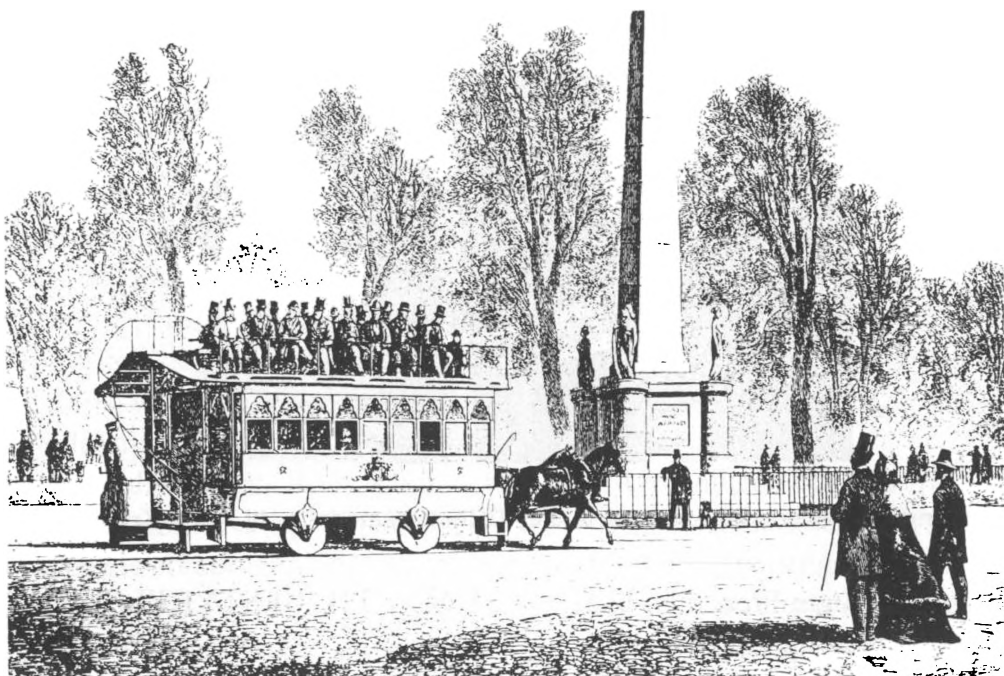




Den første hestesporvogn 1863. Illustreret Tidende den 1.november 1863.

Københavns første sporvognspoletter

af Jerry Meyer

Beretningen om Københavns ældre sporvejshistorie 1863 - 1866.

Den første start.

Den første tilladelse til sporvejsdrift i København blev i 1858 givet til teologisk kandidat P.Larsen, som fik kongelig tilladelse til at oprette en sporvejslinie. Det lykkedes dog ikke for P.Larsen at rejse kapital til sit forehavende, og efter flere forgæves ansøgninger fra løjnant i infanteriet C.F.Garde fik denne den 11.marts 1862 tilladelse til en rute fra Frederiksberg Runddel til Sct. Annæ Plads, samt en anden rute fra Sct. Annæ Plads til Taarbæk.

Et engelsk ledet firma med R. Croskey og W.Wagstaff køber rettighederne til sporvejs-

driften af løjnant C.F.Garde, og Copenhagen Railway Compagny Ltd. var stiftet. Den 22. oktober 1863 startede driften med kun tre vogne. I Berlingske Tidende bekendtgøres det: "...at kørselen foreløbig er fastsat til 4 skilling per. tour. Betaling sker straks ved indstigningen og erlægges til konduktøren."

Der kørtes med 15 minutters drift mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen. Det var med en vogntype med plads til 36 personer, 18 inde i vognen og samme antal på taget, som en vindeltrappe førte op til. Ved endestationen byttede kuskene vognstangen om i modsat kørselsretning, heste og hammelen fulgte med, og turen kunne starte.

Droschekuskene var ikke glade for den nye konkurrence, "Sparekassen" kaldte de vognene.



Fig.1. 4 sk.-tegn i messing, vognløb 15 med runde hjørner-helt skillingstegn vognløbsnumre 1-7,9-15



Fig.2. 4 sk.-tegn i messing, vognløb 7 med afklip. hjørner-sammensat skillingstegn vognløbsnumre 7,8

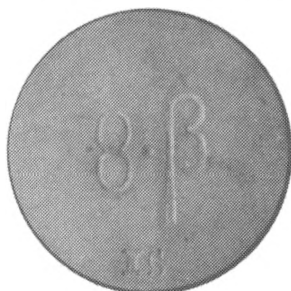


Fig.3. 8 sk.-tegn i messing, vognløb 15 helt skillingstegn vognløbsnumre 1,2,3,4,5,6,7,12,13,14,15



Fig.4. 8 sk.-tegn i messing, vognløb 12 sammensat skillingstegn vognløbsnumre 8,9,10,11,12



Fig.5. VIBH Kiöbenhavns Sporvei Tegn med indslået tal Messing i 1-13,14-15 i zink.



Fig.6. VIBH Kiöbenhavn Sporvei Tegn uden tal



Fig.7. Stempel til correspondancemærker



Fig.8. Helt skillingstegn(th.) Sammensat skillingstegn(tv.)

Der kendes sk.-tegn i begge værdier u.vognløbsnummer.Et 4 sk.tegn med helt sk.tegn og vognløb 6 m.4 huller efter hesteskosøm,afb. Polettens festskrift,har næppe været brugt efter makuleringen.

I den første tid forsøgte de at lægge hindringer i vejen for trafikken, sten blev lagt i skinnerne for at sinke kørslen.

Takster.

Da driften i 1868 udvidedes til Slukefter var taksten følgende:

4 sk. til Trommesalen fra Frederiksberg Runddel.

8 sk. til Grønningen.

12 sk. til Vibenhushus.

1 mark til Slukefter.

Ruten forlænges og udbygges.

Trods en hård vinter lykkedes det selskabet at få sporvognslinien forlænget fra Trommesalen til Sct. Annæ Plads. Hvortil kørslen påbegyndtes den 25. december 1863. Den 26. december 1863 stod der i *Flyveposten* følgende: " Befordringen på sporveien over hele den færdige strækning fra Sct. Annæ Plads til Frederiksberg aabnedes i gaar. Prisen for en tour fra eet af udgangspunkterne til Vesterport 4 sk., for en længere tour 8 sk.. Abonnement betales med 1 rigsdaler for 16 billetter til de længere toure og 25 til de kortere."

Vognallet var nu forøget til syv, og der var otte kuske og konduktører. Fra 2. september 1865 kunne strækningen Sct. Annæ Plads til Lille Vibenhushus åbnes, nu med 13 vogne.

Sporvejsselskabet blev købt af C.F. Tietgen og overtaget den 1. januar 1866. I 1868 udvides driften til Slukefter.

4 og 8 skillingstegnene.

Vilhelm Bergsøe skriver om tegnene: "Disse tegn havde kurs da sporvejsselskabet stod under engelsk bestyrelse." Messingtegnene er altså brugt i perioden 22. oktober 1863 til 31. december 1865.

I Vilhelm Bergsøes samling var tre messingtegn: 4 sk. u/nr med sammensat skillingstegn af / og 3-tal, 4 sk. nr. 15 med helt skillingstegn og 8 sk. nr. 7 med sammensat skillingstegn. Tegnene i jernblik var ikke i Bergsøes samling, der dog indeholdt en komplet serie VIBH, nr. 1-15 samt et messing og zinktegn u/nr ialt 17 stk.

Oplysningerne om brugen af messingtegnene er givet af direktør Thorp, som også oplyser om skiftetegnene fra Vibenhushus. I 1866 er han en af de fire direktører i det nye selskab under C.F. Tietgens ledelse.

Varianterne.

Ser man efter på messingtegnene, vil en sammenligning af de enkelte tegn med sammensat skillingstal vise, at alle tegn har ens type 4- og 8-tal. Det samme gælder for tegn med helt skillingstal. Der findes altså ialt 4 hovedtyper af tegn.

Hvilken betydning disse varianter har haft, er ikke blevet løst. Konklusioner om at tegnene skulle være "erstatningstegn" nævnes ofte. Ser man på de små tal på tegnene har disse tal været nævnt som konduktørnumre.

Med sikkerhed kan det siges at alle de første trafiktegn er slået på samme værksted fordi alle de små numre alle har ens typer tal. Vilhelm Bergsøe skriver at det lille nr., er nummeret på vognløbet.

Den 25. december 1863 var antallet af vogne nu 7 og der var 8 kuske og 8 konduktører. Arbejdstiden dengang var med vore dages øjne urimelig lang. Sporvejskørslen i København skulle disse få personer dække. 1 konduktør og 1 kusk af de 16 mand var **afløser**, således at hver konduktør/kusk-par havde en fridag hver 8. dag. Med disse tal passer tegnene bedre ind i systemet til vognløb.

Tegn med helt skillingstal findes fra 1 til 7 i begge værdier 4 og 8 skilling. Det er først fra nr.7 og til 15 der kommer tegn med sammensat skillingstal.

Hvis følgende antagelse, at 7 vognløb= 7 Konduktører= 1 tegn, er rigtig, passer det med at man kan bruge tallene fra 1 til 7 som ugedage. Der kunne derfor skiftes dagligt og snyderi kunne undgås.

Tegn med sammensat og med helt skillingstal findes fra nr.7 og til nr.15. Gruppen af 4 sk.-tegn har **færrest** sammensatte tegn. Måske stemplet til det tegn med helt skillingstegn brækket på et sent tidspunkt inden det engelske selsskab sælges ? Man kan derfor have slået det sammensatte tegn til sidst. Hvis de tegn med sammensat skillingstal skulle være de ældste er det ulogisk at ikke alle tegn fra nr.1 til 15 har sammensat skillingstal. Det er en større mulighed, at alle tegnene med helt skillingstal er slået først, og de sammensatte til sidst.

Vibehus poletternes historie.

Kjøbenhavns Sporvei-selskabs linie, Frederiksberg - Slukefter kørtes i almindelighed med vognskift til enspændervogn ved Vibehus, idet der kun på søn- og helligdage om sommeren var gennemgående kørsel.

Oprindeligt anvendes gennemgående billetter, men p.g.a. misbrug synes denne ordning hurtigt at være ophævet. Den 30.8.1879 udsendes nedenstående bekendtgørelse i Berlingske Tidende: "Fra 1.sept. d.å. ville dobbeltbilletter á 20 øre også kunne benyttes ved correspondancekjørsel i mellem Grønningen og Vibehus. For om muligt at forebygge misbrug som i sin tid foranledigede selskabet til på denne route at ophæve benyttelsen af gennemgående billetter, vil der fremtidig med en 20 øres controlbillet

tillige blive overgivet passageren et correspondancemærke af blik, som dernæst i stedet for betaling vil være at afgive til conducteuren i den ved Vibehus corresponderende vogn. De hvide mærker gjælder kun for touren imellem Vibehus og Grønningen, de gule kun imellem Vibehus og Slukefter. Kjøbenhavn den 29.august 1879, Thorp adm. Directeur."

Ved etableringen af dampsporvejskørselen den 23.3.1884 mellem Trianglen og Klampenborg opretholdt KSS de første dage gennemgående kørsel med hestesporvogne mellem Frederiksberg og Vibehus. Denne kørsel ophører den 1.5.1884 og samtidig indføres korrespondance billetter til Vibehus, idet **de tidligere anvendte** bliktegn atter tages i brug. Anvendelsen af bliktegnene ophører pr.1.10.1885.

Stempel reddet.

I møntklubben Polettens festskrift 1973-1993 er der på side 9 afbildet en regning fra hofgjørtler H.Dalhoff. Datoen er den 26.august 1879 og regningen er for Vibehus correspondancemærker. Der blev præget 2.000 stk. til en pris af 80 kr. Stemplet kostede 16 kr. Dette stempel har overlevet til idag og befinder sig i dag i en større dansk samling af pengetegn.

Litteratur:

Københavns Sporveje 1911 Kbh., 1.august 1936.

Københavns Sporveje før og nu 1961. Kbh. 1961
100 år sporveje i København 1863 - 1963. Kbh. 1963.

Sporvogne og omnibusser. Kbh. 1981. Af Gunnar Knudsen.

Danmarks Jernbaner - Historisk og biografisk haandborg. Kbh.

Forfatteren ønsker at takke sporvejshistorikeren *Willy Christensen* for oplysninger om Vibehuspoletterne.