



Sporvognslinjene gjennom Grønland og til Tøyen / Kampen.

(Møte 14.2.2023. Veiviser; Johnny Vaaga)

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 – Grønlandsleiret 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.)

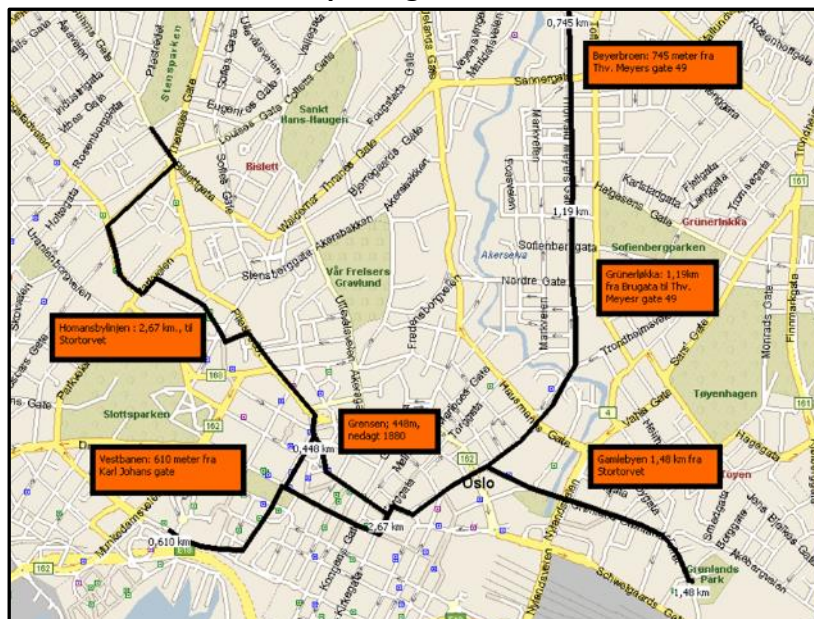
Den første linjen var enkeltsporet med møtespor. 11.11.1878 ble linjen forlenget fra Munkebekken gjennom Oslogate til St. Halvards plass.

Til åpningen av hestesporveien kjøpte Kristiania Sporveisselskap 22 vogner fra vognfabrikken til John Stephenson i New York. Vognparken ble i 1877s 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 desto av 43 små hestesporvogner. I 1880 ble linjen til Oslo (Gamlebyen) slått sammen med Homansbylinjen til linjen Oslo – Homansby.



Hestesporvogn fra den første leveransen i 1875 ved et arrangement på Rådhusplassen. Vognen står i dag permanent i Sporveismuseet i "Vognhall 5" på Majorstuen.

Under; Hestesporvognsnettet rundt 1890.



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		

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 hestesporvogner. 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 Kjøllberggata. 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 Elektrichitäts Gesellschaft 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 kaller 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.

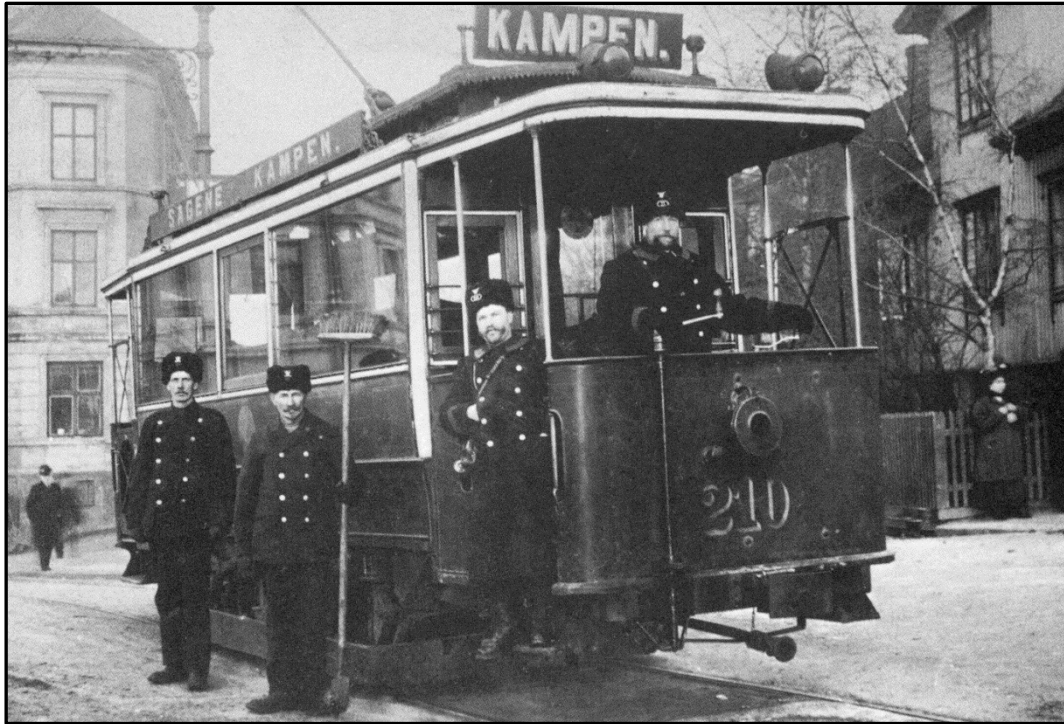


Fredag 6.oktober 1905 overtar Kristiania Sporveisselskap den Kommunale sporveien. Kristiania Kommunale sporvei hadde bygget linjene til Sagene, Rodeløkka og Festningsbryggen. I tillegg til linjene overtok Kristiania Sporveisselskap vognhallanlegget på Sagene, 20 motor- og 12 tilhengervogner. De overtok også en liten vognhall på Rodeløkka med plass til 6 vogner. Denne hallen er i dag båthus på Sporveiens feriehem 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 rett etter.

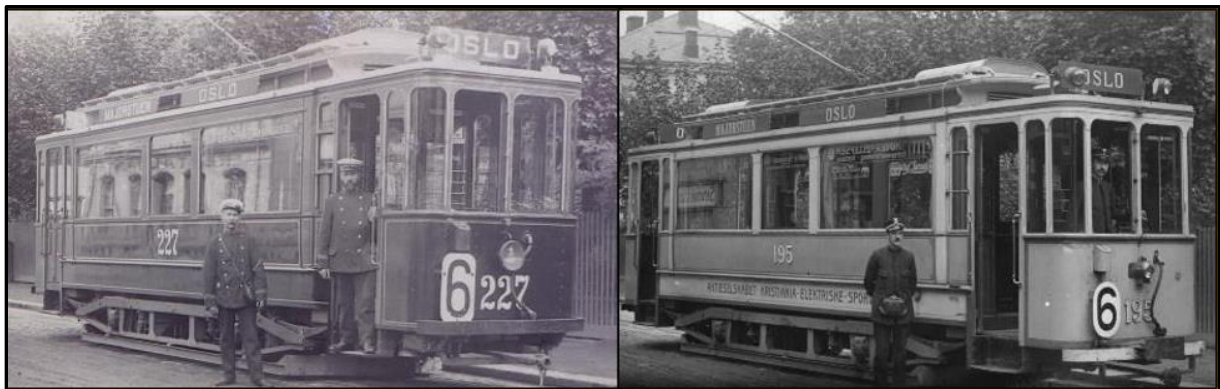


En av Kristiania Sporveisselskaps UEG vogner fra 1899 er tatt vare på for ettertiden og tilbakeført til tilnærmet originalutseende ved leveransen. Vogn 32 står i den permanente samlingen i «Sporveismuseet vognhall 5».

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.

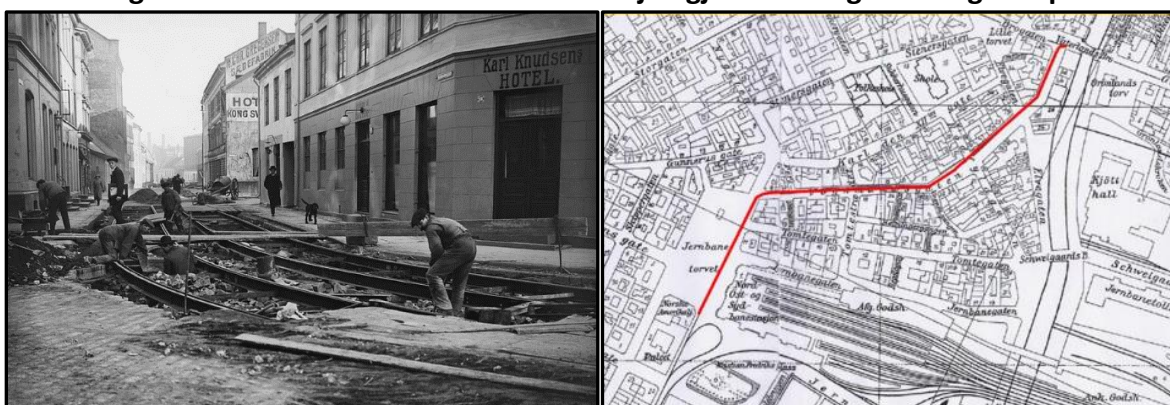
1910	5	Kampen – Stortorvet - Vestbanen - Munkedamsveien	17.01.1910	07.12.1913
1910	6	Homansby - Stortorvet – Brugata – Liabroveien (Oslo)	17.01.1910	30.04.1912
1910	8	Vaalerengen – Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	17.01.1910	10.05.1914

Fra 1. mai 1912 innføres «samtrafikk» mellom Kristiania Sporveisselskap 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.

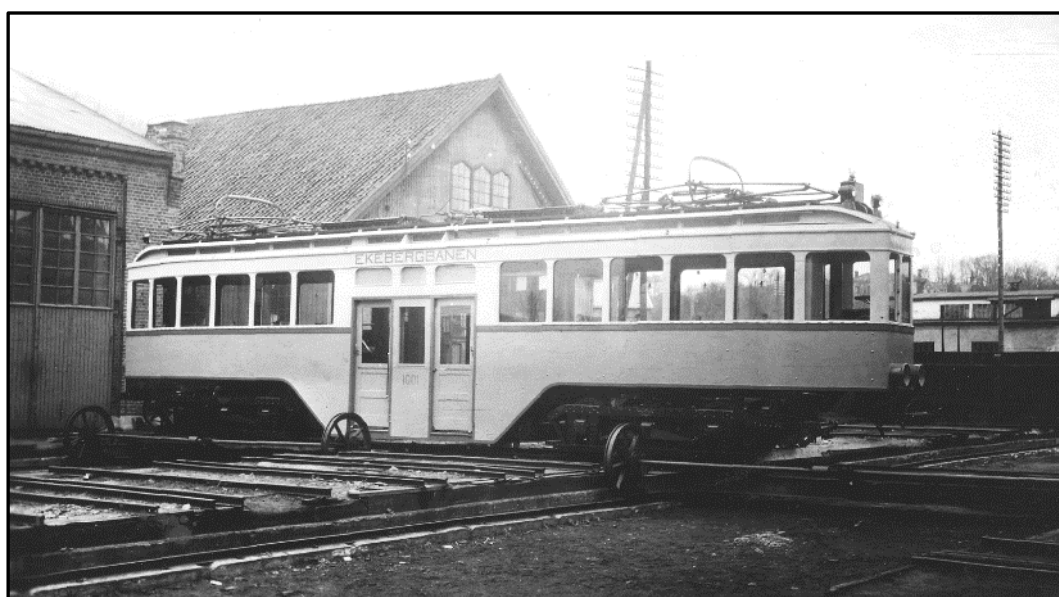
Utover 1914/1915 skifter Kristiania Sporveisselskap igjen på linjene, men den store forandringen kommer 15. desember 1915 da linjen gjennom Vognmannsgata åpner.





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

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.

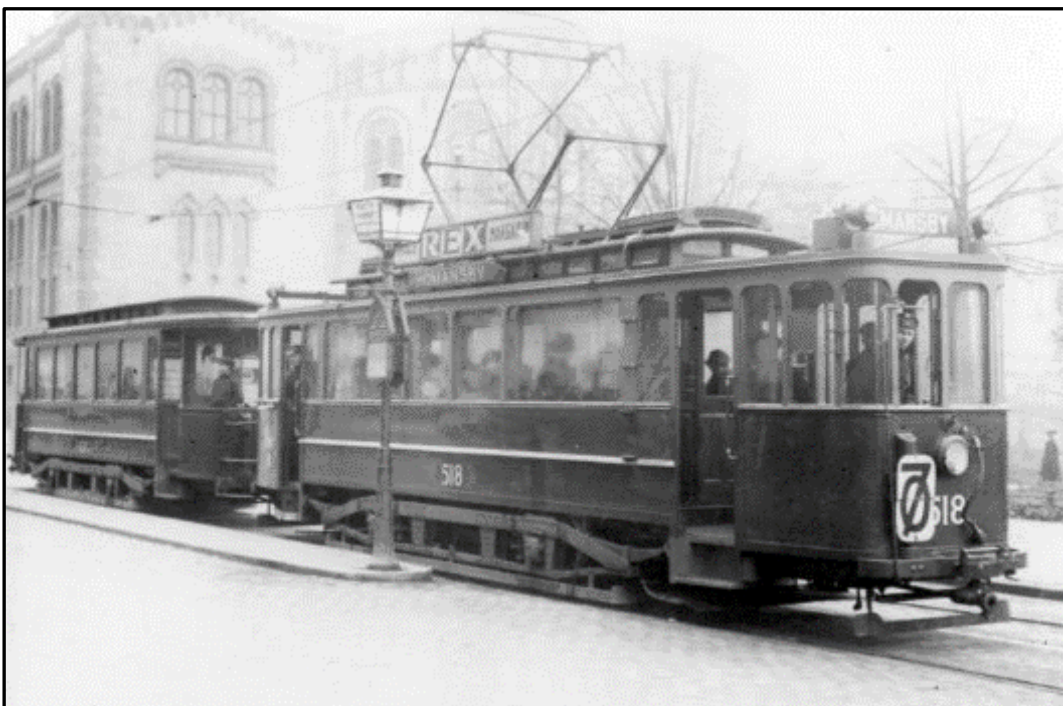
17. september 1919 bryter det ut en voldsom brann på Grønland. Hele husrekken fra nr. 13 til 29 brenner ned det vil si alle bygninger fra Tøyenbekken til rett før Vaterlands bru. Etter dette ble Grønlands torg utvidet til den størrelsen den hadde før T-banen ble bygget.



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.

8.12.1923 forlenges annenhver vogn i linje 7 fra Vaalerengen til Brynseng; den ferdigbygde delen av Østensjøbanen 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 10.1.1923 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 og framover (antakelig helt fram til 1928) ble hele vognparken malt om i lys blå og elfenben.

Under en vogn på kombinasjonslinjen 7 Ullevål hageby - Kampen og 17 Ullevål hageby – Sinsen på 1950-tallet ved Holbergs plass. Prismet med 17 tallet på plattformtaket hadde en klaff som kunne legges om slik at tallene 7 og 17 kunne ble vist.



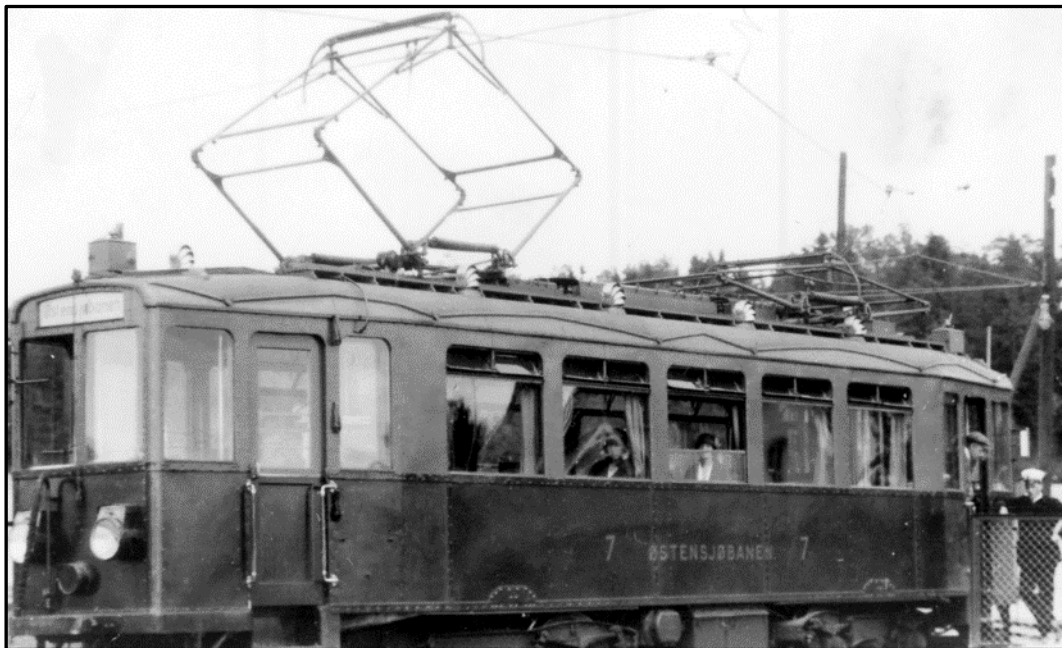
Ved planskiftet 29.5.1927 Går følgende linjer over Grønland:

1	Oslo – Jernbanetorget – Briskeby - Majorstuen
6	Vålerengen – Stortorvet - Majorstuen
7	Ullevål hageby – Stortorvet – Kampen
15	Kampen – Jernbanetorget -Briskeby– Majorstuen
16	Vaalerengen – Østbanen – Vestbanen – Skillebekk
EB	Sæter - Stortorvet

Det kom et nytt planskifte i 1929 dette skulle forbli uendret fram til 1939, endringen berørte kun 2 linjer; de øvrige var som før. I 1931 åpnet Ekebergbanen en sidelinje fra Jomfrubråten til Simensbråten:

1929	1	Vålerengen – Stortorvet - Majorstuen	01.01.1929	27.06.1939
1927	7	Kampen – Brugata - Stortorvet – Ullevål hageby	29.05.1927	04.07.1953
1929	13	Gamlebyen - Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	01.01.1929	17.02.1940
1927	15	Kampen – Jernbanetoget -Briskeby– Majorstuen	29.05.1927	13.04.1940
1927	16	Vålerengen – Østbanen – Vestbanen - Skillebekk	29.05.1927	03.01.1937
1917	EB	Sæter – Holtet - Brugata – Stortorvet (Ekebergbanen)	11.06.1917	16.09.1941
1931	EB	Simensbråten – Gamlebyen – Grønland - Stortorvet	30.09.1931	30.10.1960

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 øvrige vognene. Det står en A-vogn i utstillingen i sporveismuseet. Østensjøbanen hadde 4 motor- og 3 tilhengervogner, mens Bærumsbanen hadde 15 motor- og 15 tilhengervogner. På tross av alle disse vognene måtte det lånes vogner fra Ekebergbanen for å opprettholde trafikken.

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.

15. juni 1942 åpnes strekningen Sørbyhaugen – Jar. Navnet Kolsåsbanen tas i bruk på linjen fra Kolsås over Majorstuen til Nationaltheatret. Samme dag avkortes Østensjø – Bærumsbanen til Jar. Det nye navnet på linjen fra Jar til Oppsal er Lilleaker – Østensjøbanen (LØB).

RAF (Royal air Force) utførte under krigen 2 angrep på Oslo, begge «bestilt» av «Milorg» og regjeringen i London . Det første fant sted 25. september 1942 og målet var Gestapos hovedkvarter på Victoria terrasse. Bombene traff ikke og rammet isteden leiegårder i området med tap av to norske liv. Et av de 4 flyene ble skutt ned over Bærum / Asker og begge flygerne omkom. Det neste angrepet fant sted rundt kl. 12, 31.12.1944. Tolv fly deltok i angrepet, ingen bel skutt ned. Dessverre traff man heller ikke denne gang målet som nok en gang var Victoria terrasse. Vogn 115 sto på Drammensveien (fra 2007 Henrik Ibsens gate) ved Slottsparken og en bombe ødela vognen totalt. 79 nordmenn og 27 tyskere omkom i angrepet. 44 av nordmennene ble drept i vogn 115.

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.



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.

I 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.



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 Helsfyr 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.





Under; demonteringen av bindingsverkshuset Rødfyllgata 12 i 1957 eller 1958.



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. Strekingen 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 strekingen).

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.

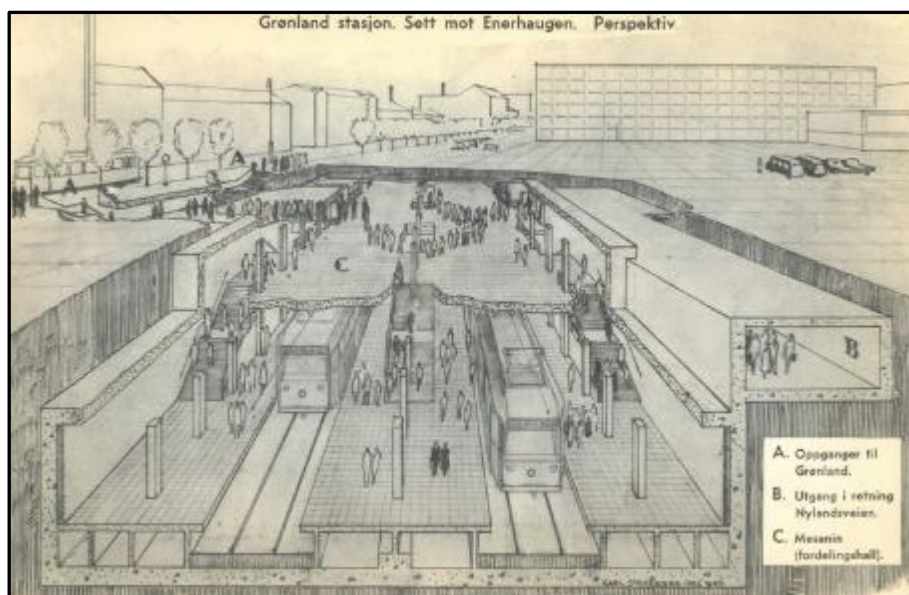


Fra 28.4.1957 og fram til nedleggelsen av linjen gjennom Vognmannsgata 28.2.1960 gikk var det 3 gater med trikk i Grønlandsområdet. Etter at strekningen gjennom Brugata, Grønland og Grønlandsleiret ble nedlagt 28.1960 gikk det kun trikk i Schweigaards gate. Linjene til Kampen ble nedlagt samme dag (28.10.1960)

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.



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



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

I Schweigaards gate gikk kun Ekebergbanen og rushtidsrute 6 etter at Østsjøbanen forvant. Linjen til Simensbråten ble nedlagt 27.10.1967.

22.6.1968 gikk trikken for siste gang til Vålerenga / Etterstad.

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 1995 prosjekteres en ny større sporvogn, SL 95. Disse 32 vognene ble bygget i Italia fra 1998 til 2001.



Etter 2002 har sporveien kun hatt vogner av typen SL 79 og SL 95 i trafikk; til sammen 72 vogner.

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 linjestrekningen 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



Sporvognslinjene over Grønland fra 06.10.1875 til 30.10.1960 (85 år og 24 dager)

(EB = Ekebergbanen, ØBB = Østensjø - Bærumsbanen, LØB = Lilleaker – Østensjøbanen)

Kristiania Sporveisselskap 06.10.1875 – 16.11.1899, Hestesporvei				
År	Linje nr.	Linjestrekning	Fra	Til
1875	Nei	Stortorvet – Brugata – Oslo (Munkebekken)	06.10.1875	10.11.1878
1878	Nei	Stortorvet – Brugata – St. Halvards plass	11.11.1878	08.07.1880
1880	Nei	Homansby - Stortorvet – Brugata – St. Halvards plass	09.07.1880	16.11.1899
Kristiania Sporveisselskap 17.11.1899 -30.04.1924, Elektrisk sporvei				
År	Linje nr.	Linjestrekning	Fra	Til
1899	Nei	Homansby - Stortorvet – Brugata – Schweigaards gate	17.11.1899	14.01.1900
1899	Nei	Schweigaards gate - Kongsveien (Hestesporvei)	17.11.1899	14.01.1900
1899	Nei	Munkedamsveien - Stortorvet - Schweigaards gate	17.11.1899	14.01.1900
1900	Nei	Munkedamsveien - Stortorvet - Liabroveien (Oslo)	15.01.1900	02.05.1900
1900	Nei	Homansby - Stortorvet – Brugata – Liabroveien (Oslo)	15.01.1900	16.06.1904
1900	Nei	Vaalerengen – Stortorvet - Munkedamsveien	03.05.1900	16.01.1910
1900	Nei	Kampen – Brugata – Stortorvet - Homansby	06.06.1900	05.10.1905
1904	Nei	Homansby - Stortorvet – Brugata – Saxegaardsgata	17.06.1904	20.05.1907
1905	Nei	Kampen – Stortorvet - Sagene	06.10.1905	15.01.1910
1907	Nei	Homansby - Stortorvet – Brugata – Liabroveien (Oslo)	21.05.1907	-----
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
1912	6	Majorstuen - Stortorvet – Brugata– Liabroveien (Oslo)	01.05.1912	06.06.1914
1913	6	Homansby - Stortorvet – Brugata – Liabroveien (Oslo)	13.01.1913	07.12.1913
1913	7	Homansby - Stortorvet – Brugata – Liabroveien (Oslo)	13.01.1913	10.05.1914
1913	5	Kampen – Stortorvet - Homansby	08.12.1913	14.05.1914
1914	7	Vaalerengen – Stortorvet - Homansby	11.05.1914	02.08.1915
1914	5	Kampen – Brugata - Stortorvet	15.05.1914	06.07.1914
1914	5	Kampen – Brugata – Stortorvet - Homansby	07.06.1914	27.12.1914
1914	6	Frogner plass - Majorstuen – Stortorvet - Oslo	07.06.1914	11.10.1914
1914	6	Majorstuen - Stortorvet – Brugata –Liabroveien (Oslo)	12.10.1914	16.12.1917
1914	5	Kampen – Stortorvet - Vestbanen - Munkedamsveien	28.12.1914	14.06.1915
1914	5	Kampen – Stortorvet - Vestbanen – Nobels gate	15.06.1915	23.02.1916
1915	8	Vaalerengen – Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	03.08.1915	23.02.1916
1915	2	Oslo – Jernbanetorget – Frogner - Majorstuen	15.12.1915	23.02.1916
1916	5	Kampen – Brugata - Stortorvet	24.02.1916	16.12.1917
1916	7	Vaalerengen – Stortorvet – Homansby	24.02.1916	30.09.1918
1916	11	Kampen - Jernbanetorget	24.02.1916	16.12.1917
1916	12	Oslo - Jernbanetorget	24.02.1916	16.12.1917
1917	EB	Sæter – Holtet - Brugata – Stortorvet (Ekebergbanen)	11.06.1917	16.09.1941
1917	1 ^o	Oslo – Jernbanetoget – Briskeby – Frogner - Oslo	17.12.1917	30.09.1918
1917	2 ^o	Oslo – Jernbanetoget – Frogner Briskeby - Oslo	17.12.1917	30.09.1918
1917	6	Kampen – Brugata – Stortorvet - Majorstuen	17.12.1917	30.09.1918
1918	3 ^o	Oslo – Jernbanetoget – Bygdøy (Skøyen)	01.10.1918	03.05.1924
1918	5	Kampen – Brugata – Stortorvet - Homansby	01.10.1918	03.05.1924

1918	6	Oslo – Brugata – Stortorvet - Majorstuen	01.10.1918	03.05.1924
1918	7	Vaalerengen – Stortorvet – Homansby	01.10.1918	31.07.1925
1918	8	Vaalerengen – Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	01.10.1918	03.05.1924
1918	10	Kampen- Brugata – Stortorvet – St. Hans haugen	01.10.1918	03.05.1924
1923	7Ø	Homansby – Vaalerengen – Bryn (Østensjøbanen)	18.12.1923	31.07.1925
AS Kristiania Sporveier 01.05.1924 – 31.12.1924, Sporvogn				
År	Linje nr.	Linjestrekning	Fra	Til
1924	1	Oslo – Jernbanetorget – Briskeby - Majorstuen	04.05.1924	31.12.1928
1924	5	Kampen – Stortorvet – Majorstuen – Østbanen	04.05.1924	16.11.1924
1924	6	Vaalerengen – Stortorvet - Majorstuen	04.05.1924	31.12.1928
1924	8	Oslo – Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	04.05.1924	28.05.1927
1924	10	Kampen – Østbanen – Briskeby - Majorstuen	04.05.1924	28.05.1924
1924	15	Kampen – Stortorvet - Majorstuen	29.05.1924	28.05.1927
AS Oslo Sporveier 01.01.1925 – 30.10.1960, Sporvogn				
År	Linje nr.	Linjestrekning	Fra	Til
1925	7	Ullevål hageby – Stortorvet – Vaalerengen	01.08.1925	28.05.1927
1925	7Ø	Ullevål hageby – Vaalerengen – Bryn (Østensjøbanen)	01.08.1925	09.01.1926
1927	7	Kampen – Brugata - Stortorvet – Ullevål hageby	29.05.1927	04.07.1953
1927	15	Kampen – Jernbanetorget -Briskeby– Majorstuen	29.05.1927	13.04.1940
1927	16	Vaalerengen – Østbanen – Vestbanen - Skillebekk	29.05.1927	03.01.1937
1929	1	Vaalerengen – Stortorvet - Majorstuen	01.01.1929	27.06.1939
1929	13	Gamlebyen - Stortorvet – St. Hans haugen - Sagene	01.01.1929	17.02.1940
1931	EB	Simensbråten – Gamlebyen – Grønland - Stortorvet	30.09.1931	30.10.1960
1937	ØBB	Oppsal – Jernbanetorget – Skøyen - Jar - Kolsås	04.01.1937	14.06.1942
1937	16	Vaalerengen – Østbanen – Vestbanen - Skøyen	04.01.1937	27.06.1939
1939	6	Vålerenga – Stortorvet - Majorstuen	28.06.1939	04.07.1953
1939	16	Vålerenga – Østbanen – Drammensveien - Skøyen	28.06.1939	17.02.1940
1940	16	Vålerenga – Østbanen – Vestbanen - Skøyen	18.02.1940	27.04.1957
1940	2	Gamlebyen – Østbanen – Frogner - Majorstuen	14.04.1940	29.04.1956
1940	12	Kampen – Jernbanetorget – Briskeby – Majorstuen	14.04.1940	28.02.1960
1941	EB	Ljabru – Sæter – Holtet – Brugata - Stortorvet	17.09.1941	29.10.1960
1942	LØB	Oppsal – Jernbanetorget – Skøyen - Jar	15.06.1942	12.05.1957
1953	6	Etterstad - Østbanen– Stortorvet - Majorstuen	05.07.1953	28.02.1960
1953	7	Kampen – Østbanen - Stortorvet – Ullevål hageby	05.07.1953	28.02.1960
1956	2	Etterstad – Østbanen – Frogner - Majorstuen	30.04.1956	22.06.1956
1956	2	Gamlebyen – Østbanen – Frogner - Majorstuen	23.06.1956	27.04.1957
1957	2	Etterstad –Østbanen – Frogner – Majorstuen	28.04.1957	20.06.1959
1960	7	Kampen – Brugata – Stortorvet – Ullevål hageby	29.02.1960	29.10.1960
1960	12	Kampen – Brugata – Briskeby – Majorstuen	29.02.1960	29.10.1960
AS Oslo Sporveier, linjen gjennom Schweigaards gate 28.04.1957 – 26.09.2020				
1957	4	Kjelsås – Østbanen – Etterstad - Lambertseter	28.04.1957	18.06.1960
1957	LØB	Oppsal – Jernbanetorget – Skøyen - Jar	13.05.1957	1.07.1958
1958	LØB	Bøler - Oppsal – Jernbanetorget – Skøyen - Jar	20.07.1958	18.06.1967
1960	6	Etterstad – Brugata – Østbanen – Majorstuen	28.02.1960	17.08.1963
1960	4	Vognmannsgata – Etterstad – Lambertseter	19.06.1960	23.06.1963
1960	EB	Ljabru – Sæter – Holtet – Østbanen - Stortorvet	30.10.1960	17.08.1963

1960	EB	Simensbråten – Gamlebyen- Østbanen	30.10.1960	27.10.1967
1963	4	Østbanen – Etterstad – Lambertseter (Omlagt T-bane)	24.06.1963	18.05.1967
1963	6	Etterstad – Østbanen – Briskeby - Majorstuen	18.08.1963	22.06.1968
1963	EB	Ljabru – Sæter – Holtet - Østbanen	18.08.1963	03.05.1969
1967	LØB	Bølser –Jernbanetoget (Omlagt T-bane 27.10.1967)	19.06.1967	27.10.1967
1968	16	Ljabru – Sæter – Holtet – Østbanen - Skøyen	04.05.1969	07.08.1973
1973	16	Ljabru — Holtet – midlertidig sløyfe Vognmannsgata	08.08.1973	22.09.1974
1974	16	Ljabru — Holtet	23.09.1974	28.09.1974
1974	9	Ljabru – Holtet – Dronningens gate – Skøyen - Jar	29.09.1974	04.03.1985
1985	9	Ljabru – Holtet – Jernbanetoget – Skøyen - Jar	05.03.1985	01.08.1993
1988	8	Ljabru – Jernbanetoget – Ullevål hageby (X-rute)	22.08.1988	01.08.1993
1989	N8	Ljabru – Wessels plass ("Nattrikk" i helgene)	18.11.1989	04.02.1994
1993	1	Ljabru – Jernbanetoget – Briskeby - Majorstuen	02.08.1993	07.04.1995
1993	8	Ljabru – Jernbanetoget – Ullevål hageby	02.08.1993	07.04.1995
1994	N1	Ljabru – Wessels plass ("Nattrikk" i helgene)	05.02.1994	07.04.1995
1995	18	Ljabru – Jernbanetoget – Ullevål hageby	08.04.1995	29.05.1999
1995	19	Ljabru – Jernbanetoget – Briskeby - Majorstuen	08.04.1995	14.04.2013
1995	N19	Ljabru – Wessels plass ("Nattrikk" i helgene)	08.04.1995	25.08.1995
1995	N19	Ljabru – Wessels plass –Aker brygge ("Nattrikk")	26.08.1995	23.08.1996
1996	N19	Ljabru – Wessels plass ("Nattrikk" i helgene)	24.08.1996	12.03.1999
1999	N19	Ljabru – Wessels plass –Aker brygge ("Nattrikk")	13.03.1999	27.08.1999
1999	18	Ljabru – Jernbanetoget – Rikshospitalet	30.05.1999	26.09.2020
1999	N18	Ljabru – Jernbanetoget – Rikshospitalet ("Nattrikk")	28.08.1999	21.04.2001
2013	19	Ljabru – Jernbanetoget – Uranienborgveien	15.04.2013	15.05.2014
2014	19	Ljabru – Jernbanetoget – Briskeby - Majorstuen	16.05.2014	03.07.2020
2020	16	Ljabru – Jernbanetoget – Briskeby - Majorstuen	04.07.2020	26.07.2020
2020	19	Ljabru – Jernbanetoget – Uranienborgveien	27.07.2020	26.09.2020
AS Oslo Sporveier linjen gjennom Dronning Eufemias gate og Bispegata 04.10.2020				
2020	13	Bjørsvika (Dronning Eufemias gate) - Jar / Bekkestua	18.05.2020	03.10.2020
2020	13	Ljabru – Dronning Eufemias gate – Jar / Bekkestua	04.10.2020	
2020	19	Ljabru – Dronning Eufemias gate Briskeby - Majorstuen	04.10.2020	08.08.2021
2021	19	Ljabru – Jernbanetoget – Stortorvet - Majorstuen	09.08.2021	
Midlertidige spor, Hausmanns gate - Christian Kroghs gate – Stenersgata 05.08.2019 - 20.06.2020				
2019	11	Kjelsås – Jernbanetoget – Stortorvet - Majorstuen	05.08.2019	20.06.2021
2019	12	Kjelsås – Jernbanetoget – Aker brygge - Majorstuen	05.08.2019	20.06.2021
2019	13	Grefsen – Jernbanetoget – Skøyen Jar / Bekkestua	05.08.2019	20.06.2021
2019	17	Grefsen – Jernbanetoget – Stortorvet – Ullevål hageby	05.08.2019	20.06.2021

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.

Under: Hagegata (Havegaten) sett fra Sørligata mot Kampen en gang tidlig på 1920-tallet.



Under: Hagegata (Havegaten) mot Kampen sett fra Økernveien.



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! (Trikkevisen)
Finn Bø og Bias Bernhoft, 1942

Dem kaller meg Nikken,
jeg er ansatt på trikken
på linje 12 som konduktør.
Jeg b'lyner om morran
og før sto jeg foran,
men nå står jeg bak og roper: "Kjør!"
Jeg stapper og stuer
inn jenter og fruer
med koffarter 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!"

Tidslinje for sporvogns- og busslinjer til Kampen.

Kristiania Sporveisselskap 06.06.1900 – 30.04.1924, Sporvogn				
År	Linje nr.	Linje	Fra	Til
1900	Nei	Kampen – Stortorvet - Homansby	06.06.1900	05.10.1905
1905	Nei	Kampen – Stortorvet - Sagene	06.10.1905	15.01.1910
1910	5	Kampen – Stortorvet - Munkedamsveien	16.01.1910	07.12.1913
1913	5	Kampen – Stortorvet - Homansby	08.12.1913	14.05.1914
1914	X	Kampen – Stortorvet - Bygdøy	01.01.1914	06.06.1914
1914	5	Kampen – Stortorvet	15.05.1914	06.06.1914
1914	5	Kampen – Stortorvet - Homansby	07.06.1914	27.12.1914
1914	5	Kampen – Stortorvet - Munkedamsveien	28.12.1914	14.06.1915
1915	5	Kampen – Stortorvet – Munkedamsveien /Nobels gate	15.06.1915	23.02.1916
1915	12	Kampen – Jernbanetorget – Frogner - Majorstuen	15.12.1915	23.02.1916
1916	5	Kampen – Stortorvet	24.02.1916	16.12.1916
1916	11	Kampen – Jernbanetorget	24.02.1916	16.12.1917
1916	6	Kampen – Stortorvet - Majorstuen	17.12.1916	30.09.1918
1917	5	Kampen – Stortorvet - Homansby	01.10.1918	03.05.1924
1917	10	Kampen – Stortorvet – St. Hanshaugen	01.10.1918	03.05.1924
AS Kristiania Sporveier 01.05.1924 – 31.12.1924, Sporvogn				
1924	5	Kampen – Stortorvet – Majorstuen - Østbanen	04.05.1924	16.11.1924
1924	10	Kampen – Jernbanetorget -Briskeby– Majorstuen	04.05.1924	28.05.1927
1924	15	Kampen – Stortorvet – Majorstuen	17.11.1924	28.05.1927
AS Oslo Sporveier 01.01.1925 – 30.10.1960, Sporvogn				
1927	15	Kampen – Jernbanetorget -Briskeby– Majorstuen	29.05.1927	13.04.1940
1927	7	Kampen – Brugata – Stortorvet - Ullevål hageby	19.07.1927	04.07.1953
1940	12	Kampen – Jernbanetorget – Briskeby – Majorstuen	14.04.1940	28.02.1960
1953	7	Kampen – Jernbanetorget – Stortorvet – Ullevål hageby	05.07.1953	28.02.1960
1960	7	Kampen – Brugata – Stortorvet – Ullevål hageby	29.02.1960	30.10.1960
1960	12	Kampen – Brugata – Briskeby – Majorstuen	29.02.1960	30.10.1960
AS Oslo Sporveier 31.10.1960 – d.d. Busslinje 29 og 60				
1960	29	Kampen – Storgata - Studenterlunden	31.10.1960	26.08.1961
1961	29	Kampen kirke – Storgata - Studenterlunden	27.08.1961	26.12.1962
1962	29	Kampen park – Storgata - Studenterlunden	27.12.1962	17.08.1963
1963	29	Kampen park – Storgata - Rådhusplassen	18.08.1963	16.10.1966
1966	29	Hasle – Kampen – Storgata - Rådhusplassen	17.10.1966	23.04.1977
1977	29	Hasle – Kampen – Rådhusplassen – Cort Adelers gate	24.04.1977	05.12.1982
1982	29	Hasle – Kampen – Rådhusplassen	06.12.1982	23.08.1987
1987	29	Hasle – Kampen – Vippetangen	24.08.1987	04.04.1998
1998	60	Økernbråten - Hasle – Kampen – Vippetangen	05.04.1998	21.08.1999
1999	60	Tonsenhagen - Hasle – Kampen – Vippetangen	22.08.1999	-----

Da sporvognstrafikken til Kampen ble nedlagt i 1960 ble det hevdet at nedleggelsen kun var midlertidig. - Men i Oslo vet vi alle at midlertidighet har lett for å forbli permanent, så håpet om å se trikker på Kampen igjen vil nok kun forbli en illusjon. Men at trikken en dag er tilbake over Grønland er ikke usannsynlig.

Under busslinje 29 i Motzfeldts gate i 1965 eller 1966.



Litteratur: Sporveier i Oslo 100år år (1975)

Terje Johannessen; Sporveiskronologi 1875 – 2021 (Upublisert)

[En stor takk til Ruter # som har trykket dette heftet.](#)