Danskernes Historie Online
Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

100 år
SPORVEJE I KØBENHAVN
1863 - 1963



100 år
SPORVEJE I KØBENHAVN
1863 - 1963

100 år
SPORVEJE I KØBENHAVN
1863 - 1963



Udgivet af Københavns sporveje
på kommunalbestyrelsens foranstaltning i anledning af hundredåret
for sporvejskørslens begyndelse i København

København, den 22. oktober 1963

INDHOLD

	Side
Forord	7
Kortfattet historisk oversigt over sporvejsdriftens indførelse og udvikling i København	9
En tur med hestesporvognen i 1860'erne	21
Kronologisk oversigt over sporvejskørslen i København 1863—1963	27
Udviklingen 1863—1963 i grafisk fremstilling	85
Oversigt over litteratur vedrørende sporveje i København	91

FORORD

Nærværende skrift udsendes af Københavns sporveje i anledning af, at det den 22. oktober 1963 er 100 år siden, den første sporvogn begyndte kørslen i København. Sporvejene har tidligere udgivet jubilæumsskrifter, nemlig i 1936 og 1961 henholdsvis 25 og 50 år efter Københavns kommunes overtagelse af sporvejsdriften i København. Det første var en bog med ret detaljeret fremstilling af udviklingen og virksomheden i såvel driftsmæssig som teknisk henseende, det sidste var et samlealbum med en kort historisk oversigt, og hvor hovedvægten var lagt på 36 samlebilleder i farver.

I nærværende skrift gives først en omtale af sporvejsdriftens udvikling, væsentligst økonomisk og politisk, gennem tiden, medens den driftsmæssige udvikling er samlet i en kronologisk oversigt. Afsnittet om en tur med sporvogn gennem København i 1860'erne er i det væsentlige gengivet ordret efter en gammel konduktørs erindringer, og selv om meget viser, at det er en efter hukommelsen nedskrevet beretning og der derfor ikke kan ses bort fra erindringsforskydninger, har man fundet det af interesse at medtage det som et stemningsbillede fra tiden lige efter hestesporvognenes start. Det kronologiske hovedafsnit medtager ikke begivenheder før 22/10 1863, da disse er detaljeret behandlet i jubilæumsbogen fra 1936. Ligeledes må perioden fra 1863 til omkring 1900 i dette afsnit betragtes som et resumé af det tilsvarende afsnit i denne bog. Bestræbelserne er i første række gået ud på for første gang at bringe en samlet ensartet gennemgang af hele udviklingen i de 100 år, og dette har nødvendiggjort den kortere form. Af hensyn til den læser, der savner yderligere oplysninger, er der bagest i skriftet optaget en liste over en del af den på bibliotekerne eksisterende litteratur vedrørende københavnske sporveje.

Rent talmæssige oplysninger om udviklingen af sporvejene fra 1863 til 1963 kan findes i de 10 grafiske fremstillinger, der findes lige efter det kronologiske afsnit.

Billedmaterialet i dette skrift er i mange tilfælde, især for de gamle vognbilleders vedkommende, omtegnet og ændret i detailler, for at skabe et ensartet og korrekt materiale. Der har været mange grunde hertil. Der eksisterer naturligvis ikke farvefotografier af de ældste vogne, men det har i mange tilfælde været muligt at komme frem til de oprindelige farver ved at fjerne vognenes maling lag for lag og derefter rekonstruere billeder efter de oplysninger, man her igennem har fået. De ældre vogne er ombygget i flere tempi, men det har været økonomisk uoverkommeligt og umuligt af pladshensyn at bevare en vogn fra hvert stadie. Fotografier har man heller ikke altid af disse, og har man det endelig, er de ældre vogne ofte fotograferet efter den periode de tilhører og med en tilfældig baggrund og en beskiltning, der er ukorrekt. Disse forhold har man søgt at bøde på gennem tegning.

KORTFATTET HISTORISK OVERSIGT OVER SPORVEJSDRIFTENS INDFØRELSE OG UDVIKLING I KØBENHAVN

Med den overvældende udvikling, som i de sidste årtier har fundet sted på det trafikale område, kan det måske være svært for et nutidsmenneske at forestille sig, hvilken betydning det havde for København og dens indbyggere, at man den 22. oktober 1863 kunne åbne den første sporvognslinie fra Trommesalen til Frederiksberg Runddel.
En skildring af de 100 år, som er forløbet siden, bør derfor tage sit udgangspunkt i perioden, som gik forud, og give et kort rids af de forhold, som betingede fremkomsten af kollektiv trafik i København.

Tiden før 1863.

Før en kollektiv trafik i moderne forstand kunne vokse frem i København, måtte to betingelser være opfyldt: Der måtte være et **behov** for befordring i større omfang, og der måtte være **tekniske muligheder** for at tilfredsstille dette behov.
Endnu i 1700-tallet og i de første årtier af 1800-tallet var København ikke større, end at behovet for befordring kunne dækkes med privat ejede køretøjer, lejede kareter og kapervogne ved særlige begivenheder. Efterhånden som landet kom til kræfter efter statsbankerotten i 1813 voksede et nyt trafikbehov frem, og efter udenlandsk forbillede etablerede de første droskeejere sig fra 1828 med stader for hestedrosker ved Højbro Plads, Kongens Nytorv, Amagertorv og Gammeltorv. En yderligere stigning i befordringstrangen gav stødet til fremkomsten af den første hesteomnibus i 1841. Man fik hermed det første rutebundne og — nogenlunde — regelmæssige offentlige befordringsmiddel, men om offentlig trafik i moderne forstand som et egentligt massetransportmiddel var der ikke tale.
København voksede imidlertid stærkt under den begyndende industrialisme, især da bebyggelsen af "Broerne" tog fart i 1850'erne. Man får et indtryk af byens vækst, når man hører, at København fra et indbyggertal ved 1800-tallets begyndelse på omkring 100.000 i 1860 var steget til ca. 170.000.
Den større befolkningsmængde og væksten i det bebyggede areal gjorde nu behovet for gode og billige befordringsmidler påtrængende. Der var også behov for en mere bekvem befordring end den, drosker og omnibusser kunne byde på, for kørslen med jernbelagte hjul på den toppede stenbro har været alt andet end behagelig.
Industrialismen, som på sin vis havde skabt behovet for offentlige trafikmidler, gav imidlertid også de tekniske muligheder for at

dække behovet. Watt's opfindelse af dampmaskinen i 1770 førte til oprettelsen af den første jernbane i England i 1825, og springet til skinnebåren bytrafik var da ikke stort, selv om man her foreløbig fandt hesten mest egnet som trækkraft. Med en enkelt forløber i New York i 1832 begyndte de første hestesporvogne at dukke op i 1850'erne i Amerika, England og Frankrig.

Her hjemme blev den første anmodning om koncession på en sporvognslinie fremsendt af en cand. theol. Peter Larsen. Den 22. november 1859 fik han ved kongelig bevilling en tiårig tilladelse til anlæg af en sporvej, en tilladelse som aldrig blev udnyttet. Heller ikke løjtnant C. F. Garde, som efter flere forgæves forsøg endelig den 11. marts 1862 fik eneretsbevilling på en sporvej fra St. Annæ Plads til Frederiksberg og på en sporvej fra St. Annæ Plads til Tårbæk, fik held til at bringe sine planer til udførelse. Det blev et engelsk aktieselskab, "Copenhagen Railway Company Ltd.", dannet med C. F. Tietgens medvirken, som med den fornødne økonomiske og tekniske baggrund kom til at forestå etableringen af den første sporvognslinie i København.

Koncessionen hvilede på lov af 23. januar 1862 "om Anlæg af Sporveje og Benyttelse af Lokomotiver uden Anbringelse af Spor". Denne lov, som kun var på 2 paragraffer, bemyndigede indenrigsministeriet til at meddele koncession til "Anlæg af Sporveje til Benyttelse ved Hestekraft saavel i Kjøbenhavn og paa dens Grund som i de øvrige Købstæder samt paa Landevejene i Kongeriget Danmark". Bevilling kunne gives for et tidsrum af indtil 40 år. Blev bevillingen givet for et længere tidsrum end 20 år, kunne det dog kun ske på den betingelse, at hele anlægget ved koncessionens udløb uden vederlag tilfaldt staten som ejendom.

Perioden 1863—1898.

I de knap 40 år frem til århundredskiftet ser man, hvorledes byens og de offentlige befordringsmidlers udvikling gensidigt betingede hinanden, et forhold, som også gælder i vore dage. Takket være det nye befordringsmiddel kunne nye arealer nu inddrages under bebyggelse, og disse nytilkomne kvarterer krævede på deres side øget trafik. Der skete da også i de år, som fulgte umiddelbart efter åbningen af den første sporvognslinie, en næsten eksplosiv udvikling med etablering af nye sporvejsselskaber og åbning af nye linier.

Det nævnte engelske selskab, der startede driften på den første hestesporvognslinie mellem Trommesalen og Frederiksberg Runddel den 22. oktober 1863, fik ikke nogen lang levetid, selv om linien havde god søgning. Ved juletid samme år blev linien forlænget til St. Annæ Plads og i september 1865 til Ll. Vibenshus. Passagerantallet steg fra 1 million i 1864 til godt 1½ million året efter, men selskabet led under kapitalmangel, og den 1. januar 1866 blev det overtaget af det nystiftede "Kjøbenhavns Sporvei-Selskab".

Nu fulgte i hurtig rækkefølge en lang række selskaber: "Nørrebroes Sporvejsselskab" (1867), "Kjøbenhavns Forstæders Sporveisselskab" og "Frederiksberg Sporvejsselskab" (1872) "Falkoneralléens Sporvejsselskab" (1883), "Strandvejens Dampsporvejs-Selskab" (1883), "Sølvgadens Sporvejsselskab" (1888),

"Kjøbenhavns Omnibuskompagni" og "Kjøbmagergades Omnibus-Selskab" (1895). De 9 selskaber havde i halvfemserne tilsammen ca. 300 vogne i drift.

Koncessionerne hvilede dels på den førnævnte sporvejslov af 1862, dels på en tillægslov af 20. februar 1875 om "Benyttelse af Lokomotiver paa Sporveje". Denne sidste lov var blevet nødvendiggjort af de forsøg, man i halvfjerdserne gjorde på at erstatte hestene med anden trækkraft.

Koncessionerne indeholdt bestemmelser ikke blot om **anlægget** af spor m. v., hvilket skulle foregå med magistratens godkendelse og under dens tilsyn, men også om **vedligeholdelsen** af spor og gadeareal og om den daglige drift med hensyn til hastighed og ophold på strækningen, køreplan m. v. Pligten til skadeserstatning, som indeholdtes i koncessionerne, var meget vidtgående, idet det bestemtes, at selskabet altid ifaldt erstatningsansvar, medmindre det kunne bevises, at den tilskadekomne selv var skyld i ulykken eller det drejede sig om et uafvendeligt tilfælde. Bag initiativet til etablering af et nyt sporvejsselskab lå naturligvis ønsket om økonomisk vinding. Bedste muligheder i så henseende havde de først etablerede selskaber, som anlagde linier gennem byens mest befolkede kvarterer. Det selskab, som gav størst overskud, var "Nørrebroes Sporvejsselskab", som kunne deklarere helt op til 17 % i udbytte, men også "Kjøbenhavns Sporvei-Selskab" og "Forstædernes Sporvejsselskab" gav gode udbytter.

I de første år koncentreredes bestræbelserne om at åbne nye linier, først og fremmest på hovedstrøgene, men også på enkelte sidelinier. Fra slutningen af firserne lå hovedvægten på forlængelser af bestående linier. Taksterne undergik ikke større forandringer i årene op til 1898. På den første sporvognslinie blev taksten i 1863 fastsat til 4 skilling for kørsel mellem Frederiksberg Runddel og Vesterport og 8 skilling for kørsel herudover. Der anvendtes kontrolmærker af messing, som passagererne ved betaling modtog af konduktøren og ved udstigningen skulle aflevere til kusken. De var dog så upraktiske, at de snart blev afløst af papirbilletter. Ved møntreformen i 1875 blev taksterne på 4 og 8 skilling ændret til henholdvis 10 og 20 øre, og samtidig blev der indført en ny 5-ørestakst for kørsel over kortere strækninger. I firserne lå taksten for de fleste selskaber på 10 øre for én strækning, idet linierne var opdelt i et antal delstrækninger. Da disse strækninger havde noget forskellig længde, varierede kilometerprisen stærkt fra selskab til selskab og fra linie til linie. Lavest lå Falkoneralleens Sporvejsselskab, højest Nørregadelinien. Det årlige passagerantal lå for selskaberne under ét i halvfjerdserne på ca. 10 mill. og voksede fra begyndelsen af firserne jævnt til ca. 20 mill. i begyndelsen af halvfemserne. Derefter steg det kraftigt til ca. 34 mill. hen imod århundredets slutning.

Med begrænsede muligheder for at påvirke indtægtssiden gennem takstændringer måtte bestræbelserne for at forbedre selskabernes udbytte naturligt rettes mod billiggørelse af driften. På udgiftssiden var den store post hesteholdet, idet denne langt oversteg udgiften til lønninger. Man begyndte derfor tidligt at overveje at erstatte hestene med anden trækkraft.

I halvfjerdserne gjorde man de første forsøg med dampspovogne. Det blev dog i første omgang kun til nogle prøvekørsler, men disse gav anledning til den tidligere nævnte sporvejslov af 1875. Den første praktiske udnyttelse af dampen som drivkraft skete i 1884, da "Strandvejens Dampsporvejs-Selskab" åbnede en linie fra Trianglen til Klampenborg. Til at begynde med var den nye linie en publikumssucces, men sky heste på den stærkt befærdede Strandvej førte til en række uheld, og driften måtte derfor til sidst indstilles den 1. oktober 1892.

Selv om der blev gjort enkelte forsøg på at genoplive dampsporvognen, havde den reelt ikke længere nogen interesse, og prøvekørsler med en gassporvogn i 1896 efter tysk forbillede forblev også ved forsøgene.

København, hvis indbyggertal i begyndelsen af halvfemserne var steget til op mod 400.000, var imidlertid nu så stor og behovet for offentlige befordringsmidler i en sådan vækst, at hestesporvognene ikke slog til. Bortset fra visse hovedstrøg var der kun enkeltspor med vigespor, og dette gjorde det vanskeligt at tilpasse kørslen til behovet.

Elektriciteten var på dette tidspunkt i anvendelse på så mange områder, at dens anvendelse som drivkraft ved sporvejsdrift lå lige for. Det var imidlertid en stor opgave for et enkelt selskab at påtage sig, såvel at udbygge linienettet til dobbeltspor som at afholde de nødvendige udgifter ved overgang til elektrisk drift. Hertil kom udsigten til ved en koncessions udløb at måtte overlade stat eller kommune uafskrevne anlæg, selv om der skulle ydes verderlag herfor ifølge loven af 1875. Mulighederne for en tilfredsstillende løsning af byens trafikproblem kom til at foreligge med sporvejsloven af 10. april 1895 om "Eneret til Anlæg og Drift af Sporveje i offentlige Gader og Veje", den stadig gældende sporvejslov.

Efter denne lov er det ministeren for offentlige arbejder, der meddeler eneretsbevillingerne, men forinden kræves altid vedkommende kommunes samtykke. Som drivkraft nævner loven trækdyr og enhver art af maskinkraft. Eneretsbevilling kan gives til enkeltperson, selskab eller kommune, og pågældende kommune har, når et privat sporvejsanlæg er 20 år gammelt, ret til på visse betingelser efter taksation at overtage anlægget. Som noget nyt fastsattes det i lovens § 4, at kommunen mod en særlig ydelse også kunne overtage de anlæg, som i henhold til de tidligere sporvejslove efter koncessionens udløb ellers tilfaldt staten.

Bestemmelsen i lovens § 4 udnyttedes i 1896, idet kommunen, da "Nørrebroes Sporvejsselskab"s koncession udløb, overtog koncessionen mod at indbetale 10 % af selskabets aktiekapital til statskassen. I magistratens motivering anføres, at det skønnes "nødvendigt at undersøge, om der ikke er Grund til at søge indført en anden Trækkraft enten straks eller efter en kortere Tids Forløb for derved at opnaa dels en billigere Drift, dels forskellige Bekvemmeligheder for de Mennesker, som kjøre i Sporvognene."

Det nye "Nørrebros elektriske Sporvej" påbegyndte herefter den elektriske drift på Nørrebrolinien torsdag den 4. marts 1897 med to akkumulatorvogne, og allerede den 1. maj samme år var driften fuldt elektrisk. Systemet indebar dog så mange ulemper, ikke mindst den stærke lugt fra akkumulato-

rerne, at det blev forladt efter få års forløb. I mellemtiden havde man eksperimenteret med forskellige former for tilledning af elektriciteten, og det blev nu luftledningssystemet, som sejrede og i de følgende år blev gennemført overalt.

Perioden 1898—1911.

De 13 år fra 1898 til 1911 lagde for alvor grunden til det sporvejssystem, vi kender i dag. Perioden kendetegnes af **sammenslutning af selskaberne, elektrificering** og **takstreform.**

I efteråret 1897 stillede et konsortium bestående af privatbankdirektørerne A. Heide og J. Larsen samt den senere telefondirektør Fr. Johannsen forslag om, at Københavns kommune skulle erhverve koncession for de følgende 40 år på byens daværende og kommende sporvejslinier og derefter bortforpagte hele driften til et nyt selskab, som konsortiet agtede at stifte. Man havde naturligvis på forhånd sikret sig de private selskabers sanktion til planens gennemførelse.

Den 22/23. juli 1898 afsluttedes herefter en kontrakt mellem Københavns kommune og det den 22. april samme år dannede A/S "De kjøbenhavnske Sporveje" om den fremtidige drift. Kontrakten indeholdt detaljerede bestemmelser om anlæg og drift af sporvejene og fastsatte en årlig afgift til kommunen på mindst 150.000 kr. Det nye aktieselskab, hvis aktiekapital blev på 10 mill. kr., overtog de 6 københavnske sporvejs- og busselskabers faste ejendomme og materiel.

På Frederiksberg blev forholdene ordnet på den måde, at Frederiksberg kommune den 13. november 1897 erhvervede eneretsbevillingen på Frederiksberg og Falkoneralleens sporveje og derefter sluttede kontrakt med det nystiftede "Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets A/S" om forpagtning af driften i 40 år fra 1. januar 1898. Allerede i april 1897 var der truffet en overenskomst med Københavns kommune angående sporvejslinier, som berørte begge kommuner.

I det nordlige opland blev trafikken varetaget af "A/S Tuborg—Klampenborg elektriske Sporvej", et datterselskab af det københavnske sporvejsselskab, med etablering af en linie i 1903/04 ad Strandvejen til Klampenborg og i 1908 ad Bernstorffsvej til Ordrup. I stedet for at være spredt på 9 private sporvejs- og busselskaber var driften nu koncentreret på 3 store selskaber, hvis forhold var fastlagt ved kontrakter med de to kommuner, som derved fik stor indflydelse på den trafikale udvikling.

Det var således bestemt i kontrakterne, at såvel det københavnske som det frederiksbergske sporvejsselskab snarest skulle overgå til elektrisk drift.

Efter forskellige forsøg sejrede som tidligere nævnt luftledningssystemet. I september 1899 blev den første elektriske luftledningsstrækning åbnet på Frederiksberg, og den 1. august 1901 fulgte København efter med linien Enghavevej—H. C. Ørstedsvej—Griffenfeldtsgade—Kapelvej. I de følgende år gennemførtes overgangen til elektrisk drift på de fleste linier, men man skal dog adskillige år frem i tiden før den sidste hestesporvogn forsvandt fra Københavns gader. Det var "Hønen", som den populært kaldtes. Den kørte den kun en kilometer lange strækning mellem Gl. Torv og Vendersgade ad Nørregade og nedlagdes først den 14. juni 1915.

De utilfredsstillende takstforhold, som havde hersket i de 9 selskabers tid, ordnedes ved en takstreform af 1. januar 1899. Med denne indførtes der en 10-øres enhedstakst med ret til omstigning. Den nye takst betød for mange passagerer en væsentlig billiggørelse af befordringen, idet de længste linier tidligere havde været opdelt i flere strækninger à 10 øre, og selv for korte rejser betød mangelen på omstigning en fordyrelse af turen.

I årene 1898–1911 skete der også betydelige forbedringer i selve driften. Linier blev forlænget og omlagt i forbindelse med indlemmelsen i 1901 af Brønshøj og Valby og i 1902 af Sundbyerne. Ved at lægge endestationerne ud i byens udkant fik man etableret gennemgående linier, således at omstigningen kunne reduceres. Kørselshyppigheden øgedes, og driftstiden udvidedes. Før 1898 startede de første vogne om morgenen først efter kl. 7, nu begyndte driften allerede inden kl. 5. Om aftenen forlængedes driftstiden efterhånden fra kl. ca. 23 før 1898 til kl. ca. 01. Medens der i 1895 på et linienet på ca. 50 km blev kørt ca. 5 mill. vognkm, blev der i 1910 på et linienet på ca. 90 km kørt godt 22 mill. vognkm. Driftsforbedringerne fulgtes af en tilsvarende forøgelse i passagerantallet, som steg fra godt 23 mill. i 1895 til godt 89 mill. i 1910.

Som supplement til de bestemmelser vedrørende sporvejsdriften, som var indeholdt i kontrakten mellem Københavns kommune og A/S "De kjøbenhavnske Sporveje", afgav sporvejsudvalget den 11. marts 1902 en betænkning vedrørende såvel erhvervelse af koncessioner på nye sporvognslinier som linieføringen i byen. Herefter skulle alle linier, som var vedtaget af kommunalbestyrelsen inden 1. april 1902, anlægges og drives af selskabet, medens senere linier skulle anlægges af kommunen, men drives af selskabet. Af den første gruppe kan nævnes linierne til Brønshøj og Bispebjerg og til kvartererne omkring Vibenshus, af den anden gruppe anlæg af sporstrækningerne ad Amager Boulevard og Vigerslev Allé.

I kontrakten af 1898 var det i § 28 bestemt, at kommunen var berettiget til hvert tredje år med 1 års varsel at hæve overenskomsten, dog at overtagelse ikke kunne ske tidligere end 1. august 1908.

Forslag om kommunal overtagelse af sporvejsdriften blev første gang fremsat i 1906/07, og der blev nedsat et udvalg til behandling af forslaget. Selv om der var flertal i borgerrepræsentationen for overtagelsen, blev denne dog ikke gennemført, idet magistratens flertal gik imod, og indenrigsministeriet afgjorde sagen ved at nægte sin medvirken til et forslag, om hvilket der ikke kunne opnås enighed i den samlede kommunalbestyrelse. I 1910 blev der atter nedsat et udvalg til at behandle spørgsmålet, og i dette gik et flertal ind for, at kommunalbestyrelsen skulle opsige kontrakten til ophør den 1. august 1911. Flertalsindstillingen blev herefter vedtaget i borgerrepræsentationen den 20/21. juni 1910.

Perioden 1911–1919.

Det kommunale trafikforetagende "Københavns sporveje" begyndte sin virksomhed den 1. august 1911.

Samtlige de af A/S "De kjøbenhavnske Sporveje" drevne sporvejs- og omnibuslinier – det drejede sig om 12 elektriske sporvognslinier,

1 hestesporvognslinie og 1 hesteomnibuslinie – blev overtaget af kommunen, og selskabets direktør og hele det pr. 31. juli 1911 tjenstgørende personale overgik i kommunale tjenestemands- og lønarbejderstillinger. Københavns sporveje blev underlagt magistratens daværende 4. afdeling og fra 1917 den nyoprettede 5. afdeling.

Den 7. april 1911 var der blevet nedsat en taksationskommission med den opgave at vurdere faste ejendomme, vogne, spor, ledninger, inventar, uniformer m. v. Da der ikke kunne opnås enighed i kommissionen om overtagelsessummen, endte sagen for domstolene, og den 21. februar 1916 fastsattes summen til ca. 15,3 mill. kr.

Blandt de faste anlæg, som kommunen i 1911 overtog fra det private selskab, var 7 remiser. I de følgende år skete der dels en række ombygninger og udvidelser af de bestående anlæg, dels en betydelig nybygning af remiser, nødvendiggjort af, at der i disse år også skete et betydeligt nybyggeri af vogne. I alt blev der fra det private selskab overtaget 490 sporvogne, men den større drift stillede krav om yderligere materiel, så i årene op til 1919 blev der bygget knap 300 vogne.

Medens hestesporvognslinien ad Nørregade – "Hønen" – som nævnt blev nedlagt i 1915, fortsatte hesteomnibuslinien ad Købmagergade lige til 1917. Motorbusdriften begyndte dog allerede i 1913, idet den af "Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets A/S" drevne hesteomnibuslinie ad Strøget blev erstattet af en motoromnibuslinie den 5. november 1913. Der blev her indsat franske omnibusser af mærket "De Dion Bouton", hvoraf endnu et eksemplar findes blandt sporvejenes museumsvogne.

I hele perioden fra 1911 til 1919 fortsatte "Københavns sporveje" med uændret takstsystem – 10 øres enhedstakst med omstigningsret, idet der dog i tiden indtil 2. maj 1917 fandtes enkelte kortere 5-øres strækninger.

Det kommunale trafikforetagendes økonomi udviklede sig gunstigt i denne periode. Takket være en stigning i passagerantallet fra 85 mill. i 1912/13 til 136 mill. i 1918/19 steg indtægterne fra ca. 8 mill. kr. i 1912/13 til ca. 14 mill. kr. i 1918/19, og da udgifterne viste en mere moderat stigning, steg overskuddet fra ca. 0,4 mill. kr. i 1912/13 til ca. 2.8 mill. kr. i 1918/19.

"A/S Tuborg–Klampenborg elektriske Sporvej" – det nuværende "Nordsjællands Elektricitets- og Sporvejs Aktieselskab" (NESA) – blev udskilt i 1911, idet der dog samtidigt blev afsluttet en overenskomst om gensidig gennemførelse af vogne og om takstgrænser. I 1915 erhvervede Gentofte kommune aktiemajoriteten i selskabet.

Forholdet til Frederiksberg blev ordnet ved en overenskomst af 24. december 1913 "angaaende Ordningen af forskellige Sporvejsforhold, som er af Interesse for begge Kommuner". Ifølge overenskomsten skulle der optages forhandling mellem de to kommuner om en sammenslutning af Københavns sporveje og de frederiksbergske sporveje, og sådanne forhandlinger påbegyndtes da også i foråret 1914. Krigens udbrud samme år gjorde det imidlertid nødvendigt at stille sagen i bero. Først efter fire års forløb blev sagen rejst igen, og der udarbejdedes et udkast til en københavnsk–frederiksbergsk overens-

komst. Københavns borgerrepræsentation vedtog i sit møde den 26. juni 1919 dels en overenskomst, der indeholdt bestemmelser vedrørende forpagtning af det frederiksbergske sporvejsselskab indtil den 1. januar 1938, dels en kontrakt mellem de to kommuner om de nærmere vilkår for forpagtningen. Begge dokumenter trådte i kraft den 1. juli 1919, således at den frederiksbergske sporvejsdrift fra denne dag udførtes af Københavns sporveje for disses regning og risiko. Den endelige fællesdrift, som også omfattede en ny linieføring for flere linier og oprettelse af to nye sporvognslinier og enhedstakst for samtlige sporvogns- og buslinier i København og på Frederiksberg, blev dog først gennemført den 1. oktober 1919.

Perioden 1919—1963.

Den nye sporvejsordning med københavnsk-frederiksbergsk enhedsdrift viste sig at være en betydelig trafikal forbedring for det kørende publikum. I de to første måneder efter nyordningen lå passagerantallet således godt 26 % højere end i de samme måneder året forud.

I årene op til den anden verdenskrig skete der en lang række udvidelser og ændringer i linienettet. Der blev i disse år oprettet enkelte nye sporvogns- og buslinier, og i 1938 etableredes to trolleybuslinier i fællesskab med NESA — sporvejenes første og eneste. I 1936 blev der oprettet 3 natbuslinier. Antallet øgedes senere til 5, og man gik over til sporvognsdrift. Disse linier var i drift indtil 1940, da de på grund af indskrænkningerne under krigen måtte indstilles. Natdriften genoptoges i 1952, jfr. senere.

I begyndelsen af tyverne opførtes sporvejenes nuværende hovedværksted. I 1911 havde man overtaget de værkstedsbygninger på Enghavevej, som "A/S De kjøbenhavnske Sporveje" hidtil havde benyttet, og da man i 1919 efter overtagelsen af de frederiksbergske sporveje stod med en vognpark på 866 motor- og bivogne, blev en udvidelse og modernisering af disse anlæg nødvendig. Helt op i fyrrerne foregik der også et betydeligt vognbyggeri på hovedværkstedet. Ældre vogne blev ombygget eller erstattet med nye.

En væsentlig forringelse af økonomien i de første år efter sammenslutningen — bl. a. forårsaget af gennemførelsen af 8 timers arbejdsdagen — nødvendiggjorde en regulering af taksterne, og i årene 1919—20 blev der gennemført ikke mindre end 3 takstforhøjelser. Økonomien blev herved rettet op, og et underskud i 1920/21 på 4½ mill. kr. blev ændret til et overskud på 3 mill. kr. i 1922/23. Takstniveauet var nu fra den 10 øres enhedstakst kommet op på 20 øre for kørsel uden omstigning og 25 øre for kørsel med omstigning. Regnskabsårene frem til 1940 udviste gennemgående overskud på et par millioner kr., bortset fra året 1926/27, da der på grund af en takstnedsættelse fremkom et underskud. Iøvrigt gennemførtes denne takstnedsættelse kun for sporvognene, hvorefter man helt frem til 1954 havde en 5 øre højere takst for busserne.

Medens man hidtil kun havde kunnet købe enkeltbilletter, blev der den 20. oktober 1932, efter at taksterne var blevet sat op i årets begyndelse, indført rabatkort til 11 rejser og abonnementskort med 1 måneds gyldighed. Omstigningsreglerne, der oprindelig krævede

umiddelbart fortsat kørsel med en bestemt afmærket linie fra særligt omstigningssted og ad nærmeste vej, blev den 1. maj 1936 ændret til de endnu i hundredåret gældende regler, hvorefter omstigningsbilletten giver ret til fri omstigning inden for 1 time. Ved samme lejlighed skete der en ændring i rabat- og abonnementskortsystemet samtidig med at taksterne for disse former for rejsehjemmel blev nedsat. I 1939 indførtes i samarbejde med statsbanerne en fællesbillet, som gav ret til omstigning mellem bybanen og sporvogns- og buslinierne.

Passagerantallet nåede i 1919 efter sammenslutningen op på ca. 182 mill., et højdepunkt, som først blev overgået under de af den anden verdenskrig skabte ekstraordinære forhold. I mellemkrigsårene var tallet et par gange — i begyndelsen af tyverne og under krisen i begyndelsen af trediverne — nede i en bølgedal på omkring 130 mill. og lå umiddelbart før den anden verdenskrig på ca. 160 mill., men derefter gav krigsårenes og de første efterkrigsårs mangel på benzin, olie og gummi sporvejene et faktisk monopol på befordring med en enorm stigning i passagerantallet til følge. I 1946/47 nåede man således op på næsten 280 mill. passagerer eller omkring 100 millioner mere, end man normalt kunne have ventet. Der skete ikke i disse år nogen regulering af taksterne, så indtægterne fik kun lov til at stige i takt med passagerfremgangen, og da der samtidig fandt en kraftig stigning i udgifterne sted, fremkom der trods indtægtsfremgangen underskud på 2–3 mill. kr. årligt i disse år. Det var ikke muligt fuldt ud at tilpasse kørslen til den større passagermængde, og man kørte derfor i krigsårene med en enorm overfyldning af vognene. Denne medførte et stærkt slid på sporvejsmateriellet, og da det var vanskeligt at skaffe materialer til reparationer og helt umuligt at få noget nyt, var vognpark, spor og ledninger ikke i nogen særlig god stand ved krigens slutning.

I de første år efter krigen bedredes forholdene ikke i så henseende. Sidst i fyrrerne blev der ganske vist bygget 8 nye motorvogne på sporvejenes hovedværksted, men ikke før i halvtredserne kom der for alvor gang i anskaffelsen af nyt materiel.

Det blev først og fremmest de nye busser, som kom til at karakterisere dette tiår. Fra 100 busser med plads til ialt ca. 4000 passagerer i 1949 er sporvejenes buspark vokset til i 1963 ca. 240 busser med plads til ialt ca. 18.000 passagerer.

De store busanskaffelser i halvtredserne muliggjorde, at der i disse år blev oprettet et stort antal nye linier, som det vil fremgå af den kronologiske oversigt, og to sporvognslinier — linie 4 og linie 20 — omdannedes til busdrift. I 1952 retableredes natdriften, først som blandet sporvogns-busdrift, senere som ren busdrift.

I 1960 påbegyndtes moderniseringen af sporvognsparken med anskaffelse af nye vogne af leddelt type. Borgerrepræsentationen vedtog den 17. december 1959 en bevilling på 43 mill. kr til anskaffelse af i alt 100 vogne af denne type, og med udgangen af driftsåret 1963/64 vil i alt 62 af dem være i drift.

I efterkrigsårene er sporvejenes passagerantal faldet stærkt. Efterhånden som forsyningerne blev normale, vendte folk tilbage til de individuelle befordringsmidler, og da mo-

toriseringen fra midten af halvtredserne tog et omfang som aldrig før, gik det ud over passagerantallet i en sådan grad, at man i 1963 er nede på stort set samme niveau som i året før krigen.

Medvirkende til nedgangen i passagerantallet har også været de takstforhøjelser, som har været nødvendige i efterkrigsårene. I perioden 1947—1962 er taksterne blevet sat op ialt 7 gange, således at ligeudbillettens pris, som i 1946 var 20 øre, i 1963 er steget til 85 øre.

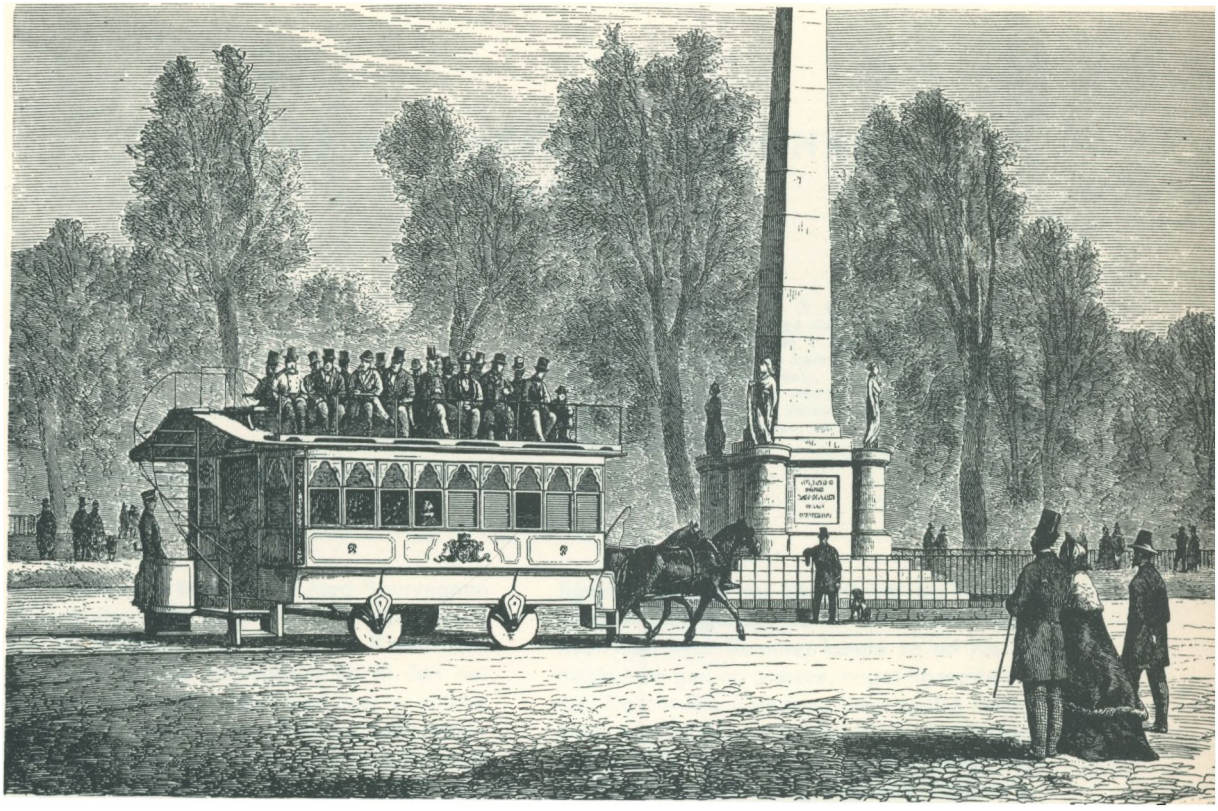
Med takstforhøjelserne har man søgt at modvirke de voldsomme udgiftsstigninger gennem de sidste 15 år. Arbejdslønnen har i denne periode udvist en betydelig stigning, og da 81 % af sporvejenes udgifter går til løn og pensioner, har det ikke været muligt at undgå betydelige underskud på sporvejsregnskabet i årene efter krigen.

Som modvægt mod de voldsomme lønstigninger er der i disse år gennemført en lang række rationaliseringer, som har nedbragt udgifterne betydeligt: indførelse af enmandsbetjening på næsten alle buslinier, anskaffelse af ledvogne med stor passagerkapacitet og indførelse af arbejdsbesparende maskiner og arbejdsmetoder i alle sporvejenes afdelinger.

Til erstatning for den overenskomst mellem Københavns og Frederiksberg kommuner, som udløb i 1938, undertegnedes i december 1938 en ny overenskomst angående sporvogns- og omnibusdriften i de to kommuner. Den nye overenskomst skulle gælde indtil udgangen af december 1977, men er i 1962 efter en voldgiftssag suppleret med et tillæg i henhold til hvilket Frederiksberg gennem et særligt nedsat københavnsk/frederiksbergsk fællesudvalg har fået større indflydelse på sporvejenes forhold.

I efterkrigstiden er forholdene omkring den kollektive trafik i Storkøbenhavn blevet behandlet i en række kommissioner og udvalg. Af de vigtigste skal nævnes: Trafikkommissionen af 1. juli 1944, som afgav 4 betænkninger i årene 1946—53, Samfærdselskommissionen af 1950, som afgav betænkning i 1955, og endelig Hovedstadskommunernes Samråd, hvis trafikudvalg siden 1960 har udsendt en række redegørelser vedrørende den kollektive overfladetrafiks afvikling i hovedstadsområdet. Bestræbelserne går i retning af en samordning af hele den kollektive trafik i Storkøbenhavn.

I november 1962 fremkom Københavns sporveje med en plan for sporvejenes fremtid — "En planskitse for sporvejene". Denne planskitse, som i juni 1963 fik principiel tilslutning i borgerrepræsentationen, går i princippet ind for total busdrift, dog med bibeholdelse af sporvognsdriften på de 6 største sporvognslinier indtil der er gennemført en udbygning af tunnelbanenettet.



Den første hestespårvogn 1863. Om tegningen, der stammer fra Illustreret Tidende den 1. november 1863, siges det i teksten: "Vor Tegner har af Hensyn til det Maleriske taget sit Motiv fra de smaa Alléer ved Æresstøtten, uagtet Forbindelsesbanen mellem Vesterbro og Ravelinen først bliver fuldendt om henved fjorten Dage".

EN TUR MED HESTESPORVOGNEN I 1860'erne

Den gamle konduktør, N. C. Olsen, blev som ganske ung ansat som konduktør på den første hestesporvognslinie i København. Da han i 1911 afgik med pension, overlod han sporvejene en beretning om forholdene i de første år fortalt af ham selv, som han havde oplevet tiden. Optegnelserne, der rummer mange historiske oplysninger, er interessante derved, at det næsten er den eneste beretning om epoken, der er overleveret, ud over korte avisnotitser.

I optegnelserne hedder det med Olsens egne ord:

Nu kunde vi jo tage en Tur med Sporvognen til Slukefter i 1868 for at se, hvilken Forandring der er foregaaet fra den Tids København med sine 200.000 Indbyggere og til den nuværende Stor-København med over ½ Million Indbyggere, og fra den Tids Luntetravskørsel og til den nuværende kommunale Stordrift af de københavnske Sporveje. Frederiksberg Allé var meget hyggeligere end nu, smaa Villaer med mellemliggende Haver, store skyggefulde Træer og dybe Grøfter paa begge Sider af Vejen. Det store Forlystelsessted "Alhambra" som indtog hele Firkanten imellem Hauchsvej og Alhambravej ud til Gl. Kongevej; men det betalte sig ikke den Gang og blev nedreven 1870 eller 71, men det havde ganske sikkert svaret sig i vor Tid, da det stod paa Højde med Tivoli; ligeoverfor hvor nu Engtoftevej og Kingosgade er beliggende, laa en stor aaben Mark, hvor man hver Sommer kunde se en Ko og nogle Lam gaa og græsse, noget lignende var den Egholmske Ejendom, som rigelig indtog hele Arealet hvor nu Madvigs- og Martensens Allé er og helt ud til Gl. Kongevej. Ved Enden af Frederiksberg Alle ved Vesterbrogade laa Sangerindepavillionen "Valhalla" og "Schweitzerpavillionen"; paa Hjørnet af Værnedamsvejen laa Møllers store Vokskabinet i en 3 Etages Bindingsværksbygning, det var Datidens eneste Panoptikon, men en Nat brændte hele Herligheden og den nuværende Bygning blev opført. Paa Vesterbrogade fra Vesterfælledvej til Værnedamsvej var der flere gamle Gæstgivergaarde fra tidligere Tid, en Rest har vi i "Sorte Hest", for-

uden var der "den blaa Stud" og "Gule Hest", længere nede ved Viktoriagade "Bjørnsdal" og "Løven". Mange gamle Slagtergaarde fandtes lige til nuværende Helgolandsgade, det var nemlig en gammel Tradition at bo paa Vesterbro, Slagtetvang kendtes ikke, de slagtede hjemme i Gaarden og medens Mester om Morgenen kørte ind med Kødet blev de første Sporvogne 7,20 og 7,30 og flere optaget af Slagtermadammer, som skulde ind til Forretningen ved Nikolaj Taarn. Nuværende Stenosgade var en meget dyb Muddergrøft kaldet "Rosenaaen" paa Grund af den stygge Lugt. Hvor nu No. 19 er paa Vesterbrogade laa et lavt gammelt Hus "Peders Haab", det var en Dansesalon mest besøgt af Soldater, og om Sommeren var der Forevisning af tykke Damer og lignende, og hvor Helgolandsgade og Colbjørnsensgade



er, laa Gartner Hinze's store Gartnerhave, der gik ned til nuværende Kvægtorv, hvorfra der var en vid Udsigt over til Amager. Hele det Parti, hvor nu Istedgade og mellemliggende Gader er, var en sumpet Egn, hvor ingen Mennesker kunde færdes, og de forskellige Sidegader til Vesterbrogade gik kun et lille Stykke ned. Hvor nu Indkørselen er til Gl. Kongevej laa "Tromme"salen, som var Datidens Kvægtorv, rigtignok miniature i Forhold til Nutidens, ved Siden af laa "Glaciholm", et Foreningslokale med Have, hvor der af og til var Cirkus. Hvor Panoptikon er laa Vesterbro's Theater, en Træbygning hvor der blev givet Forestillinger om Vinteren af et større Selskab. Nationalarealet indtoges af den saakaldte Kongens Klub, senere "Concert du Boulevard", saa kom vi indenfor den nyanlagte Vesterbro's Passage. Stadsgraven var lige opfyldt, og den smalle Ravelin var udvidet meget betydelig, saa svinger vi tilhøjre igennem Filosofgangen, en makadamiseret Vej som gik langs med Volden, hvor St. Luciemøllen laa, og hvor mangen en Holger Danskes Gæst har sovet en Rus ud, videre langs Thorvaldsens Museum hvor der var Træbolværk, Sporene laa længere ude ved Kanalen. Vi passerede den gamle Højbro, som var en Skræk for alle Kørende paa Grund af sin stejle Retning, derefter over Holmens Bro, der var saa smal, at kun én Række Vogne ad Gangen kunde passere den, dernæst Holmens Kanal og det kongelige Theater, som dengang laa hvor nu Sporene ligger, og Kørselsretningen gik langs med daværende Hotel du Nord's Facade. Ved Angleterre laa Hovedvagten med sine tre Kanoner, i Folkemunde kaldet "Abraham,

Isak og Jakob", videre igennem Bredgade forbi de maleriske Ruiner af den ufuldendte Marmorkirke, hvor nu 63–65–67–69 er, laa Fattigvæsenets Stiftelse og Skole indenfor en høj Mur, derefter igennem Grønningen, som om Aftenen var bælgmørk da der slet ingen Lygter fandtes; der kom meget senere nogle enkelte Petroleumslamper. Ved Enden af Grønningen fandtes en Bom, som en Opsynsmand ved hver Sporvogns Gennemkørsel maatte aabne og lukke, da der ingen anden Vognfærdsel maatte foregaa; det var Militæretatens Terratorium, men det tabte sig efterhaanden med Lukningen, saa Bommen stod aaben baade Dag og Nat. Derefter kom vi ud i Østre Ravelin, der var en Fortidslevning fra de gamle Byporte og de gamle Befæstninger om København, det var en 4–5 Alen høj Mur forsynet med Skydeskaar, dernæst kørte vi over 2 Broer som gik over Stadsgraven, Kørebanen var her saa smal at kun 2 Vogne lige kunde passere, Retningen var omtrent S formet. Østerbro var kun meget lidt bebygget, ved Holmens Kirkegaard laa et Par Beværtningshaver hvor tørstige Sjæle efter endt Begravelse kunde drikke Gravøl; herfra og til Trianglen laa smaa gamle Huse, de fleste meget lavt, men eet hævede sig smukt over de andre, det var Kommandør Petersens hvide Bygning, der lignede Hovedgaarden til en stor Herregaard med sin høje Stentrappe. Ved Trianglen laa en meget lav gammel Ejendom med to Gavlpartier, det havde i sin Tid været en Møllegaard. Selve Trianglen var et meget søgt Holdested om Sommeren for Kapervogne (saakaldte Kaffemøller) til Skoven. Fra nuværende Ohlsensgade til Koldinggade laa de store Handels-



gartnerier "Løve" og "Ohlsens Enke" der gik helt ned til Kalkbrænderivejen. Fra Øresundsvejen til Svanemøllen var der aaben Mark som tilhørte Kommunen. Paa den modsatte Side laa enkelte Villaer, men hele Nygaardsvej og Landskronagadekvarteret, hørte til en Gaard som hed Nygaard, den laa nærmere Lyngbyvejen, vi passerer Olsens Gartneri, som nu er Kildevældskvarteret, forbi Svanemøllen, som brændte i 1890'erne, det øvrige Stykke til Mariedal saa omtrent ud som nu, Tuborg blev først anlagt 1873. Saa vil vi slutte vor Kørsel ved Stationen udfor Mariedal efter omtrent 5 Kvarters Kørsel, for at gaa hen i den gamle Kro og Gæstgivergaard "Slukefter", der laa hvor nu Kallisensvej er, og efter gammel Skik at tømme et Krus gammelt Øl med en Pind i.



Om forholdene ved endestationen på Frederiksberg Runddel skriver Konduktør Olsen:

Stationen paa Frederiksberg Runddel var et meget lavt gammelt straatækket Hus, med smaa tavlede Ruder, hvis Glas spillede i alle Regnbuens Farver; det Indre svarede til det Ydre. Kontoret var paa den ene Side af Gangen og Folkestuen paa den anden, denne var skrækkelig som Spiselokale, et lerstampet Gulv, med fire nedrammede Pæle hvorpaa var lagt en Bordplade, en styg Lugt af Hovsmørelse, Olie, Petroleum og lignende. Denne Bygning der tidligere havde hørt til "Ratzeburg" nuværende Sommerlyst, brændte en Sommernat i 1872, hvorefter den nuværende Bygning blev opført. Holdepladsen paa Runddelen var paa samme Side som Frederiksberg Kirke, for senere at blive flyttet over paa den nuværende Plads.

Af de ældste vogne får vi følgende skildringer:

Vognene var gulmalede med smukke Vaabendekorationer paa Siderne, i Døren var der fire smaa Ruder lig Kirkevinduer, og paa Siderne var der ligeledes smaa Vinduer som var til at trække op om Sommeren for frisk Luft. En Vindeltrappe førte ovenpaa, denne var forresten et meget udsat Sted ved Sammenstød, da den ragede saa langt ud. Foran og bagpaa Vognen var der en rummelig Platform, hvorved Vognen fik en Svejning nedad med begge Ender paa Grund af den store Vægt. Senere fabrikerede Karetmager Lemming flere nye Vogne som alle havde Plads til 20 Personer, det var et solidt og samvittighedsfuldt Arbejde men fikse var de ikke. I 1880'erne blev disse Vogne overbyggede, og denne Type holdt sig i mange Aar. I 1875 fik Selskabet 2 store fuldstændig lukkede Theatervogne, almindelig kaldet "Rolf Krake" og "Lindormen", disse var beregnede paa det faste Theaterpublikum som løste Abonnement paa Selskabets Kontor.

I 1872 købte Selskabet en paa Udstillingen i København udstillet Sporvogn fra Rowangs Vognfabrik i Randers (senere Skandia), den var smukt udstyret med mahognimalet Ydre og store Spejlglasruder, men den havde den samme Fejl som i andre Vogne, den gjorde et raslende og øredøvende Spektakel. Et Forsøg med at opvarme Vognene om Vinteren med varmt Sand mislykkedes.

Af Pladserne paa Vognen var de 3 Staapladser bagpaa de mest efterspurgte. Der var ofte Strid imellem Spinde- og Sværdsiden, idet de sidste som en gammel Hævd holdt paa at disse var forbeholdt Herrerne.

Hestene var lejede fra forskellige Vognmænd i København saalænge "Engelskmændene" havde det, og disse blev skiftede paa Kongens Nytorv eller St. Annæplads. Kuskene maatte om Morgenen selv hente Hestene hos de respektive Vognmænd og ligeledes aflevere dem om Natten efter endt Kørsel, de havde ofte lang Vej til deres Hjem, da Funktionærerne som Regel boede i alle Retninger af Byen. Senere da A/S K.S.S. overtog Driften, blev Hestene indstalleret i Frederiksberg Slots Stalde indtil de nye Stalde i Allégade blev færdige.

Arbejds- og lønforholdene på den tid får man et indtryk af i følgende stykke: Lønnen var først 1 Rigsdaler og 1 % om Dagen af det indkørte Beløb, senere Aar 1877 blev den 2 Kr. 33 Øre og 1 %. Arbeidstiden var almindelig 16—17 Timer, og en Fridag hver 5 eller 6 Dag som næsten aldrig blev overholdt, da der altid var nogle syge af Personalet, ja der maatte undertiden tages en Sporrenser til Hjælp som Konduktør. Rengøringen af Vognene maatte i Førstningen udføres af Funktionærerne.
Uniformerne var under "Engelskmændenes" Periode, Trøje med enradet Knapper, Konduktørerne med flade Kasketter og for Kuskenes vedkommende Kasket lig Jockeyhuer med Skygge for og bag samt Øreklapper til at knappe op i Pullen, Gamascher som sjælden blev benyttet. Senere blev Kasketterne højpullet til Kuskene og lavpullet til Konduktørerne, 2 radet Knapper i Trøjen og Tasken blev baaret i en Rem over Skulderen; paa Remmen var der en stor sølvplettet Plade med indgraveret K.S.S. I Udstillingsaaret 1872 fik Kuskene lange Støvler og Konduktørerne graa Benklæder vistnok mod et maanedligt Afdrag.

Konduktør Olsen slutter sin dagbog med følgende stykke, som viser, i hvor høj grad han har været sig sporvejenes betydning for byens udvikling bevidst: Jeg har maaske dvælet lidt rigeligt et Steds her i disse Blade om det gamle København; men Sporvognen og København staar i saa nøje Forbindelse med hinanden idet disse har sat et vist Præg over Byen, for ikke at tale om hvilket Opsving Byens Yderkanter har faaet. Hvad havde Sundbyerne — Valby — Hellerup — Brøndshøj og Bispeberg været, hvis ikke Sporvognens Fangarme havde samlet disse Bydele ind under sig. Og naar man ser disse Bydele tiltage meget stærkt Aar efter Aar, er det alene ved Sporvognens billige Taxter og hyppige Kørsel, at dette lader sig gøre. I en anden Retning har Sporvognen sin store Betydning, idet Selskabs- og Kafélivet pulserer meget senere nu end tidligere. Hvilket Liv er der ikke Kl. 1 Nat, naar de sidste Vogne kører fra Raadhuspladsen ud i Byens Periferier.

Tegningerne i beretningen stammer fra Illustreret Tidende 1863.

I det kronologiske afsnit er anvendt
følgende forkortelser:

KSS: Kjøbenhavns Sporvei-Selskab
stiftet 1866, ændret 1896
NS: Nørrebroes Sporvejsselskab
stiftet 1867
KFS: Kjøbenhavns Forstæders Sporveis-
selskab
stiftet 1872
FS: Frederiksberg Sporvejsselskab
stiftet 1872
Falk.S: Falkoneralléens Sporvejsselskab
stiftet 1883
SDS: Strandvejens Dampsporvejs-Selskab
stiftet 1884 – ophørt 1892
Sølvg.S: Sølvgadens Sporvejsselskab
stiftet 1888
KO: Kjøbenhavns Omnibuskompagni
stiftet 1895
Kjøbmg.O: Kjøbmagergades Omnibus-
Selskab
stiftet 1895
FSEA: Frederiksberg Sporvejs- og
Elektricitets-Aktieselskab
sammensluttet 1897 – fra 1918: A/S Fre-
deriksberg Sporveje – ophører 1919
DKS: A/S De kjøbenhavnske Sporveje
sammensluttet 1898
TKS: A/S Tuborg–Klampenborg elektriske
Sporvej
stiftet 1902
NESA: Nordsjællands Elektricitets og
Sporvejs – Aktieselskab
efter 1911
KS: Københavns sporveje
efter kommunens overtagelse 1911

KRONOLOGISK OVERSIGT OVER SPORVEJSKØRSLEN I KØBENHAVN 1863 - 1963

1863

22-10 åbner KSS den første hestesporvognslinie i København og på Frederiksberg. Fra en endestation i den sydlige side af Frederiksberg Runddel udfor kirken køres gennem alléen, over bygrænsen, hvor den gamle jernlåge der nu står foran Søndermarken, få måneder tidligere var blevet fjernet, ind ad Vesterbrogade til hjørnet af Trommesalen (datidens kvægtorv).

25-12 forlænges linien gennem Vesterport Ravelin på bro over fæstningsgraven, hvor Københavns Rådhus nu ligger, over Halmtorvet (nuv. Rådhusplads) gennem Filosofgangen (nuv. Vester Voldgade) og Stormgade, over Slotsholmen og Holmens Bro, ad Størrestræde (sydlige del af nuv. Holmens Kanal) langs Holmens Kanal til Kongens Nytorv og videre til en endestation på St. Annæ Plads ved hjørnet af Bredgade.

Allerede i løbet af sommeren var de første 8 vogne til linien kommet fra Birkenhead ved Liverpool i England. Det var toetages tospænder vogne, med åben tag-



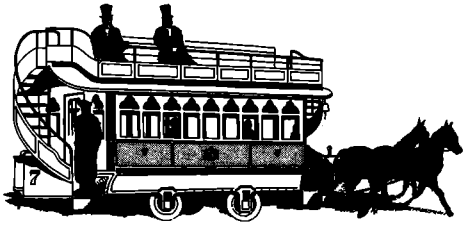
Den første sporvognslinie i København december 1863.

etage og trappe i begge ender. De var malet i gul farve med hvide rammer, som det bruges af sporvejene i dag, men efter datidens mode med flere forsiringer og stafferinger.

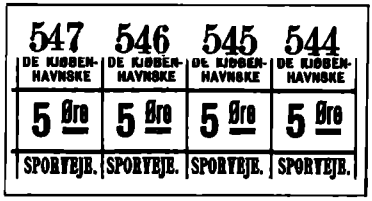
Selskabet havde fra starten remisebygning i Frederiksberg Allé (ombygget 1901, afstået 1927) og indrettede, efter at hestene i kort tid havde været opstaldede i Frederiksberg Slots stalde, egen stald og beslagsmedie i Allégade 21 (nedrevet 1900). Sporanlægget var enkeltspor med vigestationer undervejs (dobbelt spor til Tivoli anlægges 1875).

1865

2-9 forlænges linien gennem Bredgade, mod vest ad Toldbodgade (nuv. Esplanaden), gennem Grønningens vestlige allé (en senere nedlagt allé langs den daværende gardehusarkaserne, omtrent midt mellem St. Kongensgade og nuv. Grønningen), videre på bro over den dengang ikke opfyldte voldgrav ad Østerport Ravelin (ved nuv. Oslo Plads) og til en ny endestation på Østerbrogade ved Ll. Vibenshus.



Den første sporvogn i København 1863



De Kjøbenhavnske Sporvejes første ligeudbilletter.

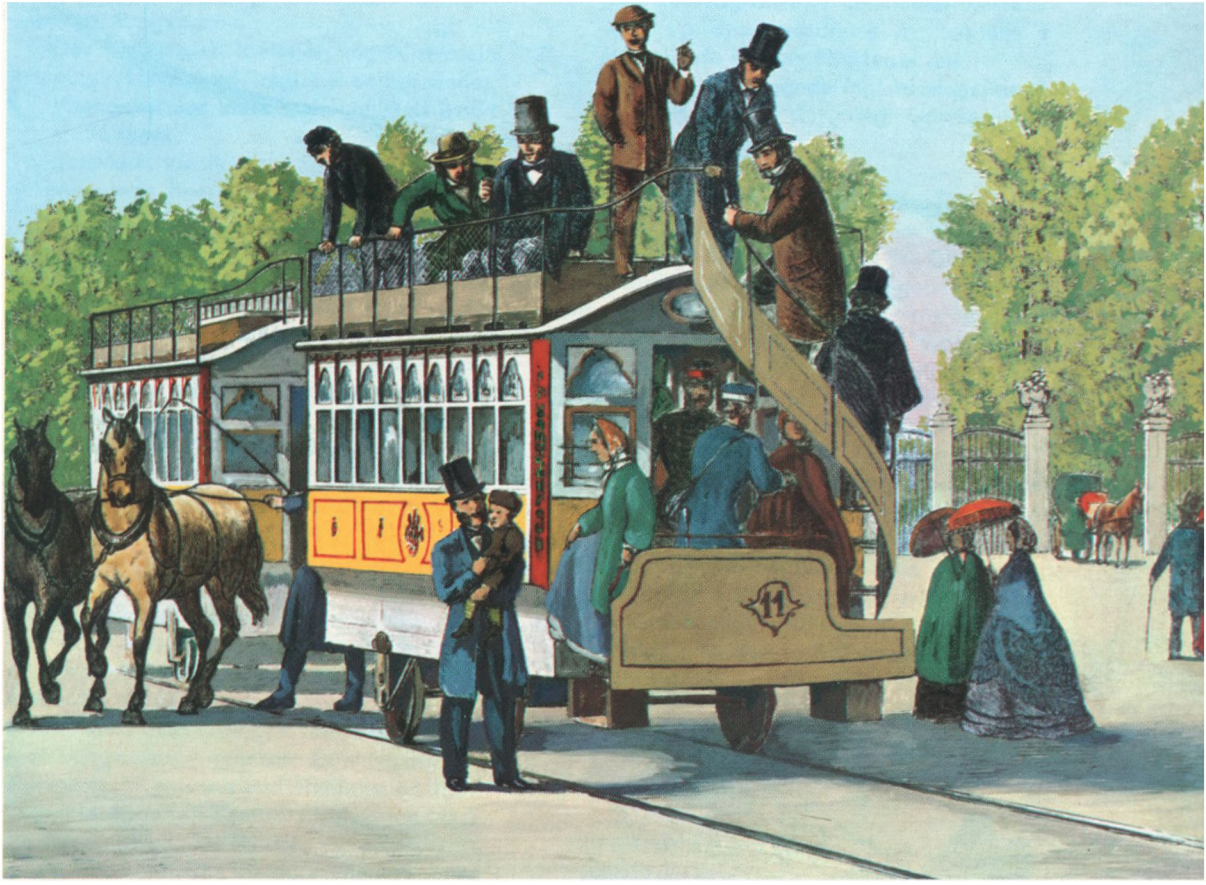
1866

18-11 begynder KSS driften på en ny linie: Sorte Hest-linien. Ruten udgår fra Halmtorvet ad den eksisterende linies spor til Vesterbrogade ved Værnedamsvej, hvorfra den fortsætter ad nye spor ud ad Vesterbrogade og Pile Allé til Frederiksberg Runddel.

Linien får sit navn efter gæstgivergården Sorte Hest, der lå ved bygrænsen ved nuv. Platanvej, hvor Roskilde Landevej dengang begyndte. På de to linier anvendtes samme vogntype. Selskabets vognpark var allerede i 1865 forøget med 5 vogne bygget i København på Lemnings Karetmagerværksted, og udvidelsen fortsatte, efterhånden som driften øgedes, med danske vogne.

1867

6-12 begynder NS sin virksomhed med Nørrebrogadelinien. Fra en endestation på den nordlige side af Kongens Nytorv føres en hestesporvognslinie gennem Gothersgade og Nørrevolds Boulevard (nuv. Nørre Voldgade), videre ad Frederiksborggade og Nørrebrogade til Runddelen, herfra ad Lygte-



Hestesporvogne af Birkenhead-typen ved endestationen på Frederiksberg Runddel 1864.

vejen som Nørrebrogade dengang hed uden for Runddelen, og til jernbaneoverskæringen ved nuv. Bragesgade.

Der kørtes med toetages vogne, øverste etage åben, med trappe i begge ender. Vognsiden var mørk mahogni med hvide stafferinger.

Selskabet havde stald og remise på Nørrebrogade, hvor Nørrebro remise nu ligger.

1868

19-5 åbner KSS igen en sporvognslinie fra Tivoli ad Farimagsvejen (omtrent fra nuv. Axeltorv) til Klampenborg Banegården ved nuv. skæring mellem Gyldenløvesgade og Nyropsgade.

29-6 forlænger KSS hovedlinien fra Ll. Vibenshus ad Strandvejen til Slukefter Kro ved kommunegrænsen.

1869

2-11 forlænger KSS den året i forvejen anlagte linie fra Tivoli til Klampenborg Banegården ad Ladegårdsvejen, langs med jernbanen (nuv. Gyldenløvesgade), over "Sporvejsbroen" (bro over Ladegårdsåens udmunding i Peblingesøen), gennem Ewaldsgade og Korsgade til pladsen ved Parcelvejen (nuv. Griffenfeldtsgade). Samtidig forlænges linien fra Tivoli til Kongens Nytorv.

På linien benyttes toetages vogne, som på selskabets øvrige linier, men senere indfører man en enetages vogntype på linien, på grund af passagerfrafald forårsaget af konkurrence fra nyoprettede linier. Denne vogntype, der også havde gul vognside, havde på siden i vindueshøjde et sort skilt med ruteangivelse, linienummer kendtes ikke, og dette medførte at vognene i folkemunde kaldtes "Sortebrættet".

Der var fra Korsgade lagt et sidespor til en remise- og staldbygning i Gartnergade.

1872

19-12 begynder sporvognskørslen til Amager. Det var KSS der førte en linie fra Christiansborg Slotsplads ad Slotsholmsgade bag om Børsen og "De syv Søstre" (syv ens huse der lå med gavlene mod Børsgade, hvor Privatbanken senere blev bygget) over Knippelsbro ad Ll. og St. Torvegade, over Christianshavns Torv til Amagerport, omtrent hvor accisebodeu stadig ligger.

Der var før åbningen forsøgt med en linie fra Kongens Nytorv over Holmens Bro til Amagerport, men denne linieføring måtte hurtigt opgives, da det viste sig lettere og hurtigere at benytte færgeforbindelse fra Havnegade til Torvegade.

22-12 etableres den første kørsel med den såkaldte Keifler-omnibus af FS.



Keifler-omnibus
fra Frederiksberg Sporvej.

Keifler-omnibussen var indrettet til kørsel både på skinner og i gade uden spor. Vognen var forsynet med styrehjul, der kunne holde kørehjulene – uden flange – på skinnerne. Ved en simpel anordning kunne styrehjulene hæves, når vognen kørte i gader uden spor.

Kørslen begyndte i Smallegade fra hjørnet af Fasanvej, og der kørtes på skinner herfra ad Gl. Kongevej til Søerne. Da sporene på daværende tidspunkt ikke var lagt længere, fortsatte man "ad stenbroen" gennem Gl. Kongevej, Trommesalen, Vesterbrogade over Halmtorvet (nuv. Rådhusplads), videre gennem Strøget til Kongens Nytorv og ad St. Kongensgade til hjørnet af Dr. Tværgade. Den sidste del af ruten kørte man kun meget kort tid, idet man da sporanlægget var færdigt fra Smallegade til Halmtorvet, afkortede linien til Kongens Nytorv.

Selskabet havde allerede 1-10 fået de to første omnibusser, således at kørslen på Strøget kunne begynde fra denne dato. Vognene, der blev leveret fra fabrikanterne Elof Jensen i København og Larsen på Frederiksberg, var toetages beregnet for to heste (fire om vinteren i dårligt føre), øverste etage var åben med trappe (stige) op fra bagenden. Omnibusserne havde røde vognsider med mørkegrøn staffering og hvide kanter, undervognen var drap. Det var de farver de frederiksbergske vogne beholdt, dels på de elektriske sporveje og dels på motorbuslinierne helt op til årene efter sammenslutningen med Københavns sporveje. På grund af konstruktionen var Keifler-omnibusserne ikke så bundne til bestemte ruter, og da der dengang yderligere kun behøvedes polititilladelse, men ikke koncession, til kørsel ad gader, hvor der ikke var spor, ændredes linieføringen ret hyppigt. Således kørtes der mod slutningen af året på følgende 3 ruter:

1. Rolighedsvej – Bülowsvej – Gl. Kongevej – Trommesalen – Vesterbrogade – Halmtorvet – Strøget – Kongens Nytorv.

2. Rolighedsvej – Bülowsvej – Gl. Kongevej – Alhambravej – Frederiksberg Allé – Vesterbrogade – Halmtorvet – Vestergade – Gl. Torv – Skoubogade – Strøget – Amagertorv – St. Kirkestræde – Lille Kongensgade.

3. Smallegade – Gl. Kongevej – Trommesalen – Vesterbrogade – Halmtorvet – Strøget – Kongens Nytorv.

I sommeren 1877 kørte man teaterkørsel både til Casino og Folketeatret, og året efter kørte man yderligere 4 gange om dagen fra Smallegade ad Fasanvej til Frederiksvej.

Selskabet havde kontor, remise og stald ved Smallegade 42. Senere indrettedes yderligere stalde i nærheden af Halmtorvet "imellem Jernbanen og Vandværket".

1873

12-4 åbner KFS en sporvognslinie: Blegdamsvejlinien. Den udgår fra Trianglen ad Blegdamsvej, Læssøesgade, Ryesgade, Skt.



Fra tagetagen på Frederiksbergbussen. Billedet, der stammer fra "Klods-Hans" år 1900, gengiver et maleri af Paul Fischer med motiv fra øverste etage på en Keifler-omnibus, der er på vej over Rådhuspladsen mod Vesterbro – Frihedsstøtten skimtes midt i billedets baggrund. Teksten lyder:

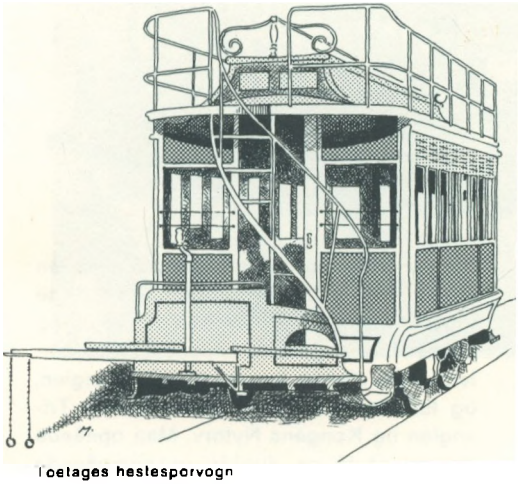
– Man ska'nte stole paa Lykken, Konduktør!

– Hvorfor ikke?

– Næ, for naar man det ene Øjeblik sitter og er ovenpaa, saa maa man sgu' det næste gaa nedenom og hjem.

Hansgade, Sortedamsgade, over Nørrebrogade og videre ad Dosseringen, Baggesensgade, Blågårdsgade, langs den nordlige side af Ladegårdsåen, over Parcelbroen, ad H. C. Ørsteds Vej, Niels Ebbesens Vej og Vodroffsvej til Gl. Kongevej.

Der benyttedes ret store toetages vogne, der havde brune vognsider med hvide kanter og underdel og med selskabets navn i det brune felt; de var ens for og bag, oprindeligt med åben tagetage, der senere, omkr. 1880, blev overbygget. Vognene blev leveret fra Rowan's fabrik "Hvide Mølle" (nuv. Scandia) i Randers.



Toetages hestesporvogn fra Blegdamsvejlinien.

20-6 får KFS ret til medbenyttelse af sporet i Gl. Kongevej og Trommesalen, og linien forlænges til pladsen foran Tivolis indgang.

1874

5-3 ændres linieføringen for den første del af Blegdamsvejliniens rute, så der nu køres ad Blegdamsvej til Skt. Hans Torv og ad Fælledvej til Blågårdsgade.

1875

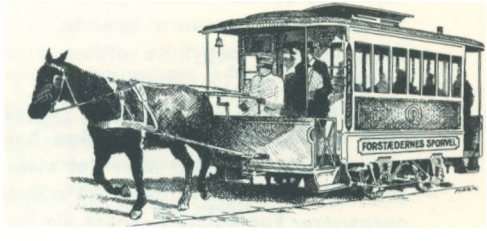
1-1 indføres nyt møntsystem med kroner og øre. Taksterne for sporvejskørsel, som tidligere havde været 4, 8 og 12 skilling samt 1 mark alt efter turens længde, ændres herefter til henholdsvis 10, 20, 30 og 40 øre.

1878

25-1 forlænges Blegdamsvejlinien ad Vesterbrogade fra Tivoli til Halmtorvet.

1883

22-7 åbner KFS igen en linie, Farimagsgadelinien, med kørsel fra Trianglen ad Østerbrogade, Farimagsgaderne og Jernbanegade til Halmtorvet.



Enetages hestesporvogn fra Farimagsgadelinien.

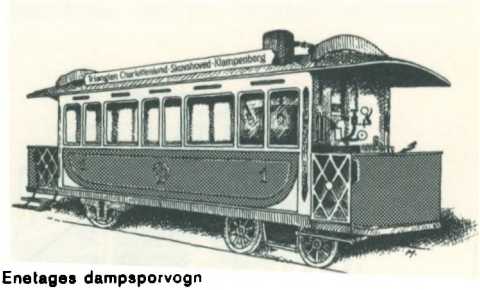
Selskabet anskaffer til denne linie en mindre vogntype, end den på Blegdamsvejlinien benyttede. Vognene er enetages med kun en hest, og de har blå sider i modsætning til de øvrige. Det er denne vogn, der senere overføres til Nørregadelinien og her får øgenavnet "Hønen", efter at den har skiftet farve til gul. Samtidig med liniens åbning har man lagt spor et stykke ned ad Kalkbrænderihavnsvejen (nuv. Ndr. Frihavnsgade) til en remise- og staldbygning i nr. 24.

1884

23-3 åbner SDS den regulære drift med dampsporvogn fra Trianglen til Klampenborg og samtidigt ophører kørslen med hestesporvogn fra Trianglen til Slukefter.

Der var tidligere forsøgsvis anvendt damp som sporvognstrækkraft, dels i 1873—74 med et damplokomotiv konstrueret af ingeniør Köhl og dels i 1875 med en dampvogn fremstillet på Smith og Myginds fabrik, men på ovennævnte dato var det første gang, at en mekanisk fremdrevet sporvogn blev åbnet for publikum. Vognene blev leveret fra Rowan jun.s værksted "Hvide Mølle" (senere Scandia) i Randers, og man begyndte driften med 12 dampvogne og 12 påhængsvogne. I begyndelsen var dampvognene enetages med maskinrum i forenden lige bagved vognstyrerens perron, men det viste sig snart, at maskinen varmede så meget, at passagerer kun kunne opholde sig på den åbne bagperron, og da dette bevirkede, at forenden blev så let, at forhjulene ikke kunne trække vognen frem, måtte man søge en ny vogntype.

Man anskaffede så særlige maskinvogne bygget hos Burmeister og Wain, og lod disse trække en eller to passagervogne, medens man ombyggede de oprindelige dampvogne til passagerbivogne ved at



Enetages dampsporvogn med maskinrum i forenden.

fjerne maskinen; samtidig satte man en etage mere på. Den sidste vogn i disse tog var ofte en åben tværsædet vogn, og på de store dage især om sommeren, koblede man denne fra og til på Trianglen, og lod den trække af heste mellem Trianglen og Kongens Nytorv. Man opnåede derved at få en direkte gennemgående vogn fra Kongens Nytorv til Klampenborg. Dampsporvognen fik straks stor publikumssucces, men det varede ikke længe, inden uheld og de tekniske mangler helt ændrede forholdet. Da yderligere "det raslende og støjende Strandvejsuhyre" skræmte hestene for de almindelige køretøjer på Strandvejen, således at de forårsagede en lang række kørselsuheld og ulykker, slog stemningen hurtigt om og



"Søndageftermiddag ved Trianglen" 1884. Efter en datidig tegning af K. Gamborg. Tegneren har set sit motiv fra Trianglens sydlige fortov mod nord ud ad Østerbrogade, og billedet giver et godt indtryk af tidens forskellige sporvognstyper. I forgrunden tilvenstre holder to af Farimagsgadelinjens små enspænder vogne (se 22-7-83) og helt tilbage i samme side ses Blegdamsvejlinjens toetages vogn, der på det daværende tidspunkt endnu ikke havde overdækket topetage (se 12-4-73). Helt tilhøjre holder Frederiksberglinjen, der 23-3-84 var afkortet til Trianglen. Den forreste af de to toetages vogne er med overdækket topetage, medens den bageste endnu er åben foroven. Midt i billedet ses den oprindelige dampsporvogn (se 23-3-84) med maskinrum i forenden; den er lige blevet vendt på drejeskiven til udadgående kørsel. En hivogn af åben type holder længere ude ad Østerbrogade og venter på tilkobling. Den åbne hivogn blev på visse tider trukket af heste til og fra Kongens Nytorv.

blev til bitter harme og ironi mod det nye befordringsmiddel. Vanskelighederne blev så store, at man allerede efter 8 års forløb (i 1892) måtte opgive dampsporvognskørslen for stedse. Vognene blev solgt og "gennemsavede", så de kunne anvendes som hestesporvogne.

1-6 begynder Falk.S driften på Falkoner Allélinien fra Frederiksberg Runddel ad Falkoner Allé og Jagtvej til Nørrebros Runddel, og 24-7 sætter Falk.S driften i gang på Rolighedsvejlinien en sidelinie ad Rolighedsvej mod Halmtorvet, således at driften kan opdeles i 3 linier med følgende ruter:

1. Halmtorvet, Vester Voldgade, Ladegårdsvejen, Bülowsvej, Rolighedsvej, Falkoner Allé, Frederiksberg Runddel.

2. Halmtorvet — som 1 til Rolighedsvej, Falkoner Allé, Jagtvej, Nørrebros Runddel.

3. Frederiksberg Runddel, Falkoner Allé, Jagtvej, Nørrebros Runddel.
   Man startede med 14 enetages vogne leveret fra vognfabriken i Randers (Scandia), men senere supplerede man med 2 lidt større toetages vogne fra W. C. A. Hansens vognfabrik i København. Vognene var cremefarvet med blå sider, og personalet klædt i lyse blå uniformer. Den frederiksbergske tilknytning var markeret ved et farverigt emblem på vognsiden forestillende Frederiksberg Slot med blå himmel og grønne plæner. Farverne bevaredes dog kun til sammenslutningen af de frederiksbergske selskaber i 1898 (se 22-4-98).
   Selskabet indrettede kontor, remise og stald på Mariendalsvej 21.

20-7 forlænger KFS den året i forvejen anlagte Farimagsgadelinie med et spor gennem Vendersgade og Nørregade til pladsen foran Frue Kirke ved Dyrkøb, og man begynder driften på Nørregadelinien fra Sølvtorvet til Dyrkøb.
   På ruten benyttes de samme enetages vogne som på Farimagsgadelinien, og det bliver dermed første gang, at "Hønen" kører igennem Nørregade, omend øgenavnet først opstår senere, da vognen efter 1898 skifter farve fra blå til gul.

1-8 forlænger KSS Amagerlinien, idet kørslen fra Amagerport fortsættes ad Amagervejen (nuv. Amagerbrogade) "til det sydlige hjørne af Kirkevejen" (nuv. Englandsvej).
   Der var anlagt spor helt til nuv. Augustagade, hvor man indrettede remise, men den sidste del af ruten indgik ikke i driften.

1888

11-7 begynder KSS kørslen på St. Kongensgadelinien fra Kongens Nytorv gennem St. Kongensgade og Østerbrogade til Trianglen og retur ad samme rute.
   Den nuværende ensrettede sporvognskørsel i Bredgade og St. Kongensgade eksisterede ikke dengang. Man kørte i begge retninger i begge gader.

1889

19-1 åbner Sølvg.S Sølvgadelinien. Linien begynder på Skt. Annæ Plads og føres ad Bred-

gade, Dr. Tværgade og Kronprinsessegade til Sølvgade, videre ad denne og Tagensvej til en endestation ved nuv. Haraldsgade.

Linien startedes med 16 enetages enspænder vogne, fabrikeret på W. C. A. Hansens værksted i Baldersgade. De havde blå sider og lignede Farimagsgadeliniens vogne.

Selskabet havde kontorbygning Tagensvej 43 (nummeret senere ændret), og der var remise og stald sammesteds.

1892

1-10 ophører dampsporvognskørslen på Strandvejen for stedse, men allerede i november måned genoptager KSS hestesporvognskørslen mellem Kongens Nytorv og Slukefter.

Kørslen videre til Klampenborg genoptages først fra 1/6 1897, og som et kuriosum kan det nævnes, at man her helt op til 1902 blandt andet anvendte "oversavede" dampsporvogne som hestesporvogne.

1893

1-4 forlægges Sølvgadeliniens endestation fra Skt. Annæ Plads til Kongens Nytorv.

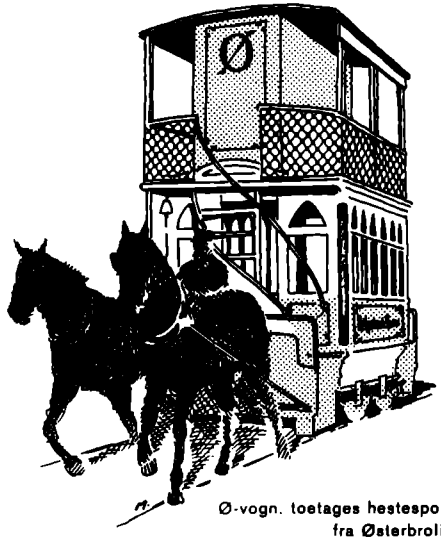
8-10 begynder KSS kørslen på Istedgadelinien. Linien udgår fra Slotsholmen ved Højbro, går gennem Stormgade, ad Ny Vestergade (nuv. Tietgensgade) og dennes forlængelse til Reventlowsgade, herfra ad Ny Stormgade (nuv. Sønder Boulevard), gennem Gasværksvej, Istedgade og Ny Carlsbergvej til Vestre Kirkegårds Allé.

Samtidig med åbningen af linien tages en ny stald- og remisebygning på Vesterfælledvej 110 i brug.

1893

30-3 forlænges Nørregadelinien, idet endestationen forlægges fra Dyrkøb til Gammel Torv.

1-6 begynder KSS driften på Valbylinien, og dette er den sidste hestesporvognslinie, der anlægges i København og på Frederiksberg.



Ø-vogn. toetages hestesporvogn fra Østerbrolinien.

Linien udgår fra Rådhuspladsen (Halmtorvet omdøbt i 1893) følgende Sorte Hest-linien til Pile Allé, men derfra mod syd ad Valby Langgade til en endestation ved Valby Kro omtr. ved nuv. Toftegårds Allé.

I årene op mod begyndelsen af 90'erne overdækkedes de åbne tagetager på alle toetages sporvogne, og der indførtes bogstavbetegnelse på mange linier, Ø-vognen gik således til Østerbro og N-vognen til Nørrebro. Disse og lignende betegnelser skulle især hjælpe passagererne på strækninger med sammenløbende linier.

1895

7-12 begynder kørslen med hesteomnibusser i København. KO starter en Købmagergadelinie, der udgår fra Ahlefeldtsgade 30 og kører ad Nansensgade, Frederiksborggade,



Enetages hesteomnibus
fra Kjøbenhavns Omnibuskompagni.

Købmagergade til Ved Stranden og herfra ad Holmens Kanal, Holbergsgade, Herluf Trolles Gade til hjørnet af Havnegade ved Nyhavns Hoved med samme vej retur. Få dage efter åbningen ændres ruten, så man kører retur gennem Nyhavn til Holbergsgade, og omkring nytåret ændrer man udgangspunktet fra Ahlefeldtsgade til Søtorvet.

Der var indrettet remise, værksted og stald i Ahlefeldtsgade 30. Man begyndte med 13 enetages omnibusser, men øgede hurtigt vognparken med yderligere 13 vogne, de sidste havde åben bagperron for stående passagerer. Vognene var grønne, og selv personalet havde grågrønne uniformer med stærk-grønne kraver og opslag.

1896

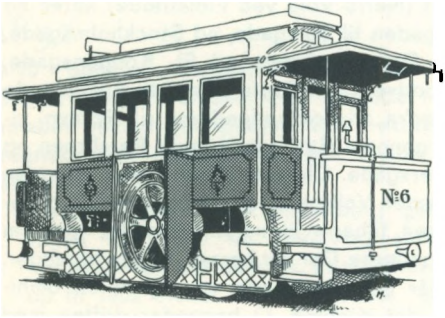
26-4 åbner KO en ny omnibusrute. Fra Skidentorvet (Nørre Vold ved Fiolstræde) køres ad Voldgaden til Sølvgade, ad Stockholmsgade, forbi Østbanegården, ad St. Kongensgade, Toldbodvej (nuv. Esplanaden) til Amaliegade og herfra ad Toldbodgaderne til Nyhavn, videre gennem Havnegade, over Børsbroen og ad Børsgade, Christiansgade, langs Bryggen til Vester Voldgade og herfra over Rådhuspladsen tilbage til udgangspunktet gennem Voldgaderne. Der var kørsel i begge retninger. 7-6 får Købmagergade yderligere en omnibus, idet Kjøbmg. O begynder driften med en ny linie til trods for at KO kørte her i forvejen. Den nye linie kørte fra Skt. Hans Torv gennem Fælledvej, Nørrebrogade, Frederiksborggade, Købmagergade til Ved Stranden.

Selskabet begyndte med 6 toetages omnibusser bygget hos W. C. A. Hansen, men udvidede ret hurtigt med yderligere 6. Vognene var gule. Der var indrettet stald og remise i Skt. Hansgade 19–21.

Der var altså nu både gule og grønne hesteomnibusser på Købmagergade, og dette gav snart anledning til, at busserne i folkemunde blev kaldt henholdsvis "Kanariefuglen" og "Papegøjen".

1-10 bliver KO's 2 ruter opdelt i 3, idet især den i april åbnede ringrute viser sig at være for lang, men alligevel ikke tilstrækkelig. De 3 ruter bliver følgende:

1. Nyhavns Hoved, Havnegade, Herluf Trolles Gade, Holbergsgade, Holmens Kanal, Ved Stranden, Købmagergade, Frederiksborggade, Nørrebrogade, Griffenfeldtsgade, Parcelbroen.



Gasmotorsporvogn
prøvekørt i 1896.

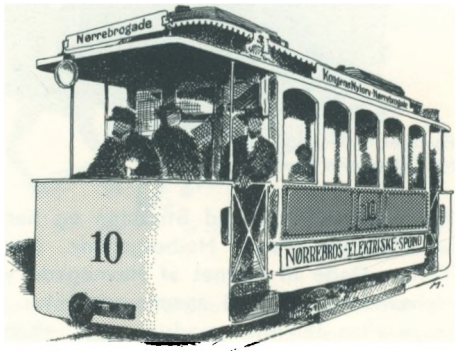
2. Christianshavns Torv, Torvegade, Knippels Bro, Slotsholmsgade, Holmens Bro, Ved Stranden, som 1 til Parcelbroen, H. C. Ørsteds Vej, Alhambravej, Enghavevej, Enghave Plads.

3. Rådhuspladsen, Voldgaderne, Sølvgade, Stockholmsgade, Østbanegården.
   Samtidig med omlægningen af ruterne indretter man yderligere en stald ved endestationen på Enghave Plads.

I løbet af året 1896 prøvekørte KSS en gasmotorsporvogn af Dessauer typen. Eksperimentet fik dog ingen betydning for den videre udvikling af sporvejsdriften.

1897

4-1 stiftes Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisation.
4-3 tager kørslen med den første elektriske sporvogn sin begyndelse, idet Nørrebros elektriske Sporvej indsætter 2 akkumulatorvogne på Nørrebrogadelinien — til at begynde med i forbindelse med hestedriften, men fra
1-5 med fuld elektrisk drift på linien.
   De første akkumulatorvogne var enetages, med langsæder inde i vognen, men med åbne perroner. Vognene havde ligesom selskabets hestesporvogne mørkerøde sider med hvide kanter og drapfarvede perronskærme. Vognstyreren var klædt i blå



Enetages akkumulatorsporvogn
fra Nørrebrogadelinien.



Hestesporvogne fra Forstædernes og Sølvgadens Sporveje på Sølvtorvet i 1890'erne. Vognen tilhøjre er fra Farimagsgadelinien, og midt i billedet ses Sølvgadelinien. Billedet er gengivet efter et maleri af Paul Fischer udlånt fra en privatsamling.



Toetages hesteomnibus på Købmagergade sidst i 90'erne. På fotografiet, der er taget i Købmagergade udfor Kronprinsensgade med Rundetårn i baggrunden, ses en af "Kjøbmagergades Omnibus-Selskab's" gule vogne. Det var den vogntype, der i folkemunde kaldtes "Kanariefuglen" (se 7-6-1896).

uniform med lysere blå kantsnore. For at kunne holde varmen på de åbne perroner fik han om vinteren udleveret en bred sort pelskrave, som han kunne slå op om ørene. Der var installeret elektrisk cigartænder på perronen til det rygende publikum. Pudsigt nok var vognens indre opvarmet med briketovn. Senere anskaffedes 5 toetages vogne med lukket tagetage.

Vognene blev opladet på Kongens Nytorv fra 4 ladeaggregater, der fik strøm fra elektricitetsværket i Gothersgade.

Der var fra begyndelsen glæde hos publikum over "den elektriske", og passagertilstrømningen var stor; men det blev en skuffelse. Akkumulatorerne udbredte under brugen og opladningen en ubehagelig syrelugt, som ret hurtigt skaffede vognene øgenavnet "Syrevognene", og da det ikke lykkedes at fjerne denne ulempe, medførte protester og klager efterhånden, at systemet blev meget upopulært. Det var derfor til alles tilfredshed, at man i 1901 ændrede vognene til luftledningsdrift.

Selskabernes sammenslutning.

1898

22-4 dannes sammenslutningen A/S DKS, omfattende samtlige eksisterende selskaber med undtagelse af de to frederiksbergske, der allerede fra 1-1 var sammensluttet i FSEA.

Ved sammenslutningen var den samlede vognpark for København og Frederiksberg

Hestesporvogne	187
Hesteomnibusser	65
Akkumulatorvogne	25



De Kjøbenhavnske Sporvejes første omstigningsbillet.

Aktieselskabet havde fra starten kontor Østergade 3, men allerede få måneder efter måtte man udvide administrationslokalerne og flytte til Østergade 1, hjørnet af Kongens Nytorv.

1-5 etableredes for første gang sporvejsstrejke. Den varede dog kun til 2-5 kl. 14.

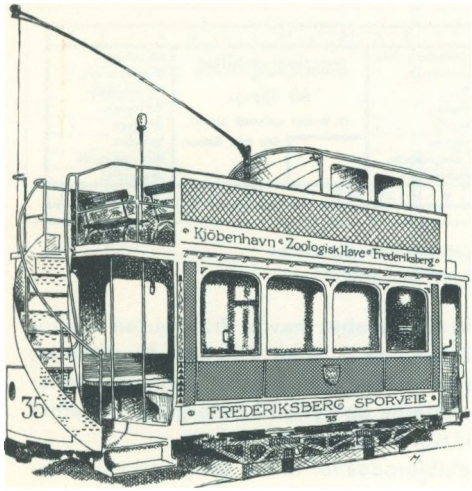
1899

1-1 indføres 10 øres enhedstakst med ret til én omstigning i fremadgående retning mellem selskabets linier. 5 øres taksten bevares dog på enkelte korte strækninger.

19-9 åbner FSEA den første elektriske sporvognslinie med enkelt luftledning i hovedstadsområdet. Det er "Tværlinien" fra Frederiksberg Runddel og gennem Allégade, Falkoner Allé og Jagtvej til Nørrebros Runddel.

Den benyttede toetages vogntype havde forskellig for- og bagende og kun trappe fra bagperronen, hvilket medførte, at man måtte vende vognene på drejeskive ved begge endestationer.

Vognene var malet i de samme røde og hvide farver, som selskabet tidligere hav-



Toetages elektrisk sporvogn fra Frederiksberg Sporveje.

de anvendt på Gl. Kongevejs omnibusserne, og på siderne var anbragt et bronceskjold med Frederiksberg byvåben.

16-11 gennemførtes elektrificeringen på "Hovedlinien" Frederiksvej, Fasanvej, Smallegade, Gl. Kongevej, Trommesalen, Vesterbrogade, Rådhuspladsen, Åboulevarden, Bülowsvej, Rolighedsvej, Godthåbsvej, Fasanvej.

Hesteomnibusdriften bevares på ruten gennem Strøget fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv, men styrehjulene fjernes fra Keifler-omnibusserne, idet de ikke mere kommer til at køre på spor.

Ved åbningen af Hovedlinien havde selskabet endnu ikke fået samlet tilstrækkeligt vognmateriel, og man måtte derfor midlertidigt genindføre hestedrift på tværlinien.

1900

10-1 har FSEA øget vognparken til 42 vogne. Man genindfører den elektriske drift på tværlinien og begynder yderligere kørslen på en "Ringlinie" Gl. Kongevej, Rådhuspladsen, Åboulevarden, Rolighedsvej, Falkoner Allé, Gl. Kongevej. Linien følger de samme skinnestrækninger, som de to andre linier.

31-3 indføres faste stoppesteder på akkumulatorlinien på Nørrebrogade.

31-3 opnår DKS tilladelse til at etablere elektrisk drift med enkelt luftledning og returstrøm gennem skinnerne, dog ikke i den indre by indenfor voldene, hvor man af frygt for vagabonderende strømme kun tillader kørsel med dobbelt luftledning.

I juli lægger man forsøgsvis den første km skinne med svejste stød i Farimagsgade.

4-5 forlænger FS kørslen på Hovedlinien med sløjfekørsel ad Godthåbsvej, Fasanvej, Nyelandsvej og Falkoner Allé. Der er kun kørsel i den angivne retning. Samtidig ophæves Ringlinien. Senere på året føres hveranden vogn ad Godthåbsvej til Fasanvej og retur samme vej (dobbelt kørsel i Godthåbsvej), medens kun hveranden vogn køres i sløjfe rundt ad Nyelandsvej.

9-6 iværksættes strejke på FSEA. Den varer 1½ dag.

1901

1-8 begynder DKS kørsel med elektrisk sporvogn med 1 luftledning på strækningen Enghave Plads, Enghavevej, Alhambravej, H. C. Ørsteds Vej, Griffenfeldtsgade med sløjfekørsel Nørrebrogade, Kapelvej, Bangertsgade.



En af De kjøbenhavnske Sporvejes første elektriske sporvogne på Rådhuspladsen 1901 umiddelbart efter elektrificeringen. Vognen er fra Farimagsgadelinien og med enkelt luftledning.

Sporvogns- og omnibuslinier den 1. januar 1901 umiddelbart før elektrificeringen af de københavnske linier begyndte.

Københavnske linier:

——— Hestesporvogn.

A: Frederiksberg–Østerbro-linien. B: Sortehestlinien. C: Valbylinien. D: Korsgadelinien. E: Sundbylinien. F: Slukefterlinien. G: Istedgadelinien. H: Farimagsgadelinien. J: Blegdamsvejlinien. K: Nørregadelinien. L: Tagensvejlinien.

– – – Elektrisk sporvogn, akkumulatordrift.

M: Nørrebrogadelinien.

– – – Hesteomnibus.

N: Enghavevej–Købmagergade-linien (den grønne omnibus). O: Fælledvej–Købmagergade-linien (den gule omnibus).

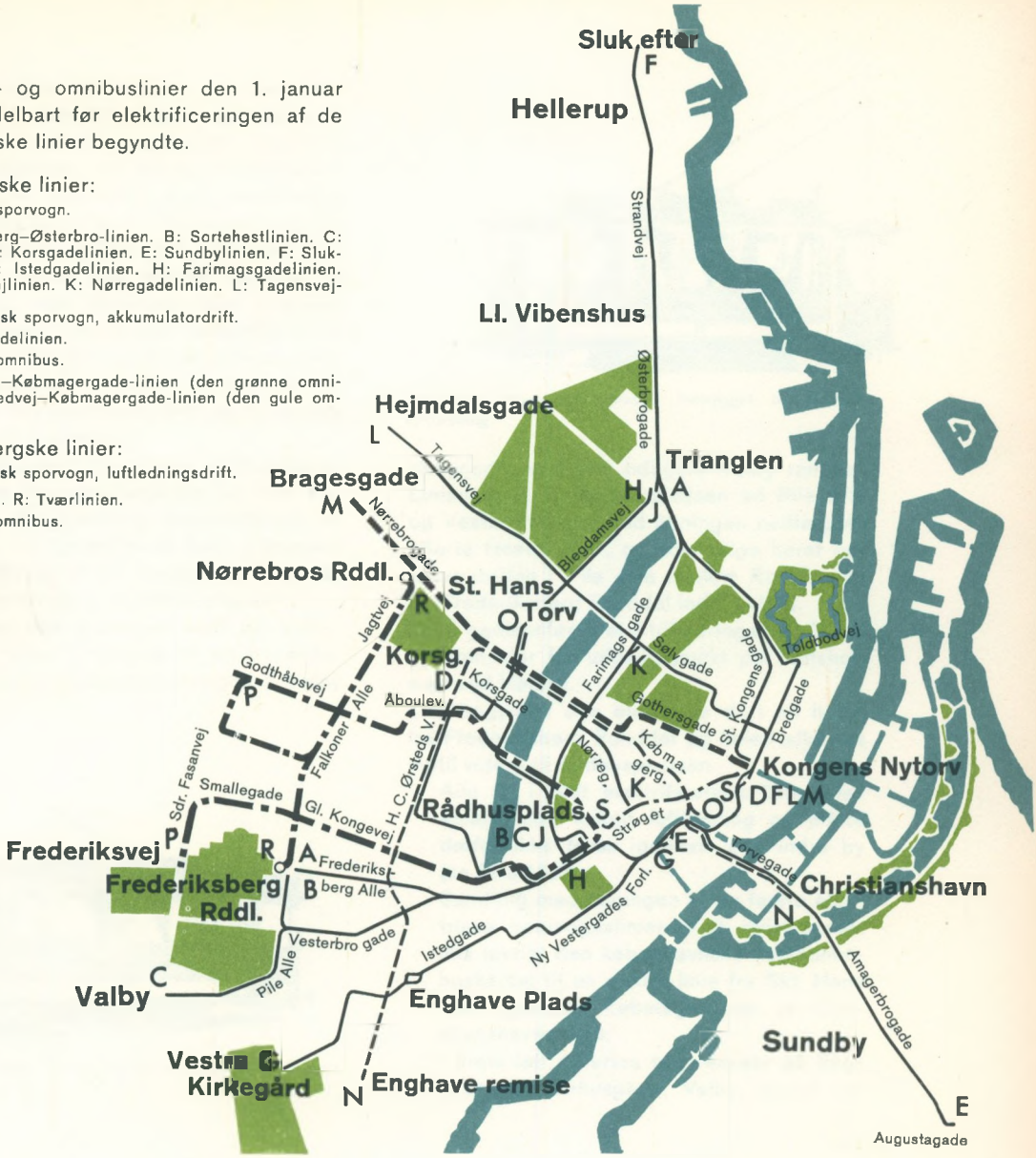
Frederiksbergske linier:

– – – Elektrisk sporvogn, luftledningsdrift.

P: Hovedlinien. R: Tværlinien.

— · — Hesteomnibus.

S: Strøglinien.

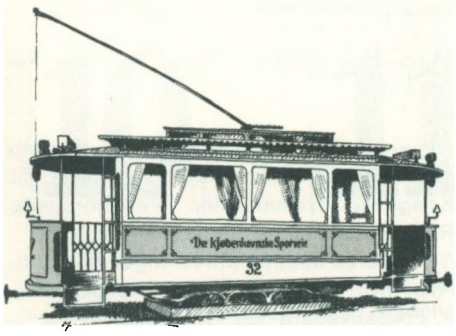


De enetages motorvogne, der blev sat i drift ved elektrificeringen, var indrettet med åbne perroner og lukket vognindre med langsæder, de havde 20 siddepladser og 14 ståpladser. Som undervogne anvendtes to indførte tyske typer, og med undervognene fulgte det elektriske udstyr. 40 vogne blev leveret færdige fra Hamburg, men derudover blev vognkasserne bygget her i landet, væsentligst hos Scandia i Randers, nogle enkelte på sporvejenes egne værksteder på Enghavevej.

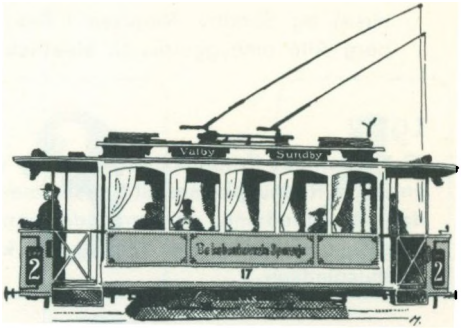
10-9 åbnes den elektriske drift på Farimagsgadelinien til Trianglen.

18-9 afsluttes elektrificeringen af Blegdamsvejlinien fra Strandboulevarden ad Ndr. Frihavnsgade, Blegdamsvej, Blågårdsgade, H. C. Ørsteds Vej og herfra ad Niels Ebbesens Vej, Vodroffsvej til Gl. Kongevej, Trommesalen, Vesterbrogade til Rådhuspladsen.

16-10 åbnes den elektriske drift på Valbylinien, og linien forlænges til en ny endestation ved jernbaneoverskæringen i Valby



De Kjøbenhavnske Sporvejes første elektriske sporvogn til enkelt luftledning.



Toetages akkumulatorsporvogn ombygget til dobbelt luftledning.

Langgade (ved den tidligere Valby remise). Linien føres til Rådhuspladsen ad Pile Allé og Vesterbrogade. Ved åbningen nedlægges "Sorte Hest-linien", og som følge heraf ophører driften i Pile Allé mellem Roskildevej og Frederiksberg Runddel indtil videre.

22-11 gennemføres elektrificeringen af Sundbylinien, der får udgangspunkt på Slotsholmen ved Højbro.

4-12 begynder den elektriske drift på linien fra Frederiksberg Runddel og linien afkortes indtil videre til Rådhuspladsen.

Alle de i 1901 elektrificerede linier blev anlagt med enkelt luftledning og måtte derfor ikke føres igennem den indre by (se 31-3-1900).

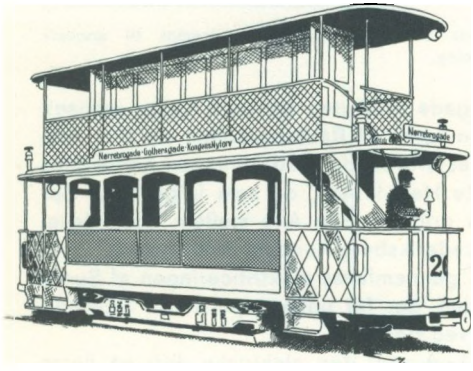
Samtidig med åbningen af de første elektriske sporvognslinier (1-8) indskrænkedes iøvrigt den københavnske hesteomnibuskørsel til en enkelt linie fra Skt. Hans Torv gennem Købmagergade til Christianshavns Torv.

I årets løb opførtes nye remiser på Enghavevej, i Århusgade, Valby (gamle re-

mise) og Sundby. Remisen i Frederiksberg Allé ombyggedes til elektrisk drift.

1902

27-1 forlænges Frederiksberglinien og Valbylinien fra Rådhuspladsen til Slotsholmen med dobbelt luftledning, og Korsgadeliniens hestesporvogne kører som følge heraf kun til Rådhuspladsen.



Toetages akkumulatorsporvogn fra Nørrebrogadelinien.

De på den nye strækning benyttede vogne var forsynet med to strømaftagerstænger, og ved kørsel på ruter med enkeltledning, kunne den ene stang trækkes ned og anbringes i en galge. Det var derved muligt at benytte begge luftledningsprincipper på samme linie. Vogntypen adskilte sig ellers ikke væsentligt fra den på de andre linier benyttede.

15-3 indføres luftledningsdrift på Nørrebrogadelinien med dobbeltledning på strækningen fra Nørreport til Kongens Nytorv.

Allerede nogen tid inden elektrificeringen af denne linie, var man begyndt ombygning af liniens 5 toetages akkumulatorvogne til luftledningsdrift. Desuden anskaffedes 15 nye toetages vogne med tyske bogieundervogne samt en toetages forsøgsvogn beregnet til kørsel med trykluft. Overvogne og ombygninger blev udført hos Scandia i Randers. Der var dermed ialt 21 toetages vogne, men i tidens løb fandt man enetages vogne mere fordelagtige, og forsøget med toetages vogne blev aldrig gentaget.

Ved overgangen til luftledning ombyggede man yderligere 18 af selskabets enetages akkumulatorvogne til luftledningsdrift med toleder system, og disse forblev i driften helt til 1933.

19-7 opdeles Blegdamsvej- og Griffenfeldtsgadelinierne i 3 linier:

1. Ndr. Frihavnsgade (trekantspor ved Strandboulevarden), Blegdamsvej, Blågårdsgade, H. C. Ørsteds Vej, Alhambravej, Enghavevej, Enghave Plads.

2. Pendullinie Enghave Plads, Enghave Remise.

3. Kapelvej, Griffenfeldtsgade, H. C. Ørsteds Vej, Niels Ebbesens Vej, Vodroffsvej, Gl. Kongevej, Trommesalen, Vesterbrogade, Rådhuspladsen.

22-7 etableres dobbeltluftledningen fra Slotsholmen over Holmens Bro til Kongens Nytorv. Frederiksberg- og Istedgadelinierne føres hertil, medens Valbylinien sammenlægges med Sundbylinien, der samtidig forlænges,

så linien føres over Knippelsbro og ad Torvegade, Amagerbrogade helt til den nye remise.
28-9 åbnes den elektriske drift på Nørrebrogades ydre strækning fra Heimdalsgade og videre ad Frederikssundsvej til Brønshøj.
27-11 er elektrificeringen færdig fra Kongens Nytorv til Ll. Triangel med dobbeltluftledning til Østerport og enkelt herfra til Ll. Triangel. Frederiksberglinien forlænges herefter til Slukefter, medens Farimagsgadelinien får endestation i en nyanlagt sløjfe ved Husarkasernen på Østerbrogade, og Istedgadelinien føres til Trianglen.
Samtidig med de sidste omlægninger indføres linienumre på alle de københavnske linier. Efter indførelsen af linienumre har DKS følgende linier:

Elektriske sporvognslinier

Linie 1 Frederiksberg Runddel—Slukefter.
— 2 Valby—Rådhusplads—Sundby.
— 3 Strandboulevard—Enghavevej.
— 4 Husarkasernen—Rådhuspladsen.
— 6 V. Kirkegårds Allé—Trianglen.
— 7 Kongens Nytorv—Nørrebrogade (remisen)
— 8 Kapelvej—Rådhuspladsen.
— 9 Nørrebrogade (remisen)—Brønshøj.

Hestesporvognslinier

— 10 Tagensvej—Kongens Nytorv.
— 11 Sølvtorvet—Gl. Torv.
— 13 Korsgade—Rådhuspladsen.

Hesteomnibuslinie

— 12 Skt. Hans Torv—Christianshavns Torv.

Farverne på de oprindelige linieskilte er vist på tavlen.

1903

24-4 åbnes en ny linie med nummeret 5. Linien begynder i en nyetableret sløjfe omkring Torvegade, Prinsessegade, Skt. Annæ Gade, Dronningensgade og føres over Slotsholmen ad Stormgade til Rådhuspladsen, gennem Jernbanegade, Farimagsgade, Frederiksborggade, Nørrebrogade til en endestation i Frederikssundsvej ved Frederiksborgvej; herfra føres hveranden af liniens vogne igennem til Brønshøj. Linie 9 bliver derved overflødig og inddrages og samtidig afkortes linie 7 til en ny sløjfe ved Lyngbygade (nuv. Hillerødgade) og Ordrupgade.
Hestesporvogns- og omnibuslinierne ændres også ved omlægningen, idet linie 11 afkortes til kun at køre fra Gl. Torv gennem Nørregade, Vendersgade til hjørnet ved Farimagsgade, linie 13 (Korsgadelinien) ophører helt og linie 12 indskrænkes til at køre mellem Højbro Plads og Søtorvet ad Købmagergade og Frederiksborggade.
30-5 begynder NESA elektrisk sporvognskørsel på den første del af Strandvejslinien fra Callisensvej i Hellerup til en sløjfe i Charlottenlund.
1-11 forlænges FSEA's Hovedlinie ad Fasanvej og Nyelandsvej til Nyelands Plads, hvorved sporvognskørslen i Nyelandsvej fra Fasanvej til Falkoner Allé bortfalder.
5-11 videreføres hveranden vogn på linie 5 ad Frederiksborgvej til Bispebjerg Kirkegård, medens de øvrige vogne som før ender i Brønshøj.

1904

1-1 åbner NESA den sidste del af Strandvejslinien fra Charlottenlund til Klampenborg.
5-4 begynder FSEA driften til Fuglebakken, idet hveranden vogn på Hovedlinien føres fra Godthåbsvej mod nord ad Fasanvej og Mariendalsvej, medens de øvrige vogne som hidtil kører til Nyelands Plads.
27-9 er sporstrækningen ad Strandboulevarden fra Østbanegården (nuv. Østerport station) til Ll. Vibenshus færdig; linie 9 genopstår og får med det nuværende linieskilt (grønt og rødt med hvidt tal) ruten Ll. Vibenshus, Østbanegården, Kongens Nytorv, Holmens Bro, Knippelsbro, Torvegade og Amagerbrogade til remisen.
30-12 åbnes strækningen fra Trianglen ad Øster Allé og Lyngbyvej til dennes skæring med Haraldsgade, og linie 6 forlænges fra Trianglen hertil.

1905

3-9 åbnes den elektriske drift på linie 10 fra Kongens Nytorv til Tagensvej, og linien forlænges til jernbaneoverskæringen.

1906

5-10 føres hveranden af linie 5's vogne på Amagersiden gennem Prinsessegade til Aladdin (Bodenhoffs Plads).

1907

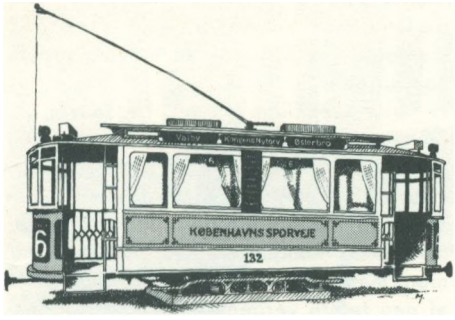
2-1 til 6-1 er der sporvejsstrejke.
15-1 er sporet anlagt gennem Vester Voldgade over Langebro til Islands Brygge (ved hjørnet af Thorshavnsgade) og linie 8 forlænges fra Rådhuspladsen hertil.

1908

19-7 er sporet lagt i hele Amager Boulevard til Amagerbrogade, hvorefter linie 5 føres over Langebro og ad Amager Boulevard til en endestation i Holmbladsgade ved Amagerbrogade i stedet for tidligere over Knippelsbro og gennem Torvegade. Linie 9 føres gennem Prinsessegade til Aladdin i stedet for til Sundby remise og linie 8 afkortes igen til Rådhuspladsen.
16-12 forlægges linie 4's endestation til Svanemøllen.
30-12 udskilles de vogne af linie 4, der videreføres ad Strandvejen til Charlottenlund og Klampenborg, som en selvstændig linie 14 og en ny linie 15 åbnes fra Rådhuspladsen til Hellerup og videre ad Hellerupvej og Bernstorffsvej til Ordrup. Yderstrækningen af begge disse linier drives af NESA.

1909

10-1 åbnes den nye sporstrækning i Børsgade i forbindelse med den nye Knippelsbro for driften. Sporet i Slotsholmsgade blev derefter borttaget.
14-7 føres hver anden af linie 6's vogne ad Vigerslev Allé til en ny sløjfe ved Trekronergade.
25-9 forlænges linie 6 ad Lyngbyvej fra den hidtidige endestation ved Haraldsgade til en sløjfe ved Vognmandsmarken (på nuv. Hans Knudsens Plads).



Motorvogn
med afskærmende ruder i perronerne.

1910

4-6 er dobbeltsporet i Amagerbrogade, der tidligere ved Højdevej gik over i enkeltspor, ført helt ud til Sundby remise og strækningen tages i brug.

28-8 tages et nyt dobbeltspor på Fælleden langs Øster Allé i brug for linie 6.

På sommersøndage blev linie 3 delvis ført igennem fra Trianglen til Charlottenlund.

I løbet af årene 1909 og -10 forsynes 200 af vognparkens motorvogne med afskærmende glasruder i perronerne, og arbejdet hermed fortsættes, således at det er afsluttet, inden kommunen overtager vognparken den 1-8-1911.

Kommunens overtagelse af DKS

1911

1-8 overtager Københavns kommune A/S DKS. Ved overtagelsen var den samlede vognpark:

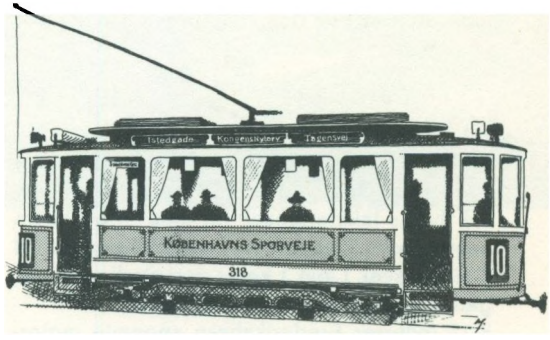
Motorvogne enetages	273
— toetages	21
Bivogne lukkede	60
— åbne	66
— omb. hestesporv.	65
Hestesporvogne	5
Hesteomnibusser	16

I august—september var der strejke ved Frederiksberg og Nordsjællands sporveje.

1912

Fra februar til maj anskaffes de første 50 vogne bygget under kommunen. Det er 25 motorvogne og 25 bivogne tegnet og udbudt under Vej- og Kloakanlæggenes ledelse og fabrikeret hos Scandia i Randers. Vognene var med ret små lukkede perroner. Alle vognene var langsædede.

1-4 overtages tilsynet med en af et privat selskab etableret omnibuslinie til Vanløse. Linien kørte fra Fasanvej ved Orla Lehmanns Vej ad Lampevej (nuv. Finsensvej) og Jernbane Allé til Vanløse station.



Motorvogn af den første
under kommunen byggede type.



De Dion Bouton-bus
fra Frederiksberg Sporveje.

I begyndelsen af året anskaffes 40 bivogne i det væsentlige efter de tidligere benyttede tegninger, men med tværsæder. Samtidig indsattes i driften 30 nye motorvogne med langsæder.

I april forsvinder de sidste strækninger med dobbelt luftledning i den indre by.

I oktober indføres blokbilletter i stedet for rullebilletter til ligeudkørsel.

I sommerens løb fuldføres Svanemølle remise.

1913

24-2 afsluttes overenskomst med NESA om gennemføring af vognene på Strandvejslinien.

1-4 flyttes takstgrænsen for linie 14 og 15 fra henholdsvis Onsgårdsvej og Hellerupvej til Callisensvej. Linie 1 kører dog stadig til Onsgårdsvej, men nu med tillægstakst.

5-11 indfører Frederiksberg sporveje motorbusdrift på Strøget fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv.

Der anskaffes 13 komplette omnibusser fra De Dion Bouton-fabrikerne i Frankrig. Busserne har kun ud- og indstigning fra bagperronen.

30-11 forlænges linie 10 ad Tagensvej fra jernbaneoverskæringen til Bispebjergvej ved Bispebjerg Hospital.

I løbet af året påbegyndes fremstillingen af en serie nye motorvogne med tværsæder og konduktørplads på perronen, men materialevanskeligheder som følge af den første verdenskrig gør, at fabrikationen af serien først kan afsluttes i 1918.

1914

12-5 forlænges linie 8 fra Rådhuspladsen til Gammelholm gennem Holbergsgade.

1-12 forlænges linie 9 fra Ll. Vibenshus ad Jagtvej til Borups Allé med endestation i Hornbækgade.

8-12 åbnes den frederiksbergske linie til Vanløse med rute ad Peter Bangs Vej og Sønderjyllands Allé til Vanløse Jernbanestation.

I de sidste måneder af 1914 medfører udbruddet af den første verdenskrig de første driftsindskrænkninger foranlediget af mangel på personale og kul.

1915

1-2 åbnes den nye linie 13. Fra Rådhuspladsen køres ad Gyldenløvesgade, Rantzausgade og Borups Allé til en sløjfe på hjørnet af Lyngbygade (nuv. Hillerødgade).

16-2 forlænges linie 3 fra Enghave Plads ad Enghavevej til en sløjfe i Frederiksholm. Der oprettes penduldrift på den forlængede del



Københavns sidste hestesporvogn – "Hønen" – på vej gennem Nørregade. Vognene, der blev anskaffet af Forstæedernes Sporveje omkring 1890, overgik til De kjøbenhavnske Sporveje og kørte indtil 1915.

af ruten, og der kræves omstigningsbillet til strækningen.
Yderstrækningen kræver særlige vogne, idet de høje toetages vogne, der benyttes på den øvrige del af linie 3, ikke kan køre under den ret lave jernbanebro ved Frederiksholm.
30-3 forlænges den frederiksbergske tværlinie fra Frederiksberg Runddel til Valby ad Pile Allé og Valby Langgade. Herved genoprettes sporvejsdriften i Pile Allé mellem Vesterbrogade og Runddelen, hvor kørslen var ophørt 9-10-1901, da Sorte Hest-linien blev inddraget.
1-6 afkortes linie 8 til Rådhuspladsen fra Gammelholm, og kørslen i Holbergsgade m.v. indstilles dermed indtil videre.
14-6 kører "Hønen" for sidste gang, idet driften indstilles på linie 11 gennem Nørregade, den sidste hestesporvognslinie i København.
29-8 etableres ensrettet sløjfekørsel for linie 7 ad Christian IX's Gade og Hovedvagtsgade med endestation på Kongens Nytorv og retur ad Gothersgade. Omlægningen er det første led i ordningen af færdselsforholdene på Kongens Nytorv.
24-10. Som sidste led i forannævnte ordning føres linie 10 i sløjfe ad St. Kongensgade, Kongens Nytorv, Bredgade og Dr. Tværgade.

1916

I årets løb opnåedes bevilling til ombygning af 125 bivogne. Ændringen skulle omfatte nye og større lukkede perroner samt bedre affjedring, men arbejdet gik på grund af vanskeligheder ved at fremskaffe materialer ret langsomt, således at ombygningerne først var færdige i 1919.

1917

13-2 indstilles driften ad Prinsessegade til Aladdin, og dermed afkortes ruten for hveranden af linie 9's vogne til sløjfen omkring Skt. Annæ Gade, medens de øvrige vogne fortsat kører til Sundby.
27-7 nedlægges den sidste hesteomnibuslinie, nemlig linie 12 fra Søtorvet ad Købmagergade til Højbro.

Nedlæggelsen skete for at hestene og materiellet kunne tages i anvendelse til fordel for arbejdet med hovedstadens brændselsforsyning — hestene til kommunens kørsel af tørv og busserne til bolig for kommunens arbejdere, hvoraf mange var tidligere sporvejsfunktionærer, der var sat i gang med skovning i Nordsjællands skove af træ til brændsel.

15-9 føres linie 5 over Nørreport gennem Nørregade, Rådhusstræde, Løngangsstræde til den hidtidige rute i Vester Voldgade, tilbagekørsel gennem Stormgade.

Verdenskrigssituationen nødvendiggør i årets løb yderligere indskrænkninger i driften og stoppestedsantallet, og 5 øres taksten for kørsel på korte strækninger bortfalder endeligt.

Indskrænkningen medfører, at en del af sporvejenes personale må beskæftiges ved andet kommunalt arbejde, bl. a. skovhugst.

1918

4-8 omlægges linie 4's rute ad Hammerichsgade og Bernstorffsgade med endestation ved Hovedbanegården mod tidligere Råd-

huspladsen, og linie 14 og 15 føres gennem Frederiksborggade, Nørre Voldgade, Vester Voldgade, Rådhuspladsen og Jernbanegade til en endestation på Axeltorv, med returkørsel til Rådhuspladsen ad Vesterbrogade.

1919

26-1 afkortes linie 1 fra Sundborghus-sløjfen i Hellerup til kørsel ad Ehlersvej, Svanemøllevej med endestation i Callisensvej.

15-8 forlænges linie 13 ad Hillerødgade og Sallingvej til dennes anden skæring med Godthåbsvej (nuv. Jyllingevej).

I slutningen af året 1918 var de under krigen indførte indskrænkninger i driften endnu ikke ophørte. Samtidig og i de første måneder af 1919 gennemførtes yderligere indskrænkninger på grund af influenzaepidemi, den spanske syge, men inden april 1919 var driften genoptaget på alle de elektriske linier undtagen på strækningerne til Gammelholm og Aladdin.

Sammenslutningen med Frederiksberg

1-7 træder overenskomsten mellem København og Frederiksberg om enhedsdrift i de to kommuner i kraft, og

1-10 gennemføres fællesdriften i praksis med følgende ændringer i linieføringen:

Linie 1 forlægges fra Vesterbrogade, Frederiksberg Allé til Trommesalen, Gl. Kongevej, Smallegade, Fasanvej, Frederiksvej.

Linie 2 føres fra Rådhuspladsen ad Hovedliniens spor gennem Åboulevarden, Bülowsvej, Rolighedsvej og Godthåbsvej med gaffeldeling til Nyelands Plads og Fuglebakken.

Linie 6 skifter rute fra Stormgade og føres over Rådhuspladsen, Vesterbrogade, Pile Allé til endestationen i Valby Langgade, medens linie 10 forlænges fra Kongens Nytorv ad Linie 6's tidligere rute gennem Istedgade, Enghave Plads, Ny Carlsbergvej til Vestre Kirkegårds Allé med hveranden vogn til Vigerslev Allé ved Trekronergade.

Linie 9 forlænges ad Falkoner Allé, Pile Allé, Valby Langgade, Toftegårds Allé til sløjfen ved Valby jernbanestation.

Linie 11 bliver linienummer for motorbussen gennem Strøget.

Linie 15 føres ad linie 1's tidligere rute gennem Frederiksberg Allé til Runddelen.

Linierne 3, 4, 5, 7, 8, 13 og 14 berøres ikke af sammenslutningen.

Der etableres to nye linier:

Linie 17 fra Vanløse station gennem Sønderjyllands Allé og Peter Bangs Vej og derfra ad linie 1's rute til Rådhuspladsen.

Linie 18 fra Frederiksberg Runddel ad Falkoner Allé, Jagtvej til Ll. Vibenshus og derfra til Svanemøllen.

Ved sammenslutningen overtages fra Frederiksberg 52 motorvogne og 44 bivogne, hvorved den samlede vognpark kommer op på 866 sporvogne, samt 13 motoromnibusser af De Dion Bouton-typen. De høje frederiksbergske motorvogne indsættes på linierne 8, 17 og 18 (senere på linie 3 og 20), medens de københavnske toetagere udelukkende benyttes på linie 3. De røde frederiksbergske farver forsvinder først over en længere periode, og bivognene ombygges efterhånden med døre i begge sider, så de kan indgå i den almindelige drift.


Sporvogns- og omnibuslinier
i København 1911.
Københavnske linier:
Elektrisk sporvogn
Hestesporvogn
Hesteomnibus
Frederiksbergske linier:
Elektrisk sporvogn
Hesteomnibus
Hellerup
Strandvej
Svanemøllevej
Svanemøllen
Bispebjerg
Lyngbyvej
Ll. Vibenshus
Strandboulevard
Frederiksborgvej
Frederikssundsvej
Brønshøj
Hejmdalsgade
Tagensvej
Øster Alle
Østerbrogade
Ndr. Frihavnsg.
Trianglen
Nørrebrogade
Skodsborggade
Nørrebr. Rddl.
Blegdamsvej
Fuglebakken
Jagtvej
Kapelvej
Godthåbsvej
Nyelands Plads
Blågårdsgade
Farimagsgade
Sølvgade
Gothersgade
St. Kongensg.
Bredgade
Kongens Nytorv
Kobmagergade
Nørreg.
Strøget
Christianshavn
Falkoner Alle
Sdr. Fasanvej
Smallegade
Gl. Kongevej
H.C. Ørsteds Vej
Åboulevard
Rådhus plads
Frederiksvej
Frederiksberg Rddl.
Frederiksberg Alle
Torvegade
Vesterbrogade
Pile Alle
Istedgade
Tietgensgade
Amager Boulevard
Holmbladsgade
Valby
Enghave Plads
Islands Brygge
Vigerslev Alle
Vestre Kirkegård
Enghave remise
Amagerbrogade
Sundby



Motorbus fra Frederiksberg Sporveje ved endestationen på Rådhuspladsen omkring 1914. Busserne, der var anskaffet i 1913 fra De Dion Bouton fabrikerne i Frankrig, blev overtaget af Københavns Sporveje i 1919 og forblev i driften indtil 1923.

1-12 gennemføres den første takstforhøjelse fra 10 til 15 øre for alle billetter.

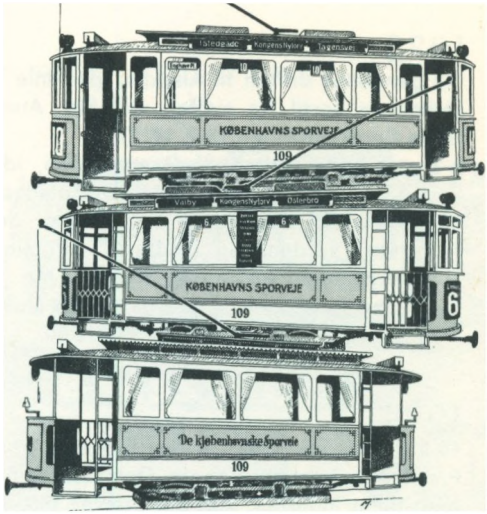
1920

15-5 indføres en særlig pris for omstigning, idet omstigningsbilletten forhøjes til 20 øre. 25-9 forhøjes billetterne for ligeud- og omstigningskørsel til henholdsvis 20 og 25 øre. 1-10 forlænges linie 4 fra Hovedbanegården over Langebro ad Amager Boulevard til Sundby remise og linie 18 fra Frederiksberg Runddel ad linie 9's rute til Valby station. Samtidig afkortes linie 9 dels fra Valby til Slotskroen og dels fra Sundby til Holmbladsgade. 15-10 åbnes en ny linie 16 fra sløjfen i Skodsborggade ad Nørrebrogade over Nørreport og Rådhuspladsen, ad Vesterbrogade, Gasværksvej og linie 10's rute til Enghave Plads, hvorfra hveranden vogn fortsætter til Vestre Kirkegårds Allé, medens alle linie 10 vognene føres helt igennem til Trekronergade.

I årets løb er kontrakt afsluttet om en større udvidelse af hovedværkstedet på Enghavevej, og det første elektriske sporskifte er taget i brug.

1921

1-2 forlænges linie 16 fra Skodsborggade ad Nørrebrogade og Frederiksborgvej til Bispebjerg krematorium, hvorefter alle vogne på linie 5 kan føres til Brønshøj. Linie 19 åbnes første gang som sporvognslinie, fra Valby ad linie 6's rute til Slotsholmen og derfra ad linie 2's rute til Christianshavns Torv med endestation i Skt. Annæ Gade sløjfen.



Ombygning af en motorvogn.

Forneden: den oprindelige vogn anskaffet 1901.

I midten: vognen forsynet med afskærmende perronruder

Foroven: samme vogn forlænget med lukkede perroner 1924.

10-12 forlænges linie 19 ad Valby Langgade til en ny sløjfe ved Roskildevej.

I 1920—21 udføres forandringer på Allégades remise, og man forsøger ombygning af 5 frederiksbergske motorvogne til enetages vogne med større perroner, men forsøget faldt ikke heldigt ud, og man fortsætter ikke med resten.

1922

12-5 åbnes strækningen fra hjørnet af Sallingvej og Godthåbsvej til Alekistevej, og linie 13 forlænges hertil.

1923

1-3 genåbnes driften til Aladdin, idet linie 19 forlænges hertil fra sløjfen ved Skt. Annæ Gade (indstillet siden 13-2, 1917).

1-7 genåbnes driften til Gammelholm, idet linie 13 forlænges hertil fra Rådhuspladsen.

Hermed er den sidste af de under den første verdenskrig indførte driftsindskrænkninger ophævet. I årets løb er driften forlænget på alle linier, så sidste vogne går fra Rådhuspladsen kl. 0,30.

1924

16-5 forlænges linie 16 fra Bispebjerg ad Frederiksborgvej til Søborg. Den særlige Søborg-billet indføres, idet der kræves tillægstakst på strækningen.

16-6 ophører linie 13's kørsel til Gammelholm, og linien føres i stedet for til Sundby. Samtidig afkortes linie 4 dels fra Sundby til Thorshavnsgade, dels fra Svanemøllen til en ny sløjfe på Trianglen ved Øster Alle (ved nuv. postbygning).

1-10 forlænges linie 5 ad den nyanlagte Frederikssundsvej-strækning fra Brønshøj til Husum.

1-11 nedlægges kørslen ad den gamle Frederiksberg-strækning Bülowsvej—Aboulevarden, idet linie 2 forlægges til Vinkelvej og Rosenørns Allé, der er ført igennem over den nedlagte Ladegårds marker.

7-12 ophører penduldriften til Frederiksholm, idet linie 3's vogne føres helt igennem ad Enghavevej.

De 20 toetages motorvogne fra linien er i årets løb ombygget til enetages, og dette muliggør kørslen med vognene under den ret lave jernbanebro over Enghavevej ved Frederiksholm.

I 1924 udrangeres 10 gamle bivogne, 5 åbne og 5 ombyggede frederiksbergske hestesporvogne. Da det viser sig vanskeligt og dyrt at få nyt vognmateriel, søger man og får bevilling til ombygning og modernisering af 241 ældre enetages motorvogne. Efterhånden ombygges de 236, men de 5 sidste må kasseres. Ved ombygningen gøres perronerne større, og akselafstanden øges. De 7 af de 13 fra Frederiksberg overtagne De Dion Bouton-motorbusser ombygges, således at indstigningen til bagperronen kan foregå fra siden, de resterende 6 ombygges til tårn- eller lastvogne.

1925

18-1 forlænges linie 2 ad Godthåbsvej til skæringen med Hulgårdsvej. Kørslen til Fuglebakken ophører, og vognene herfra føres til Hulgårdsvej, medens de øvrige som hidtil ender på Nyelands Plads.

1-9 forlænges linie 5 ad Holmbladsgade til hjørnet af Østrigsgade.

1-10 føres linie 10 ad Tagensvej til sløjfen ved Bispebjerg krematorium mod tidligere til Bispebjergvej.

I 1925 begyndes installationen af elektriske varmeapparater i motorvognene.

1926

1-3 forlænges buslinie 11 fra Rådhuspladsen til Frihedsstøtten.



Ældre vogntyper.

Toetages motorvogn anskaffet 1902 i forbindelse med elektrificeringen, ombygget til enetages motorvogn 1924.

Aben bivogn til sommerdrift anvendt i årene 1901–1936, hovedsageligt på "skovlinierne".

Tværsædet motorvogn bygget og indsat i driften 1913–1918.

Bus af dansk type anskaffet 1925.

Københavns sporveje har året i forvejen anskaffet de første 7 nye motorbusser med henblik på forlængelsen. Chassiserne leveres fra De forenede Automobilfabriker i Odense, og karosserierne bygges ude i byen.

1-4 nedsættes sporvognstaksterne for ligeud fra 20 til 15 øre og for omstigning fra 25 til 20 øre. Bustaksterne forbliver uforandret henholdsvis 20 og 25 øre.

1927

27-7 forlænges linie 8 fra Rådhuspladsen over Slotsholmen til Aladdin, og samtidig nedlægges linie 19.

Efter omlægningen inddrages de høje frederiksbergske motorvogne fra linien (indsættes senere på året på ny linie 20).

27-7 forlænges linie 11 fra Frihedsstøtten gennem Vesterbrogade og Frederiksberg Allé til Runddelen med vendesløjfe for nogle af vognene ved Kingosgade, samtidig forlægges linie 15 fra Frederiksberg Allé til Vesterbrogade, Pile Allé, Valby Langgade, endestationen ved Roskildevej.

Inden linie 11's forlængelse er motorparken forøget med yderligere 11 busser af næsten samme type som de tidligere anskaffede. De 8 chassiser leveres fra De Forenede Automobilfabriker i Odense og de 3 fra Renault i Frankrig. Alle karosserierne bygges hos Scandia i Randers.

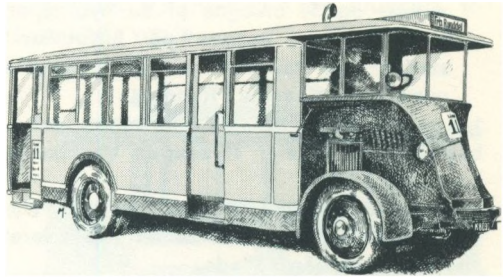
1-12 åbnes Fasanvejslinien, linie 20, mellem Valby station og sløjfen Ørnevej—Svanevej—Frederikssundsvej. De høje frederiksbergske motorvogne fra linie 8 indsættes på ruten. Linie 2's kørsel til Nyelands Plads ophører, og vognene herfra vendes i en sløjfe Fasanvej—Holger Danskes Vej. Linie 1's kørsel ad Fasanvej til Frederiksvej ophører, og linien føres til den nye sløjfe ved P. G. Ramms Allé.

1928

17-7 ophører kørslen ad Svanemøllevej og forlægges til et nyt spor i Strandvejen.

1-10 forlænges linie 4 fra Trianglen til Svanemøllen.

I årets løb udrangeres 15 gamle motorvogne, 5 enetages motorvogne og 10 af de fra Frederiksberg overtagne toetages motorvogne.



Bus bygget på Renault-chassis 1929.

1929

19-5 forlænges buskørslen med linie 11 fra Kongens Nytorv gennem Bredgade og Grønningen til Østerport station med returkørsel ad samme vej.

Med henblik på forlængelsen er busparken forøget med 7 nye busser leveret fra Scandia, de 3 er bygget på Renault-chas-

siser, medens de 4 er bygget på danske chassiser fra Triangel.

1-10 forlænges linie 5 ad Østrigsgade til en ny sløjfe ved Øresundsvej.

20-11 forlænges linie 2 fra Hulgårdsvej ad Godthåbsvej og Brønshøjvej til Brønshøjsløjfen ved Frederikssundsvej.

1930

Den første bogiemotorvogn af typen 501 sættes i drift den 31-1. Konstruktion og forsøg blev påbegyndt i 1928. Vognen er bygget på sporvejenes hovedværksted. Den tilsvarende bivogn — type 1501 — sættes i drift den 1-5, den er ligeledes bygget på hovedværkstedet.

19-6 opnås bevilling til anskaffelse af 30 motor- og 30 bivogne af de nye typer. Motorvognene bygges på hovedværkstedet, men fabrikationen af bivognene overdrages Scandia i Randers.

1-8 anlægges en ny sløjfe Hyltebro—Nørrebrogade, og linie 7 forlænges fra Skodsborggade hertil.

30-11 forlænges linie 18 og 20 fra Valby station ad Toftegårds Allé til en nyetableret sløjfe på Toftegårds Plads.

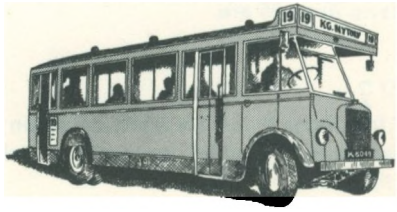
7-12 forlænges linie 10 til samme sløjfe ad Vigerslev Allé fra Trekronergade.

Efter afslutningen af bygning af de første 30 motor- og 30 bivogne af 501 og 1501 typen, fortsætter fabrikationen med yderligere 36 motor- og 25 bivogne af samme type og næsten uden ændringer. Hele dette arbejde udføres på hovedværkstedet. De sidste 7 frederiksbergske motorbusser afløses i 1930 af nye busser.

1931

24-6 nedlægges linie 17, og linie 14 forlænges ad dennes tidligere rute fra Axeltorv til Vanløse.

Dette var led i en omfattende regulering af Rådhuspladsen og de omliggende gader. Omlægningen var tilendebragt den 2-8.



Bus med Maybach-motor anskaffet 1933.

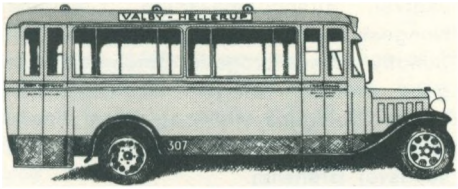
20-7 forlænges linie 4 fra Svanemøllen til Callisensvej. Linie 15 forlægges fra Strandvej til Lyngbyvej og videreføres af NESA til Femvejen og Ordrup. Den 26-7 kører den første linie 15-vogn direkte til Dyrehaven ved Røde Port.

I 1931 anskaffes som forsøg 3 forskellige større bustyper. De to, en engelsk og en tysk, er treakslede, den tredie, der er danskbygget, er toakslet. Resultatet bliver, at man finder de treakslede busser for usmidige til den indre bys snævre gader.

1932

1-2 forhøjes sporvejstaksterne med 5 øre til 20 og 25 øre for sporvogn og 25 og 30 øre for bus, henholdsvis for ligeud og omstigning.

8-5 og 3-7 åbnes i samarbejde med NESA to skovlinier, der på søndage har direkte forbindelse med Dyrehaven fra henholdsvis Sundby og Valby.



Bus bygget på Reo-chassis 1934.

20-10 indføres rabatsystem med ligeudrabatkort, omstigningshæfter og abonnementskort. Der indføres nye omstigningsregler og -billetter (med linienet).

1933

1-3 flyttes linie 16's takstgrænse fra Bispebjerg til Emdrupvej. Taksten på yderstrækningen nedsættes fra 20 til 15 øre, og der indføres abonnement.

13-8 forlænges linie 5 fra Øresundsvej ad Backersvej til Italiensvej.

30-9 ophører kørsel med 2 bivogne.

1-10 forlænges linie 4 fra Thorshavnsgade til Isafjordsgade.

27-12 åbnes ny buslinie 19 fra Kongens Nytorv ad linie 11's rute til Axeltorv, derfra ad Dæmningen over Skt. Jørgens Sø, gennem Thorvaldsensvej og Nyelandsvej til Nyelands Plads, med hveranden vogn til Grøndals Parkvej.

Ved åbningen sættes 12 nye busser i drift. Det er busser, der er bygget på sporvejenes hovedværksted, chassiserne er fra De Forenede Automobilfabriker med Maybach-motorer.

28-12 ophører kørslen i Griffenfeldtsgade til Kapelvejsløjfen, og linie 8 føres i stedet for fra Rådhuspladsen ad Aboulevarden, Rantzausgade, Borups Allé til sløjfen ved Hillerødgade.

I 1933 udrangeres og bortsælges 35 motorvogne og 35 bivogne. Det er 16 ombyggede akkumulatorvogne fra Nørrebro (nr. 1—16), en enkelt gammel københavnsk motorvogn (nr. 19), 18 frederiksbergske motorvogne, heraf 13 toetages og 5 ombyggede. De 35 bivogne var alle ombyggede hestesporvogne. Samtidig forbedres motorer og bremser i de brugbare toakslede vogne.



Hestesporvogn ombygget til bivogn. Udrangeret 1934.

1934

1-7 afkortes linie 4 fra Hellerup til Svanemøllen.

10-7 forlægges linie 9 og Sundby-skovlinie fra Holmens Bro til den nye Børsbro.

29-8 åbnes buslinie 21 fra Toftegårds Plads ad Vigerslev Allé, Vigerslevvej, Grøndals Parkvej, Hulgårdsvej, Tomsgårdsvej, Tuborgvej til Strandvejen ved Skelstenen.

På linien anvendes for første gang enmandsbetjente busser, ialt 14, alle bygget på Reo-chassiser, de 5 karosserier er fra sporvejenes værksted, og de 9 er bygget ude i byen.

I 1934 og -35 fortsættes udrangeringen af gammelt vognmateriel med følgende:

De sidste 24 toetages Frederiksbergmotorvogne, 30 til bivogn ombyggede hestesporvogne og 9 frederiksbergske bivogne. Desuden ombygges 2 akkumulatorvogne og en gammel elektrisk motorvogn til arbejdsvogne. Dermed er alle toetages vogne forsvundet fra vognparken.

1936

1-5 nedsættes priserne på rabatkort og -hæfter til 6 rejser mod betaling for 5, samt prisen for abonnement. Samtidig ændres omstigningsreglerne, idet timebilletten (med urskive) indføres.

1-5 forlænges linie 14 gennem Jyllingevej (nuv. Jydeholmen) til Ålekistevej, og linie 19 fra Grøndals Parkvej ad Apollovej og Vanløse Allé til en ny endestation på hjørnet af Katrinedalsvej.

Busparken er i mellemtiden forøget med 3 vogne, alle bygget på hovedværkstedet på tyske NAG-Büssing chassiser, de to er enmandsbetjente, den sidste tomandsbetjent.

1-5. Natten mellem 1. og 2. etableres den første natkørsel med 3 buslinier A, B og C med afgang fra Rådhuspladsen fra kl. 0,45 til 2,30.

Der køres ad følgende ruter:

A (Ringlinie i begge retninger) Vesterbrogade, Istedgade, Lyrskovgade, Vester Fælledvej, Vesterbrogade, Falkoner Allé, Jagtvej, Strandboulevarden, Bredgade, Kongens Nytorv, Strøget, Rådhuspladsen.

B Sundby, Amagerbrogade, Børsbroen, Kongens Nytorv, Strøget, Rådhuspladsen, Vester Voldgade, Farimagsgade, Frederiksborggade, Nørrebrogade, Frederikssundsvej, Brønshøj.

C Hellerup, Strandvej, Østerbrogade, Farimagsgade, Nørre Voldgade, Rådhuspladsen, Vesterbrogade, Frederiksberg Allé, Pile Allé, Valby Langgade, Ålholmsvej, Grøndals Parkvej, Jernbane Allé, Vanløse station.

Taksten var 30 øre uden omstigning og 35 øre med omstigning.

15-5 forlænges linie 8 fra Hillerødgade ad Borups Allé og Frederikssundsvej til Brønshøj.

1-11 erstattes natbuslinie B med sporvogn, og linieføringen bliver fra Sundby ad linie 2's rute til Jarmers Plads, herfra over Nørreport og ad linie 5's rute til Brønshøj.

I årets løb færdigbygges på hovedværkstedet 10 motorvogne af 502 typen, og der er dermed indsat 66 motorvogne og 55 bivogne af den nye type i driften. Endvidere bygges karosserier til 9 tomands- og 2 enmandsbetjente busser.

1937

24-1 ombyttes endestationerne for linie 1 og 14, således at linie 1 forlænges til Jydehol-

men, og linie 14 afkortes til P.G. Ramms Allé.
15-8 ændres skolekortordningen, idet man i stedet for de tidligere kort, der kun gav ret til kørsel mellem skole og hjem på hverdage, nu udsteder abonnementskort til børn under 15 år med gyldighed i hele dagdriften både hverdage og helligdage.
15-8 erstattes natbuslinierne A og C med sporvogne. Linie A ændres således at forhåndenværende spor kan benyttes. Linie C deles i to linier, nemlig linie C fra Hellerup til Valby og linie D fra Hellerup til Vanløse.
15-10 forlænges linie 2 og 3 til nyanlagte sløjfer, linie 2 ad Amagerbrogade til Sundbyvestervej og linie 3 ad Enghavevej (nuv. Borgbjergsvej) til Mozarts Plads.

På hovedværkstedet færdigbygges i årets løb 10 nye motorvogne og karosserier til 10 tomandsbetjente dieselbusser. 25 gamle frederiksbergske bivogne tages ud af driften, og hermed er alle ombyggede hestesporvogne og andre små gamle bivogne udrangerede.

1938

21-5 etableres trolleybuslinierne linie 12 og 24. Linierne drives i fællesskab med NESA. Den københavnske del af ruten fra Nørreport gennem Sølvgade, Tagensvej, Nørre Allé og Lyngbyvej til en takstgrænse ved Emdrupvej er fælles for begge linier og drives af KS, medens linierne videreføres ved NESA's foranstaltning til henholdsvis Lyngby og Jægersborg.
17-6 til 26-6 etableres særlige udstillingslinier i anledning af landbrugsudstilling på Bellahøj. En sporvognslinie føres fra Hovedbanegården og en buslinie fra Havnegade, begge til udstillingens hovedindgang.
20-7 åbnes en ny buslinie fra Husum ad Husumvej, Alekistevej, Ålholmvej, Vigerslevvej, Folehaven, Ellebjergvej og gennem P. Knudsens Gade til sløjfearealet i Frederiksholm. Linien er enmandsbetjent og får linienummer 22.
29-11 ændres natlinie B således, at den mellem Rådhuspladsen og Brønshøj følger linie 2's spor, og samtidig etableres linie E, en femte natlinie, fra Øresundsvej ad Østrigsgade, Holmbladsgade, ad linie 2's rute til Jarmers Plads, videre over Nørreport og ad linie 5's rute til Husum.

Af vognparken udrangeres 66 åbne bivogne samt 14 ældre busser, medens to indrettes til brug som skolevogne.

1939

1-5 indføres fællesbillet til uindskrænket kørsel med sporveje og bybane i én time (pris 30 øre).
21-8 indføres fællesabonnementskort for Københavns og Nordsjællands linier.

Efter krigsudbruddet i begyndelsen af september gennemførtes en række driftsindskrænkninger, dels på grund af kul- og oliemangel og dels forårsaget af ekstraordinære militærindkaldelser blandt personalet.

25-9 erstattes de enmandsbetjente vogne på linie 21 med tomandsbetjente.

12 motorvogne og 11 bivogne færdigbygges i årets løb på hovedværkstedet og indsættes straks i driften.

1940

12-2 afkortes natdriften, så de sidste natlinier afgår fra Rådhuspladsen kl. 1,00.

9-4. Den tyske besættelse af Danmark skabte vanskeligheder og krævede forholdsregler af helt ny art og på områder, hvor der ikke kunne bygges på tidligere erfaringer. Den 11-4 indstilles driften på alle natlinier, den 15-4 afkortes driftstiden på linie 11 til kl. 21,00, på linie 19 til kl. 22,00 og på linie 21 og 22 til kl. 23,30. Den 1-5 indstilles driften helt på linie 11 og 19, medens linie 21 og 22 får afkortet driften yderligere til kl. 22,00.

1-7 erstattes enmandsbetjeningen på linie 22 med tomandsbetjening.

8-7 kl. 14,34 indtræffer for første gang luftalarm i sporvejenes driftstid; alarmen varer 13 minutter.

2-8 indsættes den første til generatordrift omdannede benzinbus i driften.

Ved årets slutning er ialt 8 benzinbusser omdannet til generatordrift og indsat i driften. Sporvejene har i samme tidsrum øget sin buspark med 10 vogne bestilt det foregående år, men disse kan som følge af forholdene ikke indsættes i driften. I årets løb færdigbygger hovedværkstedet 8 motorvogne og 9 bivogne.

1941

Hovedværkstedet færdigbygger den sidste serie firakslede sporvogne (type 502). Der er dermed ialt anskaffet 108 motor- og 83 bivogne af denne type.

20 tomandsbetjente dieselbusser ombygges til generatordrift.

1942

En serie på 2 motor- og 17 bivogne færdigbygges på hovedværkstedet. Det er toakslede vogne, og fabrikationen muliggøres kun ved delvis anvendelse af materiale fra ophuggede ældre sporvogne. Ombygningen af busser til generatordrift fortsættes, og ved årets slutning har man ialt 31 tomandsbetjente busser, der er ombygget til denne driftsform.

Der indtraf luftalarm 40 gange inden for driftstiden.

1943

18-1 afkortes driftstiden — ifølge ministerielt påbud — med en time således at sidste vogne afgår fra Rådhuspladsen kl. 23,30.

29-8 indfører tyskerne militær undtagelsestilstand, og sporvejene kommer herved ud for de hidtil største vanskeligheder under krigen. I tiden 29-8 1943 til 5-10 1943 og 28-10 1943 til 9-2 1944 indføres udgangsforbud i aften- og morgentimerne, og sporvejene må følge efter med driftsafkortning. Andre forbud medfører, at stoppestederne på Rådhuspladsen beordres nedlagt, i perioder fordres vognene ført helt uden om pladsen, og de tidligere forhold kan først igen oprettes ved undtagelsestilstandens ophævelse 6-10 1943.

7-12 åbnes en ny linie 19 for driften. Det er en sporvognslinie (buslinie 11 og 19 er indraget 1-5 1940) med afgang fra Bispebjerg ad linie 16's rute til Fasanvej, ad denne og gennem det ny lukkede sporareal langs Ladegårdsåen (Prærielinien) til Borups Allé. Herfra følges linie 8 til Stormgade, og linien



Vogntog på Kongens Nytorv den 9. maj 1945, da Kong Christian den X kørte til rigsdagens åbning efter befrielsen.

fortsættes ad linie 5's rute til Øresundsvej. Returkørslen ad Svanevej, hvor linie 20's endestation nedlægges og erstattes med almindeligt fast stoppested.

Der indtraf luftalarm 14 gange i driftstiden.

På hovedværkstedet færdigbyggedes 10 motor- og 10 bivogne af den toakslede type, man var begyndt fabrikationen af tidligere under krigen.

1944

22-4 etableres en ny sporvognslinie 11. Linien følger linie 5's rute fra Brønshøj til Fasanvej og derfra linie 19's rute til Jarmers Plads. Herfra følges linie 16 til Enghave Plads og endelig linie 3 til Mozarts Plads.

6-3 afkortes driftstiden på trolleybusserne med 1½ time som følge af den voksende gummimangel og fra den 3-4 indstilles kørslen på linie 12 og 24 af samme årsag totalt mellem Nørreport og Borgervænget og erstattes med ekstrakørsel på linie 15.

Elektricitetsrestriktioner medførte i de kommende måneder en kraftig afkortning af driftstiden, inddragning af visse linier i dagens mindre travle timer og på søn- og helligdage samt nedlægning af stoppesteder, eksempelvis kan nævnes:

18-9 afkortes linie 21 og 22's driftstid med 2 timer, linie 22 afkortes fra Sydhavns Plads til Mozarts Plads, søn- og helligdagskørslen på linie 21 indskrænkes til strækningen mellem Roskildevej og Toftegårds Plads etc.

26-6 til 8-7 indfører tyskerne påny udgangsforbud i aften- og morgentimerne.

30-6 etableres folkestrejke som protest mod udgangsforbudet, og sporvejskørslen standser helt i løbet af formiddagstimerne for først at blive genoptaget den 3-7 om eftermiddagen.

16-9 kl. ca. 20 standses sporvejskørslen atter, i forbindelse med almindelig arbejdsnedlæggelse. Driften genoptages 18-9 kl. 12, men standser for tredie gang dagen efter kl. ca. 12 og genoptages først igen 21-9 ved normal driftstids begyndelse.

På hovedværkstedet færdigbygges 12 motor- og 18 bivogne af den under krigen påbegyndte type.

35 af sporvejenes busser indrettedes til brug for hospitalstjenesten, og en del af disse kom i anvendelse under folkestrejken.

Der indtraf i årets løb luftalarm 50 gange inden for driftstiden.

1945

1-2 afkortes driftstiden, således at sidste vogne afgår fra Rådhuspladsen kl. 21,20. 51 stoppesteder nedlægges, og linie 21 afkortes, så den også om hverdagen kun kører mellem Roskildevej og Toftegårds Plads.

4-2 indskrænkes søn- og helligdagskørslen på linie 22 til strækningen Roskildevej—Mozarts Plads.

1-3 inddrages kørslen på linierne 4, 8, 11 og 19 i tiden kl. 9—15 og efter kl. 18,30.

4-3 indstilles søn- og helligdagskørslen helt på ovennævnte linier, og 18 stoppesteder nedlægges.

11-3 indskrænkes søn- og helligdagskørslen, således at første vogne afgår fra endesta-

tionerne kl. ca. 9 og sidste vogne fra Rådhuspladsen kl. 20,20.

15-3 indføres yderligere strømbesparende foranstaltninger, rejsehastigheden nedsættes, og kørselshyppigheden reduceres, især på yderstrækningerne.

De vanskeligheder med driftens afvikling, der var skabt af de mange indskrænkninger, øgedes yderligere ved talrige linieomlægninger på grund af besættelsesmagtens talrige gadespærringer samt forbud mod kørsel over havneløbets broer. Trods indskrænkningerne øgedes passagerantallet i de sidste krigsår med op mod 50 % og gav anledning til en voldsom overfyldning af vognene, hvis eneste lyspunkt var, at man ikke behøvede at forhøje taksterne for at følge med det stigende udgiftsniveau.

3-4 oprettes til erstatning for den nedlagte trolleybuskørsel ekstrakørsel på linie 15 fra Borgervænget til Nørreport og herfra ad linie 7's rute til Kongens Nytorv. Vognene får fra 20-6 selvstændig betegnelse 15A, og kørslen opretholdes til 3-11.

5-5 på befrielsesdagen beordrer modstandsbevægelsen sporvejskørslen indstillet kl. ca. 8 væsentligst for at forhindre sammenstimlen af for store menneskemasser i den indre by.

6-5 føres sporvognene igen over Knippelsbro.

29-5 føres sporvognene igen over Langebro.

Driften forøges efterhånden mod det normale, og de fleste af de nedlagte stoppesteder genoprettes.

5-11 genoptages driften på trolleybuslinierne, og samtidig ændres linie nr. 12 til 23.

29-11 genoptages hverdagskørslen på hele linie 21.

Generatoranlægget blev inden årets udgang afmonteret på 21 busser. I tiden inden kapitulationen indtraf 10 luftalarmer i driftstiden.

1946

2-1 forlænges aftenkørslen, så sidste vogn går over Rådhuspladsen kl. 23,30. Kørslen på linie 22 genoptages i hele liniens længde.

6-1 udvides søn- og helligdagskørslen på linie 21 til strækningen mellem Toftegårds Plads og Tagensvej.

9-2 indstilles kørslen kl. ca. 12 på grund af generalstrejkeuroligheder. Forsøg på at genoprette den kl. 18 lykkes kun i ringe omfang. Den er igen standset kl. 22 og genoptages først den næste morgen.

19-2 begynder driften på den nye enmandsbetjente buslinie Vigerslev ringlinie med betegnelsen VR. Linieføringen er fra Toftegårds Plads ad Gl. Køge Landevej, Folehaven, Vigerslevvej, Lykkebovej og ad Vigerslev Allé tilbage til Toftegårds Plads; der køres også i modsat retning.

4-4 genåbnes den gamle buslinie 19 på strækningen fra Rådhuspladsen til Vanløse med nyt linienummer 29.

1-5 forlænges driftstiden til kl. 0,30 for sidste vognes afgang fra Rådhuspladsen — det normale før krigen.

4-5 på årsdagen for befrielsen fortsætter sporvognskørslen til kl. 2

13-5 standser kørslen kl. 12 som følge af arbejdsnedlæggelse.

15-11 genoptages kørslen med 2 bivogne for at øge pladstilbudet (sidste kørsel med trevognstog var 30-9-1933).

På hovedværkstedet færdigbygges i årets løb 12 bivogne. Gasgeneratoranlæg afmonteres på 14 busser.

1947

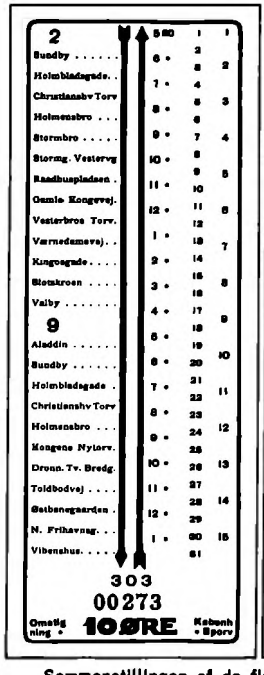
1-4 forhøjes sporvejstaksterne med 5 øre. Taksterne, der har været uforandrede siden 1932, er dernæst 25 og 30 øre for sporvogn og 30 og 35 øre for bus, henholdsvis for ligeud og omstigning.

29-6 genoprettes søn- og helligdagskørslen på hele linie 21's rute fra Toftegårds Plads til Strandvejen.

1-9 indføres i samarbejde med A/S Amagerbanen de fire buslinier fra Kastrup, Dragør, Lufthavnen og Tårnby til Rådhuspladsen med linienummer 30. Strækningen fra Sundbyvester Plads til Rådhuspladsen drives af sporvejene.

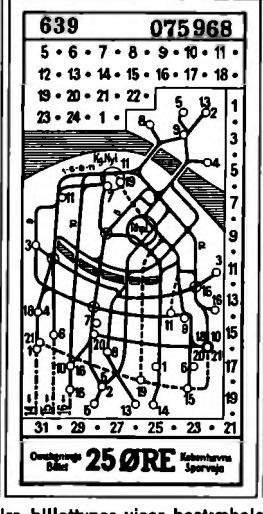
15-10 forlænges linie 29 fra Rådhuspladsen gennem Parallelstrøget, Farvergade, Læder-

Typer på omstigningsbilletter anvendt af sporvejene i København. Ved omstigningsrettens indførelse 1-1-1899 anvendtes den på side 43 viste billet. Der har siden været anvendt 4 forskellige hovedtyper for omstigningsbilletter:



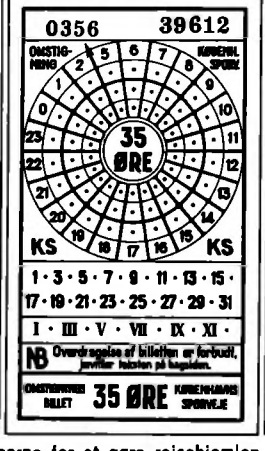
◀ Pilebillet der indføres 1-10-1912, tillod en omstigning i fremadgående retning. Kørselsretningen markeredes på pilene, først med en blå blyant, senere med tang. Returkørsel var ikke tilladt. Der benyttes en billet til hver linie, dog kan samme billet anvendes på sammenløbende linier.

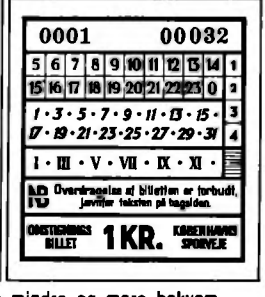
Linienetsbillet indføres 20-10-1932. Retten ændres ikke. Påstigningsstedet markeres på liniekortet for at hindre returkørsel. Den samme billet kan anvendes på alle linier. Billetten kan også forudkøbes med rabat.



Urskivebillet indføres 1-5-1936. Omstigningsretten tidsbegrænses til 1 time (højst 74 min.) med valgfri kørselsretning og ubegrænset antal påstigninger. Kun påstigningstidspunktet markeres på urskiven, medens sted og retning bortfalder, idet returkørsel tilladtes.

Nugældende billet indføres 1-4-1950. Princippet er ikke ændret men billetten er kun forandret af overskueligheds hensyn.





Sammenstillingen af de fire billettyper viser bestræbelserne for at gøre rejsehjemlen mindre og mere bekvem.

stræde og Lille Kongensgade til Kongens Nytorv med returkørsel ad Strøget, hvor kørslen ensrettes.
30-11 genåbnes den tidligere buslinie 11 med nyt linienummer 28. Ruten går som tidligere fra Frederiksberg Runddel ad Frederiksberg Allé og Vesterbrogade til Rådhuspladsen, men herfra følges linie 29's rute til Kongens Nytorv og retur.

Hovedværkstedet afleverer de sidste 20 motor- og 8 bivogne af den under krigen påbegyndte toakslede type. Gasgeneratoranlægget afmonteres på de sidste 4 busser, og 5 nye tomandsbetjente dieselbusser indsættes i driften.

1948

1-7 indføres forsøgsvis for de tre sommermåneder en forlængelse af driftstiden med ½ time, således at sidste vogn afgår fra Rådhuspladsen kl. 1,00. Forsøget afsluttes 3-10, og man vender tilbage til normal drift.

1949

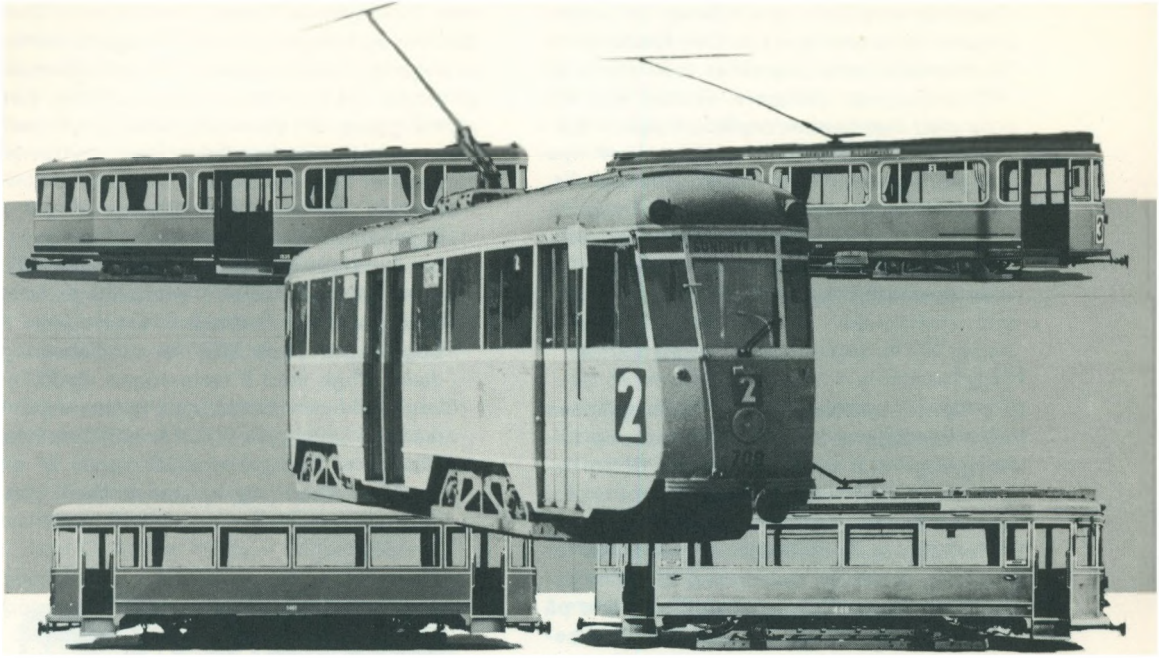
15-1 føres linie 3 fra Skt. Hans Torv ad et nyanlagt enkeltspor gennem Elmegade, Stengade, Korsgade og Griffenfeldtsgade til H. C. Ørsteds Vej; kørslen i modsat retning gennem Blågårdsgade ændres ikke.
22-2 forhøjes sporvejstaksterne med 5 øre, således at disse bliver 30 og 35 øre for henholdsvis ligeud og omstigning. Bustaksterne forhøjes kun for så vidt angår busserne gennem den indre by (linie 28, 29 og 30). For de øvrige bussers vedkommende bortfalder dermed den siden 1926 gældende busmertakst på 5 øre. Abonnementstaksterne forhøjes fra samme dag med ca. 10 %.
15-3 indføres ugeabonnementskort.
3-7 indledes på søndage direkte kørsel mellem Enghave Plads og Formosavej. Linien, der kører ad linie 10's, linie 2's og linie 5's ruter, oprettes for at betjene passagerer til Kastrupfort. Linien kører sidste ture søndag den 14-8.
1-12 ændres konduktørernes afregningssystem, således at billetter og anden rejsehjemmel forudkøbes af personalet, medens der tidligere afregnedes efter salget. Samtidig indfører sporvejenes kassererkontor pengetællingsmaskiner.

Hovedværkstedet arbejder med fremstilling af motorvogne af den nye 701 type og ændring af de under krigen byggede toakslede vogne til systemet med fast konduktør. Ved årets slutning var 2 motor- og 3 bivogne ombygget til dette princip. Busparken øgedes med 12 nye enmandsbetjente dieselbusser.

1950

15-2 oprettes en ny enmandsbetjent buslinie 31 fra hjørnet af Amager Boulevard ad Amagerfælledvej, Røde Mellemvej og Kongelundsvej til en endestation ved Kanadavej. Taksten er som på de øvrige periferibuslinier.
1-4 indføres en ny type billetter og rabatkort til omstigning—den hidtidige urskive afløses af firkantede felter for time- og kvartermærkningen.

Resten af de under krigen byggede toakslede vogne, 44 motor- og 39 bivogne, bliver i årets løb på hovedværkstedet ombygget til fast konduktør, og forsøgsvis



Nyere vogntyper.

Bogiebivogn anskaffet i årene 1930–1941.

Bogiemotorvogn bygget på sporvejenes hovedværksted i årene 1930–1941.

Bogiemotorvogn bygget på sporvejenes hovedværksted i årene 1949–1952.

Toakslet bivogn bygget på sporvejenes hovedværksted i årene 1942–1948.

Toakslet motorvogn bygget på sporvejenes hovedværksted i årene 1942–1948.

ændres en motor- og en bivogn af bogietypen til samme system. Den første store tomandsbetjente dieselbus med plads til 72 passagerer (tidligere normalt kun 47) og med fast konduktørplads indgår i driften. Trolleybusparken øges med 4 nye vogne ligeledes med fast konduktørplads. 5 gamle bogiemotorvogne — ombyggede toetages vogne anskaffet lige efter elektrificeringen — udrangeres tillige med 2 enmandsbetjente benzinbusser.

1951

22-2 flytter trafikvagten på Rådhuspladsen fra en kombineret kontor-, ventesals- og toiletbygning i træ midt på pladsen til en nyopført bygning i stål og glas i hjørnet ud for Vestergade.

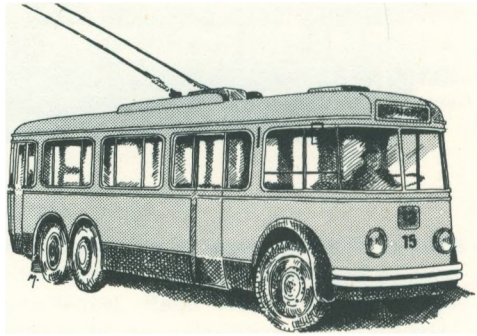
1-4 forhøjes sporvejstaksterne med 5 øre for ligeud og 10 øre for omstigning til henholdsvis 35 og 45 øre. Tillægstaksten på 5 øre på buslinierne 28, 29 og 30 bevares. Abonnementskorttaksterne forhøjes med ca. 25 %.

30-4 indføres ændret liniebetegnelse på de fra Amager til Rådhuspladsen indførte busser. Linienr. 30 bevares for busser med endestation på Sundbyvester Plads, bussen til Kastrup får nr. 32, til Dragør nr. 33, til Lufthavnen nr. 34 og Tårnbyruten nr. 35. Samtidig får Vigerslev ringlinie nr. 36.

30-11 ændres linieføringen for linie 36, idet kørslen ad Gl. Køge Landevej mellem Toftegårds Plads og Folehaven i begge retninger henlægges til Trekronergade og Ellebjergvej.

15-12 etableres linie 37 som enmandsbetjent hurtigbuslinie ad følgende rute: Fra Børsgade over for Holmens Kirke, over Holmens Bro, Børsbro og Knippelsbro, ad Torvegade, Vermlandsgade, Holmbladsgade, Strandlodsvej til en sløjfe ved Italiensvej og Sorrentovej. For at muliggøre en større rejsehastighed med enmandsbetjening kan linien kun benyttes af passagerer med forudløst rejsehjemmel.

I årets løb sker følgende ændringer i vognparken. Hovedværkstedet færdigbygger 3 motorvogne af bogievognstypen 702. Som følge af NESA's overgang til total trolleybusdrift overtager sporvejene 4 bogievogne (type 502) fra selskabet, og disse tillige med 6 motorvogne og 12 bivogne af sporvejenes egne vogne af samme type ombygges til fast konduktørplads. Busparken forøges med 20 vogne af en kombineret en- og tomandsbetjent type.



Trolleybus benyttet af såvel KS som NESA. Bygget 1938.

1952

1-3 åbnes Gladsaxelinien, hurtigbuslinie 38, fra Rådhuspladsen ad H. C. Andersens Boulevard — i den modsatte kørselsretning ad Vester Voldgade — Gyldenløvesgade, Åbou-

levarden, Ågade, Borups Allé og Hareskovvej. Herfra ad Gladsaxe Møllevej til en sløjfe foran Gladsaxe kirke. I morgenmyldretiden føres busserne ad Vandtårnsvej gennem Gladsaxe industrikvarter og tilbage ad Tinghøjvej. I eftermiddagsmyldretiden køres der gennem kvarteret i modsat retning.

Busserne er tomandsbetjente i myldretiderne og enmandsbetjente uden for. Der indrettes overlappende takstgrænser – for udadgående i Utterslev mose og for indadgående ved Frederikssundsvej – idet der indføres særtakst 40 øre på yderstrækningen.

16-3 genoptages natdriften, der blev indstillet 12-4 1940 som følge af krigen. Nettet består af 4 sporvognslinier og 2 enmandsbetjente buslinier med følgende ruter:

Buslinie A: Slotskroen – Svanemøllen.

Buslinie C: Ålholm Plads – Rådhuspladsen – Ryparken.

Sporvognslinie B: Brønshøj – Rådhuspladsen – Sundbyvester Plads.

Sporvognslinie D: Vanløse – Rådhuspladsen – Hellerup.

Sporvognslinie E: Husum – Rådhuspladsen – Øresundsvej.

Sporvognslinie F: Søborg – Rådhuspladsen – Mozarts Plads.

Taksten for natkørsel er 1 kr, og der skelnes ikke mellem ligeud- og omstigningskørsel. Billetten gælder en time og på samtlige linier.

1-9 forlænges linie 22 på hverdage i myldretiderne fra Mozarts Plads ad Borgmester Christiansens Gade, Scandiagade, Vasbygade, Kalvebod Brygge, Ved Godsbanegården over Polititorvet til en endestation i Syndergårdsgade.

6-10 åbnes en direkte sporvognsforbindelse i myldretiderne mellem Slangerupbanen og Rådhuspladsen, idet vognene føres fra en nyetableret sløjfe i Lygten med direkte omstigning fra og til banens perron. Vognene beskiltes først linie 19 og senere linie 19x.

I december tager sporvejene radiotelefonering i brug i udrykningstjenesten, idet der oprettes radioforbindelse mellem trafikvagten på Rådhuspladsen og 2 tårnvogne samt en patruljevogn. I årets løb sker følgende ændringer i vognparken. Der færdigbygges 4 motorvogne af 702 typen, og der er dermed indsat 7 af denne type i driften. Fra NESA overtages 6 bogiemotorvogne, 1 toakslet motorvogn og en toakslet bivogn, og disse indrettes med fast konduktørplads sammen med 15 motorvogne og 16 bivogne fra sporvejenes egen vognpark. Der anskaffes 23 nye busser af samme type som året i forvejen. Der udrangeres 10 gamle motorbogievogne og 2 gamle busser.

1953

18-8 ophører al sporvejsdrift på NESA's strækninger og erstattes med trolleybusdrift, og som følge heraf får linie 15 endestation på Hans Knudsens Plads og linie 14 i Callisensvej.

1-9 etableres en ny enmandsbetjent buslinie 39, der fra en endestation i Mimersgade ved Nørrebro station føres ad Haraldsgade, Sejrøgade, Nygårdsvej, Vennemindevej, Bellmansgade til Borgervænget ved Svanemølle S-station. Der køres retur ad Østerbrogade og Kildevældsgade.

For at muliggøre enmandsbetjening gælder de samme billetrestriktioner som på linie 37, hvorefter passagererne kun kan benytte linien med forudkøbt rejsehjemmel.
16-10 forlænges linie 7 fra sløjfen ved Nørrebro station til et nyt sløjfeanlæg ved Degnemose Allé, og linie 8 afkortes til samme sløjfe fra Brønshøj. Samtidig omlægges linie 11 mellem Brønshøj og Jarmers Plads, så den nu følger linie 2's rute ad Godthåbsvej i stedet for den tidligere rute ad Frederikssundsvej.
17-12 vedtager borgerrepræsentationen, at alle sporvejenes vogne skal føre byens våben på siden.

I årets løb overtages de sidste sporvogne fra NESA. Det er 9 motor- og 8 bivogne, alle toakslede, og disse ombygges sammen med 17 motor- og 16 bivogne af bogietypen samt 4 toakslede bivogne af krigstypen til fast konduktør. Busparken øges med 12 store dieselbusser med plads til ca. 75 passagerer. Af ældre vogne udrangeres 19 motor- og 20 bivogne samt 5 enmandsbetjente busser.

1954

21-1 afkortes linie 4 som følge af arbejdet på en ny Langebro fra Halfdansgade til en sløjfe omkring Otto Mønsteds Gade med endestation i Ved Glyptoteket. Til erstatning oprettes en enmandsbetjent buslinie 40 fra pladsen foran Hovedbanegården i Bernstorffsgade, ad denne til Polititorvet, gennem Hambrosgade, Rysensteensgade og Vester Voldgade, over den gamle Langebro og til linie 4's nedlagte endestation i Halfdansgade.
2-7 etableres en tomandsbetjent buslinie 41. Linien udgår fra Malmøbådenes anløbsplads i Havnegade og føres ad denne og Tordenskjoldsgade til Kongens Nytorv – i den modsatte retning køres der ad Holbergsgade og Herluf Trolles Gade til Havnegade – videre følges fra Kongens Nytorv linie 28's rute til Frederiksberg Runddel, hvorfra linien føres ad Pile Allé og Roskildevej, forbi Zoologisk Have til en endestation ved Damhussøen. Ligesom de andre strøgbusser har linien 5 øres tillægstakst.
1-12 forhøjes taksterne til 45 og 55 øre for henholdsvis ligeud og omstigning, og samtidig bortfalder "busfemøren" – særtaksten på centralbuslinierne. Herefter er taksten den samme på alle linier inden for takstgrænserne.

På hovedværkstedet ombygges i 1954 yderligere 21 bogiemotorvogne, 6 bogiebivogne og 8 bivogne af krigstypen til fast konduktør. Busparken øges med 36 store dieselbusser, heraf 18 enmandsbetjente og 18 af en kombineret en- og tomandsbetjent type. Af ældre busser udrangeres 2 enmandsbetjente og 8 tomandsbetjente.
En af de enmandsbetjente busser udstilles på den årlige automobiludstilling i Earls Court i London.

1955

1-4 etableres en enmandsbetjent buslinie 42. Linien går fra hjørnet af Uplandsgade og Amagerbrogade, over Christmas Møllers Plads, gennem Vermlandsgade og Prags Boulevard, herfra over den ene bro til Prøve-

stenen og retur ad den anden. Linien trafikeres kun i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne og kan kun benyttes af passagerer med forudløst rejsehjemmel.
2-5 nedlægges sporvognslinie 4 og erstattes af buslinie 40, som forlænges fra Hovedbanegården ad Hammerichsgade og Farimagsgaderne til Sølvtorvet og på Islands Brygge til Kigkurren. Herfra føres vognene på hverdage i myldretiderne morgen og eftermiddag videre ad Sturlasgade og Islands Brygge til Axel Heides Gade.

14 bogiemotorvogne og 14 bogiebivogne ombygges i årets løb til fast konduktør, hvorefter ialt 246 af vognparkens 893 sporvogne er indrettet efter dette system. Der indkøbes 28 nye dieselbusser, og 4 ældre busser udrangeres.

1956

21-3 må busdriften indskrænkes væsentligt, da strejke medfører standsning i olieleverancen. Indskrænkningen varer til 3-4.
7-5 åbnes to nye enmandsbetjente buslinier, linie 43 og linie 44. Linie 43 går fra Ved Stranden over Højbro Plads og ad Købmagergade, Frederiksborggade, Nørre og Øster Voldgade, Sølvgade, Fredensgade, Tagensvej, Nørre Allé, Universitetsparken, Lersø Parkallé, Tuborgvej og Emdrupvej til en endestation ved hjørnet af Frederiksborgvej. Returkørslen i den indre by foregår fra Nørre Voldgade ad Gothersgade, Christian IX's Gade, Bremerholm og Holmens Kanal til Ved Stranden. Af hensyn til enmandsbetjeningen kan linien ligesom linierne 37, 39 og 42 kun benyttes af passagerer med forudkøbt rejsehjemmel, idet man dog forsøgsvis på linie 43 indfører den nyordning, at passagerer uden rejsehjemmel kan betale kontant i en møntbox ved påstigningen. Betalingen er i så fald 5 øre højere, og der udstedes ikke billet.
Linie 44 trafikeres kun på hverdage i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne og har almindelig billettering. Ruten udgår fra linie 22's endestation ved Husumvej og går gennem Korsager Allé, Kobbelvænget, Bystævnet, Storegårdsvej og ad Frederikssundsvej til en endestation i Novembervej.
28-10 etableres buslinie 45, der på søn- og helligdage i tiden kl. 11—15 trafikerer strækningen mellem Enghave Plads og Vestre Kirkegård. Der køres ad Ny Carlsbergvej, Vesterfælledvej, Vestre Kirkegårds Allé, gennem kirkegården og retur ad Bavnehøj Allé, Enghavevej. Samtidig inddrages ekstrakørsel om søndagen på linie 16 mellem Enghave Plads og kirkegården.
1-12 forhøjes sporvejstaksterne med 10 øre for ligeud og 15 øre for omstigning til henholdsvis 55 og 70 øre.

Ombygningen af vogne til fast konduktør fortsættes, og i årets løb færdiggøres 15 motor- og 12 bivogne alle bogievogne. Der anskaffes 23 nye dieselbusser. Af ældre vogne udrangeres 10 motor- og 18 bivogne samt 14 busser.

1957

Med henblik på fornyelse og modernisering af vognparken prøvekører sporvejene i årets løb i driften to motorvogne af forskellig ny type lånt hos sporvejsselskaberne i henholdsvis Düsseldorf og Bruxelles.

Arbejdet med ombygning af vogne til fast konduktør fortsættes, og der færdiggøres i 1957 13 bogiemotorvogne, 6 bogiebivogne og 9 toakslede bivogne. Der anskaffes 15 nye enmandsbetjente dieselbusser, og 14 ældre tomandsbetjente busser udrangeres.

1958

1-2 indstilles som følge af for ringe benyttelse driften på den særlige linie beskiltet linie 19X mellem Hareskovbanen og Rådhuspladsen.

10-2 nedlægges for anden gang en sporvognslinie og erstattes af buskørsel, nemlig linie 20. Til erstatning forlænges buslinie 39 fra Nørrebro station ad linie 20's tidligere rute til Toftegårds Plads. Samtidig indføres almindelig billetsalg på linie 39.

28-4 indføres enmandsbetjening på linie 21, hvorefter kun linie 28, 29 og 41 har tomandsbetjening.

21-7 indstilles driften på sporvognslinierne 11 og 18. Til delvis erstatning føres hver anden vogn på linie 16 igennem fra Enghave Plads til Mozarts Plads ad linie 11's tidligere rute, medens linie 9 forlænges fra Kammasvej ad linie 18's tidligere rute til Toftegårds Plads.

3-11 erstattes sporvejsdriften på natlinierne B, D, E og F med enmandsbetjent busdrift, og hele natdriften er hermed bussificeret. Samtidig nedlægges natbuslinie A.

I årets løb ombygges 9 bogiemotorvogne og 5 toakslede bivogne til fast konduktør og anskaffes 20 nye enmandsbetjente dieselbusser. Af ældre vogne udrangeres 15 motor- og 10 bivogne tillige med 11 tomands- og 3 enmandsbetjente busser.

1959

2-3 etableres forsøgsvis en buslinie over den dagen i forvejen indviede Sjællandsbro. Det er en enmandsbetjent linie, der kun trafikeres på hverdage i myldretiderne morgen og eftermiddag, samt på søn- og helligdage, i tilfælde af gunstigt vejr i tiden kl. ca. 10,30—18,00. Linien går fra Toftegårds Plads ad Gl. Køge Landevej, Ellebjergvej, Stubmøllevej, Mozartsvej, Borgmester Christiansens Gade og over Sjællandsbroen. På Amagersiden fortsættes ad Vejlands Allé, Englandsvej og Sundbyvestervej til Sundbyvester Plads. Returkørslen til broen foregår ad Amagerbrogade og Vejlands Allé.

1-11 gøres linien permanent og får linienummer 46.

2-11 gøres et forsøg med etablering af hurtigbuslinier på hverdage i morgen- og eftermiddagsmyldretiderne. Forsøget omfatter to enmandsbetjente linier, linie 81 mellem Holmens Bro og Vigerslev og linie 82 mellem Holmens Bro og Husum. Taksten er 1 kr., og den udstedte billet kan benyttes som almindelig omstigningsbillet til viderekørsel på andre linier.

30-11 opdeles linie 33 fra Rådhuspladsen til Dragør i to linier, idet linie 33a føres ad den hidtidige rute over Amagerbrogade, og linie 33b føres til Dragør direkte ad Englandsvej.

På hovedværkstedet ombygges yderligere 3 bogiemotorvogne til fast konduktør. Herefter er 318 af 838 sporvogne ombygget og arbejdet afsluttet, idet resten af vognene er uegnede til ombygning. Der anskaffes i årets løb 23 enmandsbetjente dieselbusser og udrangeres 7 tomands- og 4 enmandsbetjente busser.



Moderne bus af type 1960. Denne type benyttes med få ændringer til såvel enmands- som tomandsbetjening. Bussen er fotograferet på Frederiksberg Runddel, hvor den første sporvogn havde sin endestation i 1863.

1960

1-2 forhøjes sporvejstaksterne for ligeud med 15 øre og for omstigning med 20 øre til henholdsvis 70 og 90 øre, men samtidig indføres et såkaldt billigkort til 4 kr. gældende til 10 ligeudrejser uden for myldretiderne. Omstigningsabonnementskort ændres fra områdekort til 2 og 3 liniers kort.

1-5 forlænges linie 28 ad linie 41's rute fra Frederiksberg Runddel ad Pile Allé og Roskildevej til en ny sløjfe ved Skellet.

1-6 etableres forsøgsvis kørsel med en turistsporvogn ad specielt fastlagt rute med afgang fra Studiestræde ved H. C. Andersens Boulevard kl. 10, 12 og 14. Der køres en rundtur af 1½ times varighed, og der medfølger guide. Som rejsehjemmel benyttes den tidligere indførte turistbillet — pris 4 kr. — der iøvrigt giver ret til kørsel på alle sporvejenes linier og bybanen i et døgn.

1-7 begyndes forsøgsvis kørslen med Langeliniebussen (Mermaid Bus). Ruten går fra Rådhuspladsen ad H. C. Andersens Boulevard, Nørre og Øster Voldgade, Folke Bernadottes Allé til pladsen ved Langeliniepavillonen. Der køres retur ad Folke Bernadottes Allé, St. Kongensgade, Kongens Nytorv, Holmens Kanal, Slotsholmen, Stormgade og Vester Voldgade.

18-7 indstilles forsøget med hurtigbuslinierne 81 og 82 — benyttelsen har været for ringe.

15-8 forlænges linie 40 forsøgsvis fra Sølvtorvet ad Øster Farimagsgade, Classensgade, Strandboulevarden, Vordingborggade og Vardegade til en ny endestation i Middelfartsgade.

2-10 kørte Turistsporvognen og Langeliniebussen sidste gang i sæsonen, men begge turistlinier har siden været genoprettet hver sommer.

1-11 indføres i samarbejde med Amagerbanen enmandsbetjening uden personaleskift på alle til Rådhuspladsen indførte Amagerbusser, og samtidig ændres linienummer 33a til 30 og 33b til 33.

Som resultat af forsøgskørslen med nye sporvognstyper anskaffer sporvejene i årets løb 30 nye sporvogne af Düsseldorf-typen. Vognene er leddelte og har samme passagerkapacitet med tomandsbetjening som et ældre vogntog bestående af motorvogn og bivogn med tre mands betjening.

Den første af de nye ledvogne sættes efter prøvekørsel i normal drift på linie 5 den 19-9.

Busparken øges med 17 nye enmandsbetjente dieselbusser, og der udrangeres af ældre vogne 15 toakslede motorvogne, 16 toakslede bivogne, 13 tomandsbetjente busser og 4 enmandsbetjente busser.

1961

1-1 hæves aldersgrænsen for barneabonnementskort fra 15 til 18 år — den samme som ved statsbanerne.

15-2 indføres forsøgsvis fællesabonnementskort for sporvejene og tog og visse af statsbanernes rutebiler i nærtrafikken inkl. bybanen. Prisen for det kombinerede abonnement ligger 6 kr. lavere — pr. måned — end den samlede pris for de enkelte abonnementer.

15-3 udvides driftstiden på linie 46 til sporvejenes normale driftstid.

13-5 arrangeres i anledning af Den internationale Lokaltrafikunion's 34. kongres i København den 11.—17. maj en kavalkade gennem byen af gamle og nye sporvogne og busser.
1-8 kan sporvejene fejre 50 års jubilæum som kommunal institution, og i den anledning udgives et album "Københavns sporveje før og nu" med en kort historisk oversigt og med plads til samlebilleder. Billederne uddeles på vognene fortrinsvis til skolebørn.

Der anskaffes i årets løb 15 enmandsbetjente dieselbusser og udrangeres 15 motor- og 25 bivogne, alle toakslede, samt 5 tomandsbetjente busser.

1962

15-1 forhøjes sporvejstaksterne for ligeud med 15 øre til 85 øre og for omstigning med 10 øre til 1 kr.
1-5 indføres — forsøgsvis — busdrift på Søborgstrækningen, idet linie 16 afkortes til Emdrupvej, og buslinie 43 forlænges ad sporvognsliniens tidligere rute til Søborg Torv. Samtidig etableres overlappende takstgrænser, således at den københavnske takst bliver gyldig til kommunegrænsen ved Gladsaxevej, medens Søborgtaksten fortsat gælder til Emdrupvej. Linie 43's billetteringssystem, hvorefter der ikke kan købes billet eller rabatkort på vognen, ændres ikke, og der indføre derfor klippekort til yderstrækningen til 2 kr for 4 ture. Kortene kan som noget nyt trækkes i automater ved stoppestederne på yderstrækningen. Passagerer uden forudkøbt rejsehjemmel kan betale med 60 øre i møntbox ved påstigningen.
16-9 afsluttes årets sæsonmæssige turistsporvognskørsel. I samarbejde med socialdirektoraterne i København og på Frederiksberg arrangeres derefter i tiden indtil 31-10 gratis rundture med Turistsporvognen for folke- og invalidepensionister (14.512 deltagere).
17-11 forlægges, i forbindelse med Strøgets forsøgsvise omdannelse til gågade, linieføringen for linierne 28, 29 og 41 i retning fra Kongens Nytorv mod Rådhuspladsen til en ny rute ad Vingårdstræde, Nikolaj Plads, Fortunstræde, Gammel Strand, Nybrogade, Frederiksholms Kanal, Løngangstræde og Vester Voldgade. Endestationen på Kongens Nytorv henlægges til pladsen foran "Magasin du Nord".

I årets løb leveres 20 ledvogne fra Tyskland og endvidere bygges 2 ledvogne af samme type på sporvejenes hovedværksted. Der tilgik busparken 6 enmandsbetjente dieselbusser, og af ældre vogne udrangeredes 75 toakslede motorvogne, 33 toakslede bivogne og 1 enmandsbetjent bus.

1963

15-6 indføres et særligt abonnementskort for personer, som er fyldt 67 år eller er invalidepensionister. Kortet koster 15 kr pr. kvartal og giver ret til kørsel på hele nettet uden for myldretiderne.

Pr. 15-8 er yderligere 10 ledvogne og 19 dieselbusser under anskaffelse.

Sporvogns- og omnibuslinier

København 1963


SPORVOGNSLINIE
BUSLINIE
TROLLEYBUSLINIE
PARENTES OM LINIENUMMER: LINIE MED BEGRÆNSET DRIFT.
BYBANE MED STATION
ANDRE BANER MED STATION
GLADSAXE
SØBORG
VANGEDE
GENTOFTE
HELLERUP
RYPARKEN
SVANEMØLLEN
BISPEBJERG
UTTERSLEV
HUSUM
BELLAHØJ
BRØNSHØJ
VANLØSE
NØRREBRO ST.
NØRREBROS RUNDDEL
TRIANGLEN
SØLVTORVET
NØRREPORT
KONGENS NYTORV
RÅDHUSPL.
CHRISTIANSHAVN
PRØVESTENEN
FREDERIKSBERG
ALSTRUP VEJ
ÅLHOLM PLADS
SKELLET
FRBG. RUNDDEL
ENGHAVE PLADS
AMAGERBRO
KIGKURREN
ØRESUNDSV.
SUNDBYØSTER
TOFTEGÅRDS PLADS
VALBY
VIGERSLEV
FREDERIKSHOLM
SUNDBYVESTER
FORMOSAVEJ
KASTRUP FORT
KONGENS ENGHAVE
Thorvald Borgs Gade
Sundby remise
Langebro
Knippels bro
Middelfartg.
Nordhavn
Lundbyv. st.
Hans Knudsens Pl.
Fælledparken
Assistens Kirkeg.
Bispebjerg Kirkegård
Vestre Kirkegård
Mozarts Pl.
Zoologisk Have
Søndermarken
Valby remise
Damhussøen
Nyelands Plads
Apollo
Mozartsvej
Peter Bangs Vej
Frederiksberg Allé
Vesterbrogade
Gl. Kongevej
Enghavevej
Valbyvej
Valbyparken
Viaduktvej
Viadukten
Frederiksberg Runddel
Frederiksberg Have
Roskildevej
Ellebjergvej
Folehavevej
Vigerslev Allé
Lyngbyvej
Strandvejen
Tuborgvej
Ryvangen
Jagtvej
Østerbrogade
Nørre Alle
Tagensvej
Nørrebrogade
Frederiksundsvej
Hillerødgade
Jyllingevej
Gothersgade
Rantzausgade
Borups Allé
Ågade
Bredgade
Kongens Nytorv
Nyhavn
Toldbodgade
Havnegade
Amagerbrogade
Prags Boulevard
Holmbladsgade
Øresundsvej
Backersvej
Italiensvej
Sundbyvestervej
Mibrandsvej
Ellebjergvej
Ellebjergvej
Vejlands Allé
Dæmningen
Sjællandsbroen
Kalvebodbroen
Kalvebodbrygge
Ny Ellebjergvej
Ny Kalkbrænderivej
Ny Ellebjergvej
Ny Kalkbrænderivej
Ny Ellebjergvej
Ny Kalkbrænderivej



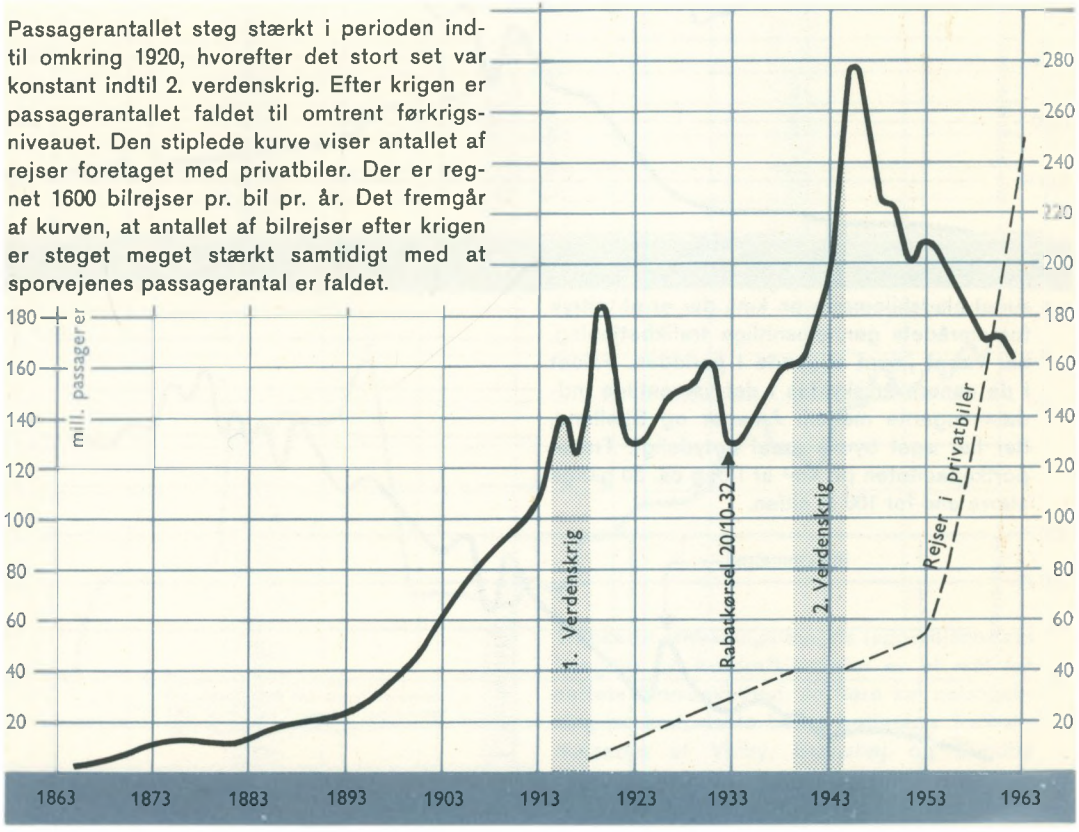
Ledvogn af nyeste type. Ialt 62 af disse vogne er sat i drift siden 1960. Den nyeste københavnske sporvogn er fotograferet på baggrund af det moderne højhuskvarter omkring Frihedsstøtten, på det sted hvorfra den første sporvogn afgik for hundrede år siden.



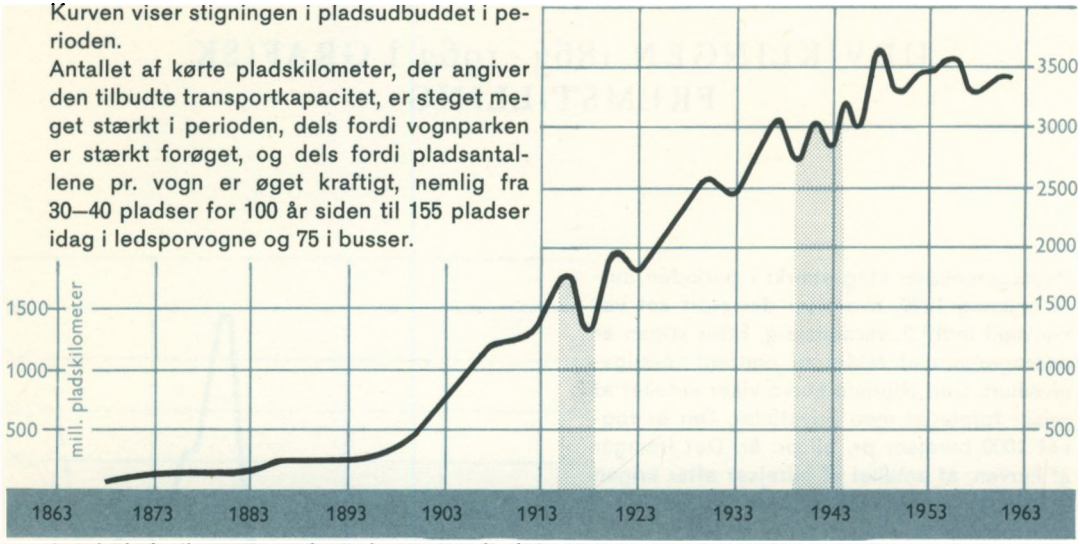
Tjenesteuniformer fra perioden efter 1. verdenskrig.
Foroven til venstre: Sommeruniform med jakke af lyst bomuldsstof og vinteruniform helt af mørkeblåt klæde, begge med opstående krave, anvendt indtil 1931. Foroven til højre: Sommeruniform med jakke af mørkeblåt serges og vinteruniform helt af mørkeblåt klæde, begge med nedfaldskrave og revers, anvendt indtil 1956. I forgrunden de nyeste uniformer af grå ridelastik anvendt af – fra venstre: kørende tjenestemænd, deltidsansatte kvindelige konduktører og overordnet trafikpersonale.

UDVIKLINGEN 1863 - 1963 I GRAFISK FREMSTILLING

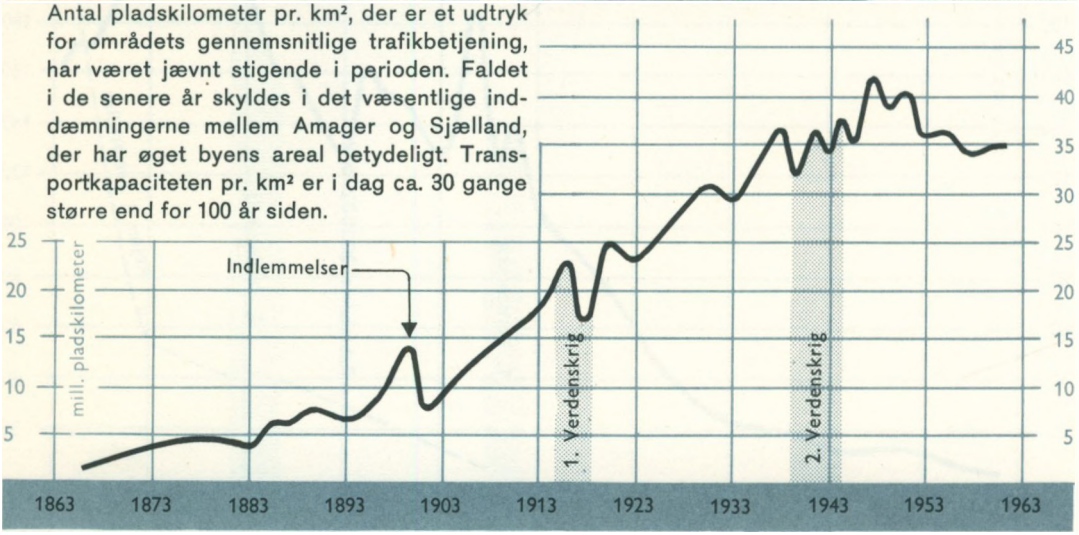
Passagerantallet steg stærkt i perioden indtil omkring 1920, hvorefter det stort set var konstant indtil 2. verdenskrig. Efter krigen er passagerantallet faldet til omtrent førkrigsniveauet. Den stiplede kurve viser antallet af rejser foretaget med privatbiler. Der er regnet 1600 bilrejser pr. bil pr. år. Det fremgår af kurven, at antallet af bilrejser efter krigen er steget meget stærkt samtidigt med at sporvejenes passagerantal er faldet.



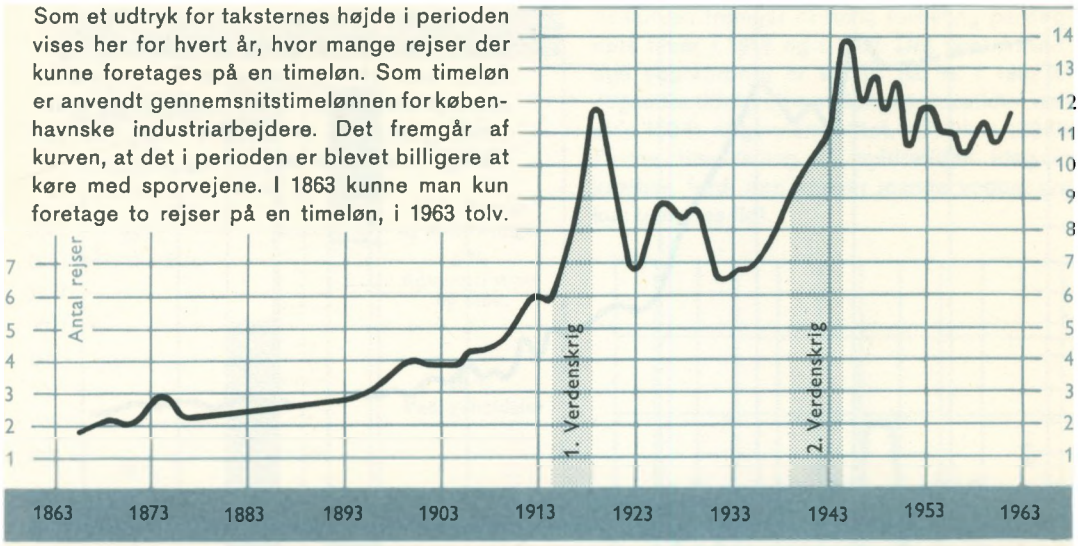
Kurven viser stigningen i pladsudbuddet i perioden.
Antallet af kørte pladskilometer, der angiver den tilbudte transportkapacitet, er steget meget stærkt i perioden, dels fordi vognparken er stærkt forøget, og dels fordi pladsantallene pr. vogn er øget kraftigt, nemlig fra 30–40 pladser for 100 år siden til 155 pladser idag i ledsporvogne og 75 i busser.

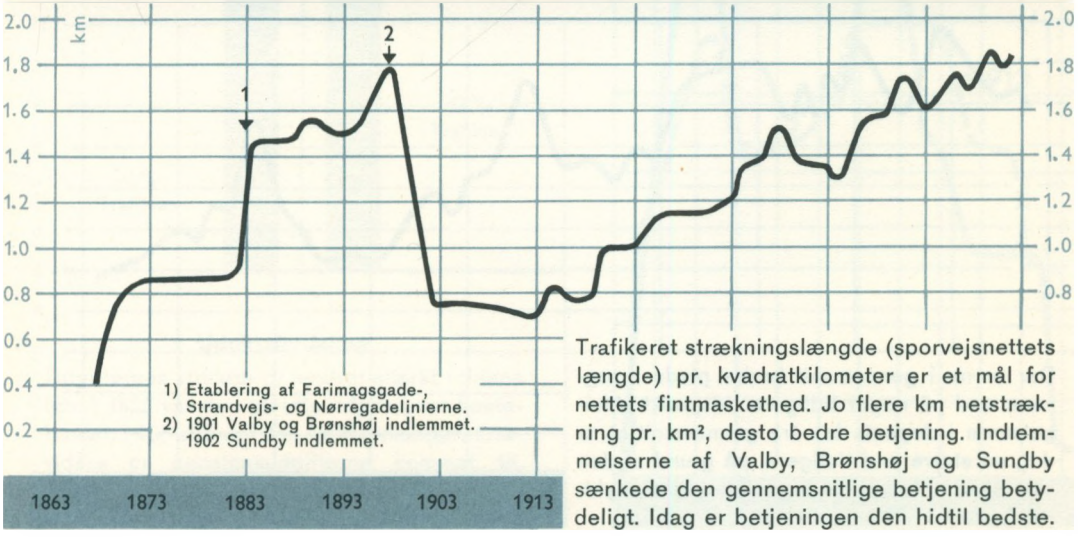


Antal pladskilometer pr. km², der er et udtryk for områdets gennemsnitlige trafikbetjening, har været jævnt stigende i perioden. Faldet i de senere år skyldes i det væsentlige inddæmningerne mellem Amager og Sjælland, der har øget byens areal betydeligt. Transportkapaciteten pr. km² er i dag ca. 30 gange større end for 100 år siden.

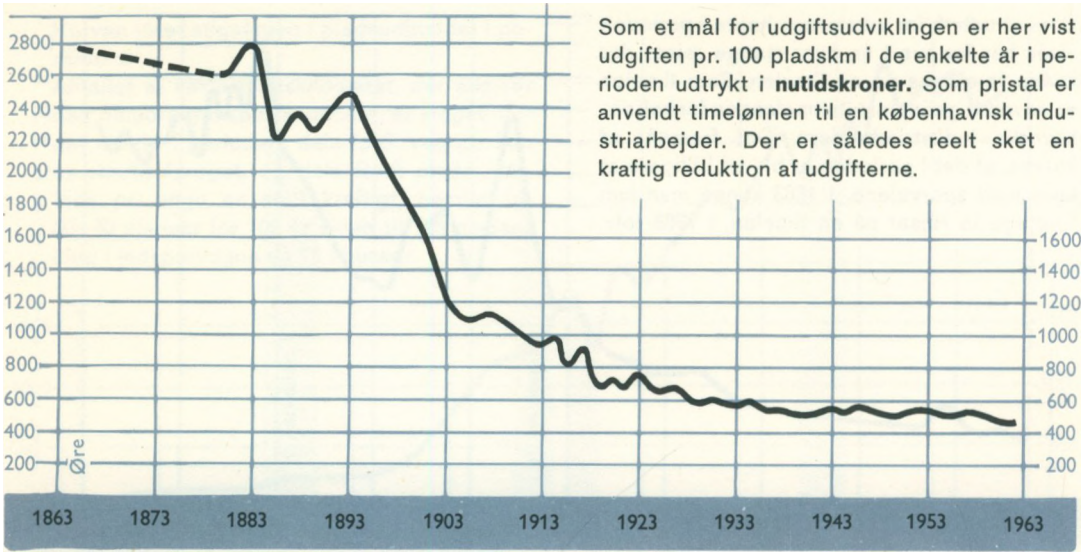


Som et udtryk for taksternes højde i perioden vises her for hvert år, hvor mange rejser der kunne foretages på en timeløn. Som timeløn er anvendt gennemsnitstimelønnen for københavnske industriarbejdere. Det fremgår af kurven, at det i perioden er blevet billigere at køre med sporvejene. I 1863 kunne man kun foretage to rejser på en timeløn, i 1963 tolv.

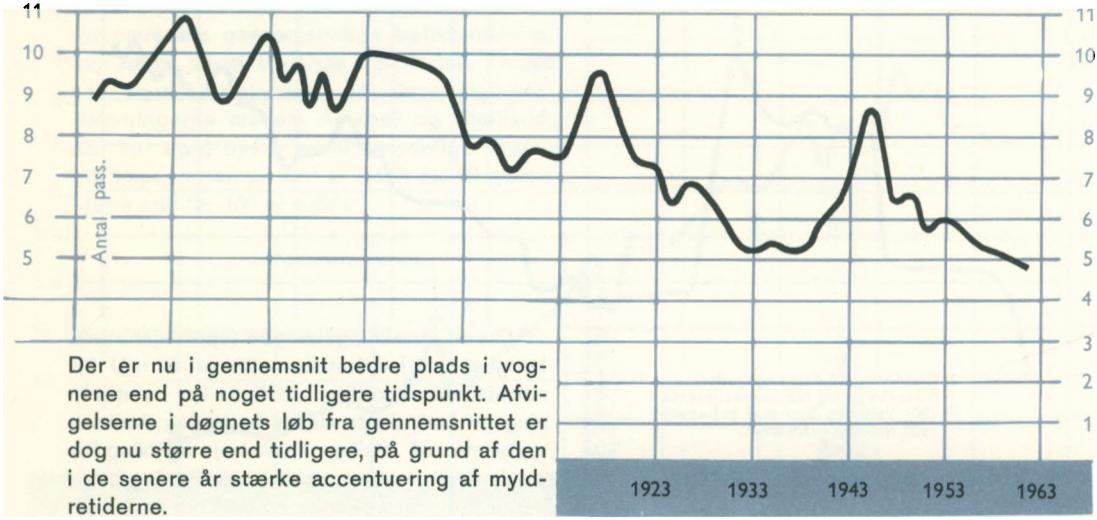




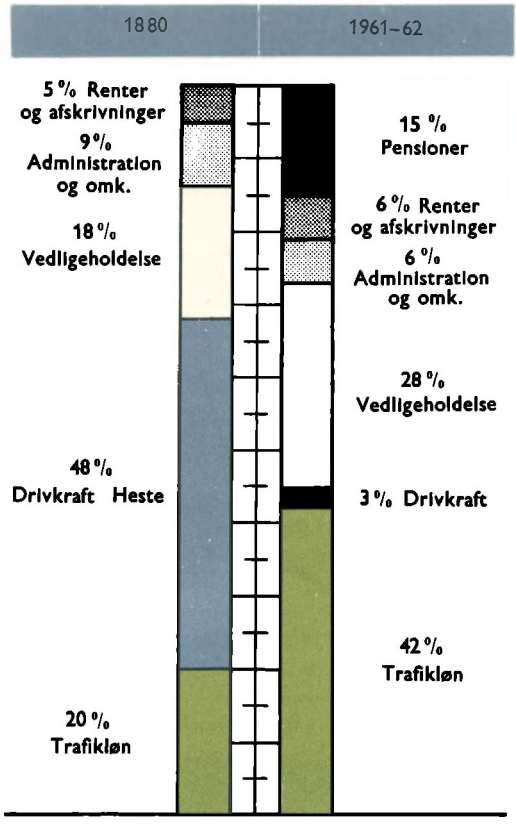
Trafikeret strækningslængde (sporvejsnettets længde) pr. kvadratkilometer er et mål for nettets fintmaskethed. Jo flere km netstrækning pr. km², desto bedre betjening. Indlemmelserne af Valby, Brønshøj og Sundby sænkede den gennemsnitlige betjening betydeligt. Idag er betjeningen den hidtil bedste.



Som et mål for udgiftsudviklingen er her vist udgiften pr. 100 pladskm i de enkelte år i perioden udtrykt i **nutidskroner.** Som pristal er anvendt timelønnen til en københavnsk industriarbejder. Der er således reelt sket en kraftig reduktion af udgifterne.



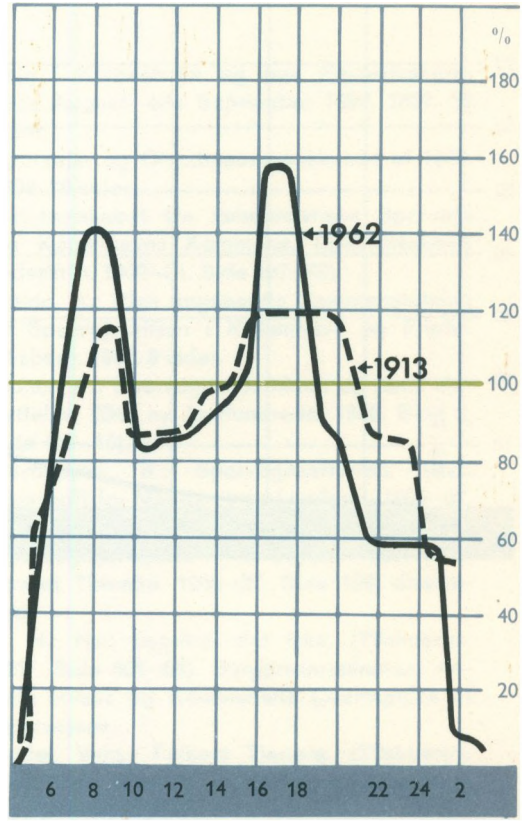
Der er nu i gennemsnit bedre plads i vognene end på noget tidligere tidspunkt. Afvigelserne i døgnets løb fra gennemsnittet er dog nu større end tidligere, på grund af den i de senere år stærke accentuering af myldretiderne.

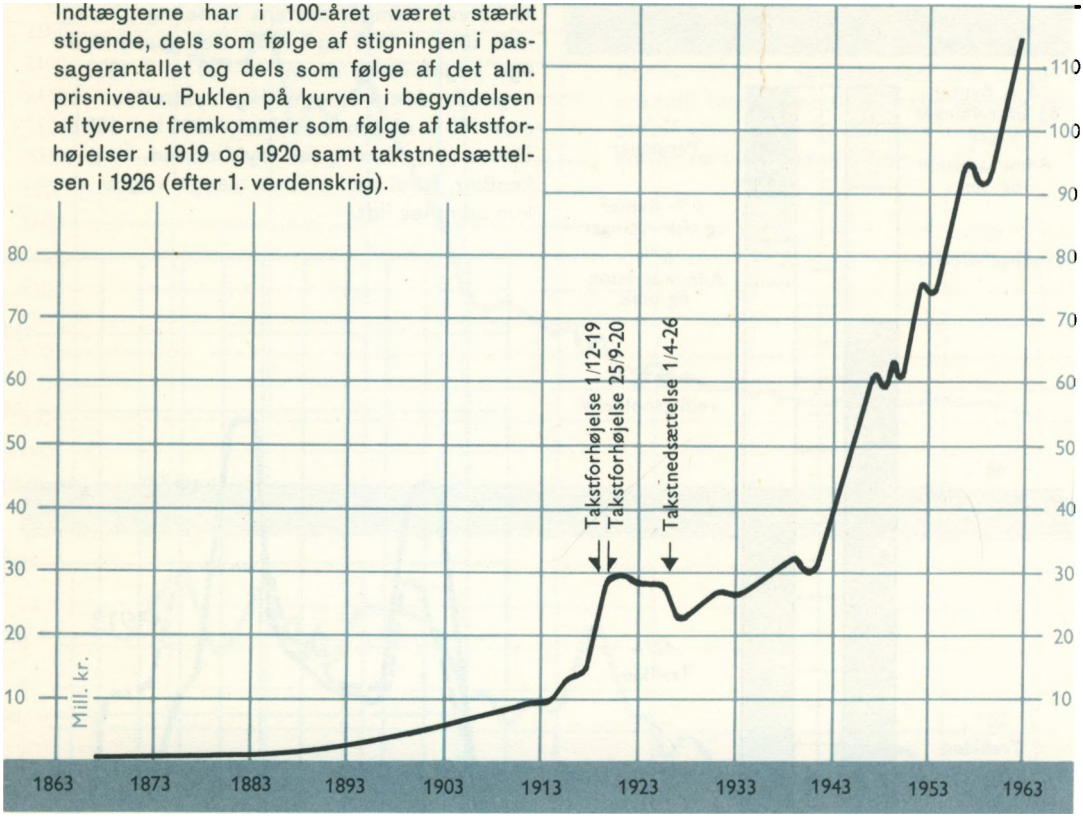


Udgiftsfordeling

Udgifternes struktur er ændret stærkt i tidens løb. I 1880 var den største udgiftspost hesteholdet, i 1961/62 var den trafiklønninger. Endvidere er pensionsudgifterne kommet til. Administrationsudgifterne er faldet med en trediedel.

Af kurven fremgår driftens fordeling på døgnets timer i 1913 og i 1962. Det gennemsnitlige vognforbrug er sat til 100 %. I 1962 er vognudbuddet i eftermiddagsmyldretiden næsten 160 % af gennemsnittet, i 1913 kun 120 %. Denne tilspidsning af myldretiden idag er kostbar, fordi den kræver mange vogne, der kun udnyttes lidt.




Indtægterne har i 100-året været stærkt stigende, dels som følge af stigningen i passagerantallet og dels som følge af det alm. prisniveau. Puklen på kurven i begyndelsen af tyverne fremkommer som følge af takstforhøjelser i 1919 og 1920 samt takstnedsættelsen i 1926 (efter 1. verdenskrig).
Mill. kr.
10
20
30
40
50
60
70
80
90
100
110
Takstforhøjelse 1/12-19
Takstforhøjelse 25/9-20
Takstnedsættelse 1/4-26
1863
1873
1883
1893
1903
1913
1923
1933
1943
1953
1963

OVERSIGT OVER LITTERATUR VEDRØRENDE SPORVEJE I KØBENHAVN

Udarbejdet af Københavns Rådhusbibliotek i juni 1963.

Den kjøbenhavnske Sporvei. Hestesporvogn til Frederiksberg. (Illustreret Tidende. 1863–64. Side 36, 38, illustreret).

Nimb, V. og Fr. Casse: Bemærkninger angaaende en Sporvei fra Kongens Nytorv ad Gothersgade og Nørrebro til Runddelen ved Assistentskirkegaard. 1864. 6 sider.

Andragender om Sporveisanlæg i Kiøbenhavn 1880. Med en Skrivelse fra Magistraten derom. 1880. 15 sider.

Samling af Bestemmelser vedkommende Kjørselen med Dampsporvogne fra Trianglen til Slukefter og fra Slukefter til Klampenborg. 1884. 39 sider.

Vore Sporveisforhold nu og i Fremtiden. En Udtalelse til Actionairerne i Kjøbenhavns Forstæders Sporveisselskab af Bestyrelsen. 1895. 24 sider.

Fællesudvalget angaaende Sporveje i Kjøbenhavn. 1895. Love. Koncessioner. Sporvejsforhold i udenlandske Byer. 1895–96. 53 + 11 sider.

Lautrup, E.: Vore Sporvejsforhold. (Nationaløkonomisk Tidsskrift. 1896. Side 161–91).

Beretning om en Rejse foretagen for at indhente Oplysninger i Anledning af den paatænkte Indførelse af mekanisk Drift paa Sporveje i Kjøbenhavn og paa Frederiksberg. 19de August- 4de September 1897. 1897. 38 sider.

Sporvejs- og Omnibusoverenskomst af 1898. 1898. 78 sider.

Aktieselskabet De københavnske Sporveje og Københavns Kommune. (Elektroteknisk Tidsskrift. 1900–01. Side 167–69).

Heide, A.: Plan angaaende Sammenslutning af Sporvejsdriften i København og Frederiksberg. 1903. 8 sider.

Munch, P.: Sporvognskonflikten og dens Udnyttelse. (Det ny Aarhundrede. 1906. Bind 2, side 410–14).

Berthelsen, S.: Sporvognsaffæren. (Ret. Tidsskrift for Mandsret og Landsret. 1906–07. Side 276–80).

Sporvognsstrejken. 1.–5. Januar 1907. (Illustreret Tidende. 1906–07. Side 199, illustreret).

E. H.: Han begriber det ikke. (Tilskueren. 1907. Side 603–08). Borgerrepræsentant Anders Hvass og Kommunens Overtagelse af Sporvejene.

Vedel, Vald.: Folkets Tjenere. (Tilskueren. 1907. Side 686–92). Borgerrepræsentanterne og Sporvejssagen.

Sporvejsassistent: Lidt Sporvejshistorie. (Absalon. 1911. Side 183—86, 197—200, illustreret).
Christensen, Anton: Sporvogns-Strejken. (Socialisten. 1911—12. Side 9—10).
Beretning samt Driftsregnskab og Status over Københavns Sporvejes Virksomhed i 1911—61/62. 1912—62. Illustreret. (årlig, fortsætter).
Flindt, P. A.: Københavns Sporvejes Vogne. (Teknisk Tidsskrift. 1913. Side 151—66, illustreret).
Lollesgaard, M.: Københavns Sporveje 1863—1913. (Absalon. 1913. Side 313—20, illustreret).
Røgind, Sven: Københavns Sporveje gennem 50 Aar. (Nationaløkonomisk Tidsskrift. 1913. Side 594—619. 1915. Side 170—221).
Københavns Kommunalbestyrelse. Borgerrepræsentationen. Udvalgsbetænkning angaaende Ordning af Færdsels- og Sporvejsforholdene paa Kongens Nytorv. 1915. 39 sider.
Københavns Kommunalbestyrelse. Borgerrepræsentationen. Udvalgsbetænkning vedrørende Sporvejen ad Nørregade. 1915. 59 sider.
Sporvejsfunktionærernes Forening. En lille Oversigt over Aarene 17. Nov. 1890—17. Nov. 1915. 1915. 7 sider.
Røgind, Sven: Har Kjøbenhavns Kommune staaet sig ved at overtage Sporvejene? (Nationaløkonomisk Tidsskrift. 1916. Side 224—28).
Skrivelser angaaende en Sammenslutning mellem de københavnske og de frederiksbergske Sporveje. 1918. 126 sider.
Forslag om forskellige nye Sporvejslinier i og uden for København m. v. Udgivet af Københavns Sporveje. 1922. 29 sider, kort.
Forslag til Hurtigsporveje i København og Omegn. Udarbejdet af Stadsingeniøren og Sporvejsdirektøren. 1922. 8 sider, kort.
Jensen, Karmark: Festskrift i Anledning af Sporvejs- & Omnibusfunktionærernes Organisations 25 Aars Jubilæum 1897—4. Januar—1922. 1922. 171 sider, illustreret.
Nørregaard, Kai: Københavns Sporveje i Forhold til Kommunen og til Publikum. Foredrag holdt i Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisations Møde den 13. November 1924. 1924. 21 sider.
Die Kopenhagener Strassenbahnen in Vergangenheit und Gegenwart. 1927. 92 sider, illustreret.
Nordsjællands Elektricitets og Sporvejs Aktieselskab 1902—1927. 1927. 101 sider, illustreret.
Flindt, P. A.: Københavns Sporvejes Vogne og Værksteder. (Den tekniske Forenings Tidsskrift. 1928. Side 121—36, illustreret).
Balslev, V.: Sporvejene og Bybanerne. (Den tekniske Forenings Tidsskrift. 1929. Side 44—51, illustreret).
Borlund, J.: Festskrift i Anledning af Sporvejsfunktionærernes Forenings (Gensidig Hjælpeforening) 50 Aars Jubilæum. 1880—1890—1930. 1930. 101 sider, illustreret.
Rager, E.: Sporvogne eller Omnibiler. (Elektroteknikeren. 1930. Side 257—58).
Rager, E.: Moderne Sporvejsdrift. (Elektroteknikeren. 1931. Side 165—66).
Jerrild, Holger: Hos Sporvejsdirektør Juel-Hansen. (Gads danske Magasin. 1935. Side 285—93, illustreret).
Poulsen, A. C.: Festskrift i Anledning af Sporvejsfunktionærernes Sangforenings 25 Aars Jubilæum 1910— 1. April— 1935. 1935. 88 sider, illustreret.
Juel-Hansen, E.: Om Storkøbenhavns Trafik. (Nationaløkonomisk Tidsskrift. 1936. Side 81—101, illustreret).

Københavns Sporveje 1911—første August—1936. Med en Indledning om Tiden før 1911. Udgivet paa Kommunalbestyrelsens Foranstaltning i Anledning af Femogtyveaaret for kommunal Sporvejsdrift i København. 1936. 142 sider, illustreret.
Røgind, Sven: Københavns Sporvejes Driftsresultater. (Nationaløkonomisk Tidsskrift. 1936. Side 102—09).
Sporvejenes Idrætsforening 1914—1939. Udgivet i Anledning af Foreningens 25 Aars Jubilæum. Redaktionskommitterede: K. Jørgensen, L. Kragelund, O. Neumann, V. Sperrild. 1939. 14 sider, illustreret.
Balslev, J. V.: 40 Aars Sporvogns- elektroteknisk Udvikling. (Elektroteknikeren. 1941. Side 591—600, illustreret. 1942. Side 63—74, illustreret, 311—14).
Flindt, P. A.: Trolleyvogne. (Polyteknikeren. 1945. Side 36—41, illustreret).
Houmark-Nielsen, Svend: Arbejdsomraadet for Sporvogn, Trolleybus og Omnibus. (Trafik og Teknik. 1945. Side 57—68).
Røgind, Sven: Krigsaarenes københavnske Sporvejstrafik. Driftsforhold og Driftsresultater. (Trafik og Teknik. 1945. Side 53—56).
Jensen, Karmark og Frode Danielsen: Festskrift i Anledning af Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisations 50 Aars Jubilæum 1897—4. Januar—1947. 1946. 289 sider, illustreret.
Nielsen, Ejnar: Sporvejsøkonomien i de nærmeste år. (Stad og ret. 1948. Side 32—33, illustreret).
Sporvogn, Trolleybus og Autobus. (Dansk Vejtidsskrift. 1948. Side 126—29).
Houmark-Nielsen, Svend: Omnibustrafik. (Trafik og teknik. 1951. Side 95—110).
Høgholt, H. A.: Sporvogne og/eller busser. (Byplan. 1951. Side 129—34, illustreret).
Knudsen, K. B.: Sporvejsdrift i en storby kan give overskud. (Ingeniøren. 1951. Side 210—13, illustreret).
Høgholt, H. A.: Om anvendelse af enmandsbetjente sporvogne og busser. (Ingeniøren. 1952. Side 378—86, illustreret).
Sveistrup, P.P.: Bør sporvognskørselen være gratis? (Byplan. 1953. Side 84—86).
Københavns kommunalbestyrelse. Borgerrepræsentationen. Beretning fra sporvejsudvalget om forskellige spørgsmål vedrørende Københavns sporveje. 1954. 150 sider, kort.
Sporvogne eller busser? Redigeret af T. Meedom. 1959. 44+10+6+4 sider, illustreret.
Københavns sporveje før og nu. Idé: Anker Nielsen. Lay-out og billeder: K. Mark. Tekst: F. Torjussen. 1961. 28+8 sider, illustreret.
Københavns sporveje. En planskitse for sporvejene. November 1962. 87 sider, kort.

Artikler fra medlemsbladet: Sporvognen er ikke medtaget.


KØBENHAVNS
SPORVEJE