Bøge og Statsbanegården, men allerede en månedstid senere trafikeredes linien i sin fulde udstrækning fra Fruens Bøge via banegården til Bülowsvej. I 1923 forlængedes linien til Hunderup Skov.

Nedlagt 1. juli 1952.

Linielængde 1923 (Fruens Bøge-Hunderup Skov): 7,2 km.
Liniefarver: cremefarvede skilte med sort tekst; en blågrøn og en hvid lanterne.



Remisen, 1952. De første busser, som skal erstatte sporvognene, er leveret



Afskedsturen gennem Odense den 1. juli 1952

Havnelinien

Linien blev åbnet i 1913 med rute fra Flakhaven ad Nørregade og Buchwaldsgade til havnen. Allerede samme år afkortedes den, således at der kun kørtes mellem hjørnet Østre Stationsvej/Nørregade og havnen.

Nedlagt 22. marts 1926 (erstattet af Skibhuslinien).

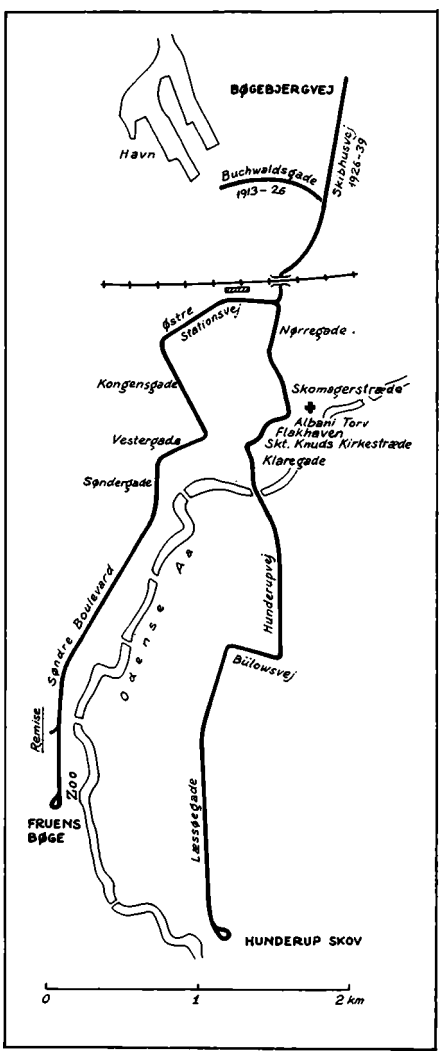
Linielængde 1913 (Nørregade-havnen) 1,2 km.
Liniefarver: grønne skilte med cremefarvet tekst; en rød og en hvid lanterne.

Skibhuslinien

Linien oprettedes i 1926 som en videreførsel af Havnelinien, der da omlagdes fra Buchwaldsgade ad Skibhusvej. Endestationen hér var ved Bøgebjergvej.

Omstillet til trolleybusdrift 8. august 1939.

Linielængde 1926 (Nørregade-Bøgebjergvej): 1,3 km.
Liniefarver: røde skilte med cremefarvet tekst; en rød og en hvid lanterne.



Linienettet i Odense

UDENLANDSKE SPORVOGNE

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm er først og fremmest et museum for kollektiv bytrafik i Danmark. Alligevel har museet fire udenlandske vogne, nemlig én fra hver af byerne Malmö, Flensburg, Basel og Wuppertal.

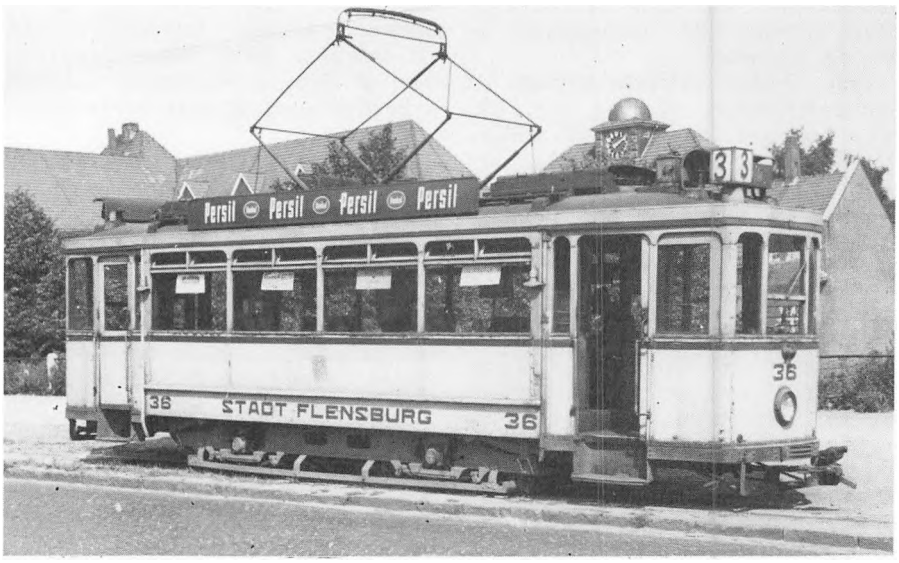
De to førstnævnte vogne er anskaffet for at repræsentere byer, som mange danskere i årenes løb har besøgt, medens vognen fra Basel anskaffedes som driftsreserve. Vognen fra Wuppertal er gave fra Dansk Siemens til museet. Det er en arbejdsvogn (slibevogn).

Malmovognen, nr. 74, er bygget i 1946. Den er et godt eksempel på efterkrigstidens svenske sporvogn, der i øvrigt var forbillede for museets københavnske motorvogn nr. 701. Nr. 74 ombyggedes til højretrafik og var i drift indtil Malmö indstillede sporvejsdriften i 1973. Forskellige forsøg på at sælge vognen slog fejl, og i 1977 kom nr. 74 til Sporvejsmuseet. Da det er en énretningsvogn, der kræver vendesløjfer, vil der sikkert gå en del år endnu, før den kommer i drift.

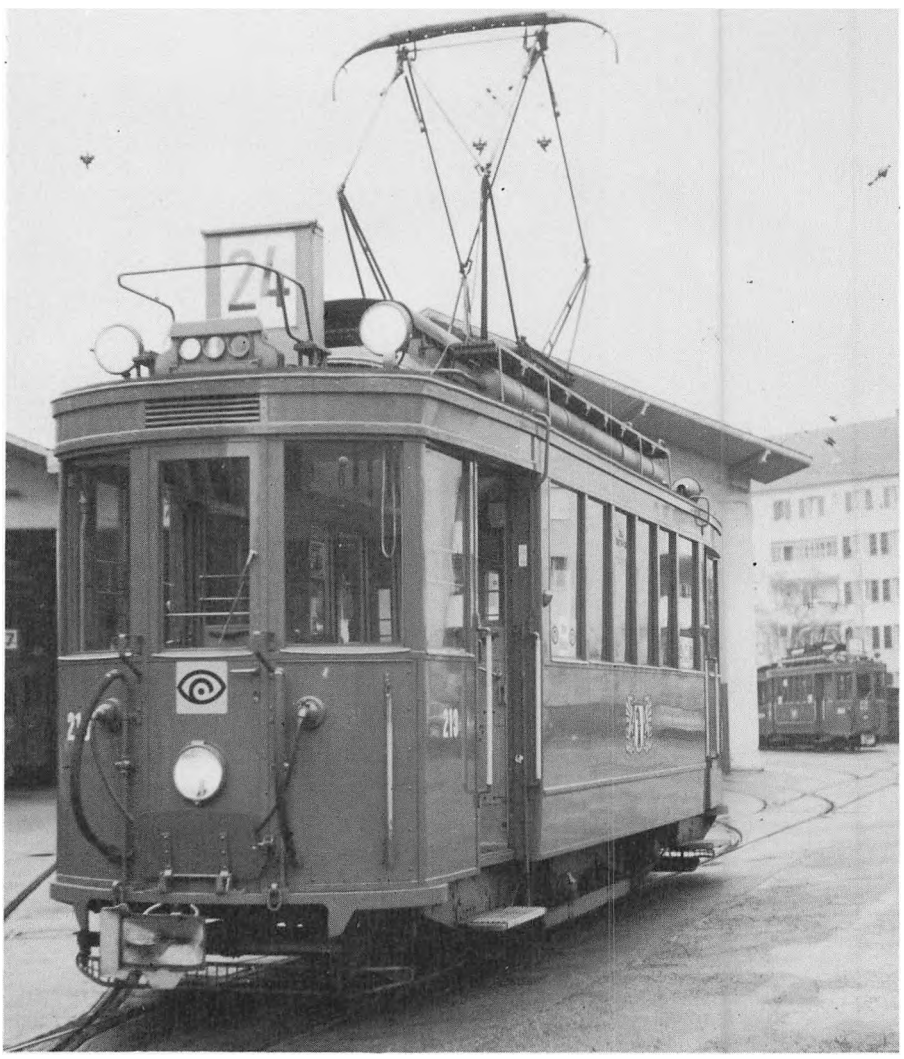
Flensburgvognen, nr. 36, er bygget i 1926. Vognen er et godt eksempel på sporvognsbygningens stade i Europa i 20rne. Bortset fra enkelte småændringer (afviserlys, automatisk kobling og lignende) har vognen bevaret sit oprindelige udseende. Vognen var køreklar ved sporvejsdriftens nedlæggelse i Flensburg i 1973 og kom til museet i 1974. Inden museets åbning i 1978 brugtes den i stor udstrækning til arbejdskørsel i anlægsperioden. Vognen kørte i 1978 som ekstravogn, men har siden været hensat for hovedreparation.

Motorvognen fra Basel, nr. 213, er bygget i 1933. Den var i drift i Basel indtil 1979, hvor Sporvejsmuseet overtog den. Som type betragtet er den ældre, idet vogne af denne art indførtes i Basel omkring 1914. Basel har et stort og velfungerende sporvejsnet, der i de seneste år er blevet moderniseret. Vognen udrangeredes derfor ikke som følge af nedlæggelse, men fordi byen havde fået nye og større vogne. Vognen er i god stand og ikke opmalet på museet - et bevis på den gode vedligeholdelsesstand i Basel. I forhold til danske sporvogne adskiller den sig bl.a. ved at have trykluftbremse og mulighed for overgang til bivogn.

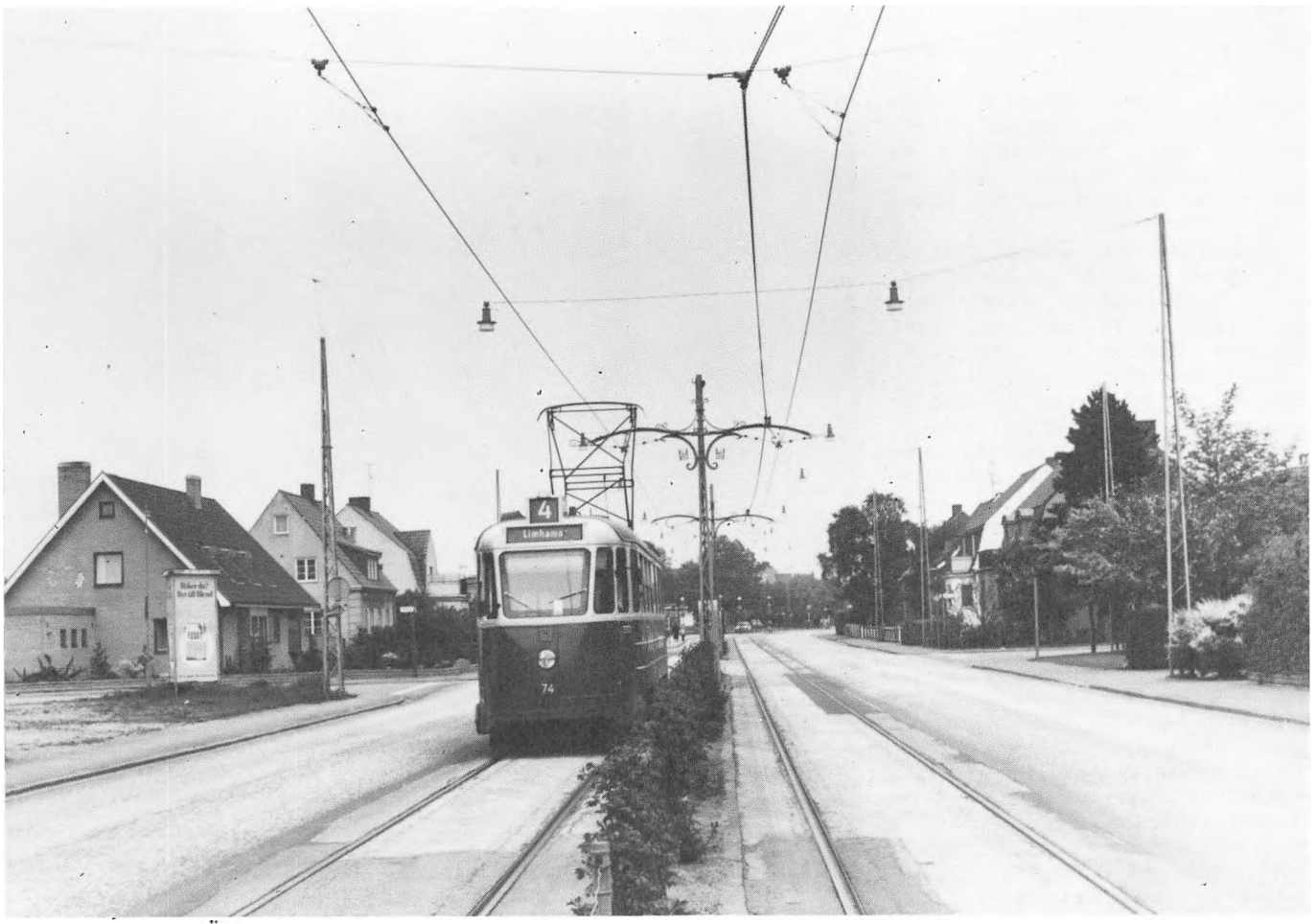
Som nævnt er Wuppertal 3241 arbejdsvogn. Vognen var oprindelig almindelig sporvogn anskaffet af Barmer Strassenbahn i 1925. (Barmen er navnet på én af de mange byer, der i 1929 sammensluttedes til byen Wuppertal). I 1967 ombyggedes vognen til slibevogn og blev overflødig ved indstillingen af



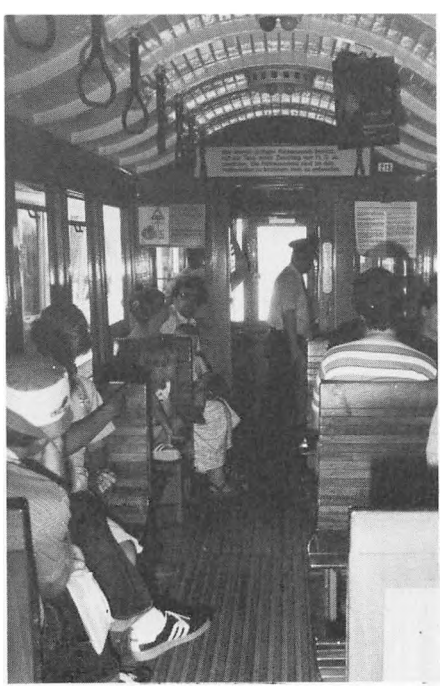
Endestationen Ostseebadweg i Flensburg, 1952. Nr. 36 er på Sporvejsmuseet hensat for en gennemgribende restaurering



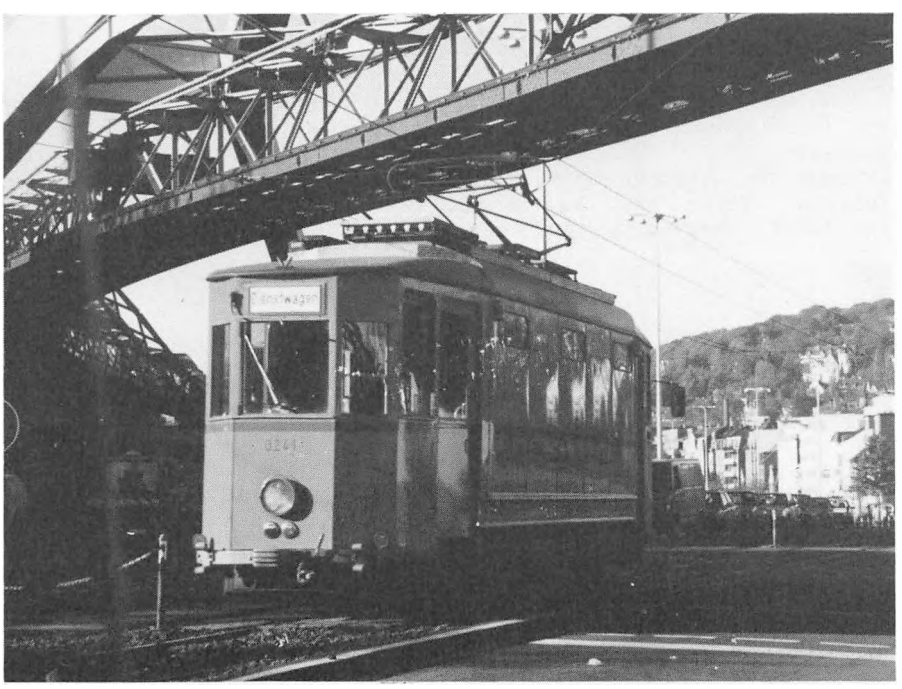
Depot Wiesenplatz i Basel, 1979



Linnégatan i Malmö, 1972



Det indre af Baselvognen nr. 213



Slibevognen passerer under den berømte svævebane i Wuppertal, 1986

sporvejsdriften i Wuppertal i 1987. Da Siemens havde leveret vognens elektriske udrustning, ønskede Dansk Siemens at påskønne Sporvejsmuseets arbejde ved at overdrage museet vognen. Ganske vist har museet en slibevogn fra København, men denne vogns almentilstand er meget dårlig, og det er vanskeligt at se, hvornår en gennemgribende istandsættelse vil være mulig. Sporvejsmuseet er derfor glad for den tyske slibevogn, der gør god fyldest.

BUSSER OG TROLLEYBUSSER

Sporvejsmuseet er, som navnet siger, først og fremmest et museum for sporvogne og sporvejsdrift, der i en årrække var rygraden i den kollektive bytrafik i København, Odense og Århus. I disse byer, samt i en række andre danske byer, er det i dag busdriften, der dominerer.

Busdriften har gennemgået og gennemgår stadig en udvikling, bl.a. fordi bussers levetid normalt ikke er så lang som sporvognes. Medens det har været nogenlunde overkommeligt at erhverve en del typer på danske sporvogne, ville noget tilsvarende for bussers vedkommende være uoverkommeligt. Sporvejsmuseet har derfor måttet nøjes med forholdsvis få busser og trolleybusser.

Trolleybusser indførtes i Danmark af NESA i 1927. Københavns Sporveje fik trolleybusser i 1938 og Odense Sporvej i 1939. I 1953 erstattedes sporvejsdriften i NESAs område med trolleybusdrift, og der anskaffedes i den forbindelse 20 énmandsbetjente trolleybusser. En af disse vogne, nr. 31, ejes af Sporvejsmuseet, der overtog den efter trolleybusdriftens indstilling i 1971. Man må håbe, at det en dag vil være muligt at vise denne vogn i drift og således demonstrere dette lydløse og lugtfrie transportmiddel.

Af museets dieselbusser skal omtales Odense Bytrafik nr. 10, Århus Sporveje nr. 165 og NESA nr. 62. Vognene er bygget henholdsvis 1952, 1961 og 1963. Odense- og Århusvognene er af fabrikat Volvo med karrosseri fra Smith, Mygind & Hüttemeier (OB 10) henholdsvis dette firmas efterfølger Nordisk Karrosserifabrik (ÅS 165) i Svendborg, medens NESA 62 er bygget af Büssing i Braunschweig. Alle vognene er énmandsbetjente. OB 10 er i øvrigt Volvos første bus med motor under gulvet (stel nr. 1). Denne er forsynet med et halvautomatisk gear (Wilson-



NESA-trolleybussen nr. 31 på Strandvejen ved Charlottenlund, 1971



KS-bus fra slutningen af 20rne



Århusbussen nr. 165 på Banegårdsplads, 1970



KS-bus fra slutningen af 30rne



Odensebussen nr. 10 på Sporvejsmuseet



KS-bus fra begyndelsen af 50erne



KS-bus fra midten af 60erne



NESA-bussen nr. 62 ved Gentofte station, ca. 1970

gear), medens ÅS 165 har almindeligt gear og NESA 62 automatgear. De to Volvobusser er opbygget på chassis, medens NESA 62 er selvbærende. Det betyder, at Volvobusserne har en efter nutidig bedømmelse temmelig stor gulvhøjde og dermed også stor indstigningshøjde, medens NESA 62 - sin alder til trods - virker mere nutidig.

VOGNOVERSIGT

I nedenstående tabel er samlet nogle af de vigtigste data for de sporvogne, trolleybusser og dieselbusser, der er omtalt på de foregående sider. En fuldstændig fortegnelse over museets vognpark kan findes i museets årsberetning, som udsendes i maj måned det følgende år. Årsberetningen foreligger til salg i museets kiosk.

Vogn-nummer	Trafik-selskab	Byggeår og -sted	Udgået af driften	Spor-vidde	Antal aksler	Motor-stør-relse	Længde	Bredde	Vægt tom ca.	Sidde-pladser	Stå-pladser	Antal vogne i serien	Noter
SPORVOGNE													
Motorvogne													
1	ÅS	1945 KS	1971	1000 mm	2	2x55 HK	10,00 m	2,10 m	12,0 t	22	28	20	
S 1	KS	1900 Schultz	1972	1435 mm	2	2x63 HK	9,70 m	2,10 m	14,9 t	-	-	4	1
3	ÅS	1945 Scandia	1971	1000 mm	2	2x55 HK	10,00 m	2,10 m	12,0 t	22	28	20	
12	OS	1913 ASEA	1953	1435 mm	2	2x20 HK	8,15 m	2,00 m	8,3 t	16	16	14	2
22	KS	1900 Schultz	1972	1435 mm	2	2x63 HK	9,70 m	2,10 m	13,0 t	20	33	4	3
36	SFV	1926 HAWA	1973	1000 mm	2	2x51 HK	10,20 m	2,10 m	13,5 t	22	52	4	
74	ML	1946 General Motors	1973	1435 mm	4	4x65 HK	14,20 m	2,20 m	16,9 t	28	76	11	
213	BVB	1933 SIG	1979	1000 mm	2	2x74 HK	9,20 m	2,20 m	15,4 t	20	44	10	
275	KS	1907 Scandia	1966	1435 mm	2	2x63 HK	9,50 m	2,10 m	12,4 t	20	31	265	
327	KS	1912 Scandia	1965	1435 mm	2	2x63 HK	10,00 m	2,10 m	13,0 t	20	37	25	
361	KS	1915 Scandia	1965	1435 mm	2	2x68 HK	9,30 m	2,10 m	12,3 t	20	29	30	
437	KS	1918 Scandia	1965	1435 mm	2	2x65 HK	10,30 m	2,10 m	14,6 t	22	27	25	
470	KS	1945 KS	1967	1435 mm	2	2x63 HK	10,40 m	2,20 m	12,3 t	20	48	44	
587	KS	1940 KS	1972	1435 mm	4	4x49 HK	12,30 m	2,20 m	17,3 t	20	58	118	
701	KS	1949 KS	1967	1435 mm	4	4x49 HK	13,40 m	2,30 m	19,1 t	27	63	8	
929	NESA	1934 KS	1972	1435 mm	4	4x43 HK	12,30 m	2,20 m	17,7 t	28	31	118	4
3241	WSW	1925 van der Zypen	1987	1435 mm	2	2x75 HK	9,34 m	2,10 m	14,0 t	-	-	10	5
Bivogne													
51	OS	1911 ASEA	1952	1435 mm	2	-	5,55 m	2,00 m	2,2 t	20	10	8	
54	ÅS	1947 Scandia	1971	1000 mm	2	-	8,50 m	2,10 m	8,0 t	14	31	19	
59	OS	1913 ASEA	1952	1435 mm	2	-	6,68 m	2,00 m	3,0 t	16	16	3	
60	ÅS	1909 Scandia	1971	1000 mm	2	-	8,50 m	2,10 m		-	-	14	6
1065	KS	1947 KS	1968	1435 mm	2	-	10,40 m	2,20 m	8,4 t	19	56	65	
1321	KS	1914 Scandia	1966	1435 mm	2	-	10,30 m	2,10 m	8,5 t	22	37	40	
1460	KS	1920 Scandia	1966	1435 mm	2	-	10,20 m	2,10 m	8,8 t	22	37	100	
1552	KS	1934 KS	1972	1435 mm	4	-	12,30 m	2,20 m	14,0 t	25	55	83	
1572	KS	1940 KS	1972	1435 mm	4	-	12,30 m	2,20 m	12,3 t	27	51	83	
TROLLEYBUS													
31	NESA	1953 BUT-Leyland	1971	-	2	120 HK	9,70 m	2,44 m	8,3 t	30	35	20	7
DIESELBUSSER													
10	OB	1952 Volvo	1969	-	2	150 HK	9,80 m	2,44 m	8,2 t	23	52	24	7
62	NESA	1963 Büssing	1973	-	2	150 HK	10,80 m	2,50 m	6,9 t	34	44	12	
165	ÅS	1961 Volvo	1975	-	2	150 HK	11,00 m	2,44 m	8,5 t	26	49	58	8

Forkortelsesliste:

ASEA: Allmänna Svenska Elektriska Aktiebolaget
BUT: British United Traction
BVB: Basler Verkehrs-Betriebe
HAWA: Hannoversche Waggonfabrik AG.
KS: Københavns Sporveje
ML: Malmö Lokaltrafik
NESA: Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab
OB: Odense Bytrafik
OS: A/S Odense Sporvej
SFV: Stadtwerke Flensburg - Verkehrsbetriebe
SIG: Schweizerische Industrie Gesellschaft
WSW: Wuppertaler Stadtwerke AG.
ÅS: Århus Sporveje

Noter:

1. Ombygget til skinneslibevogn 1952
2. 1945-1953: Upsala Spårvägar, nr. 12
3. 1953-1972 skinneslibevogn, S 2
4. 1952-1972 Københavns Sporveje, nr. 617
5. Ombygget til skinneslibevogn 1967
6. Ombygget til skinneslibevogn 1953
7. Karrosseri: Schmidt, Mygind & Hüttemeier
8. Karrosseri: Nordisk Karrosserifabrik

EN SPORVOGN GENNEM TIDEN

En stor del af Sporvejsmuseets vogne har en anselig alder, og mange af vognene har som følge deraf en broget historie.

Et eksempel herpå kan være motorvognen nr. 327 fra Københavns Sporveje. Vognen er nærmere omtalt på side 15. Nedenfor bringes en række fotografier, der illustrerer vognens mere end 75-årige historie.



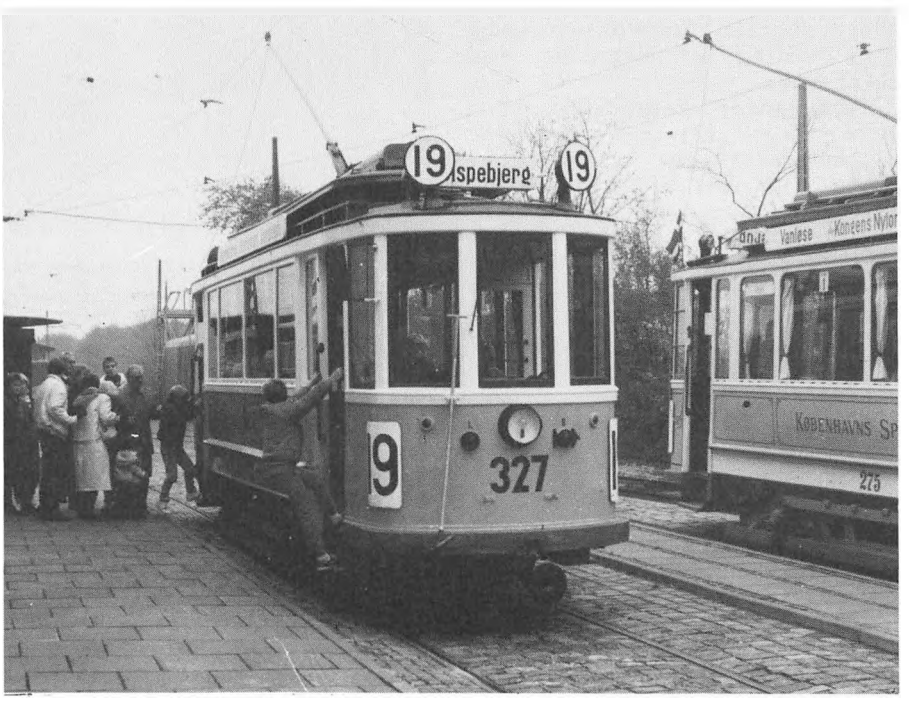
I nuværende Vindebrogade, ca. 1931. Vognen har endnu kun de korte perroner. Perronerne forlængedes i 1941-42



På Frederikssundsvej kort før udrangeringen i 1965



Vognen sættes i stand på Sporvejsmuseet. Rustbankning af dragere i vognkassebund



Vognen i drift på Sporvejsmuseet

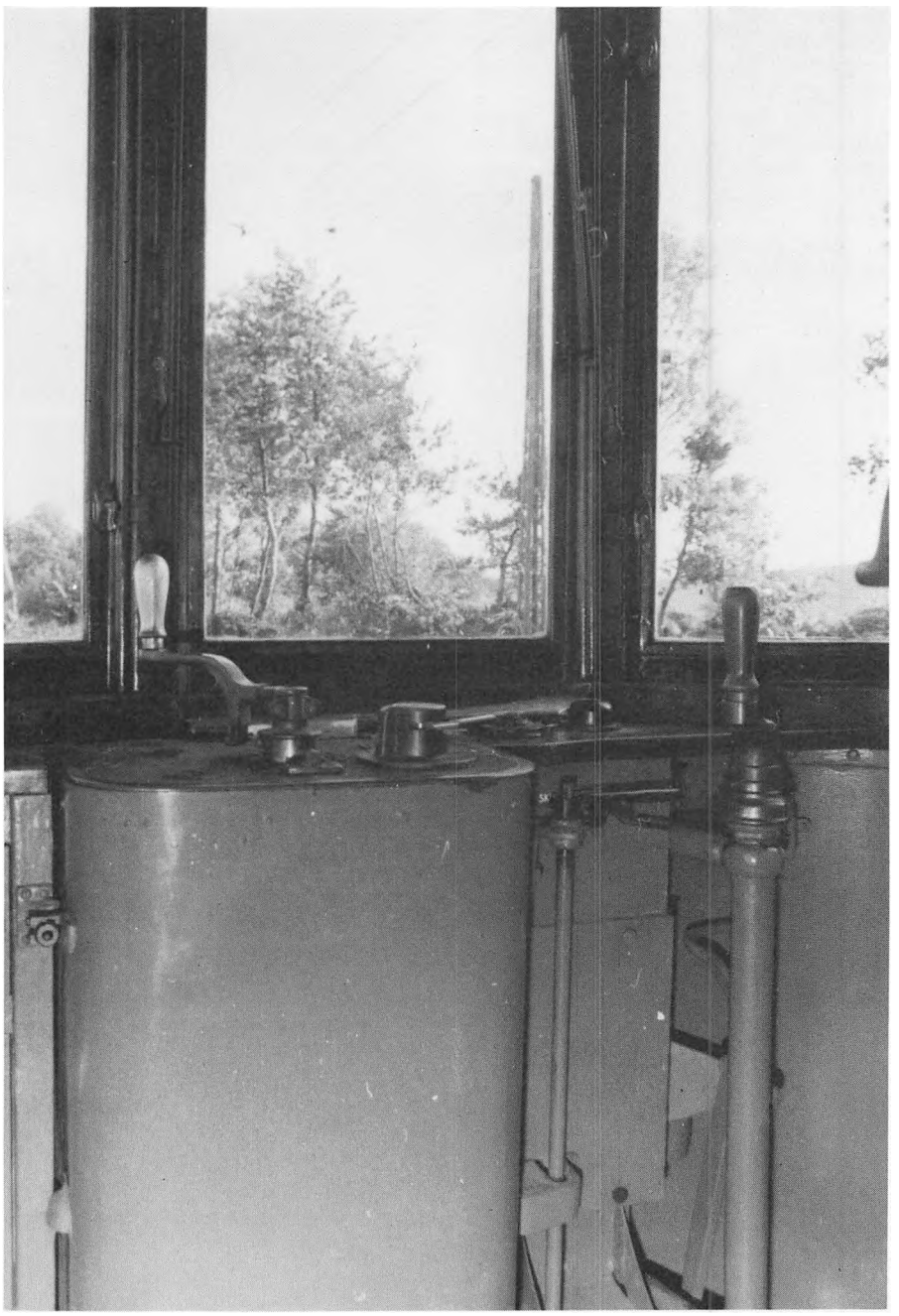
LIDT OM TEKNIKKEN BAG SPORVEJSDRIFTEN

Sporvejsdrift er for nogle mennesker blot mødet med noget gammelt, der vækker minder, for andre noget ejendommeligt, aldrig før set, medens det for atter andre er mødet med en teknik, der kun kan studeres på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm. Studeres er måske et prætentiøst udtryk, men det er faktisk ikke få spørgsmål af teknisk art, som museets medarbejdere i årenes løb har måttet svare på. Unge mennesker stiller ret naturligt spøgsmålet: "Hvor hurtigt kan en sporvogn køre?" Hvilket andet spørgsmål skulle de kunne stille, præget som de er af bestemte forestillinger – herunder trangen til at opregne rekorder? Man fristes ofte til i en sådan situation at svare, at hér er Danmarks hurtigste sporvogn. Et andet spørgsmål, der ofte dukker op, går på motorernes antal hestekræfter – et spørgsmål, der ikke uden lange forklaringer om elektromotorers effekt, lader sig besvare entydigt. I det følgende skal nogle sider af sporvejsteknikken beskrives.

Sporvejsmuseets vogne er elektrisk drevne. Museets strømforsyning leverer ca. 600 volt jævnstrøm. Til sammenligning kan nævnes, at der i en almindelig stikkontakt i en husinstallation findes 220 volt vekselstrøm. Strømforsyningens plusledning er forbundet med køretråden, der er af kobber og befinder sig i ca. 6 meters højde over sporet. Strømforsyningens minusledning er forbundet med skinnerne.

Sporvognene kan deles op i flere arter, her vil vi skelne mellem motorvogne og bivogne. Motorvognene er forsynet med to motorer, dog findes også motorvogne med fire motorer, medens bivognene ikke er forsynet med motorer. På motorvognene findes en strømaftager, der kan være en stang med rulle (anvendt i København), en lyrebøjle (anvendt i Odense) eller en pantograf (anvendt i Århus, Basel, Malmö o.s.v.). De københavnske S-tog har som bekendt også pantograf. Foruden til fremdrivning bruges også strøm til belysning, varme og skinnebremser. Bivognene får strøm til deres forbrug ved hjælp af koblingskabler.

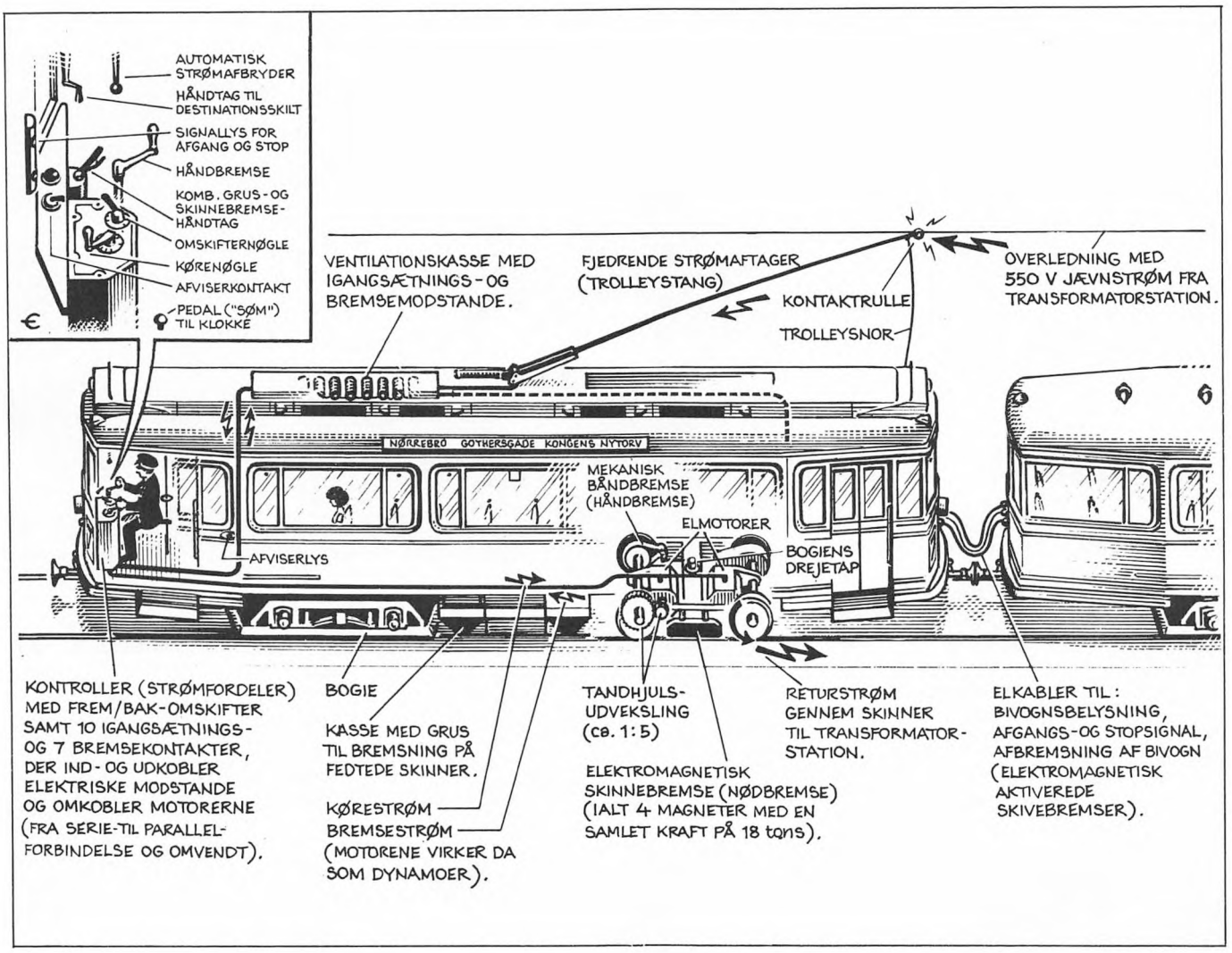
Ved at gennemgå vognstyrerens arbejdsplads kan vi få et indtryk af, hvorledes en sporvogn "styres". Foran sig har vognstyreren en kontroller, der



Vognstyrerens arbejdsplads i en gammel københavnsk motorvogn

har to håndtag, nemlig et stort, kaldet kørenøglen, og et lille, kaldet omskifternøglen. Umiddelbart til højre for kontrolleren findes et mindre håndtag, kaldet grusnøglen. Til højre herfor er enten et håndhjul eller et sving, kaldet håndbremsen. Ovenover førerpladsen er et håndtag, kaldet automaten, og i gulvet – i nærheden af håndbremsen – findes et stort søm, kaldet klokkesømmet. Desuden findes der forskellige kontakter og kontrollamper, der ikke skal omtales her, da de ikke har nogen umiddelbar betydning for kørslen.

Når vognen skal køre, gør vognstyreren følgende: Først undersøger han, om automaten er inde. Automaten er en maksimalafbryder, d.v.s. en afbryder og sikring for kørekredsløbet. Dernæst sætter vognstyreren sin omskifternøgle på plads. Med omskifternøglen kan vognstyreren vælge, om han vil køre forlæns eller baglæns på én eller to motorer. Lad os antage, at vognstyreren sætter omskifternøglen på forlæns kørsel på to motorer. Han kan nu dreje kørenøglen op til første stilling, kaldet første kørekontakt. Herved dannes i kontrolleren en række forbindel-



ser, idet strømmen nu kan løbe fra strømaftageren, gennem automaten, gennem igangsætningsmodstandene på taget, gennem den ene motor, gennem den anden motor og til skinnerne. Vognen sætter nu igang, og kørenøglen kan føres videre til anden, tredje, fjerde og femte kørekontakt. Efterhånden skydes mere og mere modstand ud, og i femte kørekontakt er al modstand udskudt, og motorerne får hver halvdelen af køretrådsspændingen, altså ca. 300 volt pr. motor. Forbliver kørenøglen i denne stilling, vil vognen efterhånden opnå ca. halv fart.

Hvis kørenøglen drejes videre til sjette kørekontakt, sker der en ændring af motorforbindelserne. Ganske vist indskydes der nu atter modstand, men motorerne kan nu få en højere spænding end før, og vognens fart vil således blive øget. I den sidste kørekontakt, tiende kontakt, er al modstand igen skudt ud, og motorerne får nu den fulde køretrådsspænding, altså ca. 600 volt pr. motor. Hvis farten er blevet høj nok, drejes kørenøglen tilbage til udgangsstillingen, og vognen ruller nu strømløst videre.

Hvis der nu skal bremses, drejes kørenøglen den modsatte vej af før. Herved bringes motorerne til at virke som generatorer (dynamoer), idet de afgiver deres energi til igangsætningsmodstandene på taget. I alt findes der syv bremsestillinger. På første bremsekontakt er al modstand indskudt, på sidste er al modstand udskudt. Vi siger, at vognen bremser elektrisk. Den elektriske bremsning kan dog ikke standse vognen helt, hertil bruges håndbremsen, der også bruges som parkeringsbremse.

At køre (og bremse) sporvogn svarer på mange måder til at køre bil i glat føre, eller sagt på en anden måde: En sporvogns stålhjul på stålskinner kan ikke overføre så store kræfter som et gummihjul på asfalt. Det kan give problemer ved igangsætning og bremsning på fedtede skinner, men her kommer grusnøglen ind i billedet. Ved at dreje grusnøglen kan vognstyreren åbne for en grusventil, der lader en tynd stråle af grus falde på skinnerne foran de forreste hjul. Særlig ved nødbremsning er grusningen en stor hjælp. Drejes grusnøglen under nødbremsning helt i bund, sættes der tillige strøm til skinnebremserne, der er store elektromagneter ophængt umiddelbart over skinnerne. Ved at bruge skinnebremserne får man således en ekstra bremsning udover den bremsning, som hjulene medfører.

Hvis der til motorvognen er koblet en bivogn, bremses også denne elektrisk, idet noget af bremsestrømmen ved den elektriske bremsning via et koblingskabel føres til bivognen. Denne er forsynet med skivebremser, der påvirkes af en stor elektromagnet. Bivognen er tillige forsynet med skinnebremser.

VEDLIGEHOLDELSE OG SIKKERHED

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm vil gerne være et museum i bevægelse, både i direkte og overført betydning. Det betyder, at de vogne, der indgår i driften, skal opfylde visse krav, dels af hensyn til publikums sikkerhed, dels for at opfylde kravet om rimelig vedligeholdelsesstand.

En gang om året synes de vogne, der skal indgå i driften, af en repræsentant for det offentlige, nemlig bilinspektøren i Ringsted. En gang om måneden foretages et grundigt eftersyn af driftsvognene. Eftersynet omfatter kontrol af smøring, kontrol af dele, der er underkastet mekanisk slid, isolationsmåling af de elektriske installationer, funktionsprøvning af alle apparater og indretninger samt en prøvekørsel. De månedlige eftersyn udføres af museets eget personale udenfor driftstiden og er i virkeligheden også et musealt arbejde. Hovedformålet med eftersynene er selvfølgelig at sikre en høj sikkerhedsmæssig standard, men eftersynene er tilligemed istandsættelsen af vognene en videreførsel og supplering af den know-how, der var en nødvendig forudsætning for sporvejsdriftens gennemførelse. Endelig skal det nævnes, at driftsvognene dagligt efterses af vognstyrerne.



Istandsættelse af vogntag

Den skitserede eftersynsprocedure har vist sig at fungere godt, idet småfejl opdages i tide, og inden de når at udvikle sig. De indvundne driftserfaringer søges nyttiggjort i kommende istandsættelsesarbejder, således at såvel istandsættelse som vedligeholdelse kan ske så rationelt som muligt. En vigtig forudsætning for rationel vedligeholdelse er endvidere, at reservedele forefindes. I takt med vognerhvervelserne er der derfor søgt erhvervet reservedele, tegninger, beskrivelser o.l. Da de fleste af Sporvejsmuseets vogne ikke alene er danske, men også bygget i Danmark, er det normalt ikke muligt at skaffe brugbare reservedele fra udlandet. I visse tilfælde er det derfor nødvendigt at reparere eller nyfremstille dele, hvilket kan give mange faglige udfordringer – og en masse besvær.



Eftersyn af de elektriske installationer



Arbejde på undervogn

SPORVEJSMUSEETS FASTE ANLÆG

På Sporvejsmuseet er det ikke kun sporvognene og busserne, der er museumsgenstande. Ganske vist er museets remise i det store og hele opført af nye materialer, og det samme gælder en del af forpladsområdet (perron, kantsten m.v.), men en stor del af det faste anlæg på museet er i virkeligheden selv museumsgenstande ganske på linje med vognene.

En del af forklaringen herpå er naturligvis, at en række materialer og effekter blev overflødige ved sporvejsdriftens afvikling i Danmark. De pågældende ting kunne kun sælges som skrot til en pris, der ofte kun akkurat kunne dække demonteringsudgifterne. I sådanne tilfælde har Sporvejsmuseet kunnet opnå fordelagtige aftaler om erhvervelse af effekter, der dels kunne blive til direkte nytte i museets drift, dels kunne illustrere sporvejenes epoke i dansk historie. Det er ikke muligt kort i enkeltheder at opregne, hvorfra alle effekter stammer, men nogle iøjnefaldende eksempler kan da fremdrages.

Hvis man begynder med sporanlægget, kan det oplyses, at den metersporede strækning fra museets parkeringsplads til remisen er anlagt med skinner, der stammer fra Strandvejen i København (naturligvis med ændret sporvidde). Den første del af den normalsporede strækning fra remisen mod Højbjerg Skov er anlagt med skinner, som stammer fra Øster Allé i København, hvor museets medarbejdere selv har gravet skinnerne op af gaden. Retsporet i remisen og på remiseforpladsen stammer hovedsagelig fra Nørrebro og Svanemølle remiser i København, medens sporviften på forpladsen stammer fra Århusgade remise i København, idet der dog er suppleret med sporstykker først og fremmest fra Nørrebro remise. Yderst på forpladsen findes en vendesløjfe for museets normalsporede vogne. Denne er nødvendig af hensyn til drift med de nyere vogntyper, der er såkaldt enretningsvogne. Denne sløjfe er ligeledes sammensat af brugte skinner fra København, idet dele af sporsløjferne ved Øresundsvej og på Sundbyvester Plads er anvendt.

I en del af sporarealerne er der brolagt. Brostenene, der er anvendt hertil, stammer primært fra gader og remisearealer i



Museets medarbejdere tager spor op i Øster Allé i København

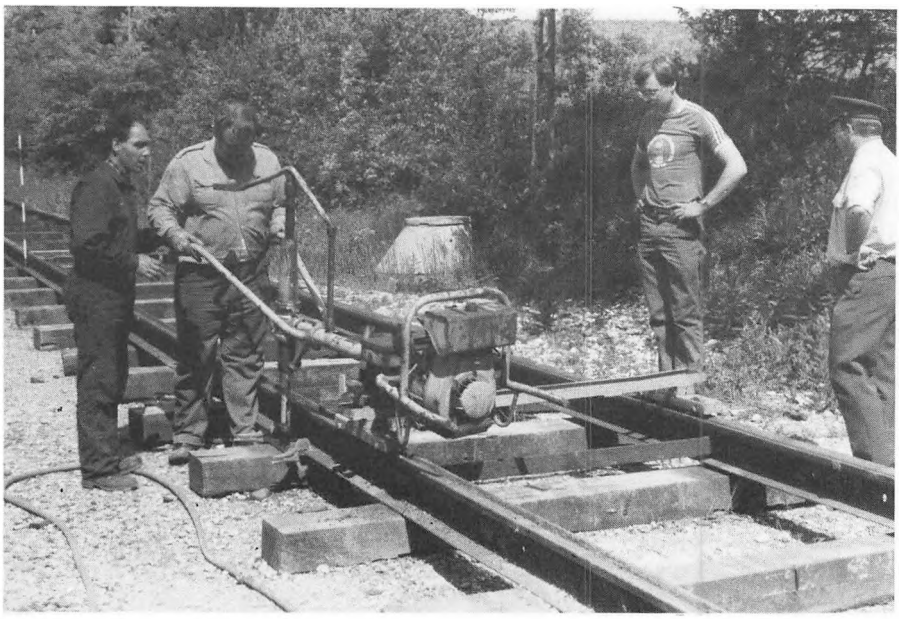


En enkelt kurve på museet var efterhånden så slidt, at den måtte udveksles. Nyt kurvespor, der er valset til korrekt krumning, ilægges



Sløjfen på museets forplads





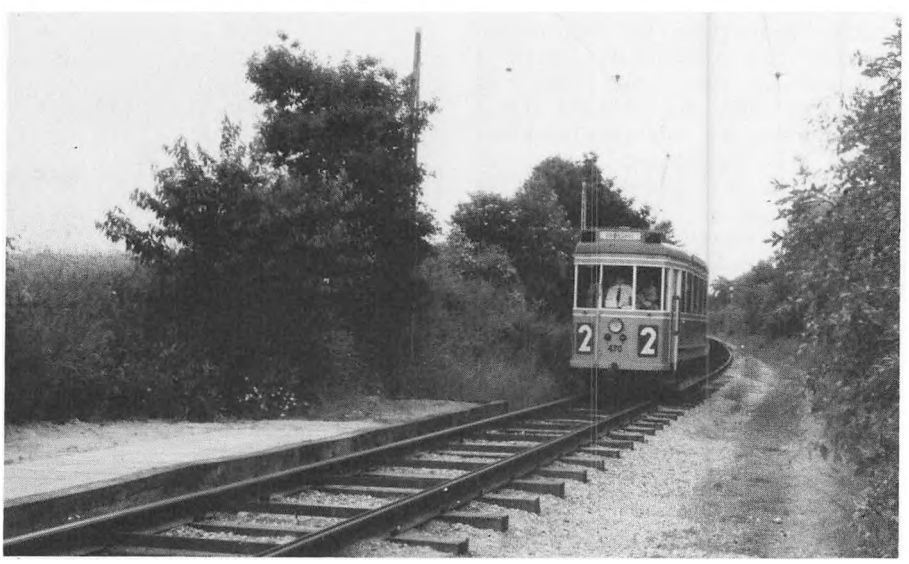




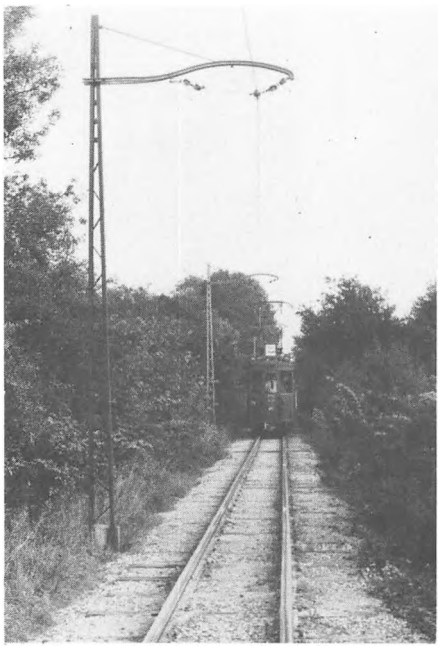
Fire stadier i sporbygning: øverst til venstre udlægning af sveller og sporrammer, nederst svejsning, øverst til højre boring til befæstigelse og i midten til højre opstopning med grus

København. Det er tanken gradvist at udvide de brolagte arealer.

I gader med fast belægning anvendtes ikke sveller, men andre steder er det nødvendigt for at fastholde en korrekt sporvidde og for at fordele trykket fra skinnerne. Da gadebelægning kun findes i mindre omfang på Sporvejsmuseet, har det været nødvendigt i stort omfang at benytte sveller. De anvendte sveller er bøgesveller, som er erhvervet hos DSB. På metersporstrækningen anvendtes oprindelig sveller, der stammede fra Østre Gasværk i København,



Det færdige spor. Til højre for sporet skal senere lægges endnu et spor



Mast med udligger fra Århus



Ved et af stoppestederne på normalsporstrækningen er anbragt en gammel ventesalsbygning, i hvilken der er en lille udstilling

men disse sveller er ved at blive udvekslet.

Masterne på museet stammer fra Københavns Belysningsvæsen og NESA. De særlige udliggere på den metersporede strækning stammer fra Århus Sporveje. Den anvendte køretråd er hængt op som ny, men ved ophængningen er anvendt dele fra Københavns Sporveje, NESA og Århus Sporveje. I betydeligt omfang er der suppleret med dele, der er erhvervet hos udenlandske sporvejsselskaber.

Selv om remisebygningen som nævnt er opført af nye materialer, er der dog også hér i et mindre omfang tale om genbrug. Således stammer remisens porte fra Svanemølle remise og trægulvet fra Allégade remise.

Ved et af stoppestederne på museets normalsporstrækning er opstillet en gammel ventesalsbygning. Denne bygning blev i 1893 opført ved sporvognsendestationen ved Vestre Kirkegård. Den var i funktion som ventesal indtil 1958, hvor den blev overtaget af kirkegården som redskabsskur.

Museumsområdet er i øvrigt forsøgt forsynet med forskellige former for gadeinventar. Det gælder således bænke, brand- og politialarmer, telefonfordelerskab samt et par eksemplarer af Københavns Sporvejes såkaldte fødekasser, d.v.s. de skabe, hvor kablerne fra elektricitetsværket endte, og hvorfra der var videre forbindelse til henholdsvis køretråd og skinner. En væsentlig del af gadeinventaret er stoppestedsstanderne. På museet er søgt vist en hel del forskellige modeller.



Københavnsk stoppestedsstander af ældre type



Remiseforpladsen med diverse gadeinventar: læskærm, bænke, fødepunkt, stoppested og aviskiosk

UNIFORMER

Uniformerne, som museets vognstyrere, konduktører m.fl. anvender, er i virkeligheden også museumsgenstande, der bl.a. illustrerer skiftende tiders mode. På denne side vises de almindeligst forekommende uniformsmodeller, der benyttes af Sporvejsmuseets medarbejdere.



Københavns Sporvejes sorte sommeruniform, der var i brug 1931-1956



I 1960erne fik Københavns Sporveje kvindelige konduktører ("konduktricer")



I 1956 gik Københavns Sporveje over til den grå uniform



Århus Sporveje skiftede i 1955 den sorte uniform (t.v.) ud med den blågrå (t.h.)

BILLETTER

Ved indgangen på Sporvejsmuseet har De fået udleveret en billet, der ved en eventuel kontrol dokumenterer Deres ret til at være på museet. I langt de fleste tilfælde vil den billet, De får udleveret, være en såkaldt "urskivebillet", der klippes med dato og klokkeslet. Sporvejsmuseets billet er en efterligning af en omstigningsbillet, som Københavns Sporveje benyttede i årene 1936-50. Billetten gjaldt hos KS til ubegrænset kørsel i 1 time, medens Sporvejsmuseets billet er gyldig, indtil De forlader museet.

På museet anvendes også andre billetter end urskivebilletten. Bl.a. findes billetter for gæster, der kommer i grupper, ligesom der er billetter i forbindelse med forskellige former for ekstrakørsel. Alle de billetter, der benyttes på museet, er efterligninger af originale billettyper. I visse tilfælde er der endog tale om originale billetter, hvor museet har erhvervet et restlager.

På de første sporvogne i København benyttedes ikke billetter. Ved betalingen modtog passagererne et lille messingmærke, som skulle afleveres til kusken ved afstigningen. Dette system blev dog hurtigt afløst af papirbilletter, som passagererne kunne beholde.

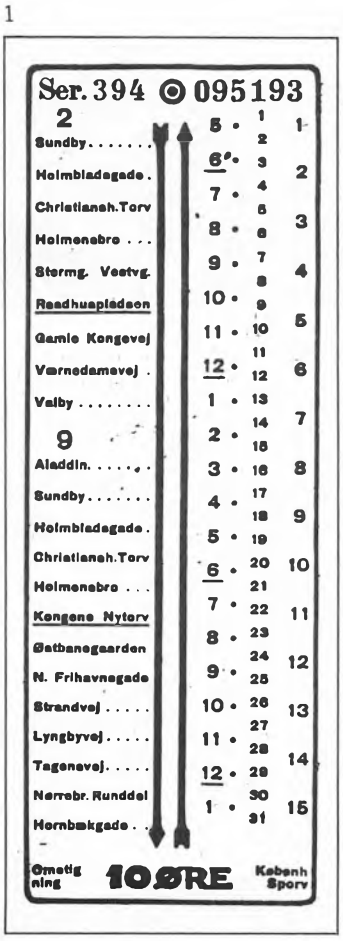
De enkelte sporvejsselskaber i København havde deres eget takstsystem, hvor prisen afhang af rejsens længde. Omstigningsbilletter kendtes ikke, og i øvrigt var taksterne høje set i forhold til datidens pris- og lønniveau. Selskabssammenslutningerne i København omkring århundredskiftet medførte - udover overgang til elektrisk drift - indførelse af omstigningsbilletten. Omstigningsbilletten gav dog ikke ret til returrejse, og ved indviklede regler søgte man at undgå omgåelser heraf.

Forbudet mod returkørsel gjaldt i København til 1936, hvor man lod omstigningsbilletterne få gyldighed til vilkårlig omstigning indenfor 1 time. Denne ordning var dengang enestående i verden. Århus Sporveje opretholdt f.eks. forbudet mod returkørsel langt op i tiden, og mange steder i udlandet gælder det stadig.

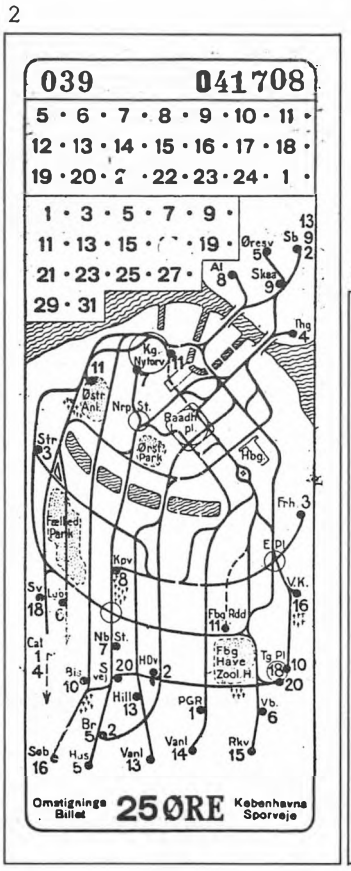
Med de stigende personaleomkostninger efter anden verdenskrig ønskede man i København at gå over til énmandsbetjening af busser og måske også sporvogne. Billetsystemet, der bestod af ligeud- og omstigningsbilletter, tilsvarende rabatkort samt af fællesbilletter mellem KS og DSBs bybanestrækning, var en alvorlig hindring herfor. I første omgang gik man på de énmandsbetjente busser over til at udstede de almindeligste billetter som maskinbilletter. Den helt store forenkling kom i 1964, hvor man afskaffede ligeudbilletten. Omstigningsbilletten blev herved en enhedsbillet. Rabatkort erstattedes af rabatpoletter, hvorved selvbetjeningsautomater kunne indføres i busserne. Dette var en af forudsætningerne for omstilling af sporvognslinierne i København til énmandsbetjente buslinier.

Efter dannelsen af HT er rabatpoletterne erstattet af rabatkort, der af passagererne kan afstemples i busserne eller på stationerne.

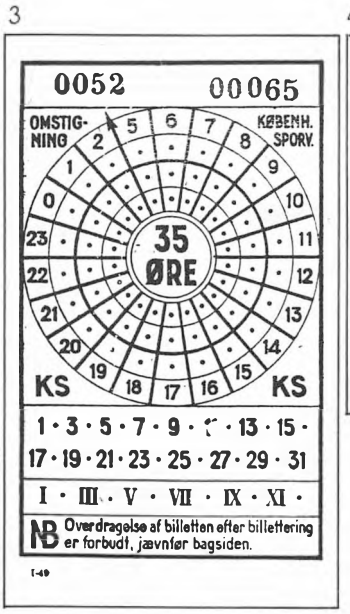
1



2



3



4



5



Eksempler på omstigningsbilletter (enhedsbilletter) fra Københavns Sporveje:

1. *"Pil-billet". I brug 1912-1932*
2. *Omstigningsbillet med liniekort, på hvilket påstigningsstedet markeredes. I brug 1932-1936*
3. *"Urskivebillet". I brug 1936-1950*
4. *Seneste type omstigningsbillet, der markeredes med klippetang. I brug 1950-ca. 1966*
5. *Maskinbillet. I brug fra 1954*

Alle billetterne er gengivet i ca. 3/4 af originalstørrelsen

SPORVOGNEN OG FOLKEVIDDET

Der er sikkert mange grunde til, at den moderne, standardiserede bybus appellerer mindre til folkeviddet end dens forgænger, sporvognen. De to transportmidler er børn af forskellige tider. Måske kom passagererne i sporvognen virkelig hinanden mere ved eller stod hinanden nærmere, end vi gør i dag. Måske var selskabet hyggeligere dengang, fordi der var flere "værter", både vognstyrer - eller kusk - og konduktør.

Et faktum er, at sporvognen indtog en fast plads i folks bevidsthed om byen og dens liv. Sporvognen var ikke alene et vigtigt transportmiddel. Den var noget, man var stolt af, noget, der gav byen prestige. Sporvognen var en "personlighed" med charme og særheder som andre mennesker. Og som det går berømtheder, gik det den. Den blev emne for viser, revynumre, dags- og ugepresse, fanklubber, film og reklamer.

Kært barn har mange navne, og sporvognene var kære børn. Mest kendt er nok kælenavnet "Hønen", oprindelig tildelt Farimagsgadeliniens hestesporvogne. Kælenavnet overførtes senere til Nørregadelinien, der med linienummeret 11 blev Danmarks sidste hestesporvognslinie, nedlagt 1915.

Det var ikke mindst sporvognsliniernes liniefarver, der gav linierne kælenavne. Dermed har man også en væsentlig del af forklaringen på, hvorfor busserne ikke har arvet disse navne, farveløse som de er.

De mest kendte og benyttede sporvogns-øgenavne er samlet i Kaj Boms slang-ordbog.

Linie 1 betegnedes "Torskeruten", sigtende til, at skovserkonerne kørte med den til Københavns fisketorv. Tilnavnet "Den skeløjede" sigter formentlig til, at den ene frontlanterne var rød, den anden hvid.

Linie 2 var "Danskeren": Linieskilte med rød bund og hvide tal og bogstaver. "Kålruten" hed den også grundet sin færden til gartnerlandet Amager.

Linie 3 var "Skonnerten"; sporvogne med to "dæk" kørte på linien til 1924, men også "Engelen" med de hvide linieskilte eller det mindre flatterende "Lusevognen": En ufin hentydning til det betjente område på Nørrebro og Vesterbro.

Linie 4, der passerede Københavns Hovedbanegård, forsvandt allerede i 1955. Den kaldtes bl.a. "Den lille kuffert" - mange passagerer fra hovedbanen havde baggage med - "Lyntogets forlængelse", "Sandsugeren" eller "Sandgraveren". De to sidste navne hentyder til, at et stort sandfirma havde til huse i nærheden af 4rens daværende endestation på Islands Brygge.



"Plæneklipperen". Jagtvej, ca. 1957

Linie 5, den mest udholdende af sporvejenes linier, havde det charmerende navn "Lortevognen" på grund af sin brune liniefarve. "Slyngelvognen" hentyder til en del af klientellet på Nørrebro.

Linie 6 var "Slagsmålet" med de to blå øjne. Deraf også navnet "Den blå vogn".

Linie 7 var "Teatervognen" grundet på endestationen ved Det kongelige Teater. Den korte linie skulle være særlig tiltrækkende på ældre sporvejsfunktionærer, derfor navnene "Aldersrentevognen" og "Gammelmandslinien".

Linie 8 kaldtes "Altankassen" på grund af sine grønne skilte og desuden "Mergelbanen". Andre mergelbaners materiel er heller ikke luksus.

Linie 9 kaldtes "Papegøjen" eller "Poppedrengen"; rød/grønne linieskilte.

Linie 10 havde temmelig farverige tilnavne: "Svenskeren" - gul/blå liniefarver - "Proletarvognen" eller "Luderekspressen". Istedgade, dog!

Linie 11 var oprindelig hestesporvognen "Hønen", senere den ene strøgbuslinie, og i 1944 dukkede den pånyt op som sporvogn med nye blå/grønne linie-

farver. Derfor navnet "Undulaten".

Forløberne for hesteomnibuslinie 12 på Købmagergade - de grønne og gule hesteomnibusser - kaldtes henholdsvis "Papegøjen" og "Kanariefuglen".

Linie 13 - gul/grønne liniefarver - hed en overgang "Papegøjen", men også "Øretævevognen" for sin kørsel gennem Rantzausgade og omegn.

Så var linie 14s kælenavne pænere: "Marianne" - liniefarver som de franske nationalfarver - eller "Den flyvende Hollænder", også for kombinationen rød, hvid og blå.

Linie 15 fik ved sin åbning ved årsskiftet 1908-09 tilnavnet "Bulotti", fordi den nåede ud til den egn i Nordsjælland, hvor den berygtede morder og hans bande drev deres grumme spil.

Linie 16 kørte mellem to kirkegårde og passerede endnu én undervejs. Deraf navnene "Begravelseslinien" og "Ligvognen".

Linie 18 færdedes i galoperende bevægelse ad den grønne tracé på Jagtvej. Derfor indkasserede den øgenavnene "Gyngehesten", "Præriehesten" og "Plæneklipperen".

Linie 19 var først en sporvognslinie, derpå en strøgbuslinie og fra 1943 atter en sporvognslinie. Sidstnævnte førtes over Bispeengen eller "Prærien", hvorfor den kaldtes "Prærielinien".

Linie 20 havde en ret bakket rute ad Fasanvejene mellem Nørrebro og Valby. Den betegnedes derfor "Bjergbanen", "Rutschebanen" og "Bjerggeden".

Ud over de nævnte hverdagslinier opstod andre linier ved



"Linie Buh" ved dyrskueliniens endestation på Bellahøj

særlige lejligheder. Hyppigst tilbagevendende var dyrskuelinien til Bellahøj, "Linie Buh". Navnet opstod på grund af linieskiltene med kviehovedet, tegnet af Sikker-Hansen. "Kokassen" slog ikke så godt an, men "Kvajhovedlinien" rummede samtidig en ufin hentydning til de landlige passagerer.

"Nullerten", eller linie 0, kørte som éndagesfænomen i december 1953-56. Den var en virkeliggørelse af tegneserien "Nullerten", der kunne læses i en årrække i "Social-Demokraten", det senere "Det Fri Aktuelt". "Nullerten" kørte som julesporvogn til fordel for "Social-Demokraten"s juleindsamling.

Også de enkelte vogntyper har været under behandling af folkeviddet. Langsædede vogne, hvor man sad over for hinanden på to lange bænke, kaldes "badekar" eller "glovogne". Den lange bogie-sporvognstype fra 1930 var tilspidset i enderne og havde tilnavnet "Torpedojageren". De toakslede vogne, der byggedes under krigen og de nærmest følgende år hos Københavns Sporveje, kaldtes misvisende "scrapvogne". Vognene var ikke bygget på ruinerne af ældre vogne, men derimod af materialer fra sporvejenes enorme lagre. Så passede navnet "swingpjattevogn" bedre; vognene kom let i sideværts svingninger under kørslen. Da den mest moderne danskbyggede sporvognstype rullede af stabelen i 1949, døbtes den "Dukke Lise". Dels afledt af udtrykket "dukketøj", d.v.s. noget særlig lækkert og fikst, dels på grund af de lave sideplader foran hjulene, der kunne minde om mamelukker.

Samtidig indførtes fast konduktør-systemet, hvorfor konduktøren straks udnævntes til "kontorchef". Ud over denne flotte titel havde konduktøren rang af "konfettifabrikant" og "taskenspiller". I tasken havde han i øvrigt "fragtbreve": billetterne. Vognstyreren var stadig "kontaktblander" eller "maskinmester".

Når der skulle bremses for alvor, smed vognstyreren "wienerbrødet", d.v.s. skinnebremsen, i sporet. Hans sporskiftestang var dels en "spadserestok", dels "rumstérstang".



Den faste konduktør, "kontorchefen", på sin plads ved indstigningsdøren

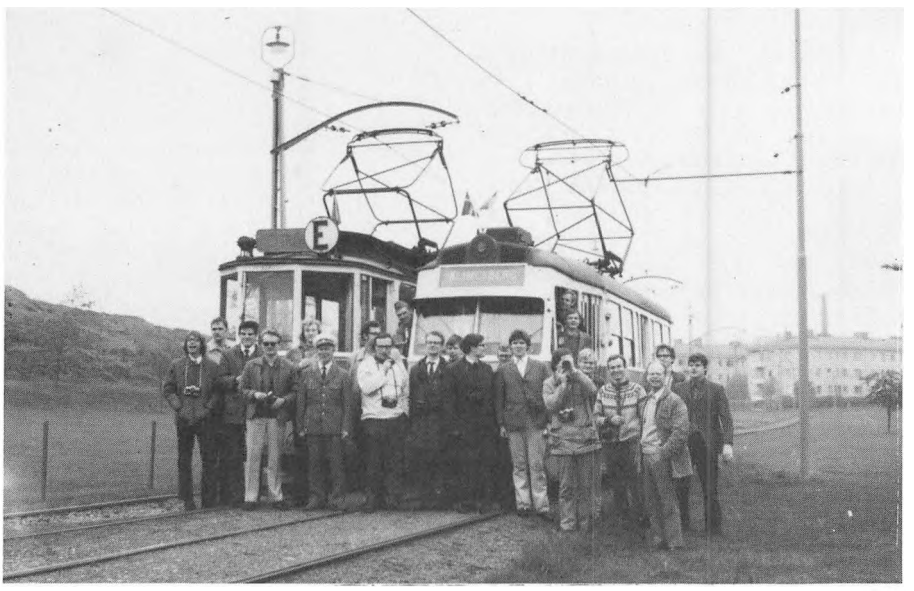
SPORVEJSHISTORISK SELSKAB

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm anlægges og drives på frivillig og ulønnet basis af medlemmer i Sporvejshistorisk Selskab.

Sporvejshistorisk Selskab, der er stiftet den 8. februar 1965, er en forening, der på idealistisk, upolitisk grundlag søger at udbrede kendskabet til og interessen for kollektiv bytrafik. Foreningens medlemstal er ca. 1.000, og medlemmernes interesser er spredt over et bredt spektrum af emner som f.eks. trafikhistorie, moderne bytrafik, sporvejsdrift, bybaner, trolleybus- og busdrift, vogntyper og billetter.

På det tidspunkt, hvor Sporvejshistorisk Selskab blev stiftet, var omstillingen af sporvognslinier til busdrift i fuld gang i København. Allerede på det stiftende møde undfangedes ideen om at bevare og restaurere nogle af de snart historiske sporvogne for senere at kunne fremvise dem for publikum. Siden 1965 er det lykkedes at overtage mere end 40 sporvogne, 2 trolleybusser og 10 busser, hvoraf nogle dog er anskaffet med det formål at indvinde dele, der skal anvendes ved istandsættelsen af andre vogne. En del af ovennævnte vogne er i drift eller udstillet på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.

Foruden aktiviteterne i forbindelse med Sporvejsmuseet afholder Sporvejshistorisk Selskab med ca. en måneds mellemrum medlemsmøder i Københavnsområdet. På møderne er der foredrag, film- og lysbilledfremvisning m.m. Også i provinsen holdes lejlighedsvis medlemsmøder med lignende aktiviteter. Desuden arrangeres jævnlig studierejser til udenlandske sporvejsbyer med bl.a. besøg på remiser og værksteder.



Deltagerne i en foreningsudflugt fotograferet foran to reserverede vogne. Norrköping, 1972

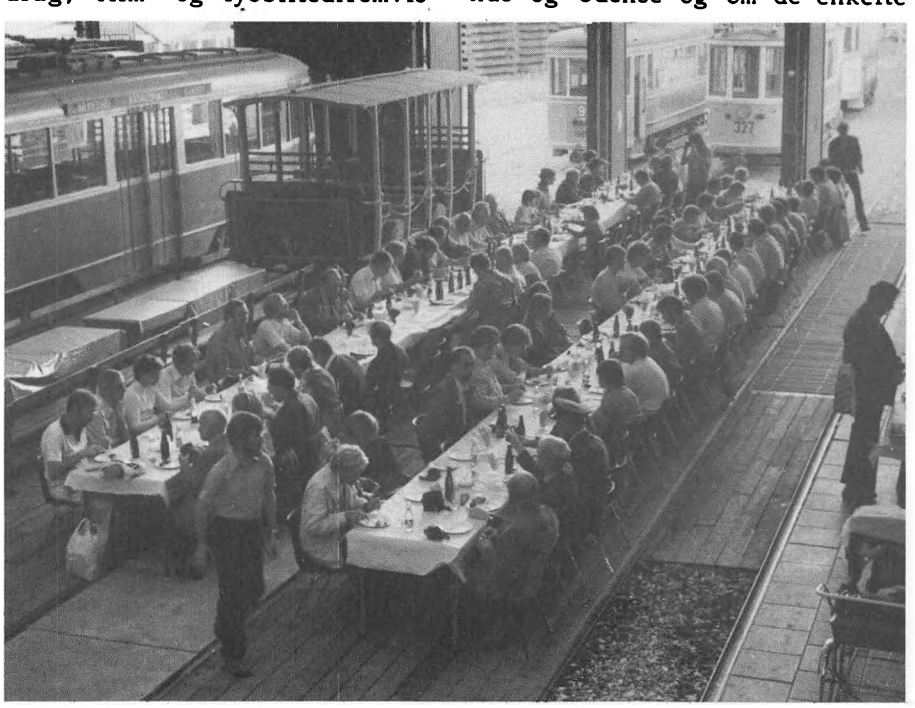
Medlemsbladet "BYtrafik" udsendes hver anden måned, og bladet indeholder dels artikler om trafikhistorie og dels nyheder om den kollektive trafik i ind- og udland.

Blandt de mange aktiviteter driver foreningen også forskning i trafikhistorie, hvilket bl.a. har resulteret i en række bogudgivelser om bytrafikken i Århus og Odense og om de enkelte sporvognslinier i København. Denne serie bliver stadig suppleret med nye udgivelser.

Hvis De har fået lyst til at blive medlem i Sporvejshistorisk Selskab, kan De få yderligere oplysninger i Sporvejsmuseets kiosk, eller De kan skrive til Sporvejshistorisk Selskab, Postboks 155, 4760 Vordingborg.

Velkommen i Sporvejshistorisk Selskab.

På den årlige "Medlemmernes dag" på Sporvejsmuseet er der tradition for fællesspisning i remisen og for kørsel efter mørkets frembrud





SKJOLDENÆSHOLM

Ved den gamle, middelalderlige kongevej, der gik fra borgen Gurre i Nordsjælland til Lejre og herfra videre til Stigsnæs ved Store Bælt, lå der på et næs i Valsølille Sø engang en kongeborg, Skjoldenæs, som en forløber for den nuværende herregård. Man kan endnu se det gamle voldsted.

Det gamle Skjoldenæs' historie går tilbage til 1200-tallet, måske tilbage til 1131, da Knud Lavard blev myrdet ved Haraldsted, kun fire kilometer syd herfor på den gamle kongevej.

Borgen, der var blevet pantsat til grev Johan den Milde, erobredes i 1347 af Valdemar Atterdag. Nogle år senere blev den overtaget af væbneren Peder Nielsen Jernskæg. Fra hans dattersøn, Jørgen Rud, kom godset gennem et mageskifte tilbage til kronen i 1429. Skjoldenæs var nu kongeligt len og forblev i kronens besiddelse helt til 1662.

Borgen blev på grund af misligholdelse nedrevet i 1567 af Frederik 2., og en del af materialerne blev genanvendt ved byggeriet af Frederiksborg Slot.

Frederik 3. afstod Skjoldenæsholm til rentemester Henrik Müller som erstatning for lånte penge, der ikke kunne tilbagebetales på grund af den slunkne statskasse. Godset var meget forsømt, men Müller satte gang i det og opførte en ny hovedbygning, hvoraf en del stadig eksisterer. Henrik Müller mistede sine enorme rigdomme i 1682. Kongen overtog atter Skjoldenæsholm, som han videregav til sin halvbroder, Ulrik Frederik Gyldenløve.

Gyldenløves svigersøn, Christian Gyldenløve, overtog i 1696 Skjoldenæsholm, der i 1703 arvedes af datteren Frederica Lovisa, som igen afhændede godset til sin morbroder F. A. Danneskjold-Laurvigen. Sønnen, Frederik Ludvig Danneskjold-Laurvigen, arvede i 1754. Han var gift med Anna Joakimine Ahlefeldt, der efter hans død i 1762 førte godset videre i 32 år. Hun påbegyndte opførelsen af den nuværende hovedbygning. Hun gjorde et meget stort arbejde for at lette hoveriet, hvorfor bønderne rejste hende et mindesmærke, Syvstjernen, ved søen over for hovedbygningen.

I 1794 solgte Anna Joakimine Ahlefeldt Skjoldenæsholm til etatsrådinde Anna Marie Bruun de Neergaard til Store Svendstrup, og godset har siden været i denne slægts eje.

Slotsanlægget består i dag af tre fløje fra 1766 og en stump bindingsværksfløj fra ca. 1665. Det nyeste Skjoldenæsholm er opført i nyklassicisme med gulstensmure og røde valmtage. Hovedbygningen, der er fredet, har været beboet indtil 1971, hvor den nuværende ejer, kammerherre, hofjægermester Vilhelm Bruun de Neergaard, lod den ombygge til kursusejendom med alle moderne faciliteter.

Hele området omkring Skjoldenæsholm er præget af de karakteristiske skove og de mange søer, der gør en vandretur til en enestående naturoplevelse. Miljøministeriet og Dansk Skovforening har da også udgivet en pjece med forslag til tre ture af varierende længde i det naturskønne område. Nærmere oplysninger kan fås i kiosken på Sporvejsmuseet.

Skjoldenæsholm Gods' hovedbygning



Museumskatalog for Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm

3. udgave, 2. oplag

Udgivet af Sporvejshistorisk Selskab 1990

ISBN 87-87589-53-2

Tekst: Svend Christensen, Thorkild Ring Hansen, Søren Palsbo og Per Søegaard

Fotos: Hans Andersen, Peter Carr, Svend Christensen, Holger Damgaard (Det kongelige Bibliotek), Palle Gabriel (arkiv: O. Iskov), Thorkild Ring Hansen, Peer Goe Jacobsen, Hans Peter Knudsen, Torben Liebst, Herluf Lykke (Odense Bys Arkiv), William Mølhoff (arkiv: Leif Bang), Carl Nielsen (arkiv: Torben Liebst), Holger Ott, Søren Palsbo, Kurt G. Rasmussen, Viggo S. Petersen, Per Søegaard, Torsten Vig (arkiv: Leif Christensen) og Jan Walter. Desuden er benyttet fotografier fra Det kongelige Bibliotek, Københavns sporveje, Århus Sporveje samt fotografier fra Sporvejshistorisk Selskabs og John Lundgrens arkiver

Tegningen på side 29 er udført af Erling Nederland

Kortene på side 19 og 21 samt på bagsiden af omslaget er tegnet af Einar Hoff

Teknisk tilrettelæggelse: John Lundgren

Omslag: John Lundgren

Redaktion: Svend Christensen og Per Søegaard

Tryk: Dansk Tidsskrifts Tryk, København

Omslaget er trykt hos Th. Laursens Bogtrykkeri, Tønder



Frederikssund Bibliotek
582.305.552