

Københavns Sporveje gennem 50 Aar.

Af

Cand. polit. **Sven Røgind.**

De 50 Aar, der er gaaet siden den første Sporvogn kørte fra Frederiksberg Runddel til Trommesalen, dækker omtrent over det Tidsrum, hvori Byen har fuldbyrdet sin Forvandling fra det gamle, trange »Voldenes København« til den store, luftige, vidtstrakte By, vi nu kender. I 1860 boede der i København 155000 Mennesker paa et Areal af ca. 700 ha — den gamle By og Christianshavn; nu lever der tre Gange saa mange paa et ti Gange saa stort Areal — Byen har faaet Albuerum, Plads til sin hurtigt voksende Befolkning, Raad til at afse Terræn til Byggeforeningskvarterer, Parker, Pladser, Kolonihaver o. s. v. I denne Udvikling har Københavns Sporveje haft deres væsentlige Andel. Byens Vækst har kaldt Trangen til gode og billige Befordringsmidler til Live, Sporvognene har paa deres Side betinget Byens Spredning over et stedse større Areal.

I Hovedtrækkene er de Anlæg, der bragtes til Udførelse i den første Snes Aar af Hestesporvognenes Tilværelse, blevet den faste Stamme i Byens Linjenet.

Nye Grene er vel skudt frem — rækkende ud imod Byens Periferi, men af de gamle Linjer er kun to blevet nedlagt: den lille Korsgadelinje, der udgik fra Pladsen foran Sct. Josephs Hospital og ad Korsgade, Ewaldsgade og Vesterfarimagsgade førte til Raadhuspladsen og derfra til Kongens Nytorv, og Sorte Hestlinjen, der gik fra Raadhuspladsen ad Vesterbrogade og Pileallé til Frederiksberg Runddel. Størstedelen af denne Linje dreves imidlertid sammen med Valbylinjen, og det er kun det korte Stykke fra Slotskroen til Frederiksberg Runddel, der er gaaet ud af Drift — Sporene ligger der forøvrigt endnu.

Udbygningen af Københavns — og Frederiksbergs — Sporvejsnet kan naturligt deles i to Hovedperioder med Skel ved Firsernes Slutning — én, hvor Grunden lægges, og Trafiklinjernes Retning i det væsentlige fastslaaes, og én, hvor kun forholdsvis faa nye Linjer anlægges, men hvor til Gengæld de bestaaende stadig forlænges ud imod Byens Grænser. I omstaaende Skema er de Linjer, der oprettedes i den første og ældste af disse Perioder, opført, ordnet efter de Selskaber, de hørte under, og den Plads, de indtager i Byens nuværende System: (se S. 596).

Kjøbenhavns Sporvejs-Selskab, det ældste og største af Selskaberne, stiftedes af Tietgen den 1. Januar 1866 og overtog Byens dengang eneste Linje, Stamlinjen Frederiksberg Runddel—Vibenshus, som var anlagt af det engelske Selskab »Copenhagen Railway Company, Ltd.«. Nørrebros Sporvejsselskab blev ligeledes stiftet 1866, det gav straks i de første Aar 11—12 % til Aktionærerne og var lige til Sammenslutningen i 1898 langt det bedste af Selskaberne.

Selskab	Strækning	Aabnet for Driften	Under det nuværende Syst.
Kjøbenhavns Sporvejselskab	Frederiksberg—Runddel—Trommesalen.....	22/10 1863	Linie 1
	Trommesalen—Sct. Annæplads	22/12 1863	
	Sct. Annæplads—Vibenshus.....	7/9 1865	Linie 1
	Vibenshus—Slusefter.....	20/6 1868	
	Frederiksberg Runddel—Halmtorvet ¹⁾ ad Sorte Hest	18/6 1866	Linie 2
	Christiansborg Slot—Amagerport	19/11 1872	
	Amagerport—Sundbyerne	19/12 1872	Linie 2
	Nørrebro—Kongens Nytorv ad Korsgade.....	1/8 1884	
	Nørrebro—Kongens Nytorv ad St. Kongensgade.....	2/11 1869	Linie 1 og 6
	Trianglen—Kongens Nytorv ad St. Kongensgade.....	11/7 1888	
Nørrebro's Sporvejselskab	Nørrebro—Kongens Nytorv ad Gothersgade	6/12 1867	Linie 7
	Halmtorvet—Kongens Nytorv (Omni-busser).....	1/10 1872	Frederiksbergske Sporveje
Frederiksberg Sporvejselskab	Halmtorvet—Gl. Kongevej—Smallegade.....	22/12 1872	
Falkonerallens Sporvejselskab	Frederiksberg Runddel—Nørrebro—Runddel ad Falkoneralle..	1/6 1884	Linie 3 og 8
	Frederiksberg Runddel—Halmtorvet ad Kolighedsvej.....	24/7 1884	
Forstædernes Sporvejselskab	Trianglen—Halmtorvet ad Blegdamsvej ²⁾	22/4 1873	Linie 4
	Trianglen—Halmtorvet ad Farimagsgade.....	22/7 1883	
Sølvgadens Sporvejselskab	Sølvtorvet—Gl. Torv ad Nørregade.....	10/7 1884	Linie 11
	Tagensvej—Sct. Annæplads ad Sølvgade	19/1 1889	
Strandvejens Damp-Sporvejselskab	Trianglen—Klampenborg ad Strandvejen.....	23/5 1884	Linie 14

1) Den nuværende Raadhusplads hed tidligere Halmtorvet.
 2) Blegdamslinjen førtes oprindelig gennem Læssøesgade og Sct. Hansgade til Sortedamsgade, ad denne til Raggensens-gade og derfra til Bлагаardsgade, men allerede et Aarstid efter fik Linjen sin nuværende Beliggenhed (ad Fael-ledvej).

Nørrebro-linjen staar forøvrigt endnu stadig som den første af samtlige Linjer i Henseende til Trafik og Udbytte. Derefter kom Frederiksberg Sporvejsselskab i 1872, hvis Drift var en Mellemtid mellem Sporvejs- og Omnibusdrift, idet Vognene — de populære »røde Omnibusser«, der først i den allerseneste Tid er forsvundet — var indrettet til at løbe paa Spor et Stykke af Linjen, nemlig fra Smallegade til Halmtorvet, derefter fortsattes uden Spor gennem »Strøget« til Kongens Nytorv. Det næste i Rækken var Forstædernes Sporvejsselskab, 1873, der begyndte med Blegdamslinjen og senere anlagde den hurtige og meget populære Farimagsgaderute. Nørregadelinjen, vor eneste tilbageværende Hestesporvej, stammer ogsaa fra dette Selskab. Den løb oprindeligt til Frue Kirke med Holdeplads i Dyrkøb og er først senere ført til Gl. Torv. Efter Blegdamslinjens Anlæg gik der 10 Aar uden Oprettelse hverken af nye Selskaber eller nye Linjer. Byen havde faaet sin første Trang til Sporveje mættet. Saa kom i 1883 Falkoneralléens Sporvejsselskab, der begyndte med den nuværende »Tværlinje« fra Frederiksberg til Nørrebros Runddel, men hvis Hovedrute hurtig blev Linjen fra Frederiksberg Runddel ad Falkonerallé, Rolighedsvej, langs Ladegaardsaaen til Halmtorvet, hvor Holdepladsen var udenfor det nuværende Hotel »Bristol«. Kun de færreste husker vist endnu de smaa én-Hestes-Vogne med de lyseblaa Kuske og Konduktører. Samme Aar stiftedes Strandvejens Dampsporvejs-Selskab, der mod en Afgift af 1 Øre pr. Passager fik Strækningen Trianglen — Slukefter overdraget af Københavns Sporvejs-Selskab og derefter kørte fra Trianglen til Klampenborg. Men

Dampsporvognen fik ingen god Skæbne. Driften var dyr, og Strandvejens Publikum — navnlig det kørende — klagede over Larmen og Røgen. Den gav vistnok kun i det første Aar Udbytte, og allerede i 1892 opgav man Forsøget med Dampkraft. Strækningen Trianglen—Slukefter gik atter over til Københavns Sporvejs-Selskab, og senere etablerede Hellerup Sporvejs-Selskab Hestedrift paa Strækningen Slukefter—Klampenborg. Endelig fulgte i 1888 Sølvgadens Sporvejs-selskab, der kæmpede haardt med økonomiske Vanskeligheder og først efter adskillige Aars Forløb opnaaede at faa Driften til at bære sig. Linjen, der oprindelig standsede ved Sct. Annæplads, førtes senere igennem til Kongens Nytorv med Holdeplads udfor det kgl. Teater.

Alle disse Selskaber havde faaet deres Koncession i Henhold til Sporvejsloven af 23. Januar 1862 — med Tillægslov af 20. Febr. 1875 —, der bemyndigede Indenrigsministeriet til paa de Betingelser, som Ministeriet efter indhentet Betænkning fra vedkommende Vejautoriteter i hvert enkelt Tilfælde maatte foreskrive, at meddele Koncession paa Anlæg af Sporveje til Benyttelse ved Hestekraft med Eneret paa Driften for et Tidsrum af indtil 40 Aar, dog at Eneretten kun kunde tilstaaes for et længere Tidsrum end 20 Aar, naar det hele Anlæg ved Koncessionens Udløb uden Vederlag tilfaldt Staten som Ejendom. Bortset fra Dampsporvejs-selskabet var de fleste af Koncessionerne givet paa mere end 20 Aar — som Regel 30, og Bestemmelsen vilde altsaa faa praktisk Betydning for Størstedelen af Linjenettets Vedkommende. I enkelte af Koncessionerne, saaledes Sølvgadelinjens, havde Mi-

nisteriet dog efter den subsidiære Regel i Lov af 1875 givet vedkommende Kommune Beføjelse til ved Koncessionstidens Udløb enten at forlange Sporet fjernet eller selv at overtage Anlæg og Driftsmateriel m. v. — vel at mærke mod Betaling af et af uvillige Mænd ved Taksation fastsat Beløb.

Iøvrigt var Koncessionernes Indhold nogenlunde det samme. Magistraten skulde approbere Anlægsplanerne, og Brolægning- eller Vejinspektøren førte Tilsyn med Arbejdets Udførelse, Selskaberne var pligtige til at vedligeholde det hele Anlæg i forsvarlig Stand, herunder det brolagte eller makadamiserede Areal mellem Sporene og 1 Alen ud til begge Sider fra disse. Driften var underkastet Politiets Bestemmelser med Hensyn til Hastighed o. l. Køreplanen skulde approberes af Politiet, og Selskaberne var forpligtet til regelmæssig at følge den approberede Plan, Skadeserstatningspligten var vidtgaaende: kun vis major eller Bevis for, at den skadelidte selv havde Skyld, kunde befri Selskaberne. Københavns Kommune var til enhver Tid berettiget til at ekspropriere Anlægget mod fuld Erstatning. Nogen Afgift til Kommunen betaltes ikke, skønt Koncessionerne som Regel indeholdt en Bestemmelse, der forudsatte, at en saadan Afgift kunde paalægges. Oprindeligt havde Synspunktet jo ogsaa mere være det, at Kommunen burde være taknemmelig for overhovedet at faa Sporveje, end at Selskaberne skulde være taknemmelige for Retten til at drive Sporveje. Men i Slutningen af Firserne var Tankegangen allerede forlængst svinget i sidstnævnte Retning, og som et Udslag heraf maa det vel ses, at der i saavel Sølvgade-

som Istedgadelinjens Koncessioner findes optaget en ny Bestemmelse om, at Kommunen og Selskaberne deler Overskudet efter at Aktionærerne forlods har faaet 6% og efter at de foreskrevne Henlæggelser m. v. er udredet — en Bestemmelse, der ganske vist ogsaa kun har Interesse som et Udslag af en ændret Synsmaade; saa vidt det kan ses, bragte den nemlig aldrig en Øre i Kommunens Kasse.

Den anden Perodes Linjeanlæg fremgaar af omstaaende Skema, der er opstillet paa samme Maade som foran: (se Side 601).

Et Par mindre yderligere Forlængelser af Linjerne ad Valby Langgade og Lyngbyvej er ikke optaget i Oversigten. Medens de først opførte Anlæg betegner helt nye Ruter — for Valbylinjens Vedkommende gælder dette dog kun Strækningen Slotskroen—Valby — er der efter 1896 væsentlig kun Tale om Forlængelser af ældre Linjer. Strandboulevardlinjen og Linjen over Langebro ad Amager Boulevard til Holmbladsgade er de eneste betydeligere Tilføjelser til det gamle Linjenets Omraade.

Perioden bringer to nye Omnibusselskaber: Kjøbenhavns Omnibus-Kompagni, der i Begyndelsen vaklede stærkt med Fastlæggelsen af sin Rute, en kort Tid forsøgte sig med en Ringlinje med Nørrevoldgade som Udgangspunkt, for saa tilsidst at falde til Ro med den lange Rute fra Enghavevej ad H. C. Ørstedsvej, Nørrebrogade, Købmagergade til Christianshavns Torv. Endvidere Kjøbmagergades Omnibus — populært »de gule« Omnibusser i Modsætning til førstnævnte Selskabs: »de grønne« —, hvis Rute gik fra Sct. Hans Torv ad Købmagergade til Højbro.

Selskab	Strækning	Aabnet for Driften	Under det nuværende Syst.
Kjøbenhavns Sporvejselskab	Højbro—Vesterfælledvej ad Istedgade.....	8/10 1893	Linie 6
	Raadhusplads—Valby.....	1/6 1894	Linie 2
	Søtorv—Havnegade ad Købmagergade.....	7/12 1895	Linie 12
	Christianshavns Torv—Højbro.....	1896	» 2
	Søtorv—Enghavevej ad Griffenfeldsgade.....	1896	» 7, 8 og 3
	Sct. Hans Torv—Højbro ad Købmagergade.....	7/6 1896	» 12
	Valbylinien forlænges til Valby Remise.....	10/10 1901	» 2
	Sundbylinien forlænges til Sundby Remise.....	22/7 1902	» 2
	Nørrebrogade—Brøndshøj.....	28/9 1902	» 5
	Hjørnet af Frederikssundsvej og Frederiksborgvej—Bispebjerg.....	5/11 1903	» 5
De københavnske Sporveje	Vibenshus—Østbanegaard ad Strandboulevarden.....	27/9 1904	» 9
	Triangelen—Lyngbyvej ad Østerallé.....	30/12 1904	» 6
	Christianshavnstorv—Bodenhoffs Plads (»Aladdin«).....	5/10 1906	» 9
	Vestervoldgade—Langebro.....	15/1 1907	» 5
	Langebro—Holmbladsgade ad Amager Boulevard.....	19/7 1908	» 5
	Vesterfælledvej—Vigerslev Allé.....	14/7 1909	» 6
	Godthaabsvej—Nylandsplads.....	1/11 1903	Frederiksb.
	Godthaabsvej—Fuglebakken.....	5/4 1904	Sporveje

Var Forandringerne i Linjenettet ikke gennemgribende, saa knytter Interessen sig for denne Periode saameget stærkere til den Omvæltning i Driftsforholdene, den bragte. I Slutningen af Halvfemserne begyndte det paa mange Maader at føles, at Byen var ved at vokse sig for stor til sine Hestesporgvogne. Der var vel sket Forbedringer i Driften, men Forholdene stillede sig mange Gange hindrende i Vejen for hyppigere Kørsel, — saaledes vil det paa Enkeltsporstrækninger ofte først efter en fuldstændig Omlægning af alle Vigesporene være muligt at forandre Driftshyppigheden. Og selv om Dobbeltspor paa større Strækninger af Hovedlinjerne var i Brug — allerede 1874 havde Københavns Sporvejs-Selskab faaet Koncession paa Anlæg af Dobbeltspor i Frederiksberg Allé fra »Jernporten« til Frederiksberg Runddel — saa var der dog paa de fleste af Linjerne for længe mellem Vognene, det Passagertal, der kunde optages, var i hvert Fald paa Enspænder-Vognene ret begrænset, Kørslen begyndte temmelig sent om Morgenen og sinkedes af den hyppige Stoppen-op for Passagerer og af Vigesporene, endelig var Taksterne for høje. Ulemperne følte vel ikke dengang, som de vilde føles nu, men Sporgvognene tilfredsstillede eller om man vil udnyttede i hvert Fald ikke den stigende Trang til Sporgvognskørsel, der var en naturlig Følge af Folkemængdens Vækst.

Skylden var nu ikke alene Selskabernes. I en Redegørelse, som Forstædernes Sporvejsselskab i 1895 udsendte til sine Aktionærer, ankes saaledes over den ringe Forstaaelse, Magistraten syntes at vise af den Publikums-Interesse, der knytter sig til Anlæg af

Dobbeltspor eller i hvert Fald de flest mulige Vige-
spor. Man betragtede Anmodninger om Tilladelse i
den Retning udelukkende som Bestræbelser for at
tjene Aktionærernes Interesser, og det var derfor
ofte »forbundet med utrolige Anstrængelser at opnaa
Tilladelse til Anlæg af et uskyldigt Skiftespor, endsige
Dobbeltspor«. Ogsaa med Husejerne havde Sel-
skaberne Vanskeligheder. I smalle Gader som Torve-
gade, Blaagaardsgade, Gothersgade o. l. kunde der ved
Dobbeltspor kun skaffes Holdeplads for almindelige
Køretøjer i den ene Side af Gaden, — herover følte
Husejerne i den anden Side sig regelmæssigt krænkede
og indsendte Protest. Afdøde Direktør Lautrup ved
Forstædernes Selskab fortæller i et Foredrag om Spor-
vejsforholdene i Nationaløkonomisk Forening i 1896
ganske kuriøst om forskellige af Borgerrepræsentationens
Medlemmer, der under Behandlingen af Forslaget om
Dobbeltspor i Blaagaardsgade sluttede sig til vedkom-
mende Husejeres Syn paa Sagen udfra den Betragtning,
at — Flyttefolkenes Arbejde ved de halvaarlige Flytte-
perioder vilde kendeligt forøges, om Møblerne skulde
transporteres fra den ene Side af Gaden til den anden (!).
Direktør Lautrup benyttede iøvrigt samme Lejlighed
til ogsaa at give det kørende Publikum et sikkert
velfortjent Hib. Ved Ind- og Udstigning gav man
sig altfor god Tid — ikke længe efter lod Direktør
Lautrups Selskab en af Blegdamslinjens Vogne for-
syne med et omfangsrigt Skilt med de klassiske Ord:
»Hurtig Ind- og Udstigning fremmer Konduktørens
Tjeneste« —, man nægtede sig intet i Retning af at
lade Vognene vente i lange Tider paa sine, i det fjerne
synlige, mindre mobile Familienmedlemmer, man lod

Vognene standse umiddelbart efter, at de var sat i Gang, og hvorsomhelst det faldt én ind — jvnfr. »Punsch«: »Lille Konduktør, De husker nok, at det var til Store Kongensgade 55, 3die Sal, at jeg skulde«.

Den virkelige Aarsag til Manglerne laa imidlertid langt dybere. København var ved at blive en Storby, nye Kvarterer voksede frem — Størrelsesforholdene blev andre, end de havde været 10 eller 20 Aar tilbage; og for disse nye Størrelsesforhold passede Hestevognene ikke mere. Hjælpemidlet var kun ét: Overgang til et nyt Driftssystem, den mekaniske Drift. Den nye Sporvejslov af 10. April 1895, der lagde Hovedindflydelsen paa Sporvejsforholdenes Ordning over paa Kommunalbestyrelsernes Hænder, banede Vejen.

Lovens § 4 giver nemlig Kommunerne Adgang til at indtræde i den Staten efter Lov af 1862 i visse Tilfælde tilkommende Ret til efter Koncessionstidens Udløb at overtage Anlægget — mod at betale til Statskassen et Beløb, svarende til 10⁰/₀ af vedkommende Selskabs Aktiekapital pr. 1. Januar 1895. Dette blev aktuelt i 1897, da Nørrebro's Sporvejselskabs Koncession udløb. Den — som Direktør Laurup i det omtalte Foredrag udtrykte sig — »ualmindelig, lækre Bid, som Koncessionen paa Nørrebro-linjen var«, lod Københavns Kommunalbestyrelse ikke gaa fra sig. Den overtog Koncessionen paa den nævnte Betingelse og sluttede Kontrakt med Siemens & Halske om Driften. Forudsætningen var, at Linjen snarest skulde gaa over til elektrisk Drift, og allerede den 4. Marts samme Aar viste da ogsaa de første af de senere saa berygtede Akkumulatorvogne sig paa Strækningen. Stærke Røster hævede sig nu for, at man skulde søge

den Centralisering, som man ansaa for en Betingelse for, at Driften kunde blive billigere, mere ensartet og bedre korresponderende, og for at Omdannelsen til elektrisk Drift kunde gennemføres efter en samlet Plan, tilvejebragt ved at de forskellige Koncessioner efterhaanden samledes paa Kommunens Haand. Man var nu ikke i Tvivl om, fra hvilken Kant Vinden blæste. Hidtil havde man vel fra Selskabernes Side vendt sig meget kraftigt mod den Mulighed, at Koncessionerne ikke skulde blive fornyet og hævdet, at Kommunaldrift enten maatte have højere Takster for at imødegaa den tungere og kostbarere Administration og de langt større Fordringer, der vilde blive stillet til Kommunen som Driftsherre, navnlig om Anlæg af nye, i en Aarrække formentlig urentable Linjer, og dette vilde jo være ensbetydende med en ny Form for indirekte Beskatning, eller man kunde sætte Taksterne ned og dække Underskudet af de direkte Skatter — en Merudgift for Borgerne vilde der i alle Tilfælde blive Tale om. Man var endog — som Direktør Lautrup i sit oftere nævnte Foredrag — gaaet saa vidt, at benægte Fordelene ved en Centralisering af Driften, fordi disse antagelig kun vilde kunne købes ved en Udelukkelse af den gavnlige Konkurrence, som man mente nu var tilstede. Der var — rent en-passant bemærket — i denne Tanke det rigtige, at Sporvejslinjers Monopol kun har en meget begrænset Rækkevidde, fordi der under et nogenlunde udviklet Linjenet som oftest vil være flere Forbindelser mellem samme Punkter. De samme Betragtninger som ved Jærnbaner kan derfor ikke anvendes.

Denne mere krigerske Stemning maatte imidlertid

nu fortage sig, og Jordbunden var derfor beredt, da et Konsortium, bestaaende af Privatbankdirektøerne, nuværende Konferensraad Heide og Geheimeetatsraad J. Larsen samt Ingeniør, nuværende Telefondirektør Fr. Johannsen, søgte at foregribe Begivenhedernes Gang ved med Samtykke af de forskellige Selskaber i 1898 at tilbyde Københavns Kommune de forskellige Koncessioner allerede paa dette Tidspunkt mod at Kommunen bortforpagtede Driften til et af Konsortiet dannet nyt Aktieselskab — »De københavnske Sporveje« — med en Aktiekapital paa 10 Mill. Kr., til hvilket de 6 københavnske Sporvejs- og Omnibusselskaber skulde overdrage deres faste Ejendomme og Materiel. Allerede forinden var der nemlig med Henblik paa den fremtidige Ordning af Sporvejsforholdene under 22. April 1897 truffet en Overenskomst mellem Københavns og Frederiksberg Kommuner, hvis § 1 bestemte:

»Frederiksberg Kommune samtykker i, at Københavns Kommune erhverver Eneretsbevilling paa Driften af de det københavnske Sporvejsselskab og Forstædernes Sporvejsselskab tilhørende Sporveje ogsaa for saa vidt de ligger i Gader og Veje, der hører under Frederiksberg Kommune. Københavns Kommune samtykker paa den anden Side i, at Frederiksberg Kommune erhverver Eneretsbevilling paa Driften af Falkonéralléens Sporvejsselskabs og Frederiksberg Sporvejsselskabs Sporveje, ogsaa for saa vidt de ligger i Gader og Veje tilhørende Københavns Kommune«.

Man havde saaledes paa den simplest mulige Maade faaet løst det vanskelige interkommunale Spørgsmaal, som vilde fremkomme ved Københavns Kommunes Erhvervelse af Eneret paa Linjer, som ogsaa gik over Frederiksbergs Grund og omvendt. Nu fordelte de to Kommuner Linjerne imellem sig, saaledes at hver

Kommune kunde søge Eneretten paa de Linjer, der naturligt hørte hjemme indenfor dens Omraade eller som fra gammel Tid havde været drevet under henholdsvis københavnske eller frederiksbergske Selskaber.

Samtidig erhvervede Københavns Kommune Tildelse af Københavns Amdsraad og af Hvidovre og Sundby Sogneraad til ogsaa at udstrække sin eventuelle Eneret til de Omraader, der hørte under de nævnte Myndigheder, og efter at disse Formaliteter var ordnet, og det var meddelt Ministeriet, at de forskellige Selskabers Generalforsamlinger havde givet deres Samtykke, kasseredes de gamle Koncessioner, og under 9. August 1898 udstedtes da for 40 Aar Eneretsbevilling for Københavns Kommune til foruden Nørrebro's Sporvej at drive de af Københavns, Forstædernes og Sølvgadens Sporvejselskaber hidtil benyttede Sporveje paa de i Bevillingen nærmere fastsatte Vilkaar, af hvilke blot skal nævnes, at det henstilledes til Magistratens egen Afgørelse, hvorvidt Luftlednings- eller Akkumulatorsystemet skulde anvendes ved en eventuel Overgang til elektrisk Drift.

Allerede den 22.—23. Juni var Overenskomsten mellem A/S De københavnske Sporveje og Kommunen truffet. Overenskomsten var sikkert meget fordelagtig for Kommunen. Selskabet fik intet Monopol paa Sporvejsdrift i København, var forpligtet til paa egen Bekostning at foretage alle saadanne Forandringer i Nettet, som kunde karakteriseres som blotte Linjænderinger, at drive alle de nye Linjer, som Kommunen iøvrigt maatte finde det hensigtsmæssigt at anlægge, at omdanne Driften til mekanisk, at lade sine Køreplaner approbere af Magistraten, at tage sit Strøm-

forbrug fra Kommunens Elektricitetsværker til en fast Pris af 15 Øre pr. Kilowatt-Time — samme Pris som for Motor-Elektricitet —, at vedligeholde Arealet mellem Sporene og 1 Alen ud fra disse til begge Sider i de Gader, hvorigennem der kørtes, endelig at betale i direkte Afgift til Kommunen, naar Bruttokørselsindtægten var over 30 Øre pr. Togkilometer:

10 % af Bruttokørselsindtægten, naar denne var 30-40 Ø. pr. Togkilom.				
20 % -	—	—	—	40-50 - - -
60 % -	—	—	—	ov. 50 - - -

Minimum var dog 5 % af Bruttokørselsindtægten og ikke under 150000 Kr. Skalaens bratte Stigning fra 20 til 60 % skulde i givet Fald tvinge Selskabet til en stærk Takstnedsættelse, hvis det ikke vilde overlade det offentlige en saa enorm Del af sine Indtægter som 60 %. Af Omnibuskørslen svarede altid 5 % af Bruttokørselsindtægten samt 10 % af Vedligeholdelsesomkostningerne for de Gader, hvori der kørtes. Overenskomsten gav tilsidst Kommunen den Ret til efter 1908 hvert 3die Aar at fordre sig det hele Driftsmateriel m. v. overdraget efter Taksation, som man i 1911 benyttede sig af.

Paa Frederiksberg var Forholdet blevet ordnet paa ganske tilsvarende Maade. I Henhold til Kontrakt af 22. og 31. Maj 1898 overdrog Kommunalbestyrelsen det nystiftede »Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets-Aktieselskab« Driften af de to gamle Selskabers Linjer, paa hvilke Kommunen under 19. November 1897 havde faaet Koncession paa 40 Aar. Selskabet betaler en Afgift til Kommunen, der varierer med Overskudets Størrelse, saaledes at Kommunen faar Halvdelen af Udbyttet mellem 5 og 7 % af den alminde-

lige Aktiekapital ($2\frac{1}{2}$ Mill. Kr.) og derefter de $\frac{2}{3}$ af Udbyttet. Dette sidste gælder ogsaa Aktierne i Falkonérallé-Afdelingen, derimod indtil Oktober 1913 ikke Delingen af det mellem 5 og 7 % liggende Udbytte. Aktierne i Falkonérallé-Afdelingen (700,000 Kr.) har iøvrigt ogsaa det Fortrin, at de altid faar 1 % mere i Udbytte end de øvrige Aktier — denne Særstilling havde det gamle Falkonéralléens Selskab betinget sig ved det nye Selskabs Dannelse.

Nu var endelig Betingelserne tilvejebragt for en systematisk Gennemførelse af elektrisk Drift. Med Rette har Sporvejsdirektør Nørregaard i en Artikel i »Berl. Tid.« for 19. Oktober i Aar gjort gældende, at uden A/S De københavnske Sporvejes Dannelse havde Vejen frem til ensartet, hurtig og billig Drift været baade lang og trang. Kommunen havde da først efterhaanden som de gamle Koncessioner udløb, kunnet gøre sin Indflydelse gældende eller havde eventuelt maattet paatage sig hele Besværet med at udløse de respektive Bevillingshavere. Nu slap den for alt dette og fik kun med eet stort Selskab at gøre, som den kunde diktere sine Betingelser.

Allerede forinden den elektriske Drivkrafts Indtørelse søgte man at skabe det store Marked, som var Forudsætningen for den Form for Stordrift paa Sporvejsomraadet, som man nu vilde til at gaa over til: 1ste Januar 1899 træder 10-Øres Enhedstaksten i Kraft i Forbindelse med Omstigningssystemet, og dermed indledes i vore Sporvejes Historie en hel ny Æra, hvis Betydning med et fra Værdilæren hentet Billede i kort Begreb kan karakteriseres derhen, at Sporvognskørsel fra Luksusvare bliver daglig og al-

mindelig Fornødenhed. »Herhjemme kører vi paa Sporvogn mere af Bekvemmeligheds- og Behageligheds-hensyn end for at vinde Tid«, havde Direktør Lautrup sagt i 1896, og han kunde have tilføjet, at vi kører kun, hvis vi har nogenlunde godt Raad. Thi i hvert Fald paa de længere Strækninger havde det ingen billig Fornøjelse været at køre med Sporvogn. Den nuværende Linje 1 var delt i ikke mindre end fire 10-Øres Strækninger, Frederiksberg Runddel—Tivoli kostede 10 Øre, Tivoli—Sct. Annæplads en ny 10-Øre o. s. v., 5-Øres Takster kendte man vel, navnlig paa Nørrebro-linjen og Blegdamslinjen, men til Gengæld bevirkede Manglen paa Omstigningsret, at man selv for en forholdsvis kort Strækning let kom til at betale 20 Øre. Paa en Arbejderfamilies Budget var der næppe Plads til en regelmæssig Udgift til Sporvognskørsel af maaske 30 eller 40 Øre pr. Dag. Først efter 1898 kunde Sporvejene derfor fuldt ud tage deres Part med i Arbejdet paa Byens Udvikling; Enhedstaksten og senere den elektriske Drift gjorde med et Slag Sporvejsdriften til en uundværlig Funktion i Byens daglige Liv.

Paa Frederiksberg var man allerede i Slutningen af 1899 saa vidt, at man kunde gaa over til elektrisk Drift — og samtidig ogsaa her til 10-Øres Taksten og Omstigningssystemet. I Udlandet var Luftledningssystemet efterhaanden blevet det almindeligste, og de frederiksbergske Sporveje havde da ogsaa benyttet dette, et Eksempel, som man, efter at forskellige Betænkeligheder hos Magistraten navnlig med Hensyn til den indre By var overvundet, ogsaa besluttede sig til at følge i København. Med Akkumulatordrif-

ten havde man ogsaa kun gjort daarlige Erfaringer. Syrelugten var i de Aar et stadigt og taknemligt Emne for Byens vittige Hoveder; driftsmæssigt led Vognene af forskellige Mangler: Akkumulatorene gjorde dem altfor tunge og »døde«, Farten blev derfor for ringe, Sliddet paa Skinnerne for stærkt. Een god Side havde Systemet dog: hver enkelt Vogn var et selvstændigt og uafhængigt Led i Driften. Den kunde udrangeres, hvis noget kom i Uorden. Linjens Drift berørtes ikke deraf. Og andet kunde vanskeligt ske. Under Luftledningssystemet forplanter derimod Virkningerne af et Ledningsbrud sig vidt omkring, eventuelt til helt andre Linjer. Alle Vogne paa hele det paa-gældende Omraade standses. Trafikmæssigt set havde de gamle Akkumulatorvogne her en Fordel. Dette bør siges til deres Retfærdiggørelse.

I 1901 var den særlige Anlægsadministration, der ledede Overgangen til den elektriske Drift, færdig med de forberedende Arbejder — bl. a. Opførelsen af den store Remise paa Enghavevej — og den 1. August begyndte Kørslen paa Strækningen Enghavevej—Kapelvej, en Del af de »grønne Omnibusser«s Rute. I Løbet af det kommende Aar fulgte nu Omdannelserne Slag i Slag. Først paa Farimagsgade-, Blegdams-, Valby- og Sundbylinierne, sidst paa Hovedlinjen gennem Byen. Sølvgadelinjen gik med Hestedrift til 1905, og nu er kun Omnibuslinjen gennem Købmagergade og den diminutive Nørregadelinje tilbage som Levninger af det gamle System.

Under alt dette undergik Linjeføringen naturligvis betydelige Forandringer, ligesom Kørslen baade Morgen og Aften udvidedes og paa de fleste Linjer

kom til at foregaa med hyppigere Drift end hidtil. I Aarene siden er Udviklingen stadig gaaet videre i Retning af hyppigere Drift og tidligere Paabegyndelse og senere Afslutning af Kørslen. Flere af de gamle Ruter forenedes — Linje 2: Valby—Sundby f. Eks. —, andre forlængedes betydeligt og som Helhed gik Bestræbelserne i Retning af at skabe gennemgaaende Linjer, saaledes at saa vidt muligt alle Endestationer kom til at ligge i Byens Yderkanter. Man opnaaede derved en større Udjævning af Trafiken, idet Antallet af nødvendige Omstigninger for at komme fra en Kant af Byen til en anden formindskedes, og Tilstrømningen ved Linjernes Sammenstødningspunkter derved reguleredes. Endelig blev Driften ogsaa paa Byens Hovedstrøg langt stærkere end en enkelt Linje havde kunnet præstere — navnlig paa Strækningerne 1) Vesterbrogade—Raadhusplads—Stormbro—Kongens Nytorv—Bredgade—Trianglen—Hellerup, 2) Raadhusplads—Trianglen ad Farimagsgaderne, 3) Nørrebrogade og 4) Christianshavn—Amagerbrogade. Ved Samvirken mellem de forskellige Linjer, der befarer disse Strækninger, bliver det paa de travle Tider af Dagen muligt, som i Øjeblikket, at sende paa den første 30—45 Vogne i Timen i hver Retning, paa den anden 30, paa den tredje 42 og paa den fjerde 27 med Tillæg af 12 fra Linje 5, hvis Vogne fra Raadhuspladsen ad Amager Boulevard løber til Amagerbro — medens den normale Drift paa de enkelte Linjer som oftest kun er 12 à 15 Vogne i Timen i hver Retning.

Overhovedet er maaske intet saa betegnende for den Udvikling, vor Sporvejsdrift i Løbet af den forholdsvis korte Periode siden den elektriske Drifts Ind-

førelse er undergaaet, som en Sammenligning mellem Driftshyppighed og det daglige Antal Ture før og nu. En gammel Vinterkøreplan fra 1896 — altsaa ovenikøbet Hestesporvognenes senere Aar — sammenholdt med den Køreplan, der i Øjeblikket, Vinteren 1913, køres efter, giver følgende Billede (se Side 614):

Det er ret ejendommeligt at se, hvor nøjsom man for et saa forholdsvis ringe Antal Aar siden har været i sine Fordringer til Sporvognskørsel. Hvor de første Vogne nu er paa Vej ind imod Byen allerede før Kl. 5 om Morgenen og de sidste ikke er i Remisen før Kl. 1 $\frac{1}{2}$ om Natten, der begyndte man dengang først at røre paa sig, naar Kl. var c. 7 $\frac{1}{2}$ om Morgenen, og ved god borgerlig Sengetid tørnede Vognene ind — den regelmæssige Drift holdt som Regel op ca. Kl. 10 $\frac{1}{2}$, ja, fra Valby gik, som Skemaet viser, de sidste Vogne allerede lidt over Kl. 10. Og naar man ser, at Kørslen fra Sundbyerne om Morgenen først begyndte paa den anden Side Kl. 8, saa forstaar man, at med denne Drift havde København ikke nu haft saa store og stærkt voksende, saa aabne og friske Arbejderkvarterer, som Brøndshøj og Valby og Sundbyerne har udviklet sig til, liggende udenfor sine gamle Grænser. Selv om Klampenborg- og Ordrup-Linjerne iøvrigt ikke er berørt i nærværende Fremstilling, kan det dog i denne Forbindelse som et Kuriosum anføres, at endnu saa sent som i 1900 afgik i de fire mørkeste Vintermaaneder Vognene fra Tuborg-Pavillonen til Skovshoved — længere kørtes ikke om Vinteren — med en Times Mellemrum Formiddag og Aften og med en halv Times om Eftermiddagen. Nu køres der til Charlottenlund hvert 5te Minut og til Klampenborg hvert 10ende hele Dagen.

	1896		1913			
	Første Vogne om Morgenen Kl.:	Sidste Vogne om Aftenen Kl.:	Første Vogne om Morgenen Kl.:	Sidste Vogne om Aftenen Kl.:	Driftshypp. Form. Morg. og Aft. og Eft.	Driftshypp. Minut. Minut.
Fra Frederiksbg. Kjundel	720, 725, 730...	1020, 1025 1045	445, 450, 455...	1230, 1240, 1248	4 à 5	4
Fra Valby	725, 735...	1005, 1015	448, 458, 503...	1224, 1232, 1238	4	4
Fra Sundbyerne. Fra Trianglen til Kong. Nytorv.	810, 820...	1110, 1130	452 457, 502...	1224, 1232, 1238	4	4
Fra Sløketter til Trianglen.	740, 750, 800, 810, 815...	1110, 1115	455, 459, 502...	1237, 1242, 1252	2 1/2 à 2 1/2	2 1/2
Fra Vesterfæl- ledvej	810, 820...	1050, TosenereVogne	459, 509, 519...	105, 115, 123, 131	C. 2	C. 2
Fra Trianglen ad Farimagsg. *)...	715, 721, 727...	10,54 1000	4,48 453, 458...	1219, 1229, 1239	5	5
Fra Trianglen ad Blegdamsvej*). . .	700, 710, 720, 725, 728 1/2	1108, 1111 1/2, 1115	4,57 502, 507...	1240, 1242, 1244	2	2
Fra Nørrebro til Kong. Nytorv*)	730, 737...	1052, 1100	4,54 504, 514...	1246, 1254, 104	4	3
	525, 535, 724, 727 1/2	1124, 1127 1/2, 1131	450, 500, 505...	1230, 1235, 1239	3 à 4	2

*) For disse Linjers Vedkommende er Oplysningerne fra Vinteren 1900, men Forskellen er næppe stor og i hvert Fald ikke i Favør af tidligere eller senere Kørsel, saa lidt som af større Driftshyppighed.

Den normale Driftshyppighed er iøvrigt efterhaanden paa de fleste af Linjerne blevet 5 Minutters Kørsel — med dette Interval faar man ogsaa de simpleste og for Driften lettest anvendelige Køretabeller, idet Afgangstiderne fra de forskellige Knudepunkter stadig ligger paa de samme Minuttal — 0 og 5, 1 og 6 o. s. v. Linje 1 og 2 har dog 4 Minutters Drift Størstedelen af Dagen, Linje 3 i den travle Tid endog 3 Minutters, og Linje 7 indtager en Særstilling, idet Kørslen her Morgen og Eftermiddag foregaar med endog kun 2 Minutters Mellemrum. Dermed har man sikkert ogsaa naaet den Grænse, som praktiske Hensyn sætter — een Vogns blot ganske ringe Forsinkelse hæmmer de efterfølgendes Kørsel, da en vis Afstand skal holdes, og ved Endestationerne generes den almindelige Færdsel af de lange Rækker af Vogne, som under den besværlige Bivogns-Rangering samler sig, hvor Linjen ikke afsluttes med en Sløjfe. Med Rette har Sporvejsdirektionen derfor i de senere Aar ment at burde imødekomme Trangen til forøget Drift ved Udvidelse af Bivognskørslen i Stedet for yderligere Nedsættelse af Intervallet mellem Vognene. Som nedenstaaende lille Tabel viser, er Antallet af kørte Bivognskilometer ogsaa siden 1904 steget med 140 % samtidig med, at Motorvognskilometerne kun er steget med 48 %:

	1904	1912—13	Stigningsiden 1904:
Kørte Motorvognskilometer	9,529,800	14,099,300	4,568,500
» Bivognskilometer ...	3,516,200	8,425,700	4,909,500

Kørehastigheden er nu gennemgaaende ca. 210—20 Meter i Minuttet, men varierer naturligvis en Del efter Færdselsaarernes Beskaffenhed og Stoppestedernes Antal. Forskellen mellem de elektriske Vog-

nes Køretid og Hestesporvognenes er iøvrigt langt fra saa stor, som man vilde være tilbøjelig til at tro. Saaledes kørte de gamle Farimagsgadevogne fra Trianglen til Raadhusplads paa 19 Minutter, nu køres Strækningen paa 15. Turen Frederiksberg Runddel—Raadhusplads tog ca. 15 Minutter for »Ø-Vognene«, nu bruger Linje 1 ca. 12 $\frac{1}{2}$ Minut. Til Valby kom man fra Raadhusplads paa 22 $\frac{1}{2}$ Minut, det samme bruger nu den elektriske Sporvogn, men den kører ganske vist et Stykke længere. Og paa hele den lange Blegdamslinje fra Trianglen over Sct. Hans Torv ad H. C. Ørstedesvej, Vodroffsvej og Vesterbrogade til Raadhusplads er Forskellen mellem før og nu kun ca. 5 Minutter.

Vi kommer endelig til Spørgsmaalet om selve Trafikens Vækst i de forløbne Aar og under alle de foran berørte Faser i Sporvejenes Historie. I omstaaende Tabel, der omfatter samtlige københavnske og frederiksbergske Sporveje, er de vigtigste herhen hørende Tal samlet (se Side 617):

Det er let at se, at 1898 er et Vendepunkt: Linjelængden vokser med 40 % i Løbet af de næste fem Aar, Antallet af kørte Vognkilometer er ikke langt fra at fordobles, og Passagerantallet stiger med ca. 70 %. Efter et Femaars Forløb er den af Enhedstaksten og det nye Driftssystem forvoldte Omvæltning i alt væsentlig fuldbyrdet — Trafiken er faldet til Leje i de nye Forhold, og Stigningen bliver derfor i de følgende Aar svagere, men dog saa smuk, at Sporvejene kan gaa ind i deres Jubilæumsaar med et aarligt Passagerantal paa 100 Millioner. Og naar Antallet af Sporvognsture pr. Hoved af Befolkningen nu er 176, saa er dette vel knapt det samme som en Udgift af

	Linjernes samlede Længde ved Aarets Udgang	Kørte Vognkilometer		Antal Passagerer*)			Sporvogns-ture pr. Hovedaf Befolkningen
		Ialt	pr. Dag	Ialt	pr. Dag	pr. kørt Vognkilometer	
1866	km. 8,8	479,800	1,315	2,374,800	6,506	4,0	13
1870	16,4	1,162,300	3,184	5,841,400	16,010	5,0	29
1875	27,4	1,983,100	5,433	ca. 11,544,500	31,630	5,8	50
1880	27,9	2,081,100	5,700	10,113,700	27,710	4,9	39
1885	38,5	3,364,100	9,217	17,113,100	46,885	5,1	54
1890	43,7	4,067,800	11,144	19,250,500	52,741	4,7	54
1895	49,5	4,964,800	13,602	23,600,000	64,657	4,8	61
1898	58,1	7,321,500	20,058	36,304,000	99,463	5,0	84
1903	82,2	13,113,800	35,930	61,912,800	169,620	4,7	126
1908	c. 93,5	18,067,200	49,500	83,482,800	228,720	4,6	156
1912—13	95,0	ca. 20,762 200	56,882	ca. 99,825,200	273,490	4,8	176

*) En Passager med Omstigningsbillet regnes kun een Gang.

Kr. 17.⁶⁰ om Aaret pr. Indbygger, da der ogsaa er Fem-Øres Takster, men man regner sikkert ikke for lavt, naar man for en Familie af gennemsnitlig Størrelse boende i Byens Udkanter alligevel sætter Aarsudgiften til Sporvognskørsel til ca. 70 Kr.

Efter 1898 indbefatter de anførte Tal for kørte Vognkilometre ogsaa den af Bivognene tilbagelagte Strækning, der dog kun er medregnet med Halvdelen. Denne Opgørelsesmaade, der benyttes i Sporvejenes Driftsstatistik, har den Fordel at give et Udtryk for den større Intensitet, som Kørslen med Bivogne betyder, og derved muliggøre en Sammenligning med Fortiden, hvis Hestesporvognskilometer ellers vilde veje lige saa meget som de af Motorvognene med tilhørende Bivogne gennemløbne, til Trods for den langt større Evne til at optage Passagerer i sidste Tilfælde. Et fuldt rationelt Sammenligningsgrundlag vilde man dog først faa ved at regne med Pladskilometer, d. v. s., det fremførte Antal Pladser gange den kørte Strækning. Kun paa den Maade vilde det ogsaa være muligt at faa Klarhed over, hvorvidt Vognene udnyttes mere eller mindre nu end tidligere, idet Antallet af kørte Personkilometer sat i Forhold til de kørte Pladskilometer vilde give et Udtryk for de fremførte Pladsers Benyttelse. Begrebet Personkilometer er imidlertid uanvendeligt ved Sporvejene, da man ikke ved, hvor langt den enkelte Passager kører. Vi maa derfor nøjes med at se, hvorvidt Passagertallet er steget i samme Forhold som Antallet af Pladskilometer. En Stikprøve foretaget for Københavns Sporvejs-Selskabs Linjer og de dertil nærmest svarende Linjer under det nuværende System — Linjerne 1, 2, 6 og 8 — gav for henholdsvis 1896 og 1912—13 følgende Resultat:

	Kørte Plads- kilometer	Passagerantal	Passagerer pr. 1000 Pladskilomtr.
Kbhvns. Sporv.-Selsk. i 1896	73,764,000	8,900,000	121
Linjerne 1, 2, 6 og 8 i 19 ^{12/13}	353,810,000	34,020,765	96

Det fremgik af den foranstaaende Tabel over Trafiken, at Antallet af Passagerer pr. kørt Vognkilometer snarest var mindre under den elektriske Drift end tidligere. Da Antallet af fremførte Pladser utvivlsomt er større — under Hestedriften benyttedes jo i stort Omfang de smaa een Étages-Vogne af den nu paa Nørregade brugte Type — kunde det formodes, at Pladserne udnyttedes mindre godt under den elektriske Drift. Tallene ovenfor synes at bestyrke denne Formodning, men noget bestemt kan ikke bygges paa dem. Rejsernes gennemsnitlige Længde er saaledes vistnok større nu end før, og Forskellen imellem Pladsbenyttelsen i 1896 og 1912—13 derfor ringere. Tallene viser ogsaa, at der køres med en ret betydelig Margin — under Forudsætning af en gennemsnitlig Rejse-længde af 5 km paa i hvert Fald Halvdelen af de fremførte Pladser. Om dette kan være en Trøst, naar man en Efteraarsaften i øsende Regnvejr kæmper forgæves om Plads, er jo et andet Spørgsmaal. — Sagen har tillige en økonomisk Side af væsentlig Betydning for Sporvejenes Driftsresultat. I en eventuel senere Artikel vil dette Forhold blive undersøgt som et Led i en almindelig Behandling af Sporvejsdriftens økonomiske Resultater i de 50 Aar. Hensigten med foranstaaende Fremstilling har kun været at gennemgaa de vigtigste Data i vore Sporvejes Historie og give en Oversigt over den rent trafikmæssige Udvikling.

*) I 1896 er regnet med et Gennemsnitstal af 34 Pladser pr. Tur, i 1913 med 34 Pladser i Motorvognene og — hvad der sikkert er ret lavt — i Gennemsnit 37 i Bivognene.