



# Trikkelinjene over Grønland og Tøyen / Kampen

Fra 6. oktober 1875 til i dag.

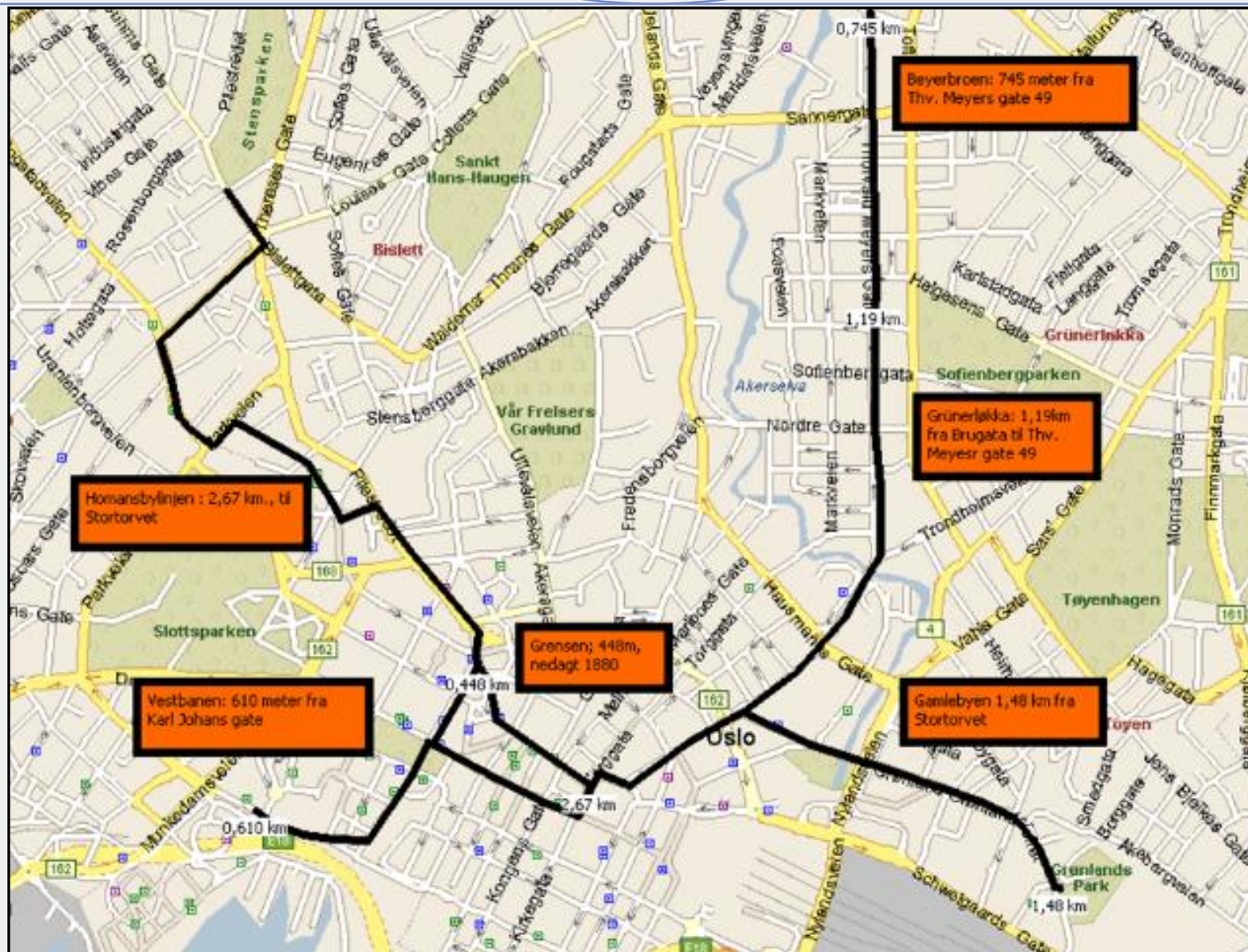
- Det har gått sporvogn gjennom disse gatene siden 06.10.1875 på følgende strekinger:
- Grønland / Grønlandsleiret (fra krysset Storgata x Brugata gjennom Brugata – Grønland – Grønlandsleiret til krysset Grønlandsleiret / Oslogate X Schweigaards gate) fra 06.10.1875 til 30.10.1960, lengde ca. 1160m. (Varighet: 85 år og 24 dager)
- Vognmannsgata (fra krysset Strandgata X Vognmannsgata gjennom Vognmannsgata til kryss med Brugata X Grønland (Vaterlands bru)) fra 15.12.1915 til 28.02.1960, lengde ca. 590m. (Varighet: 44 år, 2 måneder og 13 dager)
- Kampenlinjen(fra krysset Grønland X Motzfeldts gate gjennom Motzfeldts gate – Jens Bjelkes gate – Tøyengata – Hagegata til Brinkens gate (ved Nannestads gata) fra 06.06.1900 til 30.10.1960, lengde ca. 1470m, Dobbeltspor gjennom Tøyengata fra Grønlandsleiret X Tøyengata til Jens Bjelkes gate fra 08.11.1920 til 30.10.1960, lengde ca. 440m. (Varighet; 60 år, 4 måneder og 24 dager)
- Schweigaards gate (fra Jernbanetorget gjennom Schweigaards gate til kryss med Oslogate) fra 26.04.1957 til 27.09.2020) lengde ca. 850m. (Varighet; 63 år, 5 måneder og 1 dag)
- Bjørvika (fra krysset Prinsens gate X Strandgata gjennom Prinsens gate – Dronning Eufemias gate – Bispegata til kryss med Oslogate) fra 04.10 2020 (18.05.2020), lengde ca. 1120m.

- 1875, 6. oktober.
- Den første linjen over Grønland gikk fra Stortorvet gjennom Kirkegata, Dronningens gate (Kirkeristen), Storgata – Brugata – Grønland – Grønland – Grønlandsleret til Munkebekken. (Munkebekken er det lokale navnet på Hovinbekken i området ved Grønland / Schweigaards gate) Hovinbekken / Munkebekken ble lagt i rør tidlig på 1900-tallet. Hovinbekken er nå delvis gjenåpnet, sist på stekningen langs Jordalgata.)
- Den første linjen var enkeltsporet med møtespor. 11.11.1878 ble linjen forlenget fra Munkebekken gjennom Oslogate til St. Halvards plass.
- Til åpningen av hestesporveien kjøpte Kristiania Sporveisselskap 22 vogner fra vognfabrikken til John Stephenson i New York. Vognparken ble i 1878 utvidet med 7 vogner lik de fra 1875 i forbindelse med at linjen til Grünerløkka ble åpnet. Vognparken ble så utvidet med 2 halvåpne vogner i 1887, 4 halvåpne i 1888, 4 helåpne i 1890 og 4 lukkede i 1892, slik at vognparken i 1892 besto av 43 små hestesporvogner. I 1880 ble linjen til Oslo (Gamlebyen) slått sammen med Homansbylinjen til linjen Oslo – Homansby.

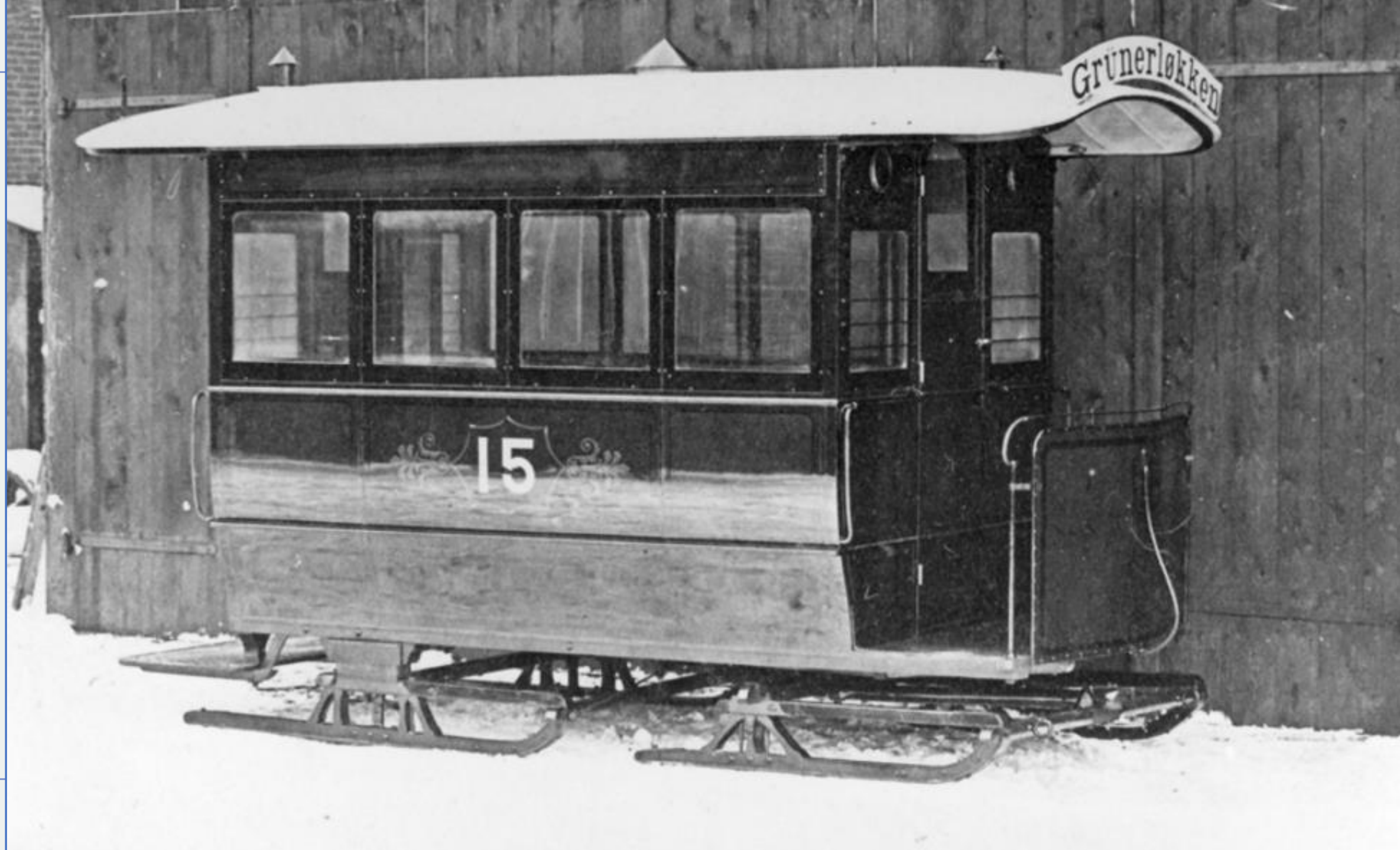




- Hestesporvognsnettet rundt 1890.









Dagens Quiz: Hvor er fotoet tatt?





**Bygningen i venstre billedkant er Stortingsgata 14**



- **1890-tallet; Svanesang for hestesporveien.**

- I mars 1894 åpner Kristiania Elektriske sporvei den første elektriske sporveien i Norden mellom Majorstuen og Jernbanetorget. I september 1897 blir hestesporveien pålagt å kjøre med tospann (to hester foran hver vogn). Driften ble da vesentlig dyrere og overgang til elektrisk drift rykket nærmere.
- Under to av 15 hestesporvogner innkjøpt i 1897 for fremtidig bruk som tilhengervogner for elektriske motorvogner. Disse vognene var mye større og tyngre enn de tidligere og 3 hester måtte til for å trekke. Foto fra 1898 fra hjørnet Karl Johans gate X Rosenkrantz gate. Vognen fremst på fotografiet skal til Grünerløkka og vognen bak skal til Oslo (Gamlebyen).

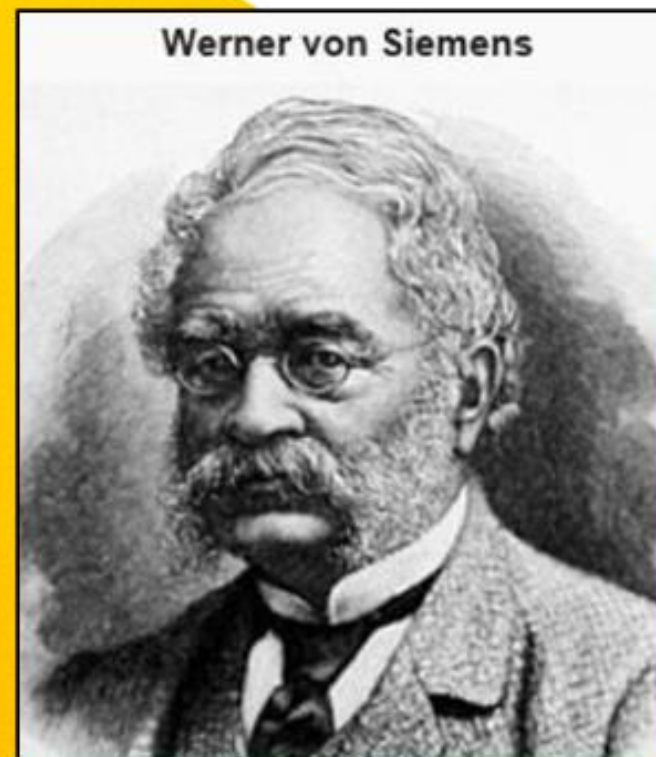


Antall hester

1875	85	1882	110	1889	121	1896	160
1876	88	1883	109	1890	125	1897	244
1877	88	1884	110	1891	128	1898	265
1878	108	1885	111	1892	130	1899	76
1879	108	1886	110	1893	129	1900	5
1880	108	1887	114	1894	134		
1881	109	1888	121	1895	143		

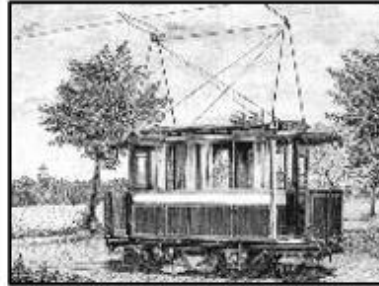
# Forsøk med elektrisk drift startet i 1879

På verdensutstillingen i Berlin demonstrerte Werner von Siemens en eklektisk bane. Banen var 300 meter lang og gikk i en sirkel. Strøm ble tatt opp via en skinne mellom skinnene. Driftsspenning var 150V likestrøm.



# De første forsøk i Europa (Siemens & Halske).

Forsøk med bølgestrømvaktaker 1880



Siemens & Halske, 1881 Straßenbahn Groß-Lichterfelde



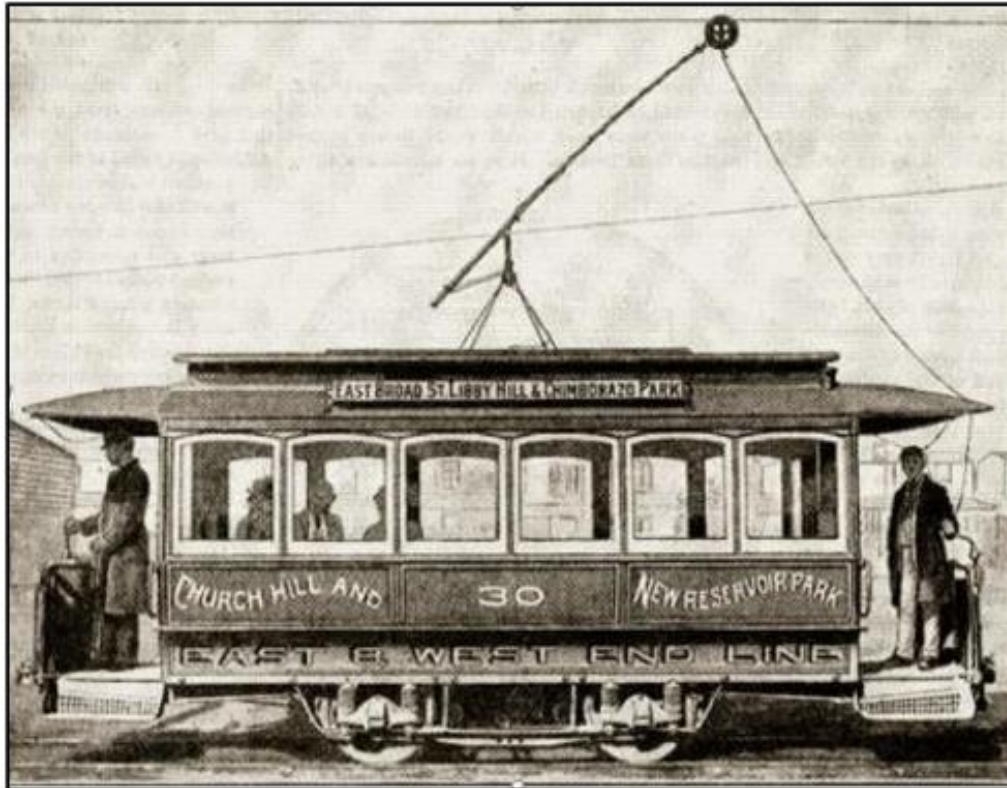
Hestesporvogner påmontert elektrisk utstyr





## Det var i USA utviklingen skjedde

Gjennombruddet kom da Frank Julian Sprague åpnet den første brukbare sporveien slik vi kjenner den i **Richmond, Virginia i 1887**. Sprague tok i bruk tannhjuloverføring mellom motor og drivhjul, strømvaktaker med stang og trinse og sleperingskontroller for å regulere trekraften til motorene.



# Aktieselskabet Christiania Elektriske Sporvei (KES) stiftes 16. desember 1892, 3 dager etter at vi fikk elektrisk gatebelysning i sentrum av Kristiania.

I juni 1893 begynner man arbeidet med å legge skinner og henge opp kontaktledningsanlegget.

På Majorstuen begynner arbeidet med kraftstasjon (2 dampmaskiner, hver på 100 hestekrefter) og vognhall. Dampmaskinene er koplet til dynamoer med reimtrekk. Fotoet til venstre er en tegning av vognhall og verksted i 1894. Foto fra bygging av Briskebytrikken er antakelig tatt ved møtesporet i Riddervolds gate ved Oscars gate.





# Ved oppstart i mars 1894 hadde KES 11 motorvogner, 4 til kom i desember





- **1899/1900 Overgang til elektrisk drift.**
- **29. september 1899** blir det elektrisk drift på Kristianias Sporveisselskaps linje Torshov – Munkedamsveien. 17.11.1899; elektrisk drift på linjen Homansby – Oslo (Gamlebyen). På strekningen fra Schweigaards gate til St. Halvards plass benyttes det fortsatt heste-sporvogner. Dette opphørte søndag 14. januar 1900 samtidig med at linjen dagen etter ble forlenget fram til Oslo Hospital. I forbindelse med omleggingen til elektrisk drift ble størstedelen av linjenettet bygget om til dobbeltspor. For linjen mot Oslo (Gamlebyen) ble det dobbeltspor fram til St. Halvards plass. Linjenettet 1900 viser at det går 2 linjer fra Oslo (Gamlebyen); til Homansby og til Munkedamsveien.
- **3. mai 1900** åpner linjen fra krysset Oslogata x Schweigaards gate gjennom Schweigaards gate, St. Halvards gate, Enebakkveien og Vålerenggata til Etterstadgata på Vaalerengen. Linjen går fra Vaalerengen til Munkedamsveien. Den nye strekningen fra Schweigaards gate er enkeltsporet med et møtespor i ved Harald Haaraades plass.
- **6. juni 1900** åpner linjen fra krysset Grønland X Motzfeldts gate gjennom Motzfeldts gate, Jens Bjelkes gate, Tøyengata og Hagegata til kryss med Brinkens gate og Nannestadgata på Kampen. Linjen var enkeltsporet med møtespor i Hagegata og ved Kjølberggata. Linjen går i motsatt retning til Homansby.
- Etter 6. juni 1900 går det 3 linjer over Grønland; Oslo (Gamlebyen) – Homansby, Vaalerengen – Munkedamsveien og Kampen – Homansby.
- Ved overgangen til elektrisk drift hadde Kristiania Sporveisselskap kjøpt in 47 motorvogner fra Union Elektrizitätsgesellschaft i Berlin (UEG). Disse motorvognene var bygget i Hamburg og man hadde 15 tilhengere fra 1897 samt ombygde hestesporvogner (etter hvert 23 stykker) som kunne koples til.



Fotoet viser en av UEG vognene fra 1899 klar til avgang fra Homansby mot Oslo (Gamlebyen). Tilhengervognen er en tidligere hestesporvogn fra 1875 eller 1877 bygget om for elektrisk drift. Vognen står i Pilestredet rett nedenfor krysset med Sporveisgata. Fotoet er ikke datert, men må være tatt etter 1902 da man ser Fagerborg kirke i høyre billedkant. I 1908-11 ble plattformene på motorvognene bygget inn. I 1910 ble linjene gitt linjenummer. De to lanternene på plattformtaket lyste i ulike farger avhengig av hvilken linje vognen gikk på. Fotos som dette paller vi «poseringsfoto». Fotografer reiste til endeholdeplassene og tilbød betjeningen å bli tatt foto av. Et par dager etter fikk de fotoet. Kristiania Sporveisselskap hadde to vognhaller; Homansby og Torshov.





- De to linjene som kjørte fra Vaalerengen og Kampen til Homansby kjørte via Josefines gate. Det finnes svært få fotos fra denne gaten som hadde sporveisdrift fra 1875 til 1925/26. Under er gjengitt en vogn på vei mot Kampen. Fotoet kan senest være tatt sommeren 1905, da linjen fra Kampen etter 6. oktober 1905 gikk til Sagene.





Kra den 1-2-09.

Kjære Broder  
Du må ~~unskyld~~ mig  
at jeg ~~ikke~~ har skrevet  
for ~~tasen~~ takk for dit  
kjære brev Johan jeg  
vil ønske dig og Fruen  
et velsignet nyt  
år jeg er frisk det  
samme er Tullemor  
Det skulde være morro  
om vi fikk komme  
sammen engang Gud  
for hjælp og Kjære  
Broder jeg skal sende  
de brev på dette kort  
står jeg kjem der det  
mig Hørbilig kildet  
ifra dine Søskende  
Olaf og Mathilde.



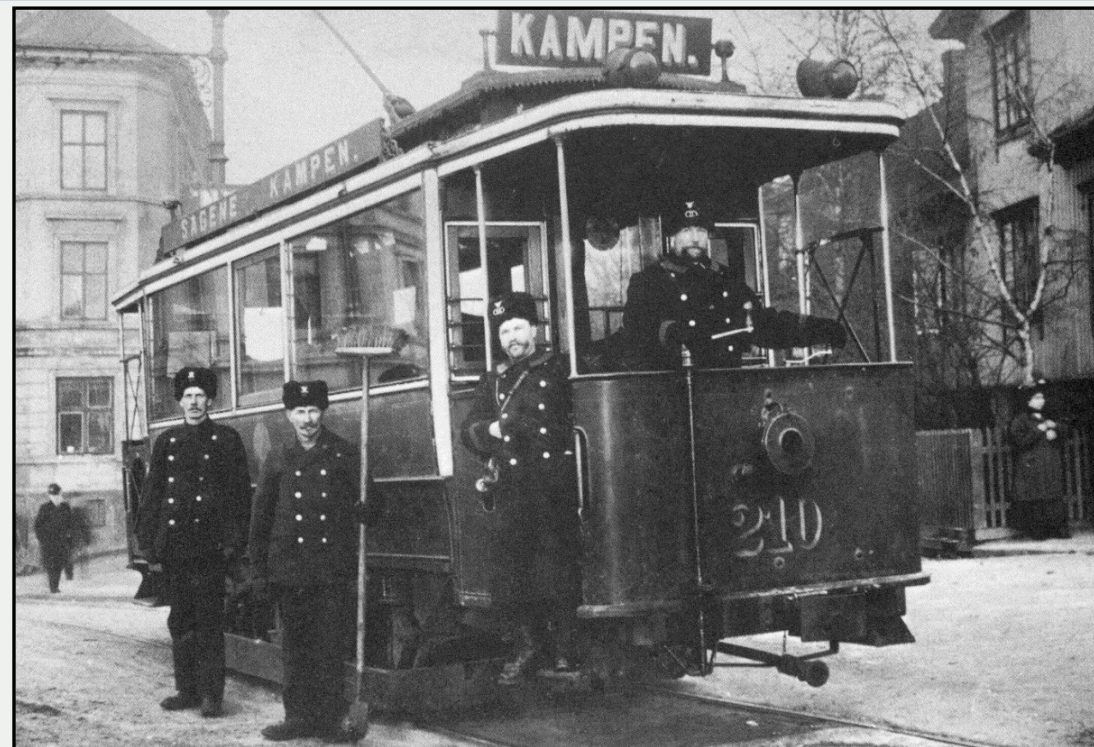
*v*  
Kerr,  
John Brodahl M/Fru  
409 John St.  
Seattle Wash  
U. S. A.

Kra den 1-2.1909

Kjære Broder

Du må unskyld meg at ikke har skrevet  
før. Takk for dit kjære brev Johan. Jeg vil  
ønske dig og Fruen et velsignet nyt år.  
Jeg er frisk og det samme er Tullemor.  
Det skulde være moro om vi fikk komme  
sammen engang. Gud faar hjelpe os  
Kjære Broder. Jeg skal sende Brev. På  
dette kort står jeg. Kiender du mig.  
Hierteilig hilsen ifra dine Søskende  
Olaf og Mathilde.

- **Fredag 6.oktober 1905 overtar Kristiania Sporveisselskap den Kommunale sporveien. Kristiania Kommunale sporvei hadde bygget linjene til Sagene, Rodeløkka og Festnings-bryggen. I tillegg til linjene overtok Kristiania Sporveisselskap vognhallanlegget på Sagene, 20 motor- og 12 tilhengervogner. De overtok også en liten vognhall på Rodeløkka med plass til 6 vogner. Denne hallen er i dag båthus på Sporveiens feriehjem ved Herøya.**
- **Overtakelsen av den kommunale sporveien gjorde at linjene fra øst fikk et endepunkt til på vest.**
- **Linjene over Grønland var fra 6. oktober 1905:**
- **Vaalerengen – Stortorvet – Munkedamsveien**
- **Oslo (Gamlebyen) – Stortorvet – Homansby**
- **Kampen – Stortorvet - Sagene**



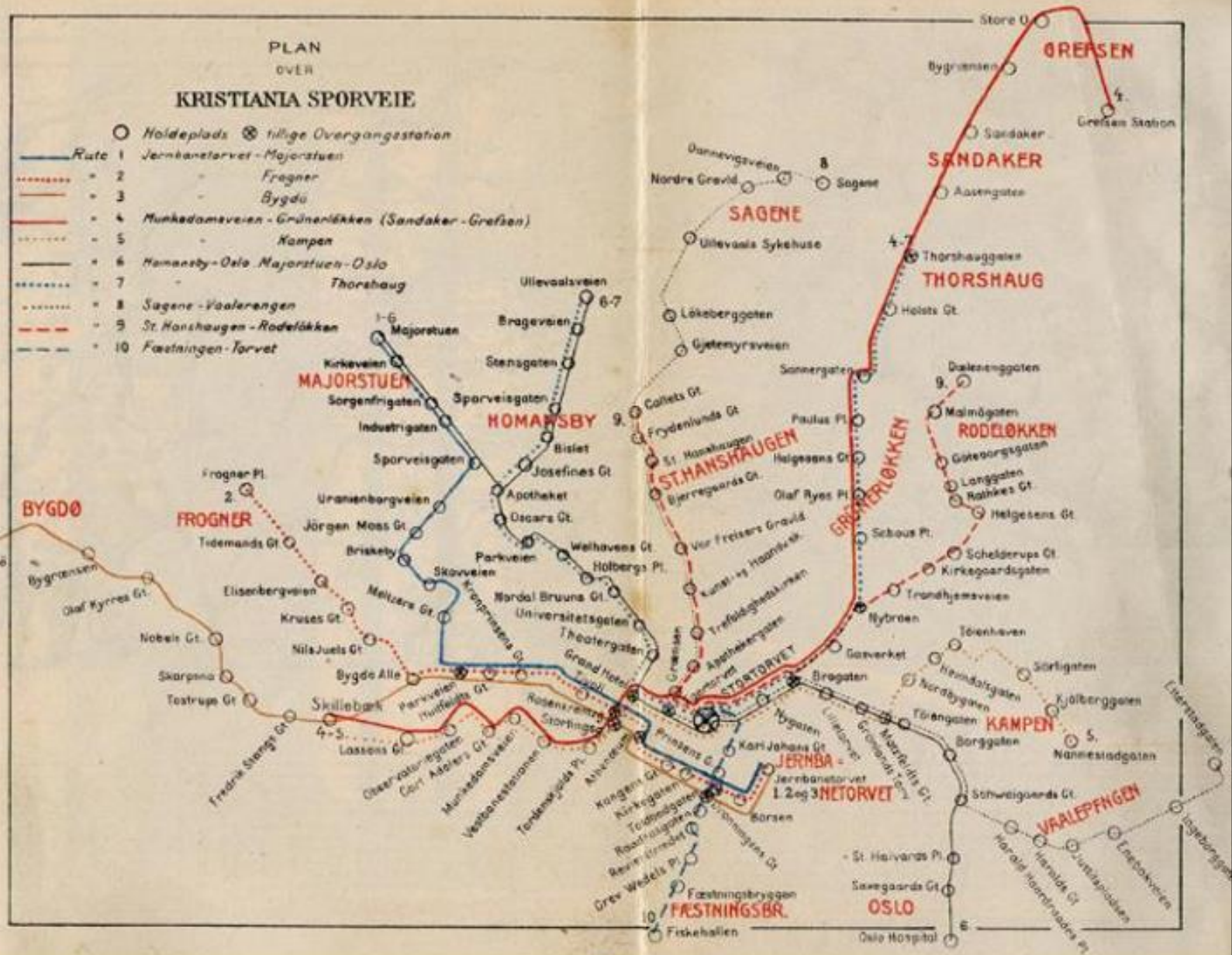
**Etter endringen i 1905 går det også vogner fra den tidligere Kommunale sporveien på linjene til Kampen og Vaalerengen. Her er vogn 210 fotografert ved det daværende endestoppestedt for linjen til Kampen; Krysset Brinkens gate - Hagegata X Nannestadgata. Fotoet er ikke datert, men må være tatt vinteren 1905 eller få år etter.**





En av Kristiania Sporveisselskaps UEG vogner fra 1899 er tatt vare på for ettertiden og tilbakeført til tilnærmet originalutseende ved leveransen. Vogn 32 står i den permanente samlingen i «Sporveismuseet vognhall 5».

# Kart fra 1912





- I 1912 åpner kjøtthallen på Grønland. Hele slaktekomplekset ble revet i 1973.



Linjene over Grønland endres ikke etter 1905, men i 17. januar 1910 skifter man på rutene og samme dag innføres linjenummer på linjene til Kristiania Sporveisselskap.

1910	5	Kampen – Stortorvet - Vestbanen - Munkedamsveien	17.01.1910	07.12.1913
1910	6	Homansby - Stortorvet – Brugata – Liabroveien (Oslo)	17.01.1910	30.04.1912
1910	8	Vaalerengen – Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	17.01.1910	10.05.1914

Fra 1. mai 1912 innføres «samtrafikk» mellom Kristiania og Kristiania Elektriske sporvei på den nye linje 6 Oslo (Gamlebyen) - Majorstuen. Dette var mulig etter at det var bygget en forbindelseslinje i Hegdehaugsveien og Bogstadveien fra Josefines gate til Holtegata. På linje 6 hadde Kristiania Sporveisselskap 7 og Kristiania Elektriske sporvei 3 vogner. Begge vognene under er fotografert ved Oslo Hospital.



Vognene over er identiske selv om de kommer fra 2 forskjellige selskap. Begge er bygget ved Skabo jernbanevognfabrikk på Skøyen i 1912 og er begynnelsen på en lang serie med svært like vogner. Alle med elektrisk utstyr fra Siemens – Schuckert. Slike vogner var med helt til siste vogn ble tatt ut av drift da trikken til Vålerenga ble lagt ned lørdag 22. juni 1968. I Sporveis-museet står det flere vogner av lik type, bygget i 1913 og 1914, men ingen av de som er vist på fotografiene.





61. Kristiania - Storgaten.

Engrat: Mittel & Co.





## En løbsk sporvogn



og dens sørgelige ruiner.

Kl. 06 om morgenen 5. februar 1914 kom et arbeidertog (ekstravogner med redusert takst) til møtesporet ved Ingeborgs gate 23-25. Dette arbeidertog som skulle kjøre fra Vålerenga til Bygdøy (Skøyen) ble kjørt med materiell fra Kristiania Elektriske sporvei. Under operasjonen med å kople tilhengervoggen fra og til begynte den å trille i det svake fallet retning Galgeberg. Betjeningen prøvde forgjeves å stanse den løpske vognen, men klarte det ikke. Etter å ha trillet gjennom Vålerenggata – Enebakkveien – St. Halvards gate og Schweigaards gate, med stadig økende fart sporet den av i kurven fra Schweigaards gate inn Grønlandsleiret og ble knust mot Schweigaards gate 50. Kort før vognen gikk i veggen passerte en fullastet vogn krysset. Ingen ble fysisk skadet i uhellet. (Utklipp Aftenposten)

Utover 1914/1915 skifter Kristiania Sporveisselskap igjen på linjene, men den store forandringen kommer 15. desember 1915 da linjen gjennom Vognmannsgata åpner.



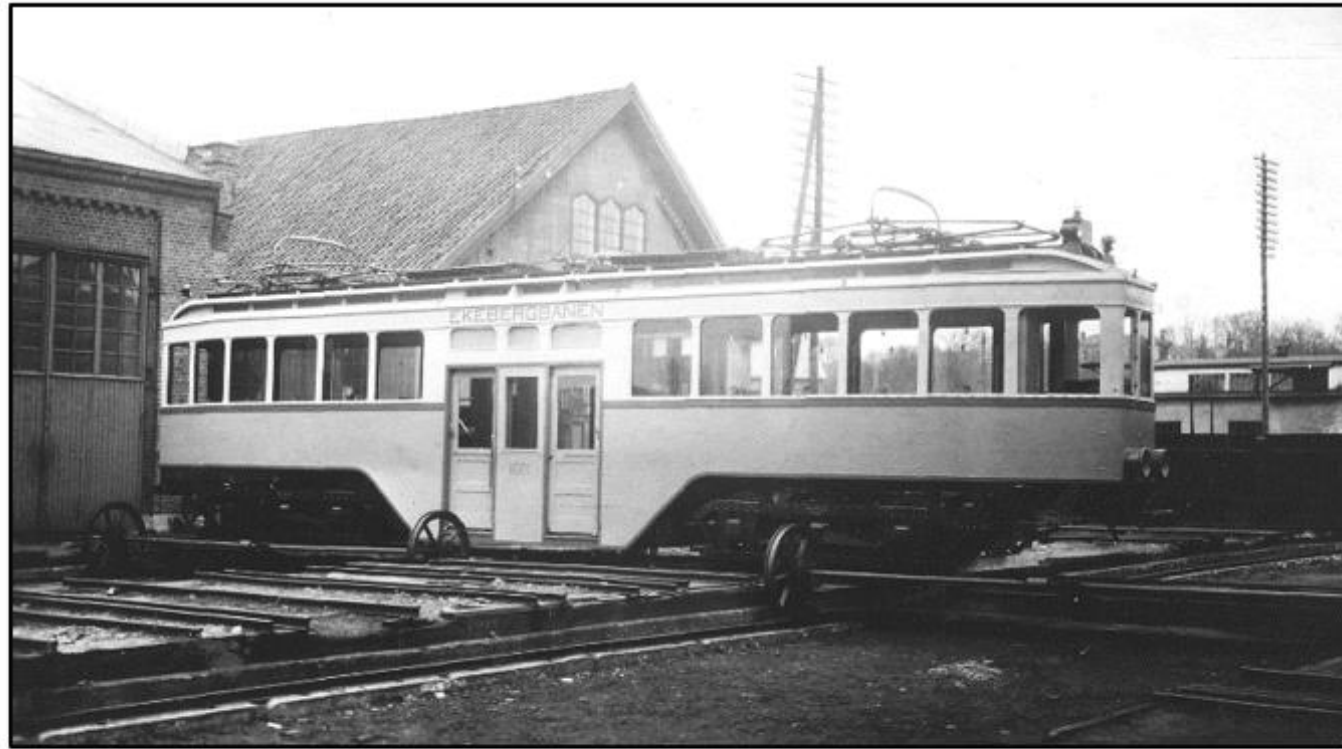
Over er vist kartutsnitt samt fotos fra byggingen høsten 1915. Linjen gikk fra Jernbanetorget til Vaterlands bru og var ca. 590 meter lang.



**Under første verdenskrig måtte mange menn ut på nøytralitetsvern. Dette rammet også de to sporveisselskapene som fra mars 1916 måtte ansette kvinner som konduktører.**



Den neste store forandringen, bokstavelig talt, skjer da Ekebergbanen åpner. Linjen går fra Sæter gjennom Oslo (Gamlebyen) Grønland, Brugata og Storgata til Stortorvet. I forhold til de vanlige sporvognene er vognene fra Ekebergbanen enorme.



Fotoet viser den første av Ekebergbanens vogner ved leveransen fra Skabo jernbanevognfabrikk på Skøyen sommeren 1917. Første leveranse var 5 vogner (elektrisk utrustning fra Siemens -Schuckert), 7 til kom i 1920/21. De 7 siste hadde en annen elektrisk utrustning (NEBB (Norsk Elektrisk Brown Boveri)). Enkelte av disse vognene var i drift fram til 1960. Vogn 1001 på fotoet står i den utstillingen i «Sporveismuseet Vognhall 5»

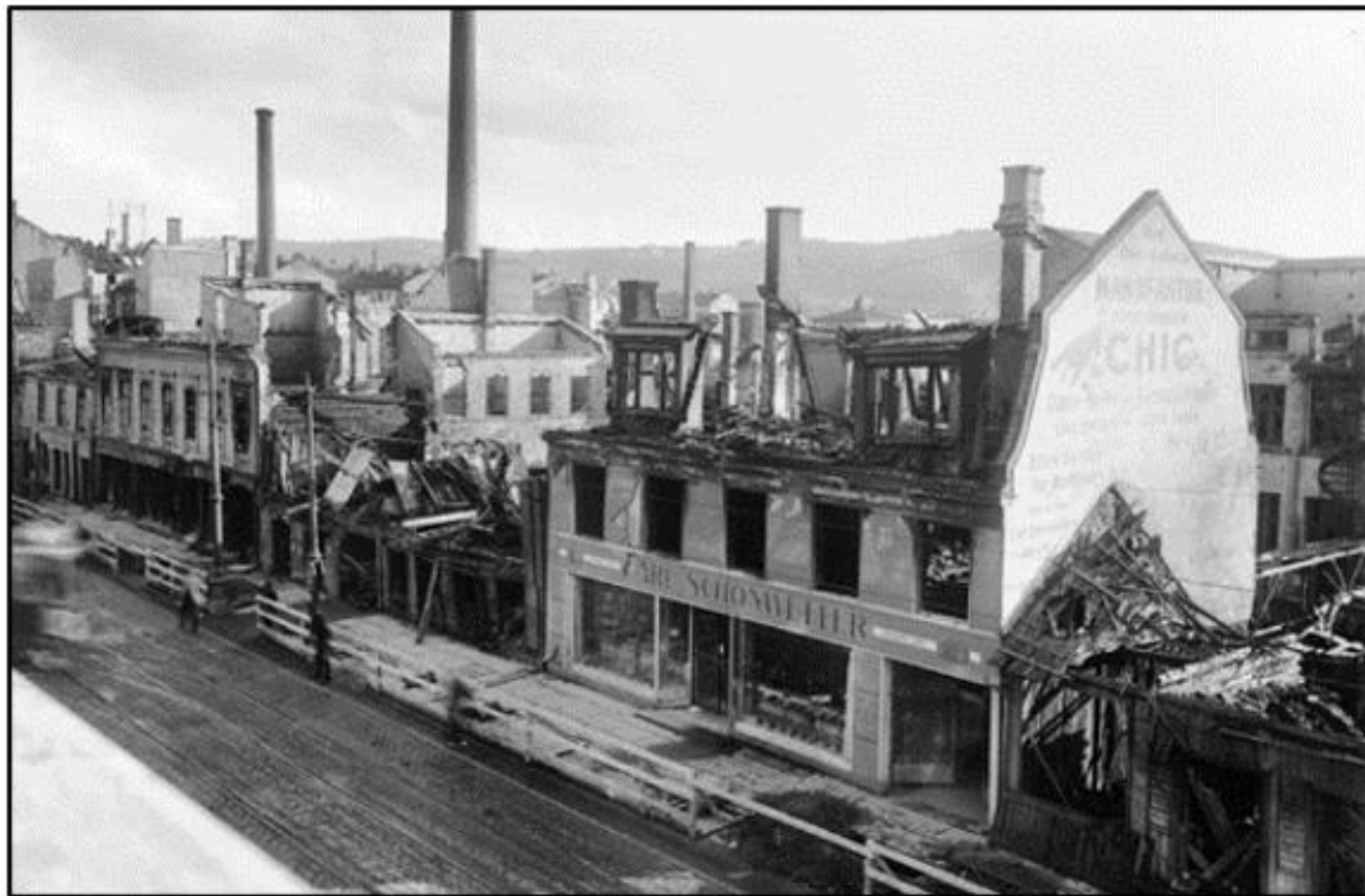
Linjene over Grønland i 1917: 2 til Vaalerengen, 2 til Kampen og 2 til Oslo (Gamlebyen), samt Ekebergbanen som går til Sæter.





Klikk og hold, eller dobbelttrykk og hold for å vise det opprinnelige bildet

**17. september 1919 bryter der ut en voldsom brann på Grønland. Hele husrekken fra nr. 13 til 29 brenner ned det vil si alle bygninger fra Tøyenbekken til rett før Vaterlands bru. Etter dette ble Grønlands torg utvidet til den størrelsen den hadde før T-banen ble bygget.**



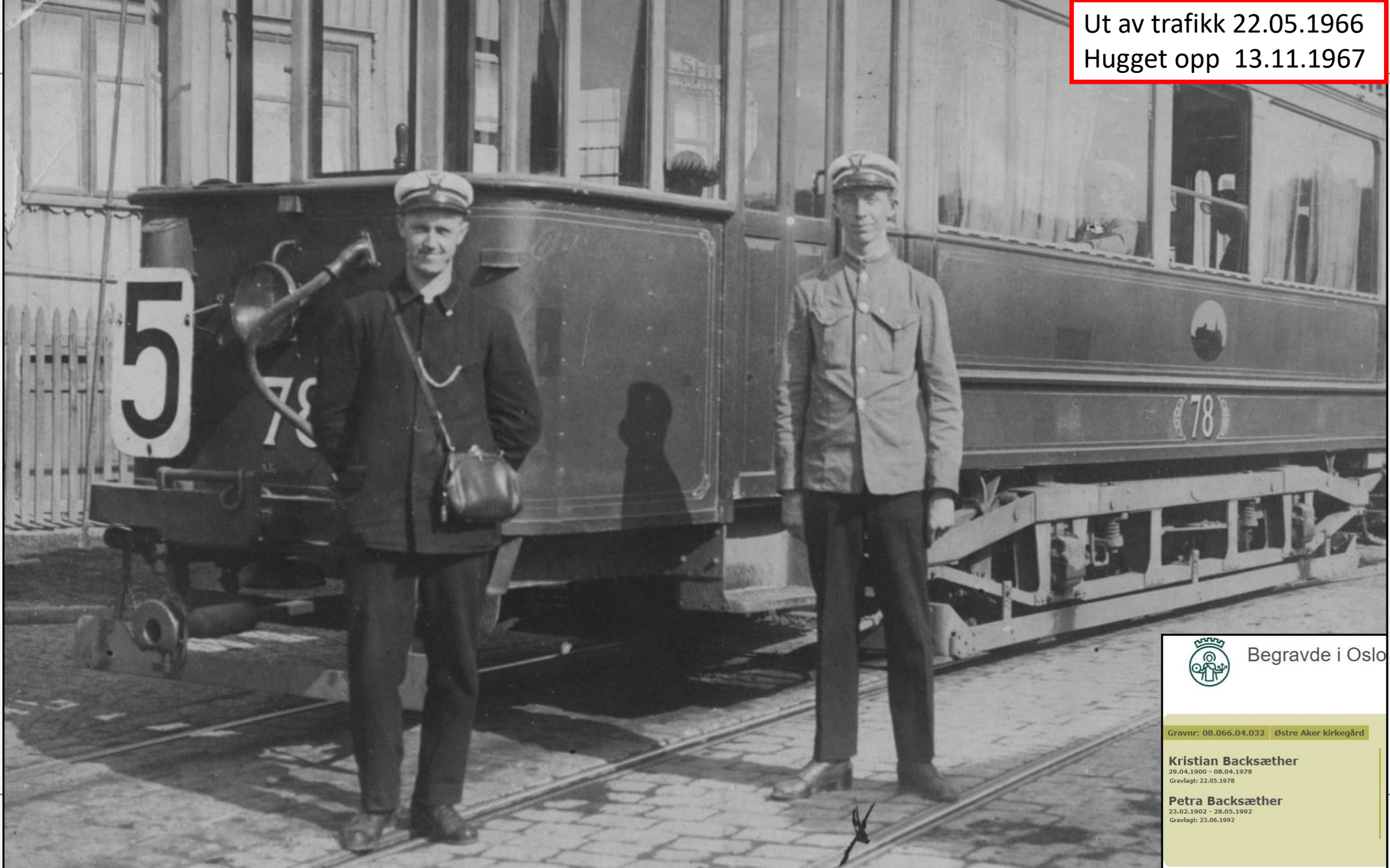
**Den nedbrente husrekken et par dager etter brannen.**



**8.11.1921 åpnes sporet i Tøyengata fra Grønland / Grønlandsleiret til Jens Bjelkes gate; med dette er Kampenlinjen dobbeltsporet.**



Ut av trafikk 22.05.1966  
Hugget opp 13.11.1967



Begravde i Oslo

Gravn: 08.066.04.032 Østre Aker kirkegård

**Kristian Backsæther**

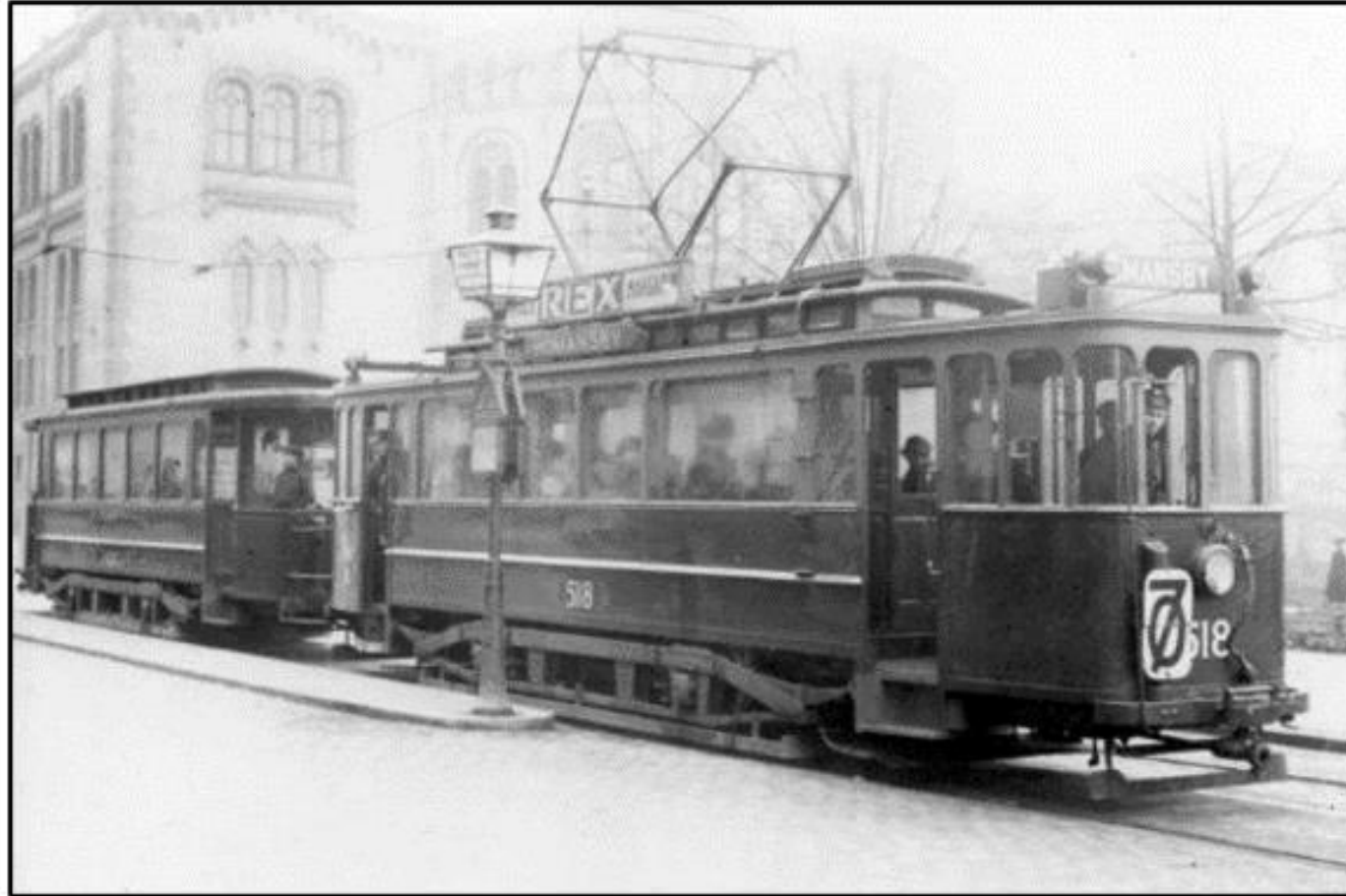
29.04.1900 - 08.04.1978  
Gravlagt: 22.05.1978

**Petra Backsæther**

23.02.1902 - 28.05.1992  
Gravlagt: 23.06.1992



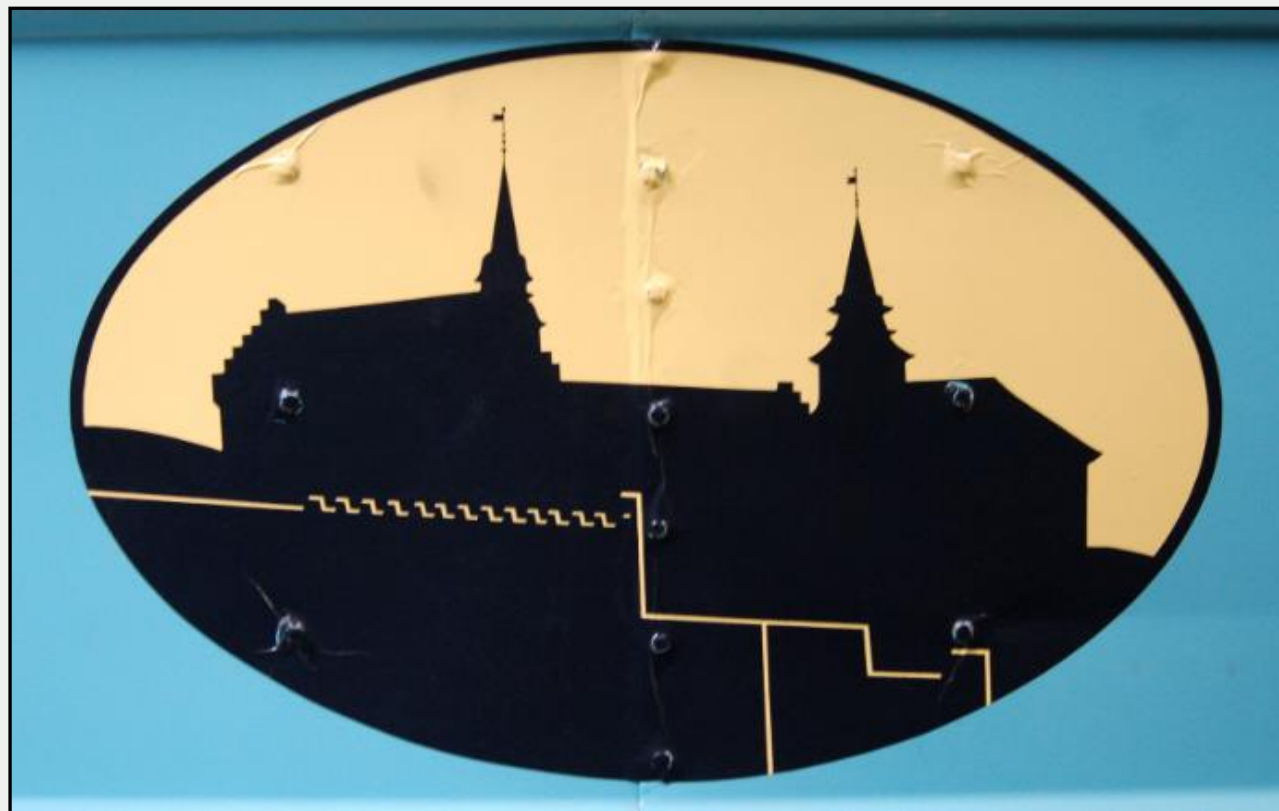
**8.12.1923 forlenges annenhver vogn i linje 7 fra Vaalerengen til Brynseng; den ferdigbygde delen av Østsjøbanen som er under bygging fram mot Oppsal.**



**Over en nybygd vogn på linjen Homansby – Stortorvet – Grønland – Vaalerengen – Brynseng, fotografert i Karl Johans gate utenfor Stortinget. Denne linjen ble kjørt fram til 9.1.1926 da Østsjøbanen åpnet strekningen Etterstad – Oppsal. Fra 10.1.1926 gikk linjen Vaalerengen (Etterstadgata) – Stortorvet – Homansby – Ullevål hageby.**

Fra 1. mai 1924 overtar kommunen de to private selskapene under navnet AS Kristiania Sporveier. Det går fortsatt 2 linjer til hvert av endestoppestedene på østkanten.

1. januar tar byen tilbake navnet den hadde fram til 1624. Sporveien skifter navn til AS Oslo Sporveier.



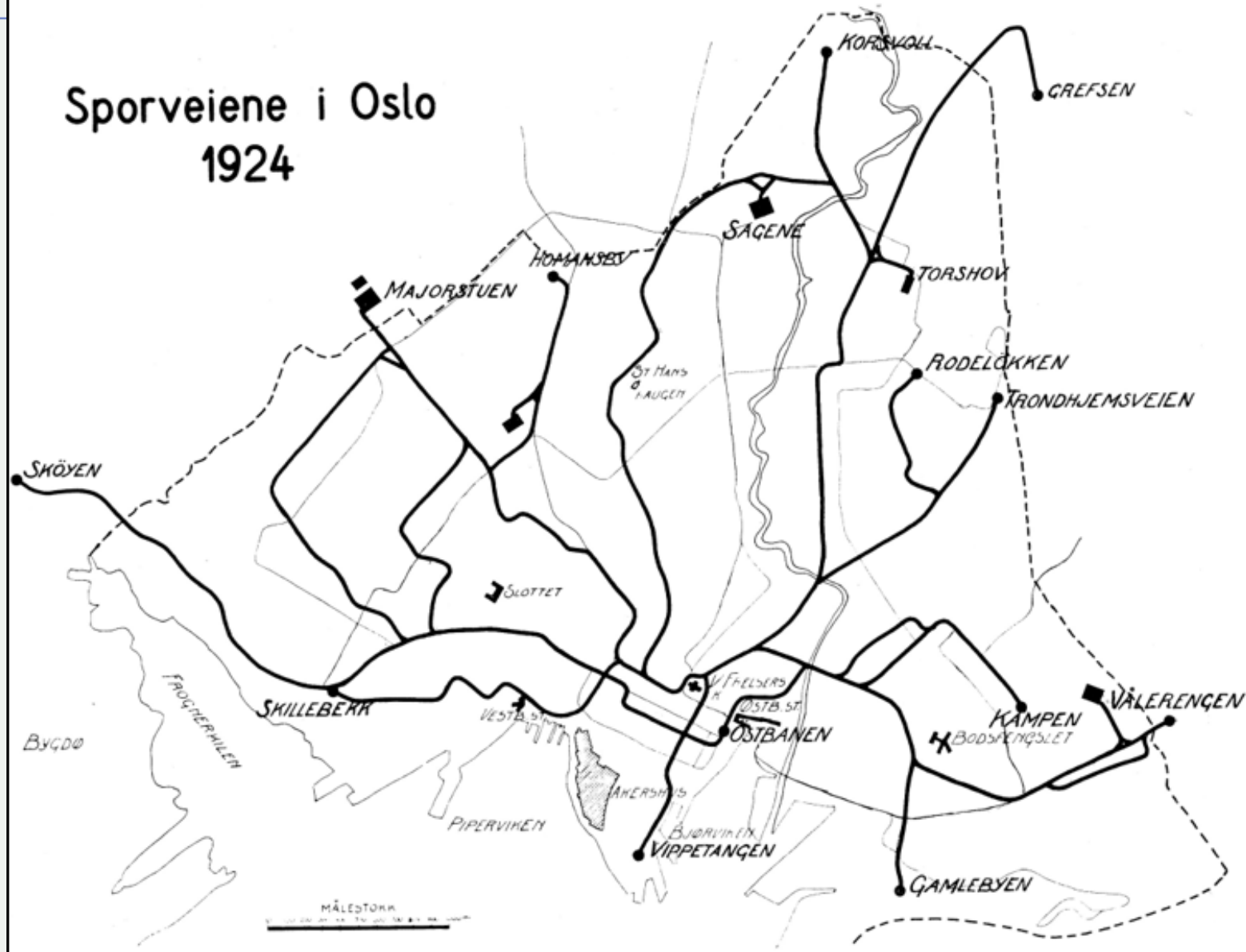


# Fra 1925 til 1927 males hele vognparken om til blå og elfenben

Fra Holbergs plass 1954

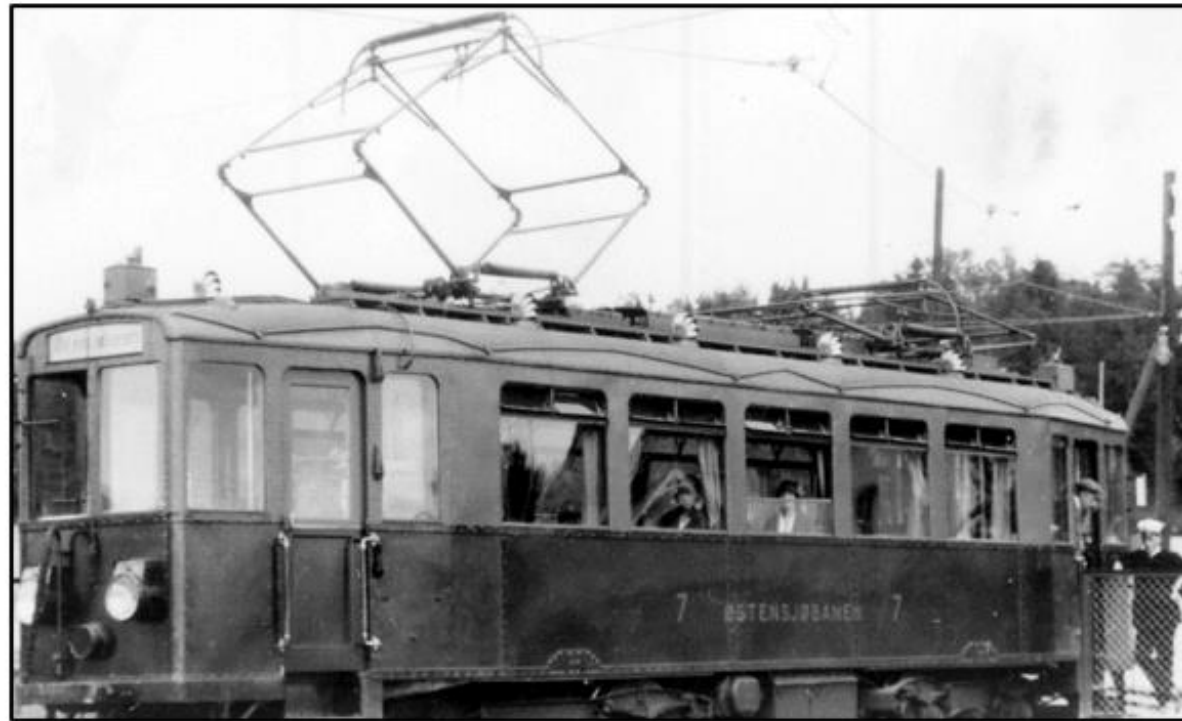


# Sporveiene i Oslo 1924



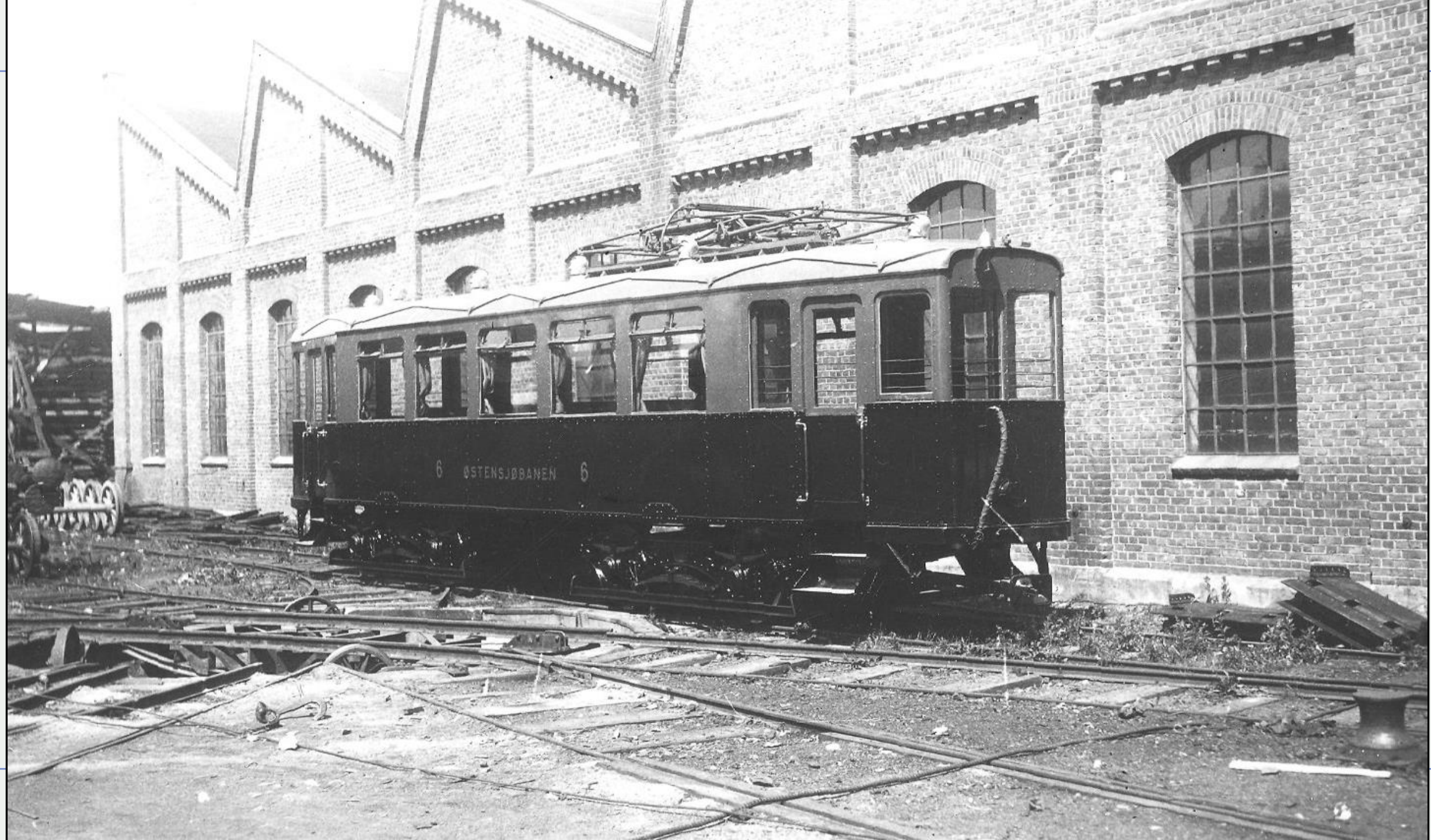


Etter mange års kamp fra beboerne langs Østensjøbanen ble den 4.1.1937 slått sammen med Bærumsbanen til en lang linje Kolsås – Jar – Skøyen – Jernbanetorget – Grønland - Etterstad – Oppsal. Denne lange linjen medførte nye vogner over Grønland. Vognene hadde den interne betegnelsen A-vogner og var langt mindre enn Ekeberbanens vogner, men ikke særlig egnet for å gå i byen. De var i likhet med Ekeberbanens vogner involvert i mange og stygge uhell. Linjen fra Kolsås til Oppsal hadde 19 vogner tilgjengelig: 19 motor- og 18 tilhengervogner. Ekebergbanen hadde i løpet av 1920 årene kjøpt 6 små og 4 store tilhengervogner. I 1932 ble vognparken utvidet med 4 nye motorvogner. Disse vognene var også bygget ved Skabo jernbanevognfabrikk og ved de første helsveisede vogner for sporvei / forstadsbane i Norge.



En av Østensjøbanens vogner i sløyfa på Oppsal, antakelig første sommeren (1926) de var i drift. Fargen var rød under vinduene og gul fra vinduene og opp. Bærumsbanens vogner svært like, men de var grå. Etter sammenslåingen ble alle vogner malt i den vanlige lyseblå og elfenben som de













**13. September 1931 åpner Ekebergbanen en sidelinje, ca. 1200m, fra Jomfrubråten til Simensbråten. Etter dette går det 2 linjer til Ekeberg over Grønland. Fotoet under viser prøvekjøring av linjen i krysset med Ekebergveien midt på Ekebergsletta. Linjen til Simensbråten ble nedlagt 27. oktober 1967.**





1016

STORTORVET &  
LJABRU

Stortorvet &  
Ljabru





Steplagården, med gateadresse Grønland 4, ble oppført i 1932 og er et ikonisk bygg på Grønland. Navnet kommer av de to som fikk bygget oppført; Salomon Steinmann og Salomon Plavnik.



RUTE		Antall inkl. ind- vognene	Første vogn		Siste vogn alle dager	Siste vogn passerer Centrum	
Nr.	Kjøretretning		Hver- dag	Hellige dag		Sted	Kl.
O	Sagene—Ring. Vest	12	5.37	7.49	0.13	Torvet	0.35
	Sagene—Ring. Øst	12	5.15	7.45	0.21	Torvet	0.37
1	Vålerengen—Torvet—Majorstuen	12	5.14	7.02	23.50 <sup>1</sup>	Torvet	0.04
	Majorstuen—Torvet—Vålerengen	12	5.42	7.30	0.18	Torvet	0.31
2 og 5	Østbanen—Frogner—Majorstuen	6	6.03	7.21	0.33	Athenæum	0.36
	Majorstuen—Frogner—Østbanen	6	5.38	6.56	0.08	Athenæum	0.24
3	Skøyen—Drammensveien—Østbanen	15	6.08	7.38	23.53	Athenæum	0.10
	Østbanen—Drammensveien—Skøyen	15	6.04	8.04	0.04	Athenæum	0.07
B. B.	Skøyen—Drammensv.—Athenæum	15	6.15	6.15	24.00	Nattv. Skøyen	0.45
	Athenæum—Drammensv.—Skøyen	15	6.30	6.30	0.15	» Athen.	1.00
4 og 14	Kjelsås—Torvet	12	6.02	7.02	0.02 <sup>2</sup>		
	Torvet—Kjelsås <sup>4</sup>	12	6.07	7.31	0.19		
7	Ullevål Haveby—Kampen	12	6.08	6.56	23.44	Torvet	23.59
	Kampen—Ullevål Haveby	12	5.38	7.26	0.14	Torvet	0.25
8	Sandaker—Vippetangen	12	5.36	7.24	24.00	Kirkeristen	0.15
	Vippetangen—Sandaker	12	6.01	7.49	0.25	Kirkeristen	0.31
10	Korsvoll—Torvet—Skillebekk	12	5.37	7.01	23.49	Torvet	0.07
	Skillebekk—Torvet—Korsvoll	12	6.10	7.34	0.10 <sup>3</sup>	Torvet	0.22
11	Grefsen—Torvet—Majorstuen	12	5.26	7.26	23.50	Torvet	0.09
	Majorstuen—Torvet—Grefsen	12	5.48	7.36	0.12 <sup>3</sup>	Torvet	0.25
12	Majorstuen—Posth.—Trondhjemsv.	12	5.30	7.06	23.54	Athenæum	0.09
	Trondhjemsv.—Posth.—Majorstuen	12	6.02	7.38	0.26	Athenæum	0.39
13	Sagene—Gamlebyen	12	5.43	7.07	23.55	Torvet	0.10
	Gamlebyen—Sagene	12	6.09	7.33	0.21	Torvet	0.32
15	Majorstuen—Østbanen—Kampen	12	5.36	7.24	23.48	Athenæum	0.03
	Kampen—Østbanen—Majorstuen	12	6.08	7.56	0.20	Athenæum	0.33
16	Vålerengen—Østbanen—Skillebekk	12	5.46	7.46	23.46	Athenæum	0.01
	Skillebekk—Østbanen—Vålerengen	12	6.15	8.15	0.15	Athenæum	0.25
17	Ullevål Haveby—Rodeløkken	12	6.14	7.38	23.50	Torvet	0.05
	Rodeløkken—Ullevål Haveby	12	5.43	8.07	0.19	Torvet	0.31
18	Vøienvollen—Loelvdalen	20	5.26	7.06	23.56	Torvet	0.07
	Loelvdalen—Vøienvollen	20	5.56	7.36	0.26	Torvet	0.40
18 <sup>I</sup>	Tåsen—Loelvdalen	20	6.22	7.42	23.42 <sup>6</sup>	Torvet	23.57
	Loelvdalen—Tåsen	20	6.06	7.46	0.06	Torvet	0.20
19	Storgaten—Lille Tøyen	15	6.10	7.55	0.10	Storgaten	0.10
	Lille Tøyen—Storgaten	15	5.55	7.40	23.55	Storgaten	0.10
20	Bussringen, vestgående, Torshov	6	5.32	7.26	23.50	Østbanen	0.25
	Bussringen, østgående, Torshov	6	5.35	7.35	23.53	Eidsvolds pl.	0.21
21	Rosenhoff—Skillebekk	10	5.35	7.35	23.55	Bislet	0.08
	Skillebekk—Rosenhoff	10	6.00	8.00	0.20	Bislet	0.27

<sup>1</sup> 24.00 til Torvet. <sup>2</sup> 0.24 til Sagene. <sup>3</sup> 0.23 til Sagene. <sup>4</sup> Utenfor trafikktidene går hver annen vogn bare mellom Torvet og Glads vei. <sup>5</sup> Kl. 0.38 til Sagene om Torshov. <sup>6</sup> Kl. 0.02 til Torvet.

A/S  
OSLO SPORVEIER

Lommerute  
for  
Trikk og Buss  
1936



GRATIS

Til opbevaring

Mindre ruteforandringer forbeholdes

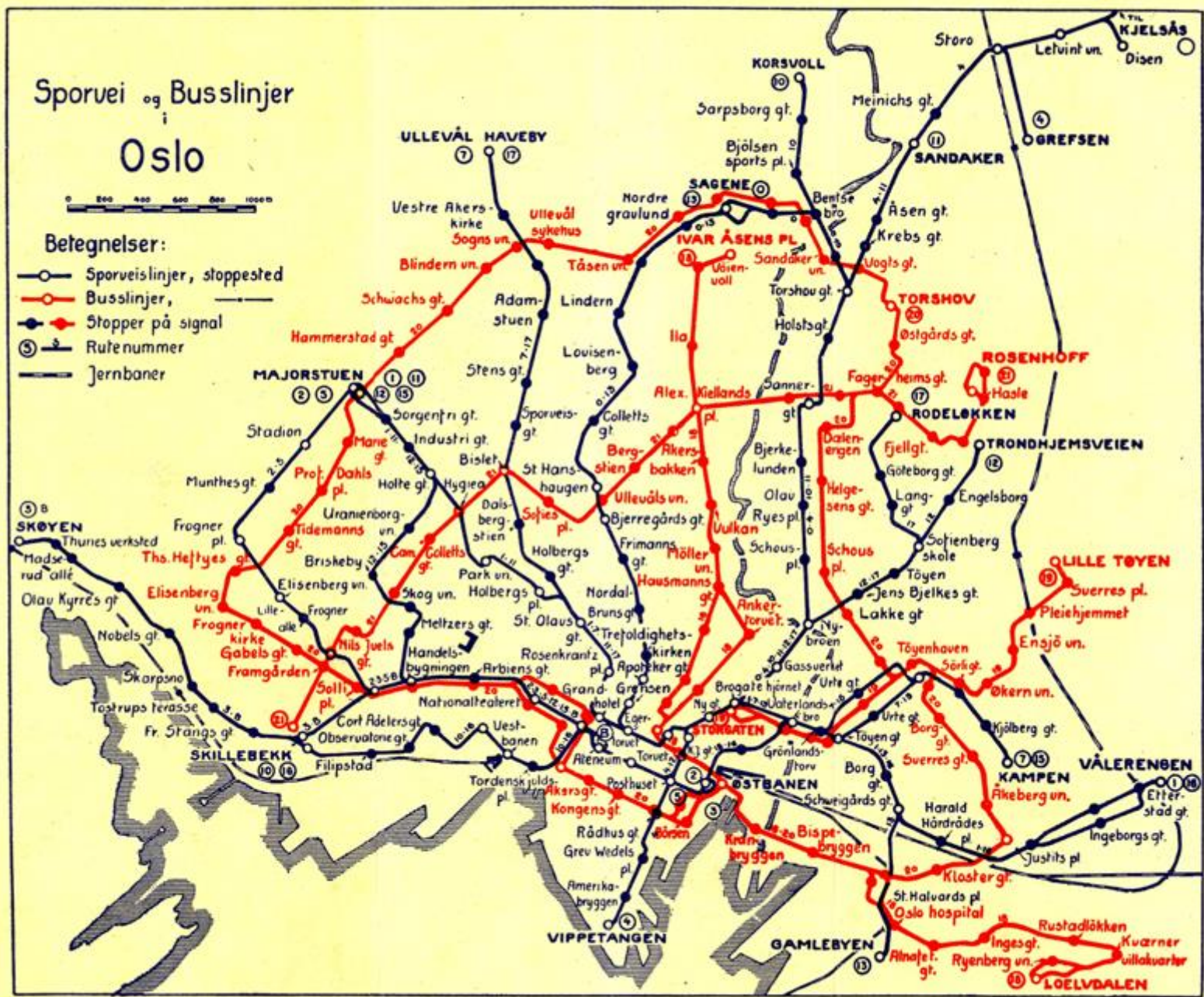


# Sporvei og Busslinjer i Oslo



## Betegnelser:

- Sporveislinjer, stoppested
- Busslinjer,
- Stopper på signal
- ⑤— Rute nummer
- Jernbaner



I 1939 settes det inn moderne nybygde vogner på Østensjø- Bærumsbanen. AS Oslo Sporveier fikk i 1937 levert 6 prøvevogner som senere får navnet «Gullfisker». I 1939 /40 leveres 20 vogner til bruk på bynettet, og 20 til forstadsbanenettet. Til ØBB leveres 20 B-vogner som settes inn mellom Kolsås og Oppsal. De siste «Gullfiskene» ble utrangert i 1985.



Vogn 189 fotografert i sløyfa på Kolsås en gang under krigen. Vognen har blendet frontlykt, noe som var et krav fra okkupasjonsmyndighetene under hele krigen. Blendingen medførte et enormt antall uhell og ulykker.





**NYX**

SELVVIRKENDE

*Sprødtåns rulle*

# 1940 Norge okkuperes

















Fernanda Nissens husmorskole lå i Borggata 2 på Grønland, den ble opprettet i 1930 etter at folkeskolen i bygningen var lagt ned. Etter at virksomheten ble avviklet her i 1970 gjenoppsto navnet på en ny videregående skole i 2016 på Sandakerveien 102 på Storo.







## Alt var mye bedre under krigen? NEPPE!

Nazifisering, knapphet på det meste, utallige uhell, trengsel, sporvagner konfiskert og sent ut av landet og mørklegging av gatene!

Noe av det første som skjedde var at Sporveiens direktør, Hjalmar Samuelson, ble skiftet ut med en overbevist nazist. Deretter ble personer fra Nasjonal Samling og Hirden gitt høyere stillinger i organisasjonen som de ikke hadde forutsetninger for mestre.



Visen «Jeg heter Nikken og jobber på trikken», framført av Arvid Nilsen, hadde sin bakgrunn i trengselen på trikken under krigen.



Mørkleggingen medførte tap av mange liv.. Her er en plakat fra en kampanje nazistene hadde.



*Wrecked tram no. 115 på Drammensveien etter at de ombotane var fjernet. I bakgrunnen har flere tydelige sødeltar-latt oppstilling. Legg merke til alle de sødelagte vinduene i både Victoria Terrasse 3 og Drammensveien 2 (til høyre). (Foto: Ingvald Møllerstad, Aftenposten via Scan-Pix)*

De sørgelige restene av vogn 115 som ble bombet av RAF 31.12.1944. 48 omkom.



Restene av vogn 115 etter bombingene.



En av de som har gjort «Kampetrikken» udødelig var revyartisten og skuespilleren Arvid Nilsen som sang denne visen som kom som en følge av trengselen på tikken under krigen. Det er også mulig at trikken i Kardemomme by har sitt opphav fra Kampen der Torbjørn Egner trådte sine barnesko.



Arvid Nilsen som trikkekonduktøren.

**Bare døtt på! (Trikkevise)**  
**Finn Bø og Bias Bernhoft, 1942**

Dem kaller meg Nikken,  
jeg er ansatt på trikken  
på linje 12 som konduktør.  
Jeg b'vner om morran  
og før sto jeg foran,  
men nå står jeg bak og roper: "Kjør!"  
Jeg stapper og stuer  
inn jenter og fruer  
med kofferter og barnevogn,  
og bønder med tiner  
og unger som griner,  
dem står så tett som torskerogn.  
Jeg fløtter på snurper  
og døtter på hurper  
og trækker dem både hist og her,  
jeg vasser i skælker  
og bikkjer og kjælker.  
"Gå lenger innover i vogna der!"

Krigen i Norge sluttet 8. mai 1945. Friheten ble blant annet feiret ved oppbrenning av de forhatte blendingsgardinene. Tyske bøker sto heller ikke høyt i litterær kurs.

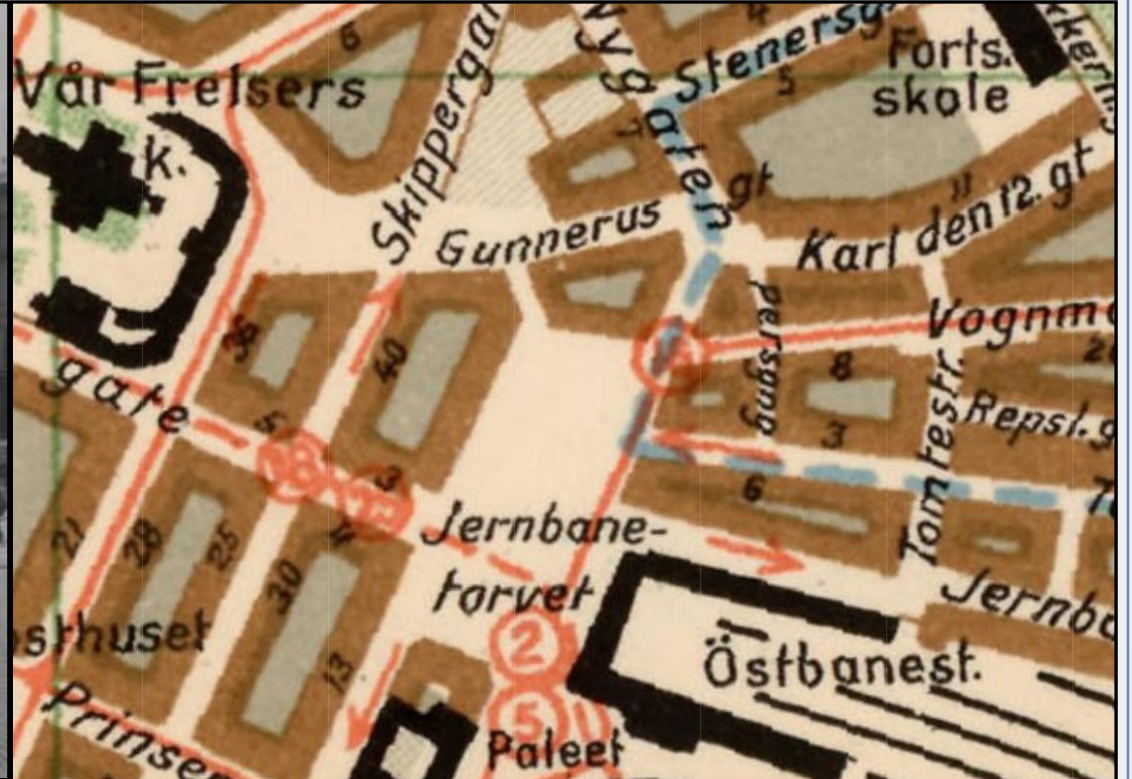


Bål av blendingsgardiner og tyske bøker i Kampens park

Etterkrigstiden bar preg av at 5 magre år var over. Vedlikeholdet av vognene hadde et stort etterslep. Vogner som okkupantene hadde beslaglagt til bruk i Tyske sporveisbyer kom tilbake (ikke alle) i miserabel forfatning. Etter krigen fikk vi etter hvert 4 linjer med trolleybusser, deriblant linje 20 Galgeberg – Majorstuen. I 1949 begynte en avvikling av sporveisdriften da linjen til Korsvoll og linjen til Rodeløkka ble nedlagt.



Fotoet viser NSB's administrasjonsbygning på Jernbanetorget. Kartet viser hvor bygningen lå. Det er i dag ikke mulig å plassere bygningen, men den lå omtrent der Nygata krysser Biskop Gunnerus gate.



**Etter sprengningen av NSB's administrasjonsbygning på Jernbanetorget 15. mars 1945 ble det mulig å etablere en sporforbindelse mellom Stortorvet og Jernbanetorget. Foto til høyre fra åpningen av de nye sporene i 1953.**

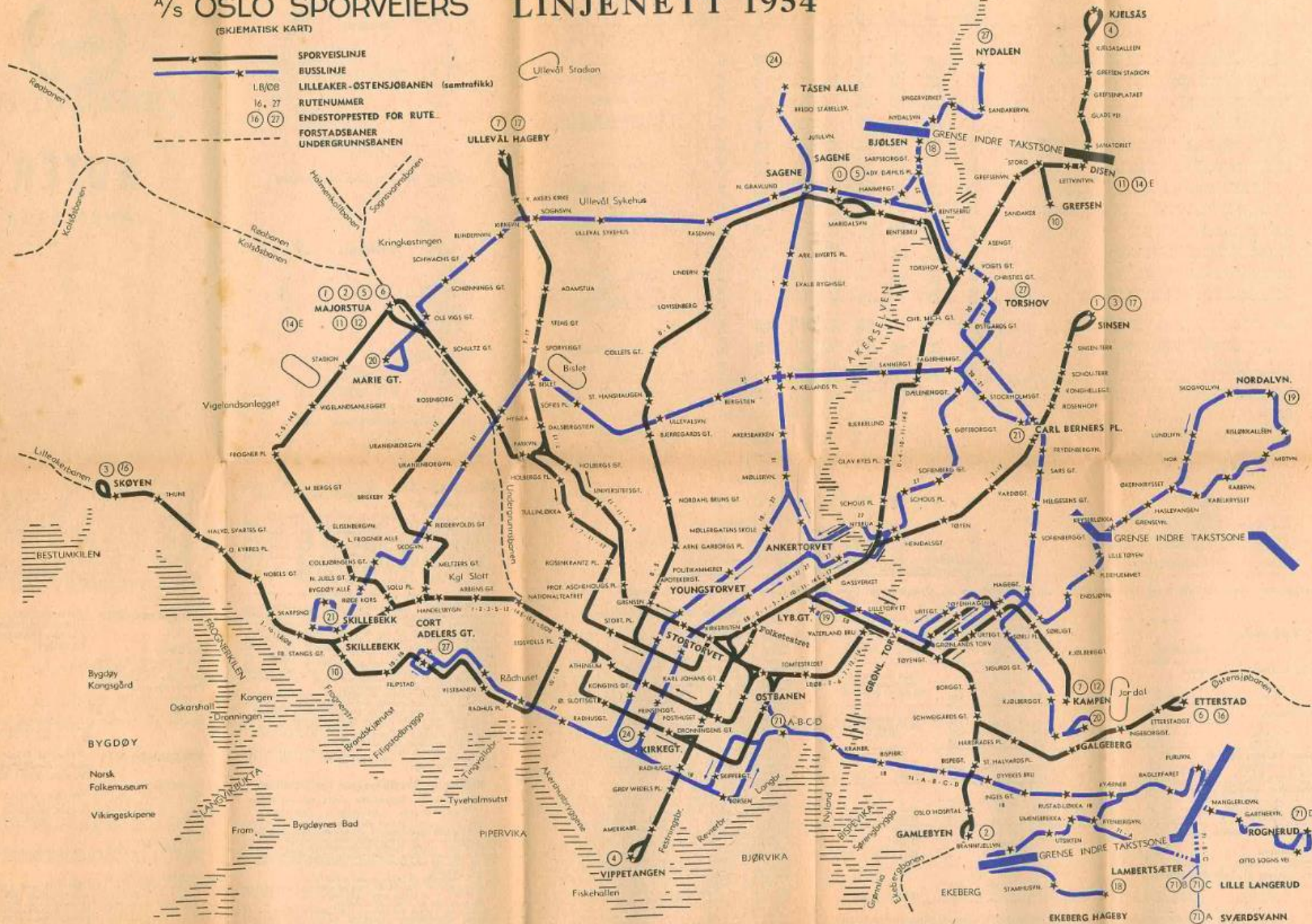




# A/s OSLO SPORVEIERS LINJENETT 1954

(SKJEMATISK KART)

-  SPORVEISLINJE
-  BUSSLINJE
-  LILLEAKER-ØSTENSJOBANEN (samtrafikk)
-  RUTENUMMER
-  ENDESTOPPESTED FOR RUTE
-  FORSTADSBANER
-  UNDERGRUNNSBANEN



RUTE 14E KJØRES TIL CA. KL. 19.30 ALLE HVERDAGER



1952 kom de første av en bestilling på 30 nye sporvogner i trafikk. Disse ble bygget ved Hønefoss karosserifabrikk og ble kalt Høka-vogner. Under er vist en vogn fra første leveranse kort etter at den har forlatt sløyfa på Ullevål hageby, en gang på 1960-tallet. Sporveien fikk etter hvert 50 vogner Høka-vogner, levert mellom 1952 og 1958. Det gikk kun unntaksvis slike vogner over Grønland.





Et B-tog (vognene 194 og 198 koplet sammen) hadde avgang fra Bøler mot Jar. Noe før vognene kom til Totengata ble brannen i vogn 198 oppdaget og vognene stanset. Vogn 198 som brant stoppet rett utenfor Totengata 1. Varmeutviklingen var så intens at husfasaden tok fyr. 4 passasjerer mistet livet med en gang, og etter 10 dager døde også en kvinne av skadene som var påført henne. 17 personer ble innlagt i sykehus. Denne ulykken førte til en rekke endringer for å bedre sikkerheten: Vinduer som kunne skyves ut, markering av nødåpninger ved dørene, brannslukningsapparat med hver vogn og verktøy som kunne benyttes til å bryte seg ut av vognen med.

Brannen startet i vendervalsen som kan sees på bildet av 198 der det er brent hull i karosseriet der taket har rast sammen i den fremre kupeen.

Etter ulykken fikk Sporveien kun lov til å kjøre B-vognene enkle fram til nye tekniske sikkerhetskrav var gjennomført på alle 19 gjenværende vogner. Vogn 198 ble bygget opp igjen og befinner seg i dag hos en «samler» i Japan.



RENSETØY  
Høyem's BENSERI OG FARGERI

# Aftenposten

Bl. 101. 10. Avgang. Mandag 4 august 1916. Hvernummer 25 øre



ferrariacolor  
FRANSLUGNINGS-APPARAT

## Ulykkes-trikken i Strømsveien lørdag var en dødsfelle



### Passasjerene måtte slå seg ut gjennom vinduene

Den katastrofale ulykken i Strømsveien på lørdag førte til at passasjerene i vogn 198 måtte slå seg ut gjennom vinduene. De fleste ble skadd, og fire mistet livet. En kvinne døde senere av skadene påført henne.

### De fire døde

De fire døde i ulykken var: ...

### 15-årig skolepike fikk kongepokal i NM i fri-idrett

Stort sett pent var resten idag

### Moskva taler nu også for China

Nytt barberblad.... hvor ofte?

**I 1954 vedtar bystyret at Oslo skal få T-bane. Dette medførte etter hvert betydelige endringer i området Tøyen – Grønland. Etter at Hammersborg og Vika ble sanert på 1930 og 1940-tallet, kom turen fra 1950 og utover til Vaterland. De siste bygningene i dette strøket ble revet rundt 1970. Byggingen av T-banen medfører at trikken forsvinner fra Grønland og til Kampen. Lambertseter-banen blir bygget med T-bane standard fra Brynseng til Bergkrystallen. Planen er at linjen senere skal føres i tunnel fra Helsefyr mot Jernbanetorget. Fra høsten 1955 begynner arbeidet med å legge skinner i Schweigaards gate fra Jernbanetorget til krysset Oslogate x Schweigaards gate. I forbindelse med dette prosjektet må det bygges en ny Schweigaards bru. Dette skjer i årene 1955 og 1956.**



Under bygging av ny Schweigaards bru. Den gamle brua sees delvis i venstre billedkant. Bindingsverkshuset (Rødfyllgata 12) er gjenreist på Folkemuseet og står i byavdelingen. Rødfyllgata 12 hadde gateadresse til Rødfyllgata, mens fasaden lå mot Elvegata. De øvrige bygningene i Elvegata (blant annet gården med Nora reklame på gavlen) er alle borte før 1965.















Kartet under viser gateløpene før saneringen av Vaterland kom i gang.









På kartet under er gateløpene på gatene som forsvant under saneringen av Vaterland tegnet inn.





I 1955 begynner arbeidet med å oppgradere Schweigaards gate til gate der det skal gå sporvogn. Strekningen tar av fra Vognmannsgatelinjen et stykke etter Jernbanetorget og går til krysset Schweigaards gate X Oslogate. Sporet lå midtpassert i gateløpet. I 1991 ble stekningen fra Byporten til Hollendergata flyttet til sideplassert posisjon (slik det fortsatt ligger i dag på den nedlagte strekningen).

Under: Skinner legges i Schweigaards gate i 1956.



**Stekningen gjennom Schweigaards gate tas i bruk av linje 4 Kjelsås – Bergkrystallen (Lambertseterbanen) 28.4.1957. Fotoet viser en Høka-vogn på vei fra Kjelsås mot Bergkrystallen i det den runder hjørnet fra Storgata ned i Biskop Gunnerus gate kort etter åpningen. 19.06.1960 ble Lambertseterbanen avkortet til en sløyfe i Vognmannsgata, senere forlenget til Østbanen. Østensjøbanen opptok trafikken i Schweigaards gate 13.5.1957. Siste dag for Lambertseterbanen i Schweigaards gate var 18.5.1966. 22.5.1966 ble Lambertseterbanen åpnet som Oslos første T-banelinje. Østensjøbanen gikk siste tur gjennom Schweigaards gate 27.10.1967, og åpnet som T-bane 29.10.1967.**











**Strekningen gjennom Vognmannsgata, fra Vaterlands bru til Jernbanetorget, ble nedlagt 29.02.1960. Etter dette kjørte linje 6 via Schweigaards gate til Østbanen.**

**Resten av strekningen Brugata – Grønland – Grønlandsleiret til Oslogate ble nedlagt 30.11.1960. Begge strekninger ble nedlagt grunnet bygging av T-banen.**

**Samme dag (30.11.1960) ble trikken til Kampen nedlagt**



**Siste Kampetrikk  
går i Vognmanns-  
gata 29. februar  
1960**

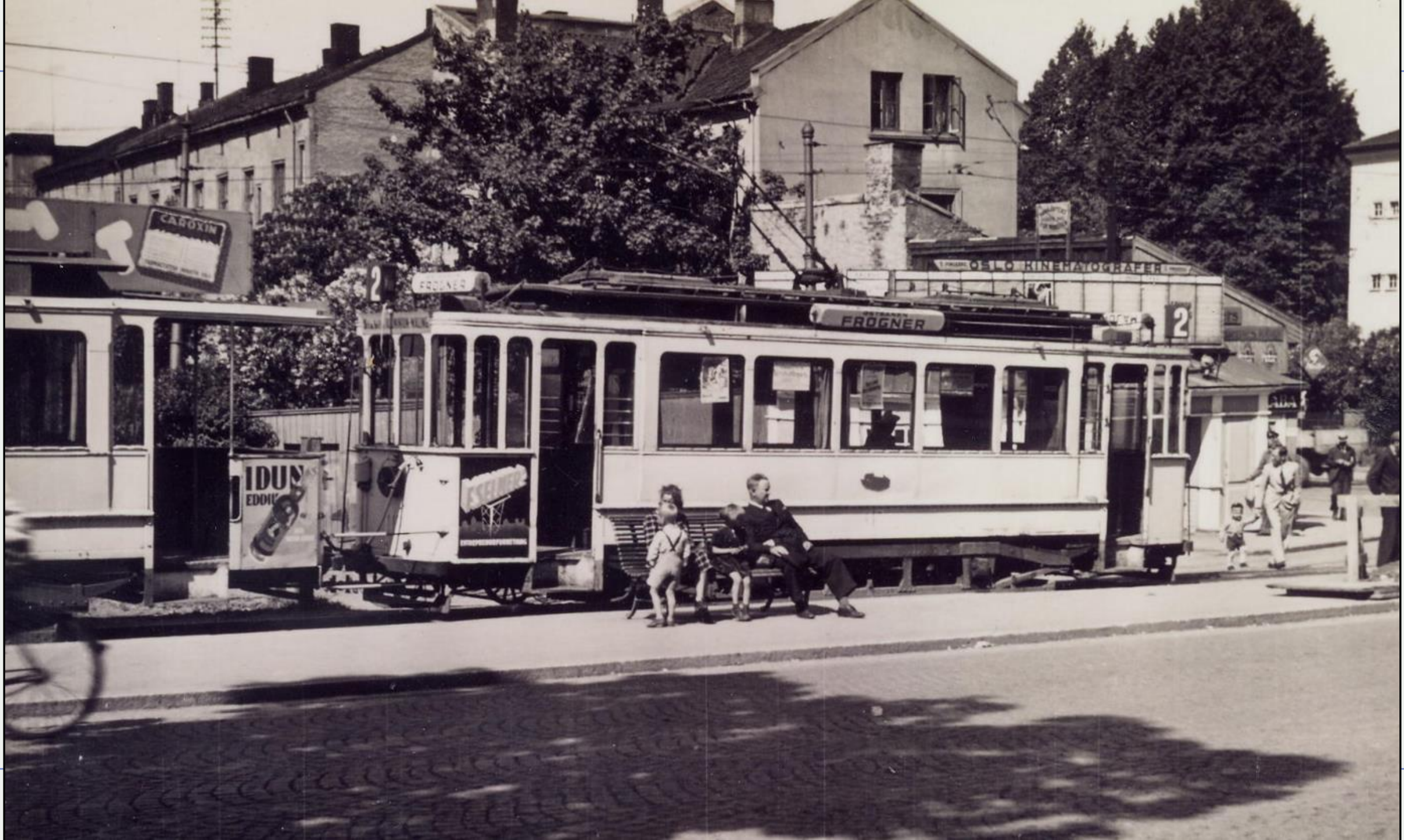


Fra 28.4.1957 og fram til nedleggelsen av linjen gjennom Vognmannsgata 28.2.1960 gikk var det 3 gater med trikk i Grønlandsområdet. Etter at strekningen gjennom Brugata, Grønland og Grønlandsleiret ble nedlagt 28.10.1960 gikk det kun trikk i Schweigaards gate. Linjene til Kampen ble nedlagt samme dag (28.10.1960)

Etter avkortningen måtte Lambertseterbanen snu i en sløyfe i Vognmannsgata.





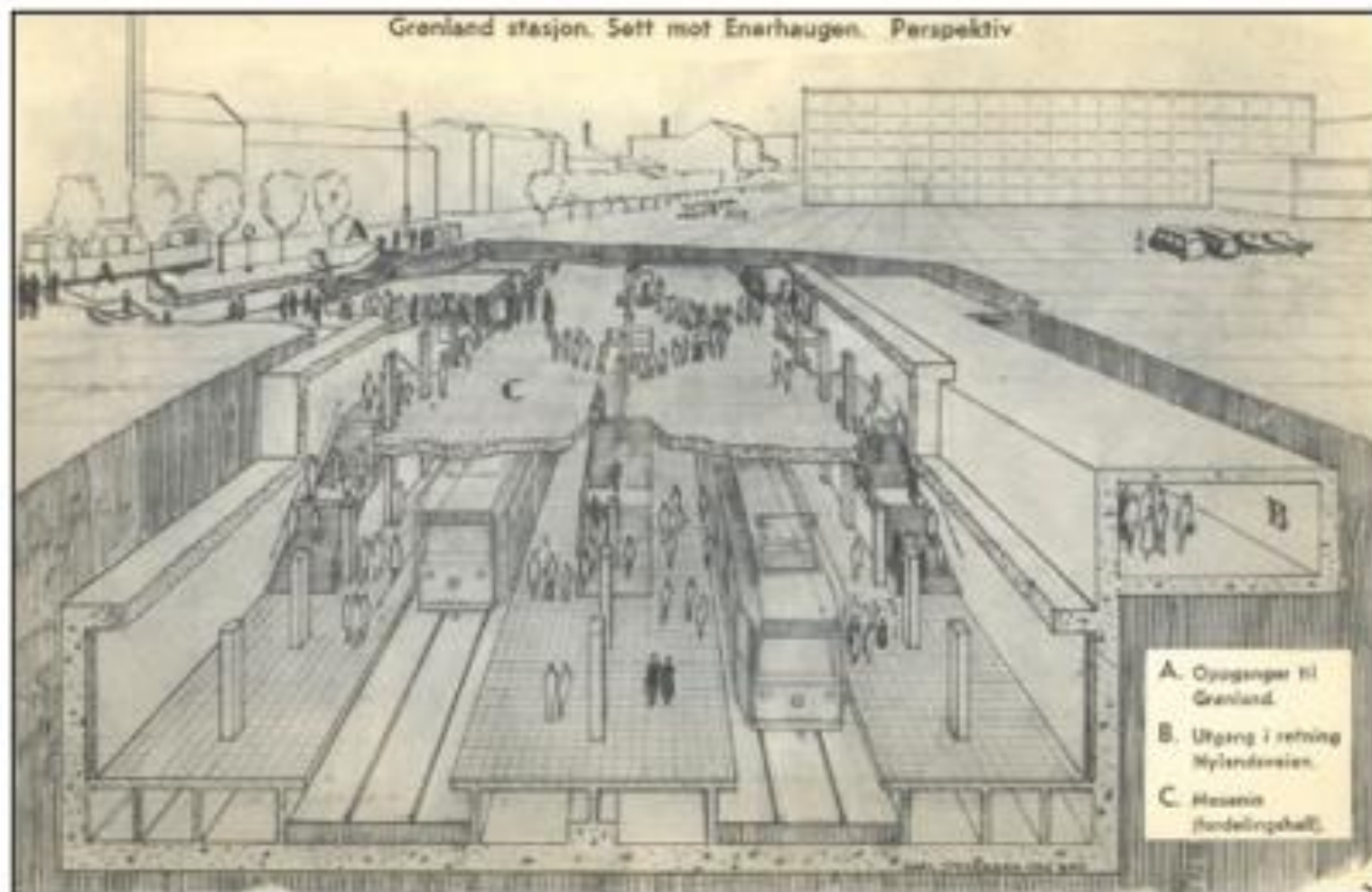








Etter at trikken forsvant fra Vognmannsgata og Grønland / Grønlandsleiret begynte byggingen av T-banen. Grønland T-banestasjon ble en stor utfordring da hele stasjonen ligger i leire. Kryssing av Akerselva ble også vanskelig. Under: Perspektivskisse av Grønland stasjon.



Bygging av Grønland T-banestasjon var svært komplisert og ble delvis utført med hjelp av dykkere.



Grønland 19  
Dipling, Kaare, Mæren

Dato 16-5-00.  
Foto ERIK NÆ

## T-banen krysser Akerselva





**Under; Grønlandsleiret. Byggegrøp for den kommende T-banen.**



**Byggingen av T-banen medførte at mange bygninger måtte rives, også bygninger på Grønlandsleiret.**



Enerhaugen - Syd  
Entf. Ing. F. SELMER

Dato 25.9.58.  
Foto ERIK NÆSS

















I Schweigaards gate gikk kun Ekebergbanen og rushtidsrute 6 etter at Østensjøbanen forvant.  
Linjen til Simensbråten ble nedlagt 27.10.1967.  
22.6.1968 gikk trikken for siste gang til Vålerenga / Etterstad.





Vålerenga skulle bli siste stopp for alle gjenværende gamle vogner som ikke skulle bli arbeidsvogner eller museumsvogner. Fra 1966 til desember 1969 ble 82 motor- og 63 tilhengervogner hugget opp. Vognene ble brent opp og så ble metallet skåret opp. Denne måten å avhende gammelt materiell på hadde neppe blitt godtatt i dag!













Ekebergbanen fortsatte fram til sporet måtte brytes grunnet byggingen av jernbanetunnelen fra Oslo S (Østbanen) til Sigurd Syrs gate ved Skøyen. Fra 8.8.1973 til 22.9.1974 snudde Ekebergbanen i en ny midlertidig sløyfe ved Postgirobygget som da var under oppføring. Bildet viser også anlegg av det nye sporet i Biskop Gunnerus gate – Schweigaards gate.







29.9.1974 blir Ekebergbanen koplet sammen med Lilleakerbanen og går da Ljabru – Jernbanetorget – Skøyen – Jar. Trafikken ble opprettholdt med «Gullfisker». Disse vognene nærmet seg slutten på sin tekniske levetid, slik at nye vogner ble prosjektert; dog ikke uten en lang og voldsom debatt som medførte at nedlegningsvedtaket fra 1970 om å avvikle all sporvognsdrift ble opphevet i 1977.

En ny vogntype, SL 79, kommer i 1982. Betegnelsen SL 79 står for Sporvogn, Leddvogn prosjektert i 1979. Første leveranse 1982/83 var 25 vogner, supplert med 15 til i 1989/90. Fotoet av den nyleverte vogn 101 i vognhallen på Holtet våren 1982.







I 2015 er sporet i Dronning Eufemias gate bygget fra til kryssingen for Follobanen. Det skal allikevel gå 5 år før linjen koples til Oslogate .Den nye linjestrækningen går fra Prinsens gate – Dronning Eufemias gate – Bispegata til krysset med Oslogate.

I 2018 bestilles 87 nye vogner fra CAF i Spania. Foto viser vognen under prøvekjøring.



Strekningen gjennom Schweigaards gate nedlegges 29.9.2020. Linjen gjennom Bjørvika åpnes i sin helhet 4.10.2020. Under: prøvekjøring av Dronning Eufemias gate 28.5.2015



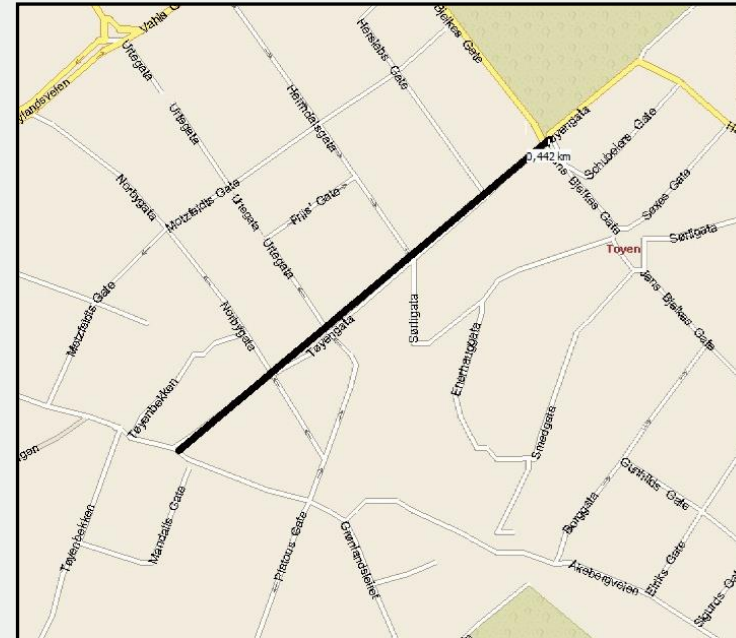
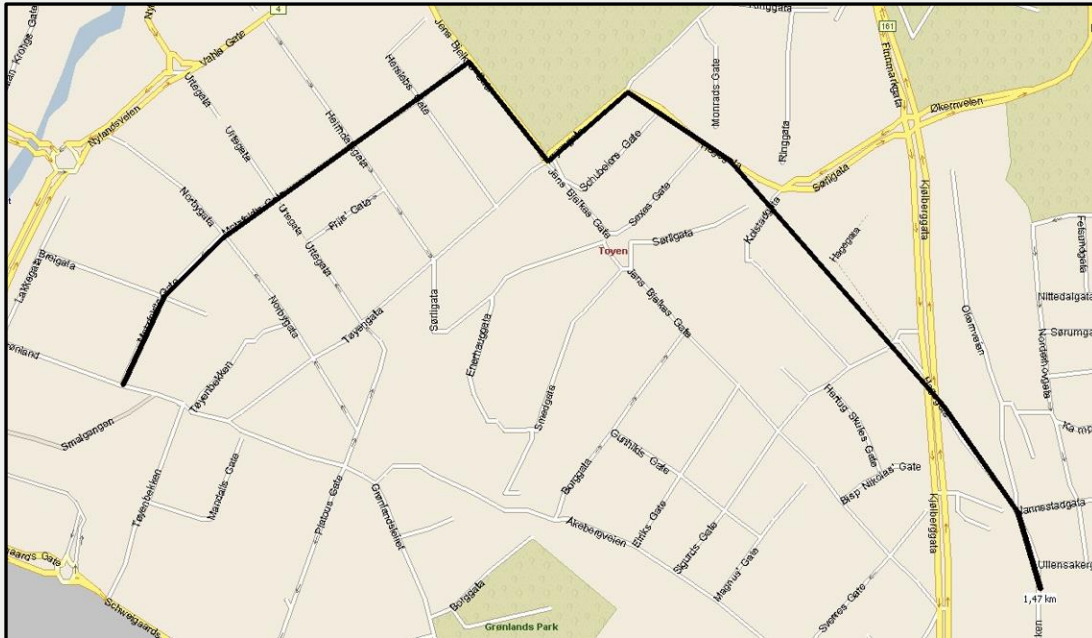
# 2018: 87 stykker CAF Urbos (SL 18) bestilles fra CAF





## Linjen til Kampen.

Linjen åpnet 6 juni 1900, var enkeltsporet med møtespor, og gikk fra Grønland gjennom Motzfeldts gate, Jens Bjelkes gate og Hagegata til krysset Brinkens gate – Hagegata X Nannestadgata. Kampen-linjen ble dobbeltsporet ved at det ble bygget en linje fra Grønlandsleiret gjennom Tøyengata til Jens Bjelkes gate. Samtidig ble strekningen videre fram til endepunktet utvidet med et ekstra spor slik at hele linjen ble dobbeltsporet; dog med enkeltspor i Tøyengata (fra sentrum) og Motzfeldts gate (mot sentrum) 8.11.1920. Det ble aldri bygget noen vendesløyfe for Kampetrikken. Dette medførte at kun toretningsvogner kunne benyttes. Dette betød at kun gamle vogner kunne benyttes.



**Kampetrikkens endepunkt i Brinkens gate. Da det aldri ble anlagt noen vendesløyfe var det kun mulig å benytte vogner med førerplass i begge ender, bedre kjent som toretningsvogner.**





**Siste trikk til / fra  
Kampen,  
fotografert ved  
Vålerenga  
vognhall  
29.10.1960**





**Kampen friluftsbad**





*Ennet  
1869. A.H. Knechtelns A.S.*

Kristiania. Havegaten.



Enret  
J.N. Kueaholdt A.S. 1258

Kristiania Havegaten.









670

Eneret  
J. H. Kuenhardt A. S.

Kristiania, Havegaten.





Takk for oppmerksomheten!

