

I sporvogn gennem Roskilde

AF HENRIK DENMAN

1876 var et stille år i Roskilde. De vigtigste begivenheder var rejsegildet på ting- og arresthuset i Jernbanegade, som på det tidspunkt hed Smedegade, og åbningen af det nyopførte Hotel Prindsen i Algade. Året før var en af de store begivenheder udvidelsen af jernbanen, idet der blev anlagt dobbeltspor til København, og banen mellem Roskilde og Kalundborg var åbnet i 1874.

Men bag kulisserne var en nyskabelse i Roskilde i støbeskeen. Den ville have ændret bybilledet markant og formentlig have skabt furore og debat.

En lokal landinspektør havde en plan: der skulle lægges sporvognsskiner fra Roskilde Station gennem den centrale del af Roskilde ned til havnen og videre til et badeanlæg ved Boserup Skov, som skulle opføres til lejligheden.

Planen blev kun omtalt offentligt en enkelt gang, og den førte øjensynligt aldrig til offentlig debat. Forslaget var til behandling hos de berørte myndigheder gennem 1876, men idémanden gik aldrig videre med at gøre forslaget til virkelighed, og det har siden ligget arkiveret i al ubemærkethed.

Udgangspunktet for den foreslåede sporvej var jernbanestationen. I 1876 havde jernbanen mellem København og Roskilde været i drift i næsten 30 år. Åbningen af den første jernbane i kongeriget i 1847 varslede en ny tid, og Roskilde oplevede i anden halvdel af 1800-tallet en periode i forandringens tegn efter nogle århundreder præget af stilstand.

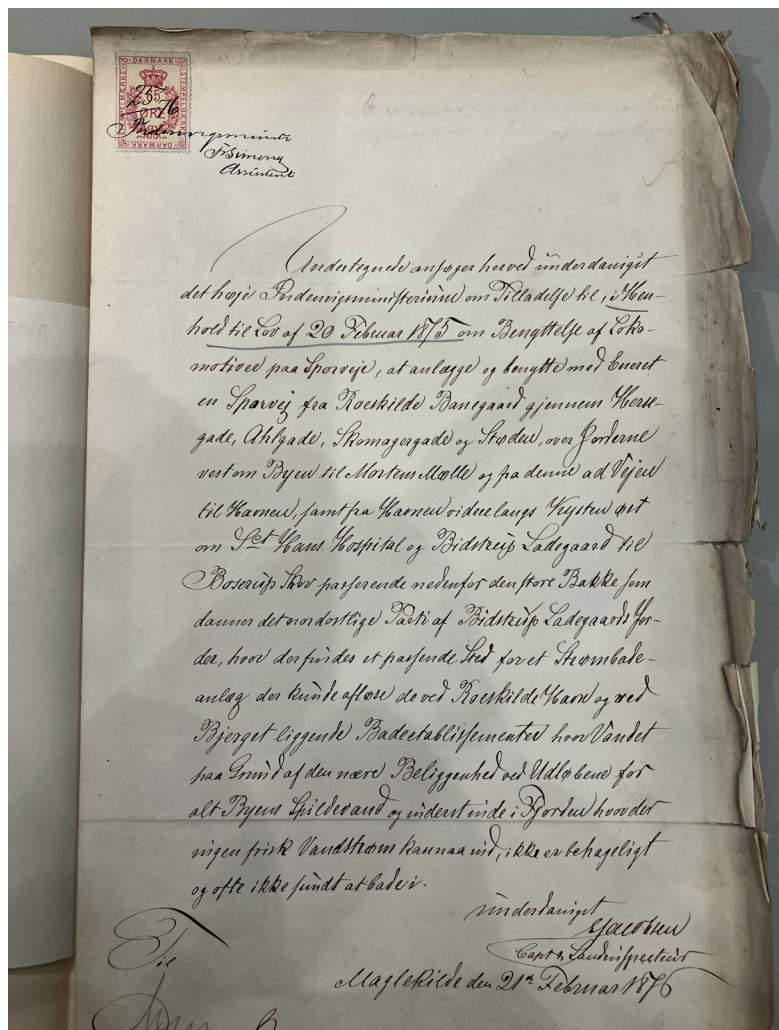
Tanken om sporvogne i Roskilde findes ikke omtalt i faglitteraturen. Litteraturen om danske sporveje nævner ikke visioner om at lade sporvogne køre gennem det centrale Roskilde. I litteraturen om de tidlige danske jernbaner er jernbanen mellem København og Roskilde derimod fyldigt beskrevet.

Rich. Willerslev beskriver i *De Danske Statsbaner 1847-1947* (1947) jernbanens historiske udvikling og optakten til Danmarks første jernbane, og i det store værk om jernbanen i Danmark 1847-1997 skriver Poul Thestrup i bind 1, *Dampen binder Danmark sammen* (1997), om den tidlige debat om, hvor den første jernbane skulle anlægges og den efterfølgende planlægning af strækningen mellem København og Roskilde frem til åbningen den 26. juni 1847.



Henrik Denman, f. 1954.
Uddannet journalist, BA i
Litteraturvidenskab 2008.
Har udgivet bibliografier om
danske digtere. Artikler og
bøger om litteraturhistoriske
og lokalhistoriske emner.

Kaptajn, landinspektør
E. Jacobsens ansøgning om
at anlægge og drive sporvej
i Roskilde dateret 21.
februar 1876. Rigsarkivet.



Historien om den første jernbane bliver også beskrevet detaljeret i bogen *Vestegnen og jernbanen gennem 150 år: København-Roskilde banen 1847-1997* (1997). Den fokuserer på jernbanens historie og tekniske udvikling samt banens lokale funktioner og dens betydning for bysamfundene.

Et forskningsprojekt ved Pauline Kvorning m.fl. fra Roskilde Universitet, *Da jernbanen kom til Roskilde*, fokuserer på jernbanens betydning gennem anden halvdel af 1800-tallet for byens indbyggere, erhvervsliv og voksende popularitet som turistattraktion. Hertil kommer beskrivelsen i *Roskilde Bys Historie* (1998) af etableringen af jernbanen mellem København og Roskilde i årene frem til 1847 og byens erhvervsliv og opblomstring som udflugtsmål efter åbningen af jernbanen.

I det følgende vil forslaget fra 1876 om at anlægge en sporvej gennem Roskilde blive gennemgået, og reaktionerne fra de berørte myndigheder vil blive beskrevet. Sagen sættes ind i en historisk ramme, der handler om jernbanens udvikling herhjemme siden 1840-erne, og hvordan jernbanen påvirkede Roskilde i anden halvdel af 1800-tallet.

Vi ved kun meget lidt om det indsendte forslag, og vi kender intet til baggrunden for forslaget. Jeg vil til sidst beskrive Roskildes blomstrende turisme, som kunne styrkes med den nye vision: En tur i sporvogn gennem den gamle idylliske købstad og videre til havnen for de besøgende, som ville sejle med dampskib på fjorden, for at slutte turen med en beskrivelse af Boserup Skov som populært besøgssted.

Ansøgningen om en sporvej

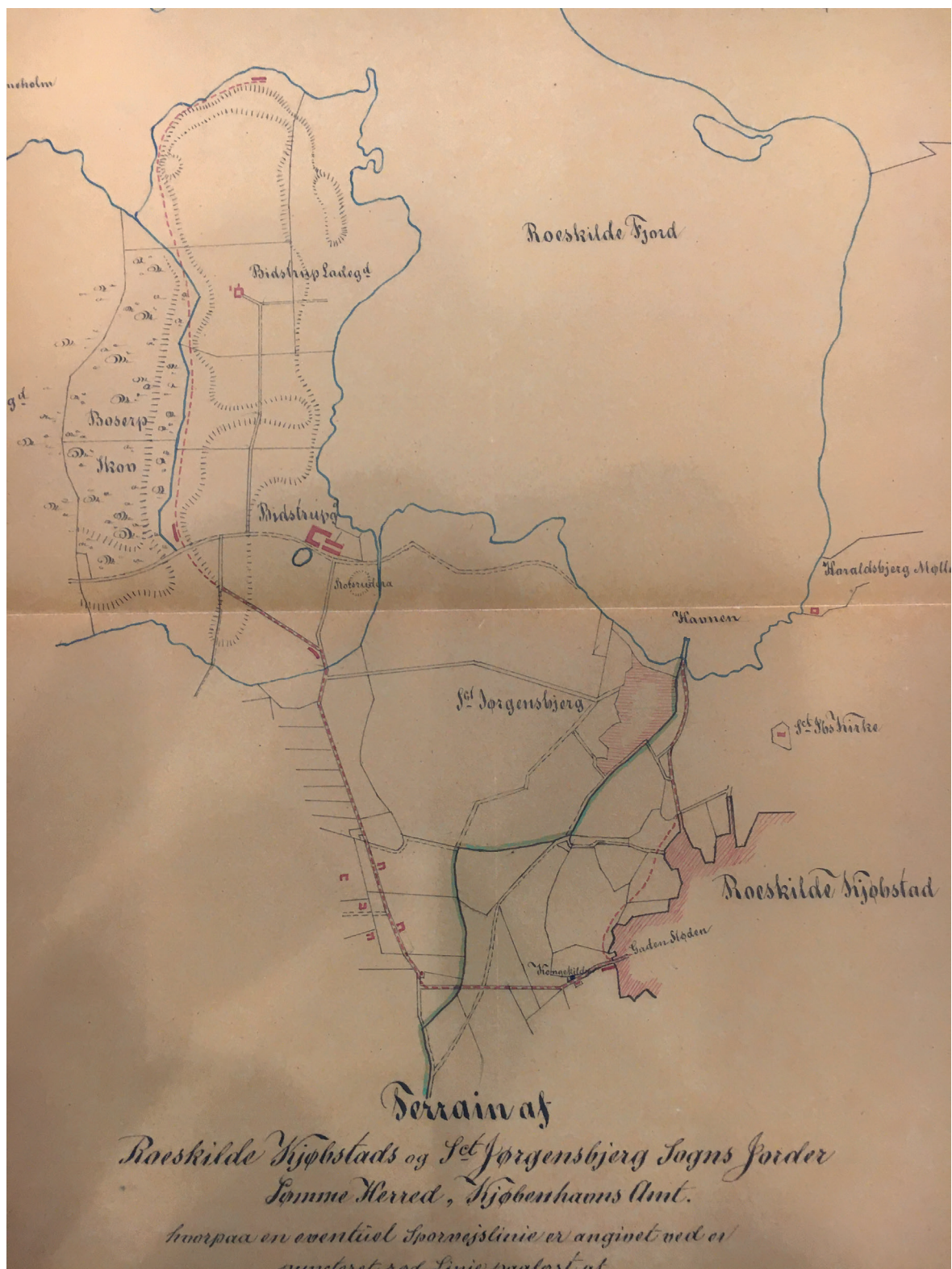
Kaptajn, landinspektør E. Jacobsen fra Maglekilde i Roskilde indsendte den 21. februar 1876 følgende ansøgning til Indenrigsministeriet:

Undertegnede ansøger herved underdanigst det høje Indenrigsministerium om Tilladelse til, i Henhold til Lov af 20. Februar 1875 om Benyttelse af Lokomotiver paa Sporveje, at anlægge og benytte med Eneret en Sporvej fra Roskilde Banegaard gennem Hersegade, Ahlgade, Skomagergade og Støden, over Jorderne vest om Byen til Morten Mølle og fra denne ad Vejen til Havnen, samt fra Havnen videre langs Kysten øst om Sct. Hans Hospital og Bidstrup Ladegaard til Boserup Skov passerende nedenfor den store Bakke som danner det nordøstlige Parti af Bidstrup Ladegaards Jorder, hvor der findes et passende Sted for et Strømbadeanlæg der kunde afløse de ved Roskilde Havn og ved Bjerget liggende Bade-etablissementer hvor Vandet paa Grund af den nære Beliggenhed ved Udløbene for alt Byens Spildevand og inderst inde i Fjorden hvor der ingen frisk Vandstrøm kan naa ind, ikke er behageligt og ofte ikke sundt at bade i.¹

Da forslaget var modtaget i ministeriet, blev det hurtigt sendt videre til de instanser, som ville blive berørt af planen. Roskilde Byråd satte sagen på dagsordenen på det åbne byrådsmøde den 22. marts 1876, altså blot en måned efter E. Jacobsen havde skrevet sin ansøgning.

Byrådets behandling af sagen blev to dage senere refereret i *Roskilde Avis*. Avisens referat bringes her i sin fulde længde:

Landinspektør Jacobsen er fremkommet med et Projekt om Anlæg af en Sporvei fra Roskilde Banegaard gennem Hersegade, Ahlgade, Skomagergade og Støden ned ad St. Jørgensbjerg til (forbi



E. Jacobsen tegnede et kort over det område, den nye sporvejslinje skulle føres igennem. På kortet skrev han: "Terrain af Roeskilde Kjøbstads og Sct. Jørgensbjerg Sogns Jorder, Sømme Herred, Kjøbenhavns Amt hvorpaa en eventuel Sporvejslinie er angivet med en puncteret rød Linie." Rigsarkivet.

St. Mortens Mølle) og videre langs Strandbredden, ved hvilken der udfor Parcelgaarden ventes etableret en Strømbadeanstalt, ud til Boserup. Der yttredes i Raadet nogen Betænkelighed med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvorvidt de paagældende Gaders Brede af Hensyn til den almindelige Færdsel tillader det projekterede Spor, men det vedtoges dog at udtale sig om Andragendet i anbefalende Retning, idet man forbeholdt sig nærmere Udtalelse, ifald det viser sig, at planen virkelig skal søges realiseret.²

Sagen blev kun omtalt i *Roskilde Avis* den ene gang. Byrådet kom ikke til at drøfte sagen mere på et åbent møde, og omtalen fra byrådsmødet på avisens forside afstedkom ingen indlæg fra offentligheden. Det behøver man ikke lægge meget i, for det var yderst sjældent, at borgere i Roskilde greb til pennen og forfattede et indlæg, som skulle trykkes i avisen.

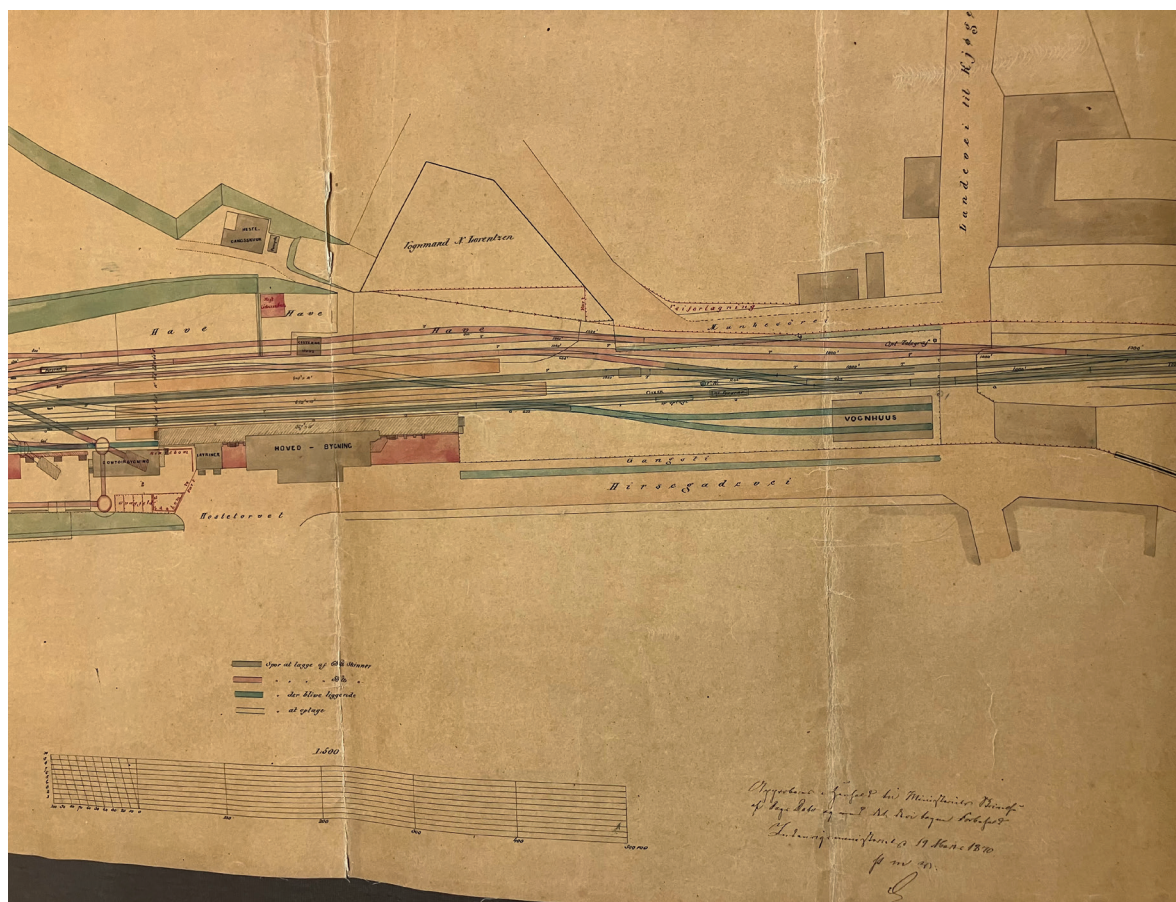
En bane gennem Roskildes gader

Avisens referat er imidlertid en vigtig kilde, som på flere punkter supplerer de oplysninger, vi har fra E. Jacobsens ansøgning.

I både ansøgningen og avisomtalen får vi angivet den rute, som sporvejen skulle køre. Forslaget gik ud på at lægge en sporvej fra Roskilde Banegård gennem Hersegade og videre mod vest gennem hovedgaderne Algade og Skomagergade til Støden, hvor sporet skulle gå mod nord og følge den dalstrækning, hvor Byvolden mange år senere blev anlagt. I avisreferatet får vi at vide, at sporvejen skulle passere Skt. Mortens Mølle. I praksis betyder det, at sporene skulle føres vest for møllen ved Maglekilde via den strækning, der i dag er Skt. Mortens Vej.

Herfra skulle linjen gå til havnen og fortsætte langs stranden gennem Skt. Hans og endelig føres forbi den østlige side af Bidstrup Ladegård (i dag Parcelgården). Fra materialet ser det ud til, at E. Jacobsen ønskede at etablere et trinbræt med adgang til Boserup Skov og en badeanstalt ud til fjorden ved linjens endestation på nordsiden af halvøen med Bidstrup Ladegård.

I arkiverne findes ingen uddybende materiale eller tegninger, der kan kaste lys over, hvordan E. Jacobsen forestillede sig sporvejen lagt og heller ikke mere detaljerede oplysninger om, hvordan sporene skulle føres hen over Rådhusørvet, som Stændertorvet hed på det tidspunkt. Der er ikke mange detaljer om, hvor endestationen ved Boserup Skov skulle bygges. Vi får at vide, at der ved Bidstrup Ladegård skulle opføres et strømbadeanlæg i stil med de strandbade, som blev opført ved kysten flere steder i landet i de følgende årtier.



Et kort over Roskilde Station tegnet i 1870, dvs. seks år inden E. Jacobsen ansøgte om at anlægge en sporvejslinje fra Roskilde Station gennem Hersegade og videre til havnen og mod Boserup Skov. Danske Statsbaner, Rigsarkivet.

Ansøgningen rummer ingen oplysninger om det materiel, som skulle køre på sporvejen, men den indeholder en meget vigtig detalje, som peger i retning af, at E. Jacobsen ville indføre datidens mest moderne transportmiddel til persontransport i større byer, nemlig sporvognen.

Sporvognen blev først udviklet i USA i 1830-erne til persontransport i større byer og har fra starten adskilt sig fra jernbanen ved at have mindre dimensioner, lettere tilgængelighed og en god accelerationsevne. Selvom sporvogne også

Hersegade fotograferet en vinterdag i 1901. Planen var at lade den nye sporvejs første strækning gå gennem Hersegade og dreje til venstre ad Algade mod Rådhuset. Roskilde Lokalhistoriske Arkiv.



er jernbanebaserede transportformer, er sporvogne designet til at køre kortere afstande på offentlige veje og gader og dele vejen med andre køretøjer. Togspor er anbragt et par centimeter over jorden, mens sporvognsspor er anlagt på vejniveau for at gøre det muligt for andre køretøjer at køre over dem.

Dampsporvogn

E. Jacobsen henviser i sin ansøgning til en ny lov, som var blevet vedtaget af Rigsdagen i 1875, altså året før. Loven er central for at forsøge at forstå, hvilken vision der lå bag ansøgningen.

Rigsdagen vedtog i 1850-erne og 1860-erne flere nye love om anlæg og drift af jernbaner i takt med, at jernbanenettet voksede og blev udbredt til hele landet. Udgangspunktet for lovgivningen var, at anlæg og drift af jernbaner i Danmark var en statsopgave, også når der var tale om private selskaber, der anlagde og drev de enkelte strækninger. Det var staten, der gav tilladelse til jernbanerne, og hver strækning krævede en kongelig tilladelse.

Loven fra 20. februar 1875, "Lov om Benyttelse af Lokomotiver paa Sporveje", drejede sig om sporveje. Der gjaldt andre regler for sporveje end for jernbaner. Det var en tillægslov, der gav den formelle mulighed for at indføre dampdrevne sporvogne.

I Danmark var det indenrigsministeren, der skulle udstede koncession til anlæg og drift af sporveje, og det var således ikke kongen som tilfældet var med jernbanekoncessioner. Det krævede ikke en speciel lov at anlægge og drive sporveje som tilfældet var med jernbaner.

Loven fra 20. februar 1875 blev også kaldt dampsporvejsloven, "idet det i denne Lov foreskrevet, at ikke Staten, men



Algade fotograferet af Kristian Hude i 1900. Hvis E. Jacobsens plan var blevet til virkelighed, kunne gæsterne på Hotel Prindsen nyde synet af en moderne sporvogn køre forbi hotellets vinduer. Roskilde Lokalhistoriske Arkiv.

Rådhuset, som pladsen hed i 1900 med det gamle rådhus i baggrunden. Fotograferet af Kristian Hude. Her skulle sporvejslinjen holde sig i den sydlige side af torvet for at fortsætte ned gennem Skomagergade. Roskilde Lokalthistoriske Arkiv.



den Købstads-, Amts- eller Sognekommune, paa hvis Grund Sporet var anlagt, skulde træffe Bestemmelse om, hvorledes der skulde forholdes ved Udløbet af en Koncession".³

I 1860-erne blev det nye transportmiddel sporvognen introduceret herhjemme, og den store fordel var, at sporvognen kunne køre på vejene i byerne. De første sporvogne i Danmark kørte i København fra 1863, og i de første år blev sporvognene trukket af heste, men driften med heste var ikke helt uproblematisk, så i København undersøgte man andre, moderne muligheder.

I 1870-erne voksede interessen hos ledelsen af de københavnske sporveje for at modernisere trækraften af sporvognene. Teknikere arbejdede på at udvikle afløsningen af heste som trækraft, og det moderne trækmiddel kunne være dampkraft, som var både billigere og mere hensynsmæssigt at anvende.

I begyndelsen af 1874 prøvekørte man dampsporvogne i København, men udviklingsarbejdet var tidskrævende og krævede mange prøveture med både negative og positive resultater. I 1875 blev en dampsporvogn prøvekørt om natten gennem Gothersgade i København uden positive resultater, fordi "*Maskinen hvædede, dampede, savede og peb, og avisen Fædrelandet citeres for en omtale af forsøget med at udvikle dampsporvogne, at forsøget snart måtte "segne under Offentlighedens Modstand, dens Afsky og Indignation"*".⁴

Loven fik dog først praktisk betydning ni år senere, da Kjøbenhavns Sporvejs-Selskab dannede et datterselskab med navnet Strandvejens Dampsporvejselskab, og her valgte selskabet at benytte dampsporvogne, der var konstrueret af den engelske ingeniør Will Rowan, som var direktør for vognfabrikken Scandia i Randers.



Boserup Skov var i slutningen af 1800-tallet et populært udflugtsmål. Især Boserup Pavillon tiltrak mange gæster, som spadserede eller cyklede til etablisementet. En ny og moderne mulighed ville være en sporvognsline fra Roskilde Station til udkanten af Boserup Skov, hvorfra gæsterne kunne spadsere det sidste stykke vej. Foto fra 1895. Roskilde Lokalhistoriske Arkiv.

Landinspektør E. Jacobsen tog afsæt i den nye lov, da han i 1876 ansøgte om tilladelse til at anlægge sporveje gennem Roskilde og at få eneretten til at køre på disse spor fra Roskilde Station til Boserup Skov. Meget tyder derfor på, at E. Jacobsen med sin ansøgning var helt i front med den nyeste udvikling inden for offentlig transport i Danmark.

Ansøgningens skæbne

Indenrigsministeriet sendte i foråret 1876 ansøgningen til forskellige instanser for at få kommentarer og vurderinger af eventuelle vanskeligheder.

Roskilde Byråd havde sin indstilling klar allerede 27. marts. Byrådet var positivt indstillet, men ønskede, at man nærmere undersøgte, om der var praktiske problemer ved at anlægge spor gennem gaderne og lade en bane køre gennem byen:

Byrådet skrev, at *"der vel ikke i og for sig for Byraadets Vedkommende findes noget at erindre mod, at Andragendet tages til Følge, men at det dog, førend man nærmere vil kunne udtale sig desangaaende, af Andrageren nærmere maatte godtgjøres, at Foretagendet overhovedet lader sig gennemføre uden Ulempe for herværende Forhold"*.⁵

En anden central part i sagen var sognerådet i Skt. Jørgensbjerg, som først skrev sit svar 27. august. Første del af sporvejen skulle gå gennem Roskilde Kommune, derefter et område under Skt. Jørgensbjerg Kommune og til slut et område, som hørte under Københavns Kommune. Skt. Jørgensbjergs sogneråd mente, at forslaget om en ny banelinje var for mangelfuldt til, at de lokale politikere kunne sige hverken for eller imod. De ønskede et mere udførligt forslag, inden de kunne tage endelig beslutning: *"Skjøndt det forekommer Sogneraadet med Hensyn til den angivne Linie fra Havnen*

langs med Stranden og forbi Sct. Hans Hospitals Bygninger, at Veien flere steder er for smal og ofte af Havvandet oversvømmes, ..." skriver sognerådet.⁶

Et andet aspekt ved den foreslåede banestrækning var, at den skulle føres forbi Sct. Hans Hospital, som lå på Københavns Kommunes jorder, og hvor der var et særligt hensyn til de psykisk syge patienter.

Sjællands Stiftsamt⁷ pegede i sit svar fra 7. september på et helt afgørende problem med det fremsatte forslag, nemlig at banelinjen fra Roskilde Havn skulle føres gennem det psykiatriske hospital Sct. Hans. Stiftsamtmanden fremhævede, at hospitalsområdet skulle holdes aflukket. Han gik ikke i detaljer, men det har efter al sandsynlighed været hans mening, at patienterne på Sct. Hans Hospital ikke skulle have deres fredelige omgivelser forstyrret af en larmende sporvogn.

Indsigelserne fik E. Jacobsen til 39. august 1876 at fremsætte et ændringsforslag, så sporvejen ikke gik via havnen og gennem Sct. Hans Hospital, men nærmere fulgte en linje, der nogenlunde fulgte det forløb, som Sønderlundsvej har i dag. Han skriver om sit ændringsforslag:

Den i mit formeldte Andragende omhandlede Del af Sporveien "fra Havnen til Boserup Skov" kan af Hensyn til, det Nødvendige i at holde Sct. Hans Hospitals Terrain aflukket for Uvedkommende, ikke føres som i Andraget antydte "fra Havnen øst om Sct. Hans Hospital o.s.v. – til Boserup Skov" men maa fra Gaden "Støden" følge forbi Indkjørslen til Sct. Hans Hospital og Boserup Skov og efter at have forladt Veien følge Lavningen mellem Bidstrup Ladegaards Jorder og Boserup Skov til den i Andragendet angivne Plads til Anlægget af et Strømlade Etablissement, som antydte paa det hermed følgende Afrids.⁸

E. Jacobsen vedlagde denne gang et oversigtskort, der viste, hvor han ønskede at lægge sporvejen efter den nye plan. I dette forslag skulle sporvejen fortsat lægges gennem Hersegade, Algade og Skomagergade til Støden, men i stedet for her at svinge til højre skulle den fortsætte til det nuværende Sønderlundsvej og dreje mod nord, fortsætte ad det nuværende Bjergmarken til Boserupvej og videre mod nord til kysten ved fjorden øst for Boserup Skov.

Behandlingen af sagen sluttede i efteråret 1876. Vi har ikke kendskab til Indenrigsministeriets endelige svar til E. Jacobsen, men i arkiverne findes ministeriets forarbejde til et svar, dateret 26. oktober. Ministeriet skriver, at man mangler mere detaljerede oplysninger om forslaget, og derfor mente

man, at det ikke var muligt at træffe en afgørelse med de oplysninger, man på det tidspunkt havde om forslaget, især da man savnede yderligere oplysninger om "paa hvilken Maade Anlægget tænkes [udført?]"⁹

Ministeriet nævner et andet punkt, som man ønsker nærmere belyst, nemlig den type lokomotiv, som tænkes anvendt til sporvejen i Roskilde. Desuden ønsker ministeriet en mere detaljeret beskrivelse af den strækning, sporet skal lægges i. Endelig skriver ministeriet, at man vil bevare muligheden for at kunne tildele koncessionen til andre ansøgere, hvis de skulle melde sig.

Det blev kun ved E. Jacobsens ansøgning, og dens videre skæbne kendes altså ikke. Hele historien slutter med Indenrigsministeriets udkast til svar. Ideen om en sporvej gennem Roskilde blev aldrig yderligere nævnt i aviserne, og vi har heller ikke kendskab til, at andre personer har skrevet om sagen.

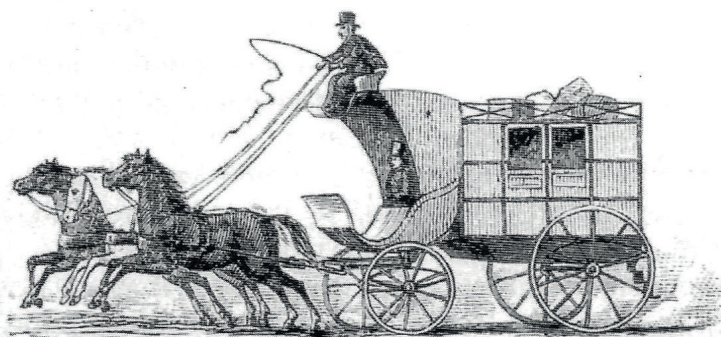
Kaptajn Jacobsens overvejelser

Tilbage står en række ubesvarede spørgsmål.

Hvem var kaptajn og landinspektør E. Jacobsen fra Maglekilde? Vi ved meget lidt om ham. Hans fulde navn var

Omnibus

i Roskilde mellem Jernbanen og Dampskibet.

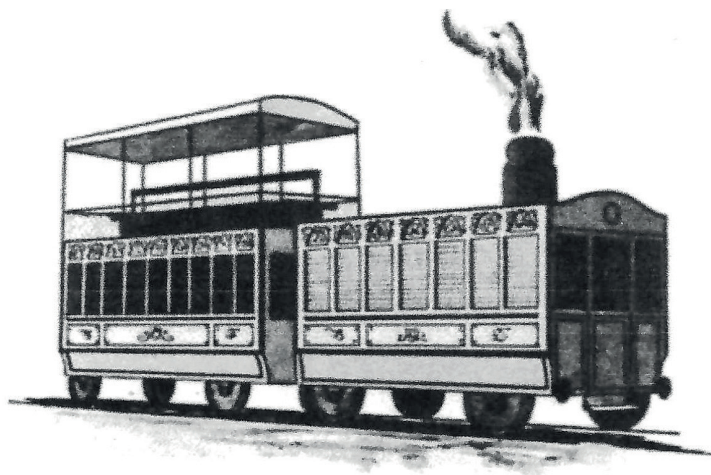


I Coupeen . . .	3 Pladser	à 1 $\frac{7}{8}$
Inden i Vognen	8	» à 10 β
Ovenpaa	4	» à 8 β

Billetter til denne Befordring faaes paa Jernbanen i Billetcontoiret, paa Dampskibet og hos Conducteuren.

I midten af 1800-tallet kunne man køre med omnibus, som var en hestevogn, fra Roskilde Station til havnen og sejle videre derfra med hjuldamperen Frederik VII. Dansk Post og Telegrafmuseum.

*Damplokomotiv konstrueret
af tekniker A. Köhl i
1873-74. Ill. fra Modelba-
nenyt 1953.*



Ernst Christian Engelbrecht Jacobsen, født 4. september 1826 i Slagelse og død 30. september 1895.¹⁰

Han havde praksis i Roskilde og København, og i Roskilde havde han kontor i Skomagergade 36, som på det tidspunkt var ejet af et medlem af den kendte Kornerup-slægt. E. Jacobsen ses i et par korte avisnotitser at have hjulpet byrådet med forskellige løse opgaver, som krævede assistance fra en landinspektør. Vi kender til gengæld ikke noget til hans tilknytning til byen eller om han på et tidspunkt flyttede fra byen eller blev boende.

Han var skriver og tegner i Matrikulskontoret 1872-1895, og blandt hans særlige arbejder nævnes opmålingsarbejder i preussisk Schlesien i 1863. Han udførte ingeniørarbejde ved inddæmningen af Nisum Fjord og ved anlægget af jernbanen til Frederikshavn.

Fremsatte E. Jacobsen sit forslag om en sporvej gennem Roskilde til havnen og videre til Boserup Skov på eget initiativ? Eller stod en eller flere investorer bag forslaget? Det ville ikke være usandsynligt. Københavnske investorer havde tidligere finansieret store erhvervsprojekter i Roskilde. I 1810 havde et interessentskab finansieret en stor papirfabrik på Maglekilde, og Maglekilde Vandkuranstalt, der åbnede i 1846, havde både lokale og københavnske investorer. Der var således fortilfælde, hvor økonomisk stærke investorer havde skudt penge i erhvervseventyr i Roskilde, og det mest naturlige ville være, at det også var tilfældet i sagen om en sporvej gennem Roskilde i 1876. Det ville omvendt være usandsynligt, at en lokal landinspektør kunne gennemføre det meget store og bekostelige projekt alene.

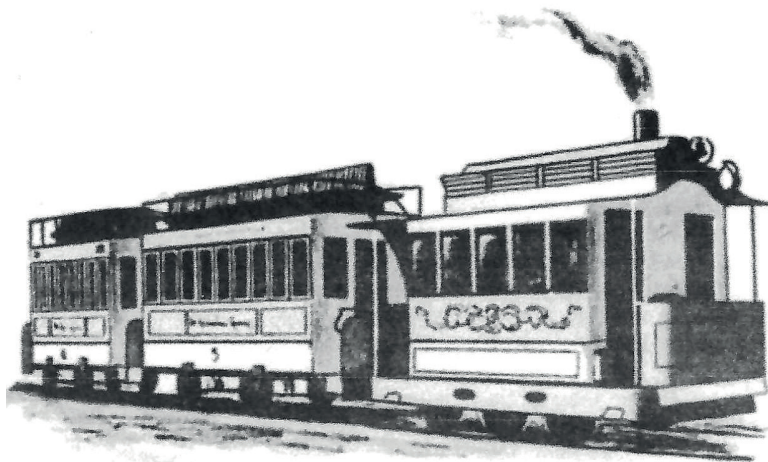
Det fører til et nyt spørgsmål: Hvorfor indsendte E. Jacobsen er så tyndt beskrevet forslag om en ny banelinje? Det var et særdeles omfattende projekt, og det ville uden tvivl blive meget dyrt. E. Jacobsens ansøgning omfattede blot en overordnet beskrivelse af den rute, sporvejen skulle følge. Mere detaljerede tegninger af sporvejen gennem Hersegade og Algade, over Rådhusstorvet og videre ad Skomagergade findes ikke, ligesom detaljer om materiellet ikke findes.

Hvad skete der videre i sagen? Trak E. Jacobsen sig tilbage, fordi kravene var uforudset store, fordi dampsporvognen endnu ikke var færdigudviklet eller grundet manglende finansiering?

Sidst, men ikke mindst: Hvad gik landinspektør E. Jacobsens plan ud på? Ville han anlægge en sporvognslinje af hensyn til det store antal turister i byen, som ikke blot besøgte domkirken, men som i stort antal drog ned til havnen for at sejle med dampskib til Boserup Skov? Eller tænkte han på at anlægge en havnebane af hensyn til det lokale erhvervsliv, så de kunne benytte en nemmere og moderne transport af deres varer mellem stationen og havnen?

Ser man på den sidste mulighed med en havnebane, er der ikke meget, der tyder på, at det har været E. Jacobsens idé med projektet.

Det var ganske vist i perioden 1860-1890, at havnene for alvor udviklede sig til industrielle havne. Roskilde havn oplevede dog aldrig nogen større opblomstring. De væsentligste aktiviteter var import af varer fra andre lande, mens eksport af varer, som især var korn, var af langt mindre betydning. Op gennem anden halvdel af 1800-tallet var der således ikke nogen vækst af betydning til og fra Roskilde havn.



*Dampvogn fra firmaet
Smith & Mygind, prøvekort
1875. Ill. fra Modelbanenyt
1953.*

Roskilde havn blev anlagt i 1830'erne og udvidet og forbedret omkring 50 år senere. Da E. Jacobsen skrev sin ansøgning om en sporvej gennem Roskilde, var skibsfarten til og fra Roskilde på sit højeste. Aktiviteterne med især import kulminerede i 1870'erne, faldt i det følgende årti for så at vokse frem mod århundredskiftet. I begyndelsen af det nye århundrede faldt skibsfarten til og fra Roskilde havn markant, så den var "*nærmest af marginal betydning for byen*".¹¹

Forklaringen var, at byen lå tæt på København, og jernbanen havde lettet transporten af varer. Samtidig var sejladsskibsfarten gennem fjorden fortsat besværlig, og det betød, at mange større skibe fra udlandet fortsat lossede deres varer i København, hvorfra det blev transporteret til Roskilde med jernbanen.

Et andet forhold er, at sporvejen i planen ikke ville passere virksomheder, der havde så meget gods, at de ville få glæde af en havnebane. Roskildes centrum var præget af butikker og håndværkere, og kun på Maglekilde fandtes industri i større målestok. Men sporvejen skulle netop ikke føres forbi Maglekilde.

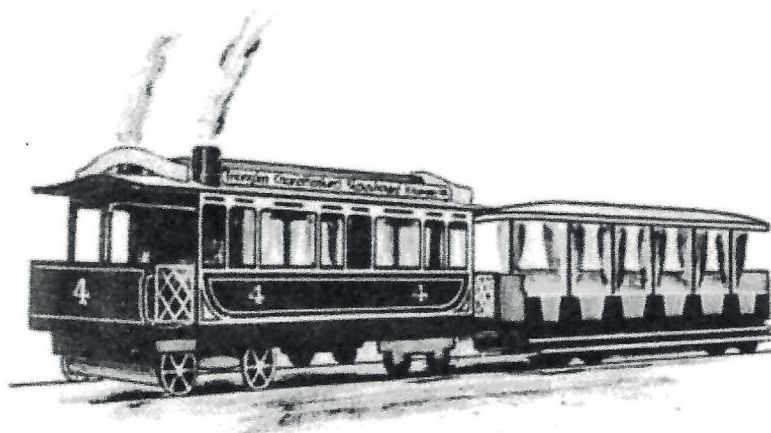
Alt tyder derfor på, at E. Jacobsen havde en vision om at lade en sporvogn køre gennem byen til Boserup Skov – ikke en hestetrukken sporvogn, som man kendte fra hovedstaden, men derimod det nyeste vidunder, dampsporgvognen.

En sporvogn i Roskilde skulle således være til gavn for den voksende turisme, som jernbanen bragte til byen.

Roskilde som turistattraktion

Roskilde blev med jernbanen en turistattraktion, og dermed

Dampsporgvogn konstrueret af den engelske ingeniør Will Rowan og bygget hos Scandia i Randers 1884. Ill. fra Modelbanenyt 1953.





Dampsporvogn nr. 2 med dampmaskinen trukket ud. Sporvognen kørte i 1881 for Strandveiens Dampsporvei Selskab.

voksende behovet for befordringsmidler til korte strækninger indenfor byen og til den nærmeste omegn.

Da E. Jacobsen skrev sin ansøgning om at anlægge en sporvej fra stationen til havnen og Boserup Skov, er det vigtigt at notere sig hans angivelse af endestationen. Sporvejen skulle have Boserup Skov som endestation. Han skriver intet om en ny havn på nordsiden af Bidstrup Ladegaards jorder, men han angiver ganske vist, at banelinjen i det første forslag skulle føres via Roskilde havn og derfra til Boserup Skov.

Ser man på udviklingen af Roskilde som turistby efter åbningen af jernbanen i 1847 og turismens opblomstring gennem anden halvdel af 1800-tallet, giver det god mening, at forslaget netop inddrager havnen og Boserup Skov.

I den første periode efter åbningen af jernbanen var det selve rejseoplevelsen med toget, der skabte begejstring. Mange rejsende ville i den første periode opleve det nye tekniske vidunder og hastigheden ved at bevæge sig gennem landskabet. Men efterhånden udviklede det voksende antal rejsende sig til egentlig turisme, hvor målet med togrejsen var at opleve byen. Hvor den begrænsede trafik fra og til hovedstaden i første halvdel af 1800-tallet gjorde Roskilde by til et lille, lukket samfund, blev afstanden mellem de to byer betydeligt mere overkommelig med jernbanen: "*Roskildeborgerne oplevede en brat opvågning, da deres fredelige lille by på en nat blev landets største turistattraktion.*"¹²

Byens nye status som turistmål satte også sit præg på antallet af hoteller og beværtninger. Roskilde havde allerede en del beværtninger og gæstgiverier, inden jernbanen blev åbnet, men jernbanen førte et hidtil uset antal rejsende med sig, og den voksende strøm af tilrejsende ændrede behovet for bespisning, overnatning og underholdning.

For københavnere, der rejste med toget til Roskilde og nærmeste omegn på søndage og helligdage, var det især for at besøge domkirken, men også Ledreborg slotspark og Boserup Skov og den store pavillon i skoven var periodens yndede udflugtsmål.

Dampsporvognen på
Strandvejen ved Svanemøl-
len i 1880-erne.



Boserup Skov havde i generationer været populær blandt Roskildes borgere, først og fremmest fordi skoven lå tæt ved byen. Da jernbanen var anlagt, blev skoven også et yndet udflugtsmål for mange københavnere. Det var da ikke kun skoven, der tiltrak mange besøgende, for inde i skoven lå Boserup Pavillon, opført i 1847 af Københavns Borgerrepræsentation. Etablissementet var dog ikke nogen succes fra starten, men da det gamle fugleskydningsselskab i Roskilde overtog pavillon og tilhørende staldbygninger i 1862, blev det en gedigen succes.¹³

Gæsterne strømmede til Boserup Pavillon på søn- og helligdage, og stedet var rammen om mange store festligheder og selskabelighed.

I denne periode kom søbadning på mode, ikke kun i København, men andre steder ved den sjællandske kyst. Det var også populært at bade i Roskilde Fjord, og den modedille tænkte E. Jacobsen øjensynligt på at udnytte. I sin ansøgning skriver han, at det nye badeanlæg skal afløse de eksisterende badeanlæg i bunden af fjorden, da vandet her var uegnet til at bade i, dels fordi det blev forurennet af byens spildevand, og dels fordi strømforholdene ikke havde en styrke, der sikrede frisk badevand. Referatet i *Roskilde Avis* oplyser, at der for enden af sporvejen skulle opføres et strømbadeanlæg, som var et moderne søbad, der begyndte at komme frem i midten af 1800-tallet.¹⁴

Mange gæster valgte at få en ekstra oplevelse ved at sejle fra Roskilde havn til Boserup Skov, og i 1924 kunne man også køre i omnibil mellem banegården og Boserup Pavillon.



Dampsporvognen kommer. Tegning af Alfred Schmidt 1887. Kilde Europeana.

I avisen kunne man finde et godt tilbud:

Roskilde Omnibiler (Sporvognen). Ifølge opnaaet Bevilling kører Bilerne nu hver Dag mellem Banegaarden og Boserup Pavillon medtagende Passagerer ved alle Stoppestederne. Køreplaner udleveres hos Chaufførerne. Med særdeles Agtelse L. Andersen.¹⁵

Når E. Jacobsen således specifikt skriver Boserup Skov, er det næppe en tilfældighed. Samtidig har han haft kendskab til den udvikling, persontransporten på fjorden gennemgik.

Da jernbanen kom til Roskilde i 1847, voksede interessen for dampskibsfart på fjorden i løbet af anden halvdel af 1800-tallet. I 1850-erne blev der gjort flere forsøg på at etablere dampskibsfart på fjorden, men en fast rutefart blev først en realitet, da søofficer Alexander Wilde (1815-1896) i 1857 tog initiativ til at stifte Aktieselskabet til Dampskibsfartens Fremme på Isefjorden. Hans interesse for at åbne rutefart på fjorden udsprang af familiens tilknytning til Holtensminde ved Gershøj og ønsket om at forkorte rejsetiden fra Køben-

havn til Gershøj. Man indkøbte skibet H/S Frederik VII til at sejle på ruten mellem Roskilde og en række byer helt til Frederikssund og Nykøbing Sj., men efterhånden begyndte skibene også at sejle ind til Boserup Skov.¹⁶

Den stigende interesse for at sejle på fjorden blev også synlig i Roskilde gader, da der blev indsat en omnibus mellem Roskilde Station og havnens dampskibe.

Meget tyder altså på, at landinspektør E. Jacobsen fremlagde en plan om at lade dampsporvogne køre gennem Roskildes gader fra 1870-erne, da ingeniører arbejdede på højtryk med at udvikle de første dampsporvogne. Det tyder dog også på, at han var lige lovligt hurtigt ude med sin visionære tanke, og at han har indset, at teknologien endnu ikke var så langt fremme, at det var muligt at realisere planen.

I forbindelse med arbejdet med at skrive artiklen vil jeg takke René Schrøder Christensen, ph.d. vicedirektør Danmarks Jernbanemuseum, Hans Pagh Knudsen, sporvejshistoriker, og Per Steenholdt, lokalhistoriker.

Kilder

Trafikministeriet: Journalsager – Jernbanesager E (1848-1952) 113: 1876 2309-2375. Rigsarkivet.

Litteratur

[Usign.]: "Forhandlinger i Byraadets Møde i Onsdags, den 22de ds. [1876]" i: *Roskilde Avis* 24.3.1876.

[Usign.]: *Vore Sporveisforhold nu og i Fremtiden. En Udtalelse til Actionairene i Kjøbenhavns Forstæders Sporveisselskab*. København 1895. 31 s.

[Usign.]: "Meddelelse af Tilladelse til Anlæg og Drift af Jernbaner og Sporveje" i: Frederik V. Petersen: *Om Jernbane- og Sporvejskoncessioner efter dansk Ret*. København 1915, s. 35-73.

[Usign.]: "Dampsporvogne" i: *Modelbanenyt* 1953, nummer 12, s. 189-190.
Bjørn, Claus: "Jernbanen kommer til Roskilde" i: *Roskilde Bys Historie* bd. 2. Roskilde 1998,, s. 269-273.

Christensen, Chr.: "Boserup Pavillon" i: *Jul i Roskilde* 1941, s. 26-27.

Christiansen, René Schrøder m.fl.: *Industrisamfundets erhvervshavne 1840-1970. En forundersøgelse*. Kulturarvstyrelsen og Odense Bys Museer 2007. 249 s.

Holland-Møller, S.V. m.fl. (red.): *Landinspektør-Foreningen gennem 50 Aar 1875 – 30. August – 1925. Festskrift udgivet af Landinspektør-Foreningen ved dens 50 Aars Jubilæum*. København 1925.

Kappel, Thomas: *Roskilde Station: 1847-1997 – banens byggeskik*. Roskilde Museum 1997. 81 s.

- Karlsson, Per: "Jernbanen. København kommer nærmere" i: *Roskilde Bys Historie* bd. 3. Roskilde 1998, s. 21-25.
- Kvorning, Pauline, Annemette Porse og Marie Ørstedholm: *Da jernbanen kom til Roskilde*. Roskilde Universitetscenter, Institut for Historie 1997. 126 s.
- Lautrup, E.: "Vore Sporvejsforhold. Indledningsforedrag i Nationaløkonomisk Forenings Møde den 12. Marts 1896" i: *Nationaløkonomisk Tidsskrift* 1896, bd. 3, række 4, s. 162-191.
- Mann, Jesper: *Holbæk havnebane – Nykøbing Sjælland havnebane*. Udgivet af forlaget www.hrmann.dk 2015. 39 s.
- Poulsen, John og Morten Flindt Larsen: *Vestegnen og jernbanen gennem 150 år: København-Roskilde banen 1847-1997*. Forlaget Banebøger 1997. 312 sider.
- Rowan, W.R.: *Om Drift og Anlæg af Lokalbener*. København 1880. 52 s.
- Thestrup, Poul: *Dampen binder Danmark sammen. På sporet 1847-1997: Jernbane, DSB og samfundet*. Bd. 1. Jernbanemuseet 1997, s. 189-285.
- Welling, Helen G.: *Det badende København. Fra søbad til havnebad*. Grafisk Design og Forlag 2024. 296 s.
- Willerslev, Rich.: "Danmarks første Jernbane København-Roskilde" i: *De Danske Statsbaner 1847-1947*. Udg. af Generaldirektoratet for Statsbanerne, København 1947, s. 29-36.

Noter

- 1 Trafikministeriet: Journalsager – Jernbanesager E (1848-1952) 113: 1876 2309-2375. Rigsarkivet.
- 2 Roskilde Avis 24.3.1876.
- 3 Frederik V. Petersen: Om Jernbane- og Sporvejskoncessioner efter dansk Ret København 1915, s. 58.
- 4 Modelbanenyt 1953, nr. 12, s. 189.
- 5 Dateret 27. marts 1876. Rigsarkivet. Se note 1.
- 6 Dateret 22. august 1876. Rigsarkivet. Se note 1.
- 7 Dateret 7. september 1876. Rigsarkivet. Se note 1.
- 8 Dateret 30. august 1876. Rigsarkivet. Se note 1.
- 9 Dateret 26. oktober 1876. Rigsarkivet. Se note 1.
- 10 S.V. Holland-Møller m.fl. (red.): Landinspektør-Foreningen gennem 50 Aar 1875 – 30. August 1925. Festskrift udgivet af Landinspektør-Foreningen ved dens 50 Aars Jubilæum, København 1925, s. 149.
- 11 Roskilde Bys Historie bd. 3, s. 80.
- 12 Pauline Kvorning m.fl.: Da jernbanen kom til Roskilde 1997, s. 42.
- 13 Chr. Christensen: "Boserup Pavillon" i Jul i Roskilde 1941, s. 26-27.
- 14 Jerry Meyer: Havbade, strømbade og badeanstalter ca. 1850-1990 på <https://www.danskmoent.dk/meyer/bade.htm>
- 15 Roskilde Avis 16.2.1924.
- 16 Roskilde Bys Historie bd. 3, s. 73-75.