



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskeres Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

GUNNAR KNUDSEN

Sporvogne og omnibusser

trukket af heste, damp og el



CHR. ERICHSENS FORLAG

København 1981

© Gunnar Knudsen, 1981
Trykt hos Mandator, Albertslund
Bogbinderarbejde udført af Chr. Hendriksen & søn, Skive
Første oplag udsendt efteråret 1981

ISBN 87-555-0825-1

I samme serie er tidligere udsendt:

Dansk bondeliv
Dampskibe og sømænd
Sejlskibe og sømænd
Amerika på oldefars og oldemors tid

Under forberedelse:

Gamle jernbanebilleder
Orlogsmænd og sømænd

Forfatteren bringer en tak til Dansk Sporvejshistorisk Selskab
for kompetent og venlig hjælp ved bogens udarbejdelse

Indhold

Forord	5
<i>Første kapitel:</i> Forløbere for sporvogne og omnibusser	6
<i>Andet kapitel:</i> De første omnibusser	21
<i>Tredje kapitel:</i> Den første sporvogn	26
<i>Fjerde kapitel:</i> Sporvognspassagerer	28
<i>Femte kapitel:</i> Konduktører, kuske og vognstyrere i kamp for en menneskelig tilværelse	36
<i>Sjette kapitel:</i> Sporvognsbilleder	51
Register	127

Forord

Millioner af gange har de gamle omnibusser og sporvogne haft passagerer, der sad og så på København. Under arbejdet med denne bog tvang de gamle vogne også mig til at se nærmere på byen - og jeg kom til at holde mere af København, end jeg før havde gjort. Derfor er bogen om omnibusser og sporvogne i forrige århundrede også en bog om det gamle København. Billederne, jeg har valgt som illustrationer, er næsten alle xylografier fra 1800-tallet.

Et xylografi er et træsnit, skåret i hånden, ligesom middelalderens træsnit, men i en forbedret teknik, der fremkom i England i forrige århundrede. Den satte xylografen i stand til at skære ganske fine linjer, fordi han benyttede hårdt træ af buxbom eller pæretræ, sammenlimet i store blokke af endetræ, således at træets genstridige årer i længderetningen blev undgået. Desuden arbejdede han med knive, der havde mange parallelle skær, når fladen skulle opdeles i fine skraveringer. De fleste af billederne i denne bog er skåret om kap med tiden til datidens nyhedsdækning, og med få undtagelser gælder det, at de er reportagebilleder, der har fastholdt en bestemt situation lige så pålideligt som nutidens fotografi. Enkelte litografier og zinkætsninger er medtaget blandt illustrationerne. Årstallet, der i bogen er anført efter reproduktionsmetoden, er trykåret og ikke tegningens datering.

En samlet bibliografi over trykkenes oprindelse vil senere blive udarbejdet for hele serien.

Ledøjegaard, Ledøje, i efteråret 1981.

Gunnar Knudsen

Første kapitel

Forløbere for sporvogne og omnibusser



Københavns første trafikkoncession var på personbefordring i bærestol.

Københavns første offentlige transportmiddel opstod på Frederik den Fjerdes tid. Den 6. marts 1706 fik kam-

merjunker og køgemester von der Osten eneret på personbefordring på portechaise. Portechaisen var en bærestol,

bestående af en kaleche, hvor der var sæde, oftest kun for en enkelt person. På begge sider var der ringe til at stikke en jernstang igennem, således at portechaisen let kunne bæres af to mand. Under portechaisen var der fire ben af træ.

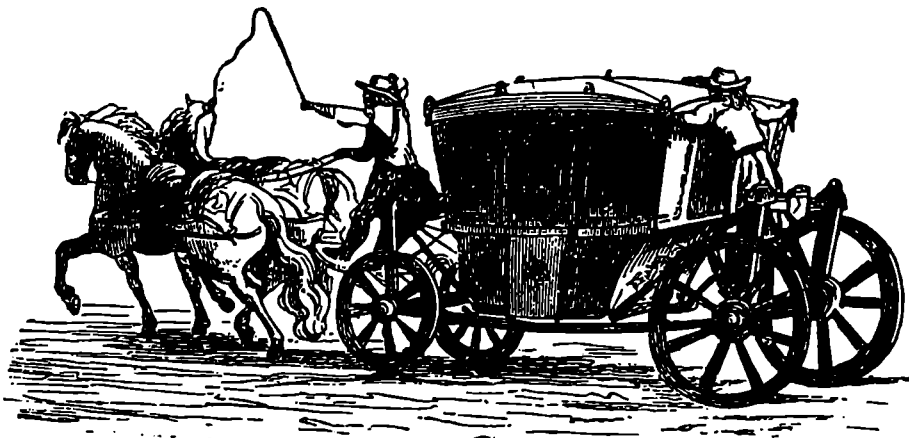
Anvendelsen af bærestole forklares i utallige bøger med, at det ofte var umuligt at færdes til fods i de københavnske gader. Gaderne flød med uhumsk affald, og stinkende kloakrender dannede utallige mudderpøle. Et enkelt regnskyl kunne forvandle det hele til et stort ælte. For de stakkels bærere, der slæbte på den tunge portechaise, var det dog muligt at færdes til fods, uanset årstid og føre! Von der Osten fik sin koncession i 1706, men først i 1726 blev virksomheden ordentligt organiseret med faste holdepladser på Kongens Nytorv, ved Sct. Nikolaj Kirke, Ulfeldts Plads (det nuværende Gråbrødretorv) og Vandkysten. Der blev også indført faste takster for visse ture. For kunder, der ønskede at disponere over portechaisen i længere tid, var taksten to sletdalere pr. halve dag. De københavnske portechaiser var endnu i brug i 1763.

Bærestolens afkom.

Trafikkaos i London i 1700-tallet (The Palace Gate, St. James's).
Trængsel af bærestole og karrosser.

Karrossen fra det 17. århundrede er en direkte efterkommer af bærestolen. De svære, vandrette bærestænger var anbragt på to solide hjulpar i stedet for i hænderne på to bærere. Det ny, vandrette ophæng betød en vældig forbedring af hestevognens konstruktion. På middelalderens fruervogn, himmelsen på hjul, havde de fire lodrette senge-stolper og deres jern- og læderbeslag altid været denne vogntypes svaghed. Både i Danmark og mange andre europæiske lande blev det den foretrukne vogntype.

Ikke blot det vandrette ophæng fortalte, at den var en efterkommer af bærestolen, men også bærestolens engelske navn »Sedan Chair« levede videre. Helt op i bilismens tid forblev en »Sedan« betegnelsen for en lukket vogn.



Karrossen som Københavns første hyre- og lejevogne.

Portechaisen var endnu i brug i 1763, men blev efterhånden afløst af hestevogne. Karrossen på billedet er svensk, men

også her i Danmark blev karrossen populær hos høj og lav. Den sås hyppigt på Københavns gader som hyre- og leje-

vogn. Det var tunge vogne med svære hjul, hvilket var nødvendigt af hensyn til gadernes ringe beskaffenhed.

Disse køretøjer fik navnet »Familiédroscher«, fordi de fortrinsvis blev benyttet til familiefester, især bryllupper og begravelser, og næsten altid efter forudgående bestilling hos byens vogtmænd.

En egentlig droscheordning med faste holdepladser fik København i 1828. Der var kun et par stykker, og de havde faste holdepladser på Amagertorv. Kun to år efter var antallet vokset til 60 vogne med forskellige holdepladser over hele byen.

Prisen for en køretur inden for voldene var 24 skilling, til Frederiksberg 4 mark, og til Charlottenlund 12 mark. Navnet stammer fra den russiske betegnelse for hyrevogn: Droszki.



Hestedroscherne, der kom til at køre i hundrede år.

Først så sent som i 1880-erne indførtes lettere vogntyper. En let drosche kunne også forspændes en eller to lette heste, og da lette heste løber hurtigere end tunge heste, blev tempoet skruet op i den københavnske trafik. To vigtige forudsætninger for de lettere vogne var, at brolægningen gradvis var blevet bedre, og at trykfjedre af jern var opfundet.

Hestedroscherne forsvandt fra gadebilledet i 1904-05, da de blev afløst af bilerne. De gamle hestedroscher forsvandt

ikke for stedse. Både under første og anden verdenskrig blev de taget i brug igen på grund af benzinmangel.

Den dag i dag, henved hundrede år efter at de blev taget i brug første gang, bliver de stadig brugt i romantiske anliggender. Hvis brudepar ikke lige har en karet ved hånden, sker det ofte, at de lejer en af de gamle droscher til turen til kirke. Og kapervognene, der kører i Dyrehaven, er også vogntyper, der er de gamle droscher lig.

København i spændetrøje.

Ved begyndelsen af 1800-tallet var hele København presset sammen inden for sine volde og fæstningsgrave. Af militære grunde var det forbudt at opføre grundmurede bygninger i et kanon-skuds afstand fra voldene. Et forbud, der først blev ophævet i 1852.

København set i fugleperspektiv er fra 1858, men volde og grav gør det let at se, hvor lille et areal København dækkede i første halvdel af forrige århundrede.

Adgangen til staden kunne kun ske gennem de fire porte, og de tre blev lukket ved midnat, og nøglen blev bragt til kongen på Amalienborg. Kun Nørreport stod åben, og det var kun muligt at slippe igennem den mod at betale to skilling. Om dagen, når alle fire porte var åbne, udgjorde de også alvorlige forhindringer for byens trafik. Portene var så smalle, at der knap var plads til et bredt hølæs. Nørreport var lidt bredere og lidt højere end de andre tre, og derfor måtte Nørreport benyttes af den konge-



lige ligvogn, når en fyrstelig person skulle bisættes i Roskilde Domkirke.

Ved Christian VII's begravelse var ruten lagt gennem Vesterport. Ved denne lejlighed måtte jorden i denne port opgraves, for at vognen kunne slippe igennem.

Frederik VI kører til teatret.

Karrossen var ikke kun benyttet som hyre- og lejevogn. I 1700-tallet foretrak også kongehuset, ligesom mange andre fyrstehuse i Europa, denne vognstype. Med Frederik VI er vi kommet ind i 1800-tallet, og vi kan på hans karet se, hvorledes den bærende vognkonstruktion har forandret sig fra 1700-tallets lige

vandrette bjælker til nogle gevaldige buer, en konstruktion der er stærkt på vej mod trykfjedre af jern.

Få år efter Frederik VI's død i 1839 fik København sine første omnibusser - men inden vi ser på omnibusser og sporvogne, vil vi se lidt nærmere på den by, de skulle betjene - det København, Frederik VI efterlod sig.





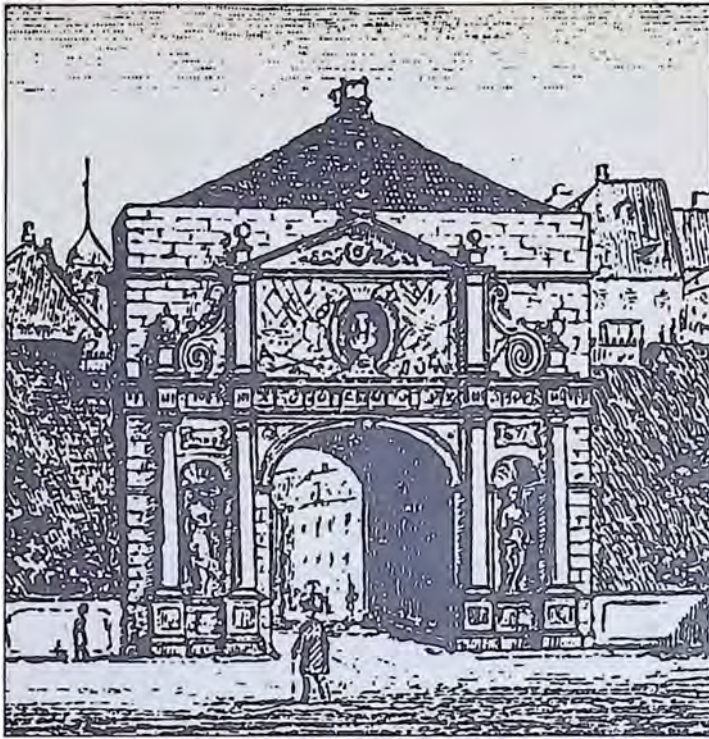
Portrummet i Nørreport.

Et lille kig gennem Nørreport fortæller, hvorfor de snævre portrum blev betragtet som livsfarlige for fodgængere, når vogntrafikken var på sit højeste. Tilmed var de tre andre porte smallere og lavere.

De tunge vogne uden trykfjedre.

Hyre- og lejevogne af den tunge type, der var i brug indtil 1880-erne. De holder foran et velhaverhus, der afholder en af de såkaldte »jødemaskerader« med adgang for alle.





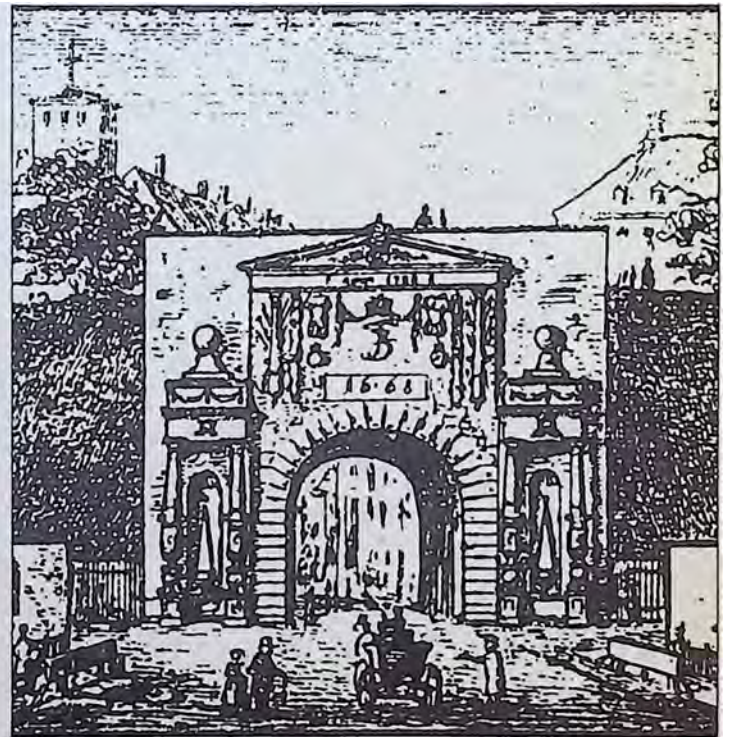
Nørreport.



Amagerport.



Østerport.



Vesterport.

Bøndervogne og vognmandskøretøjer.

Et stort antal passagerer blev dagligt befordret til og fra København i postvæsenets vogne og i herskabskøretøjer - men for de mange, der ikke havde råd til den slags luksus, var det muligt at blive passager på de talrige vogne, der førte fragt til København. Både bøndernes og vognmændenes arbejdsvogne var således vigtige forløbere for omnibusser og sporvogne. Grænsen mellem bønder, der påtog sig fragtkørsel for andre, og egentlige vognmænd var ofte udflydende, og i begge grupper har der været driftige folk, der så en forretning i at indrette vogne udelukkende til passagerbefordring. Flertallet af bønder rådede dog kun over et enkelt arbejdskøretøj, ofte i meget dårlig stand. Derfor var det ikke ualmindeligt, at flere bønder slog sig sammen om en bytur, således at en lagde fortøj til, en anden bagtøj, og en tredje lagde vognbund og fading til. På samme måde kunne hestene i et tospand tilhøre to forskellige ejendomme. Usle krikker med makuleret seletøj eller seletøj af tovværk viste på Københavns gader, hvor dårligt det stod til med bøndernes kår. Vognene var i begyndelsen af 1800-tallet ofte med tremmesider, de såkaldte pindevogne. Senere blev tremmerne afløst af fjælle. Fjællevognen var mange steder i brug til efter anden verdenskrig, lige så længe som hesteforspand var almindelige i brug. Det er pin-

devognen og fjællevognen, byboerne kaldte for en høstvogn, men den blev brugt til meget andet end hø- og kornhøst, med den kørtes møg og indsamledes sten på marken, den var et af bondens vigtigste redskaber. Det var også med disse pindevogne og fjællevogne, bønderne kørte fragt til København. Som undtagelser fra dette kom amagerkonerne med deres grønt på statelige enspænderkøretøjer, og mælk og fløde blev tilført staden på små gumpekærre.

En gumpekærre var et primitivt enspænderkøretøj på kun to hjul. Det var ikke blot levnedsmidler, bøndernes vogne bragte til torvs, men også tørv, brænde og trækul til madlavning og opvarmning af husene. Byens mange køer og køre- og rideheste krævede eksempelvis store mængder halm tilført og meget møg bortkørt - også københavnerne skidentøj tog bønderne sig af. Fra så fjerne steder som Sørup og Nødebo kørte vaskemændene for at hente københavnerne snavsetøj, og senere kørte de den lange vej tilbage med det nyvaskede tøj.

Der er i tidens løb fortalt meget om det store antal knirkende bøndervogne, der sørgede for Københavns forsyninger, men meget lidt eller slet intet om pæreskudernes indsats.

Alene kunne bøndervognene ikke klare forsyningerne til 100.000 indbyggere. Uden småskibenes indsats ville der

hurtigt være opstået alvorlige mangler. Under Napoleonskrigene udeblev skuderne med brændsel fra Norge og Sverige, og en alvorlig mangel på brændsel opstod i hovedstaden. De store mængder, der var brug for, kunne ikke tilføres staden på små dårlige bøndervogne ad smalle, ujævne veje fra Sjællands skovrige egne fjernt fra København.

Problemet fandt en god løsning. Med energi blev der taget fat på at grave kanaler fra skovrige egne ud til kysten. Esrum Kanal 1802-1805. Den Danneskioldske Kanal, der uddybede Susåen, 1810-1812. Også i de store midtjyske skove var der reserver at hente, og i årene 1808-1810 fik Gudenåen sit kanalsystem fra Randers helt til Silkeborg.

Den indenrigske småskibsflåde klarede resten af transportproblemet, og den klarede også at medtage mange passagerer til og fra hovedstaden.

En kulsvier fra A1-Søndertorp vender hjem fra Københavnerturen. Den smalle pindevogn er tidens typiske bondevogn, men forspandet var bedre end de flestes. Det kunne spores på afkommet, at de små hårdføre kulsvierheste græssede i nærheden af det tædle blod i det kongelige stutteri i Grib Skov. Xylografi 1859.





Orlogsmatroser på landlov.

Fjællevojn med danske orlogsmatroser på landlov i 1864. Under de sønderjyske krige blev fjællevojn også brugt til ambulancekørsel, troppetransport og kørsel med krigsmateriel. Xylografi 1864.



Acciseundersøgelse ved Vesterport.

Det smalle portrum i volden var ikke den eneste forhindring for en glidende trafik. Inden en vogn fik lov til at køre gennem porten, skulle den først standse ved Acciseboden (toldboden), hvor en posekigger (toldbetjent) undersøgte læsset for toldpligtige varer. Posekiggeren var altid bevæbnet med en lang jernstang, som han kunne jage ind i læsset for at mærke, om der var skjult noget. Næste forhindring var Bomhuset, hvor både vogne og fodgængere måtte stand-

se og betale bompenge for at opnå passage.

De mange muntre anekdoter om, hvorledes bønderne snød toldbetjentene, vil vi med tungt hjerte afstå fra at genfortælle, da denne bog først og fremmest er helliget vogne. Derfor vil vi i stedet se lidt nærmere på den bageste af de to bøndervogne uden for Acciseboden. En enkelt detalje ved dette billede har hidtil været upåagtet, nemlig den lille mørke genstand, der hænger mel-

lem baghjulene på vognen længst til højre i billedet. Det er en lille træspand til vognsmørelse, et såkaldt smøretre. På billedet anes fligene af en klud, der flager ud fra spanden.

En klud var god at have ved hånden under smøringen, så der ikke kom for megen vognsmørelse på hænderne. Den tids bøndervogne havde træaksler, og vognsmørelsen bestod af tjære. Hvis tjæren slap op, klarede man sig med en klat frisklagt komøg eller en skovsnegl. Hyppig smøring var nødvendig, hvis ikke hjul og aksel skulle brænde sammen, men smøringen var en besværlig ting, idet hjulet måtte løftes af vognen, hver gang det skulle smøres. Hjulet blev holdt på akslen af lundstikken, en nagle med bredt hoved eller dække, der gik igennem akslen uden for hjulet.

Lundstikvognene med træaksler - de knirkende bøndervogne - har mange steder været i brug et godt stykke op i vort århundrede, selv om man de fleste steder før århundredskiftet gik over til vogne med jernaksler og møtrik i stedet for lundstikken.

Denne forbedring betød sjældnere og lettere smøring og en stærkere vogn, men de mange væddemål, den ny vogntype gav anledning til, viste forbavsende nok, at en vogn med velsmurte træaksler på kortere distancer kunne køre lige så stærkt som en vogn med jernaksler. På længere distancer sakkede lundstikvognen håbløst bagud.



Kaperkuske kappes om passagererne på holdepladsen på Østerbro. Først når vognen var fuldt besat, gik turen nordpå ad Strandvejen. Xylografi 1860.

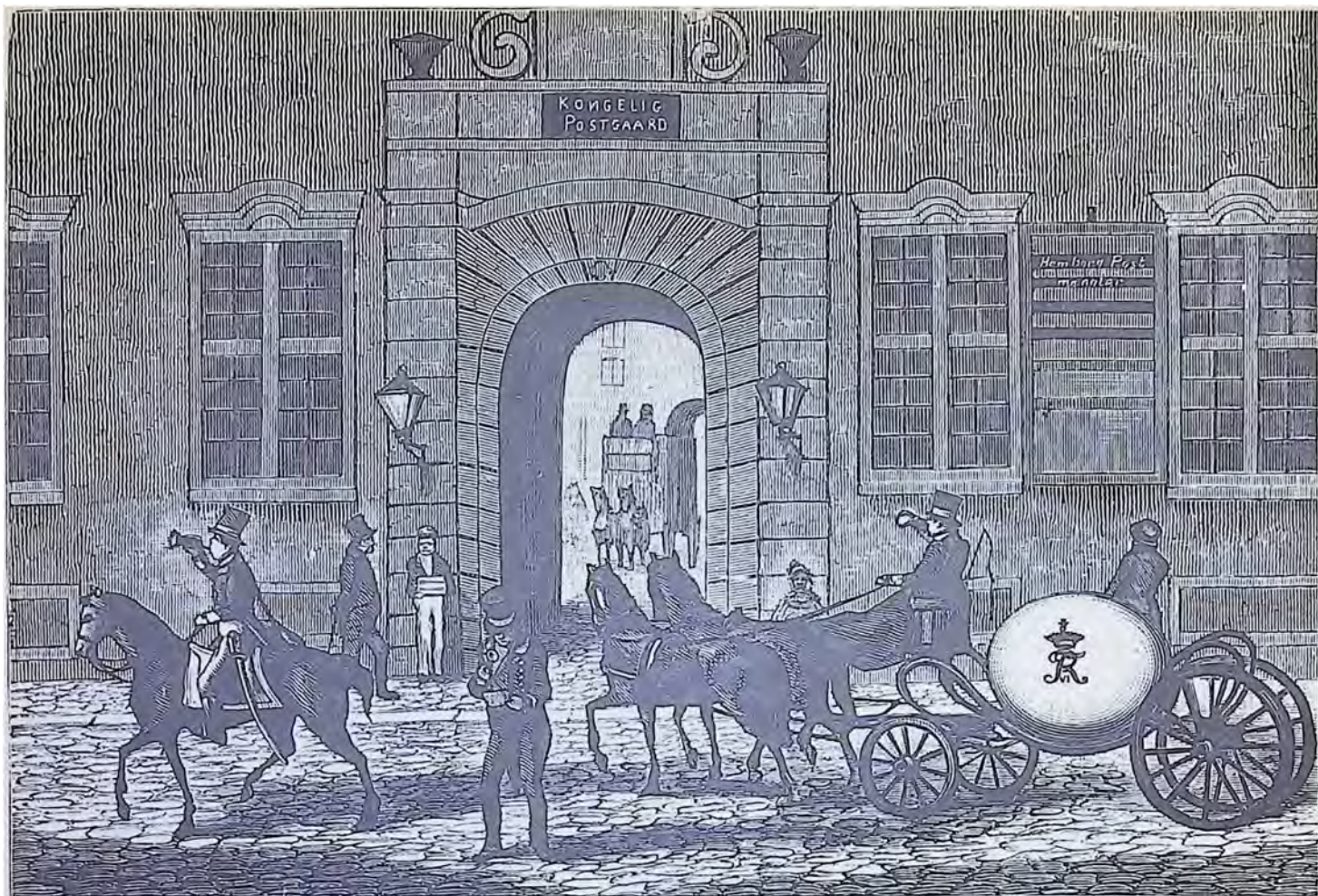


Kapervogn på Strandvejen ved Skovshoved i 1860. Denne vogntype blev populært kaldt »Kaffemølle«, fordi rejsemålet ofte var en kop kaffe i skoven. Xylografi 1860.



Charabanc på Strandvejen undervejs til staden. I sommermånederne var der nogle gange daglig kørsel mellem Kongens Nytorv og Klampenborg-Taarbæk pr. charabanc.

Ved Klampenborgbanens åbning i 1863 ophørte denne kørsel. Xylografi 1860.



Kugleposten kørte kun med brevpost, og den var gjort kuglerund for at udelukke postkarlen fra enhver mulighed for at medtage passagerer.

Diligencen, dagvognen og ekstraposten.

Kugleposten kørte kun med brevpost, og for at ingen passagerer kunne hænge på, var den gjort kuglerund - men dette køretøj må ikke tages som udtryk for, at postvæsenet ikke tog sig af passagerbefordring. I en stor del af 1700- og 1800-tallet var det postvæsenets opgave - udover at besørge breve og pakker - at medvirke ved personbefordring i landet. Hvis vi ser bort fra den ofte meget uregelmæssige kørsel af bønder og private vognmænd, stod postvæsenet helt alene med denne opgave.

1700-tallets mange nye veje og forbedringer af det gamle vejnet gjorde det naturligt for postvæsenet at modernisere befordringsmidlerne. I 1798 indkøbte postvæsenet en stage-coach eller en diligence i Amerika, og året efter blev der hos en københavnsk karetmager bestilt en vogn af samme type. Det var store bekvemme vogne med plads til 11 mennesker inde i vognene og en passagerplads ved siden af kusken. Efter syv års

forløb var vognene slidt op, og der blev ikke bygget flere af denne type. De to store diligencer blev afløst af mindre vogne, der kun havde fire passagerpladser inde i vognen og tre udvendig. Det var krisetider, men selv om vognene var blevet mindre, var diligencerne med til at sætte kulør på landevejslivet og de københavnske gader.

På bukken af de gulmalede vogne sad postkarlen, og han var ifølge forordning fra 1804 iført sin reglementerede på-



Ved diligencen. Xylografi 1859.

klædning »bestående af en kraprød trøje eller overkjortel med gul krave og opslag samt et par lange lærreds eller uldne benklæder, og havde et postskilt fæstet foran på pulden af en rund hat eller kabus«.

Endvidere sagde denne forordning, at postvæsenet var vigtigt under kørslen. Alle og enhver skulle, uanset stand, vige af vejen for postkarle, »når de kører eller rider i vognmandsrejsen og bærer den befalede postmundering, giver deres ankomst til kende ved at blæse i posthornet«.

Postkusken skulle blæse så tidligt i hornet, at andre vogne havde tid til »bekvemmeligt at vige«, det ville sige på 20 til 30 skridts afstand. Hvis postkusken blæste for sent i hornet, skulle han selv vige til højre og give den anden vogn halv vej.

Endnu postloven af 1888, der var gældende indtil 1919, indeholdt en bestemmelse om, at alle kørende havde pligt til at vige halvdelen af hjulsporet, når postkarlen gav signal dertil ved at

Nr 5. Naar Imødekommende eller forudfjørende Vogne skulle høre afveien.



Nr 6. L'pfordring til at sige i Vognen.



Et par af postillonens hornsignaler.

blæse i sit horn.

Når postvognene med post og passagerer rullede ud og ind af hovedposten i Købmagergade, blæste postillonen et fejende signal i sit horn. Lyden af postsignalet og synet af den rødklædte postillon, den gule karet og de fire urolige heste fik den tids københavnere til at fornemme verden uden for voldene - den tids københavnere var stolte af deres postvæsen.

I 1845 udtalte poststyrelsen, at personbefordringen »var nået uanede højder«. Det blev sagt mere præcist i de beregninger, der samme år blev lavet for den jernbane, man planlagde til Roskilde.

Disse beregninger viste, at postvæsenets vogne årligt transporterede 20.000 personer alene gennem Vesterport!

I 1800-tallets sidste halvdel fandtes tre forskellige slags person- og postførende befordringsmidler trukket af heste: diligencen, dagvognen og ekstraposten.

Diligencerne blev officielt kaldt »Personposterne«, og i 1861-62 rådede postvæsenet over 84 diligencer.

Personposterne betjente sig af store, lukkede vogne på de vigtigste ruter, men på ikke færre end 22 ruter var der så sent som i 1862-63 åbne vogne. En af de sidste ruter, der fik indsat en lukket vogn, var Frederikshavn-Skagen. Helt indtil 1886 var den daglige forbindelse mellem de to byer en åben vogn. Den skramlede af sted i strandkanten. De romantiske diligencer kørte indtil 1912, men de tilhørte en svunden epoke. En ny epoke var indledt i 1847 med indvi-

sen af jernbanen København-Roskilde. Efterhånden som jernbanenettet blev udbygget, blev diligencernes betydning og antal reduceret.

Med dagvognene gik det stik modsat. Deres betydning voksede i samme takt som jernbanernes udbygning. De første dagvogne begyndte at køre i 1830 på initiativ af nogle sjællandske vognmænd. De blev en stor succes, og de blev hurtigt indført overalt i landet. Dagvognene var lette åbne vogne eller kalechevogne, som til faste tider daglig kørte en bestemt rute, som oftest til byer uden for hovedru-terne. De kørte for egen regning, men var forpligtet til, mod betaling, at medtage brev- og pakkepost. I året 1861-62 var der kun seks ruter med dagvognskørsel, men i 1904-05 var antallet vokset til 69. Forklaringen på, at jernbanenettets udbygning betød rivende fremgang for dagvognene - men tilbagegang for diligencerne - var den, at jernbane-

linjer afløste diligencerne på hovedruterne, hvorimod dagvognenes biruter kom til at virke som føderuter til jernbanerne. Dagvognene fik stor betydning for landbefolkningen. De fleste gårde og husmandsbrug havde kun det antal arbejdsheste, der var nødvendige til gårdens drift, og derfor havde almindelige bønder ikke råd til, i de travle arbejdsperioder, at afse en hest som forspand til indkøbstur eller udflugt til nærmeste købstad eller stationsby.

Dagvognene med de forholdsvis billige takster gav landbefolkningen større bevægelsesfrihed og mulighed for at se lidt mere af verden uden for sognet.

Ekstraposternes betydning aftog i forrige århundrede. Mod en fast takst pr. mil kunne rejsende leje hestekøretøjer på ekstrapoststationerne. De få ekstrapoststationer, der endnu fandtes ved begyndelsen af vort århundrede, lå ved færgestederne.

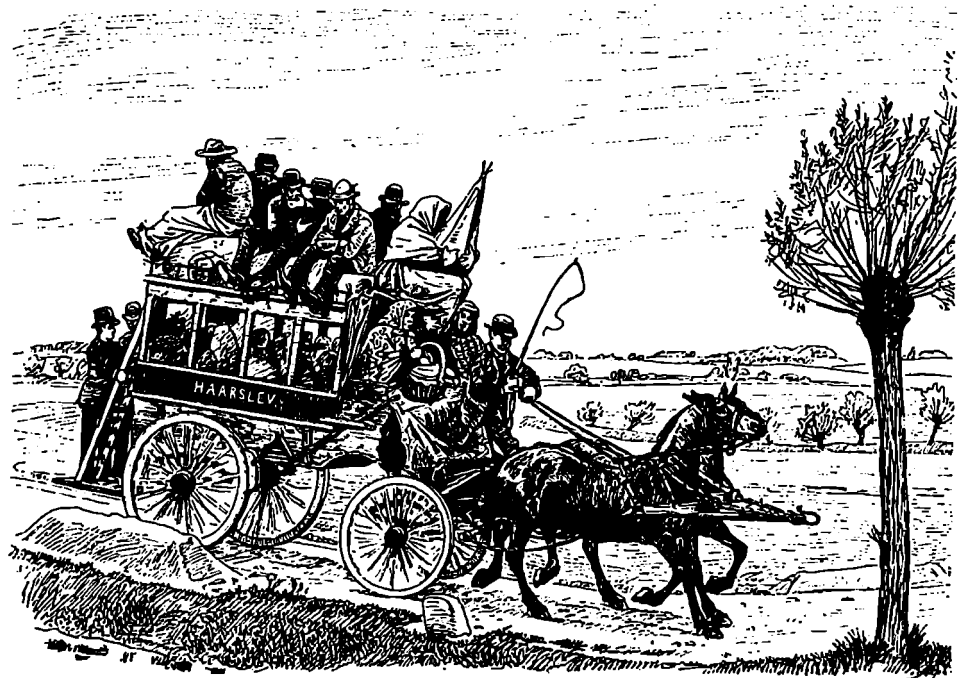


De mange stød og den uafledelige skrumlen hen over toppede brosten eller ægte hjulspor kan ikke reproduceres - men vi kan få synet af det indre af en hestetrukket dagvogn, takket være den gamle tegning af eventyrillustratoren Vilhelm Pedersen.

En sådan kupé blev forbilledet for dampalderens togkupeer. Xylografi.



*Agepost mellem Frederikshavn og Ska-
gen kørte med åben vogn helt indtil
1886.*



*Fynsk dagvogn fra 1880-erne. Særlig in-
teressant er denne vogntype, fordi den
til forveksling ligner Københavns første
hesteomnibus fra 1840-erne.*



Den smukke milepæl fra Frederik V's og Christian VII's tid, som bissekræmmeren holder hvil ved, er tegnet af J.Th. Lundbye i 1845. Den tids velhavere brugte ikke som bissekræmmeren apostlenes heste, men kørte i egen herskabsvogn eller lejede en ekstrapost, der beregnede turen efter en fast takst pr. mil.

Dampskibet „Øresund“,	
Capt. C. Prahl,	
afgaaer hver Søndag saaledes:	
Kl. 8 Morgen	til Bellevue, Vedbek og Rongsted.
— 9 $\frac{1}{2}$ —	fra Rongsted, anløbende Vedbek og Bellevue til Kjøbenhavn.
— 1 Middag	til Bellevue.
— 2 —	fra Bellevue til Kjøbenhavn.
— 3 $\frac{1}{2}$ Efterm.	til Bellevue, Vedbek og Rongsted.
— 6 $\frac{1}{2}$ —	fra Rongsted)
— 7 —	fra Vedbek) til Kjøbenhavn.
— 8 —	fra Bellevue }
Billetter erholdes ombord. Skibet afgaaer fra Quenthuusgaden.	

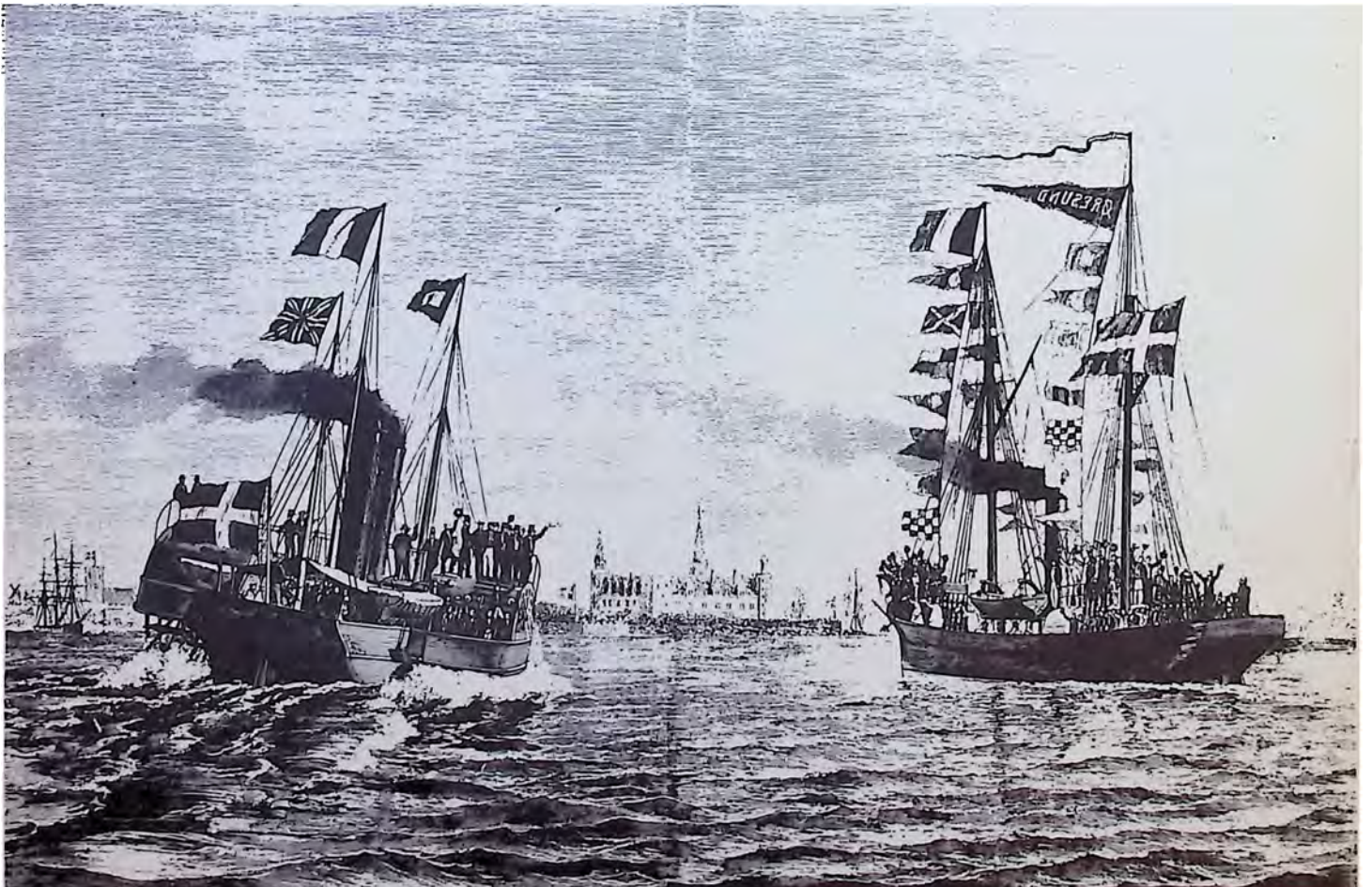
Annonce fra »Tillæg til den Berlingske politiske og Avertissements-Tidende«
 Loverdag Morgen den 8. Juni 1850.

Skibe hørte til blandt de allervigtigste forløbere for sporvogne og omnibusser. Selv efter at København havde fået dampsporvogn og togforbindelse til Klampenborg, var det stadig sunddamperne, der trak det tunge læs på de store udflugtsdage. I pinsen 1884 søgte mange københavnere til Klampenborg. Dampsporvognen befordrede ca. 19.000 passagerer. Klampenborgbanen ca. 41.000 og sunddamperne ca. 53.000! På billedet, der er fra 1867, ses to sunddampere »Horatio« til venstre og »Øresund« til højre.

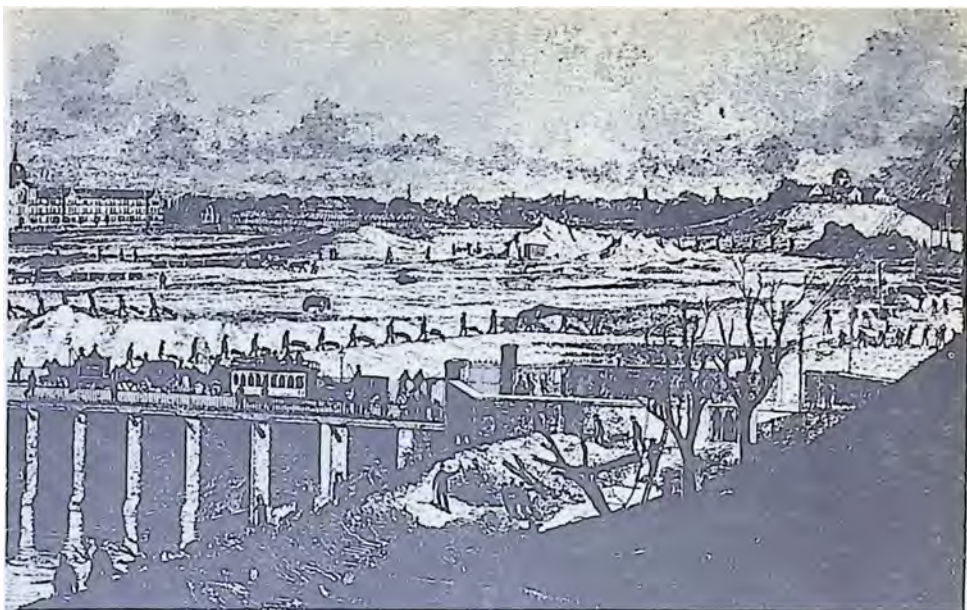
»Horatio« er tegnet med Kronborg som baggrund. Den 14. august 1867 var sunddamperen stævnet ud fra København og havde bl. andre en delegation af franske gæster om bord.

Under Hveen mødte »Horatio« den flagsmykkede »Øresund«, som med dækket fyldt af pyntede herrer og damer, under kanonsalut og hurraråb, sejlede rundt om »Horatio« og bagefter lagde sig side om side med »Horatio«.

Under sang og spil sejlede de to skibe mod Kronborg. Xylografi 1867.



Voldene falder. Nørrevold blev jævnet ud over voldgraven og det foranliggende glacis. Et fantastisk arbejde udført med håndværktøj og hjulbøer. Kun observatoriet beholdt sin høje beliggenhed (i baggrunden til højre). Xylografi 1872.



Voldens sløjfning i 1872. I baggrunden Garderkasernen. Xylografi 1872.

Andet kapitel

De første omnibusser

De første omnibusser begyndte deres kørsel i København i 1840-erne. De kørte fra Amagertorv til Frederiksberg Runddel. I den første tid kørte de kun få ture om dagen, men gik senere over til regelmæssig kørsel på en forlænget rute, der gik helt ud til Frederiksberg By.

Ordet omnibus er latin og betyder »for alle« - og omnibussen var virkelig

befordringen for alle, den kørte regelmæssigt ad faste ruter og var billigere end droscherne. Den 29. maj 1841 stod

der i »Kjøbenhavns kongelig alene privilegerede Adressecomptoirs Efterretninger« følgende annonce:

Omnibus med 4 Heste
afgaaer fra Møntergaden Nr. 128 begge Pintsedages Morgener, Kl. 6 præcise, til Sorgenfri, og medtager Passagerer, og siden op ad Dagen fra Østerbro til Charlottenslund og tilbage.

**Omnibusserne
Preciosa og Victoria**
afgaaer til Lyngby paa Søndag Kl. 7 $\frac{1}{2}$, Kl. 8, Kl. 11, Kl. 11 $\frac{1}{2}$, Kl. 2 $\frac{1}{2}$, Kl. 3, Kl. 7, Kl. 10 $\frac{1}{2}$; fra Lyngby Kl. 6, Kl. 9 $\frac{1}{2}$, Kl. 9 $\frac{1}{2}$, Kl. 1, Kl. 1 $\frac{1}{2}$, Kl. 5, Kl. 8 $\frac{1}{2}$, Kl. 9, alle Søndage til Lyngby Kl. 8, Kl. 10, Kl. 3, Kl. 4, Kl. 6 $\frac{1}{2}$, Kl. 10 $\frac{1}{2}$; fra Lyngby Kl. 7, Kl. 10, Kl. 1, Kl. 5, Kl. 8, Kl. 9.
Billetterne kunne afhentes paa Hjørnet af Gøtbergs Gade og Bøve Kongensgade Nr. 28-29 i Hjeldevæn, samt i Skovstrøe i Lyngby i Hestestuen.
D. Jensen.

Annonce fra »Tillæg til den Berlingske politiske og Avertissements-Tidende« *Løverdag Morgen den 8. Juni 1850.*

I 1845 var der 30 hest omnibusser i drift i København. De var malet i stærke farver og bar maleriske navne som: »Flora«, »Fortuna«, »La Dame Rouge«, »Nordstjernen«, »Løven«, »Napoleon«, »Jordkloden«, »Solen« og »Victoria«.

Omnibuskusken havde lig en postkusk et horn, hvori han blæste lystige signaler for at varsko ventende folk om, at nu kom omnibussen.

For de mange københavnske familier, der foretrak at bo hele året i de landlige omgivelser på Frederiksberg, betød omnibusdriften en stor forbedring i form af billigere og bedre forbindelse til og fra København. I 1845 var indbyggerantallet på Frederiksberg 2.513. Den første egentlige villa på Frederiksberg blev bygget i 1845, og den fik navnet »Taarnborg«.

»Taarnborg« efterfulgtes hurtigt af andre villabyggerier, og snart talte man om »Villapartiet« på Frederiksberg, i modsætning til Københavns bymæssige bebyggelse.

Fra Adam Oehlenschlägers hånd foreligger et brev, han skrev til sin datter. Heri giver han udtryk for sin glæde



Frederiksberg Omnibus. (Xylografi 1860).

over omnibussen, der har holdeplads lige uden for hans have, fordi den sætter ham i stand til at nå København på en times tid. Også Carit Etlar var glad for landlivet på Frederiksberg, han skrev »Gøngehøvdingen« i sit lysthus. Arthur Abrahamsen har i sine erindringer skildret en omnibustur fra Amagertorv til Frederiksberg:

»Udenfor »Hyrekusken«, der ogsaa boede paa dette Strøg (Amagertorv), traf man endelig paa de Omnibus'er, som man kunde køre med til Frederiksberg. Disse Omnibus'er, der betragtedes som et uhyre Fremskridt paa Befordringsvæsenets Omraade, men ganske vist ogsaa af mange betragtedes som nogle uanstændige Kasser, havde den Gang rigtig nok kun naaet en ringe Fuldkommenhed i Modsætning til vor Tids Omnibus'er og Sporvogne. De var saa smalle, at de to Rækker Passagerer ikke kunde undgaa at berøre hinanden med Knæene. Dertil kom, at paa den slidte Stenbro rumlede og skrumlede de i den Grad, at man inde i dem ikke kunde høre, hvad man selv sagde. Naar nu hertil kom, at Madammer og Jomfruer ofte medbragte store Pakker og Torvekurve, kan man vel tænke sig, at Bekvemmelighederne ved disse Køretøjer ikke var synderlig store. Hvad der gjorde Kørselen med disse Vogne endnu mere ubehagelig, men tillige gav Anledning til mange morsomme Scener, var, at man i den første Tid aldeles ikke havde tænkt paa at forbyde Medtagelsen af Hunde, hvoraf København altid har haft en Mangfoldighed.

Disse lange og smalle Omnibus'er, paa hvilken Kusken ikke som paa de moderne sad højt oppe, men paa et lavt Sæde, hvor der endnu var Plads til et Par Personer, havde ikke som nutildags Numre, men de bar de stolteste og højt klingende Navne. For imidlertid at raade Bod paa den daarlige Plads inde i disse Vogne, opfandt et snildt Hoved en ny Konstruktion, idet han gjorde dem runde, saa at man sad som i en lille Salon. Af denne Slags var der to, som bar Navnene »Solen« og »Jordkloden«. De kan imidlertid ikke have været synderlig praktiske, da de snart blev afskaffet.«

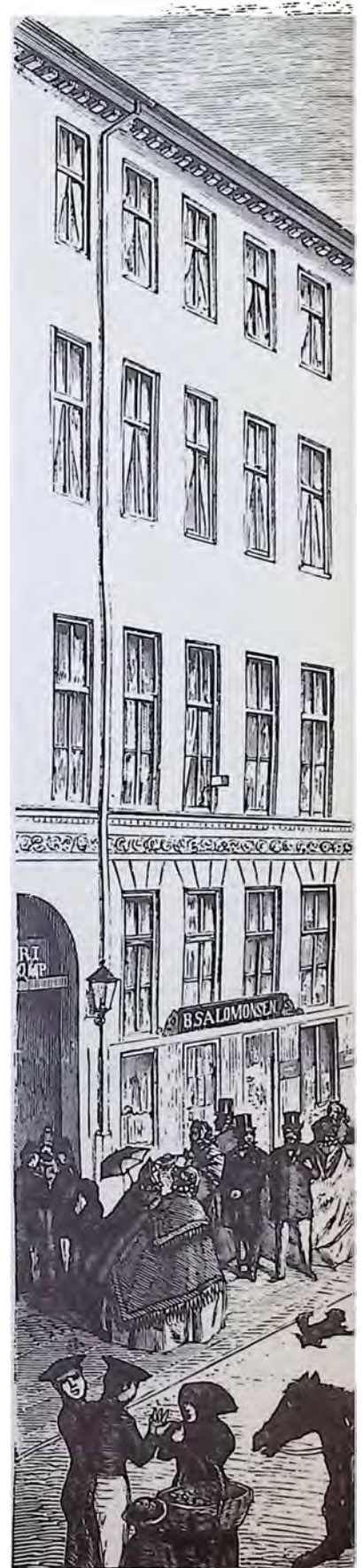
I slutningen af 1850'erne startede vognmand Bohn, Amagertorv, en ny omnibusrute til Frederiksberg. På vognene på denne rute sad kusken oven på taget, og under ham var der plads til tre-fire passagerer. Inde i vognen var der beregnet plads til 12-14 passagerer. Turen kostede 8 skilling. Også andre større københavnske

vognmænd startede omnibusruter fra forstæderne og ind til byens volde. På en af disse ruter, fra Frederiksberg til Vesterport, var konduktøren en gammel kone, der havde fast plads inde i vognen, hvor passagererne så måtte erlægge den mark, der var taksten for en tur.

Den 30. juni 1856 blev en betydningsfuld dag for København. På denne dag blev byen opgivet som fæstning, og de militære skildvagter blev inddraget, og dagspressen meddelte, at de forhadte porte omgående skulle væk.

Først faldt Nørreport, og hen over det store hul, der blev i volden, blev der lagt en jernbro, for at Frederik VII stadig kunne ride volden rundt. Denne jernbro kan ses den dag i dag, den ligger nu i Ørstedsparken. Året efter Nørreports fald forsvandt også de tre andre porte. Størst åbning i voldene efterlod Vesterport. Denne åbning fik navnet »Vesterbros Passage«, et navn, der har holdt sig til vore dage.

Når København ikke længere skulle være en fæstning, opretholdt krigsministeren heller ikke længere kravet om et bredt ubebygget bælte uden om voldene. De lave huse langs Vesterbrogade blev hurtigt afløst af høj bebyggelse. København havde sprængt sine snærende bånd, og byen voksede og var hurtigt på vej til at blive en storby. Behovet for et moderne, kollektivt befordringssystem var opstået.



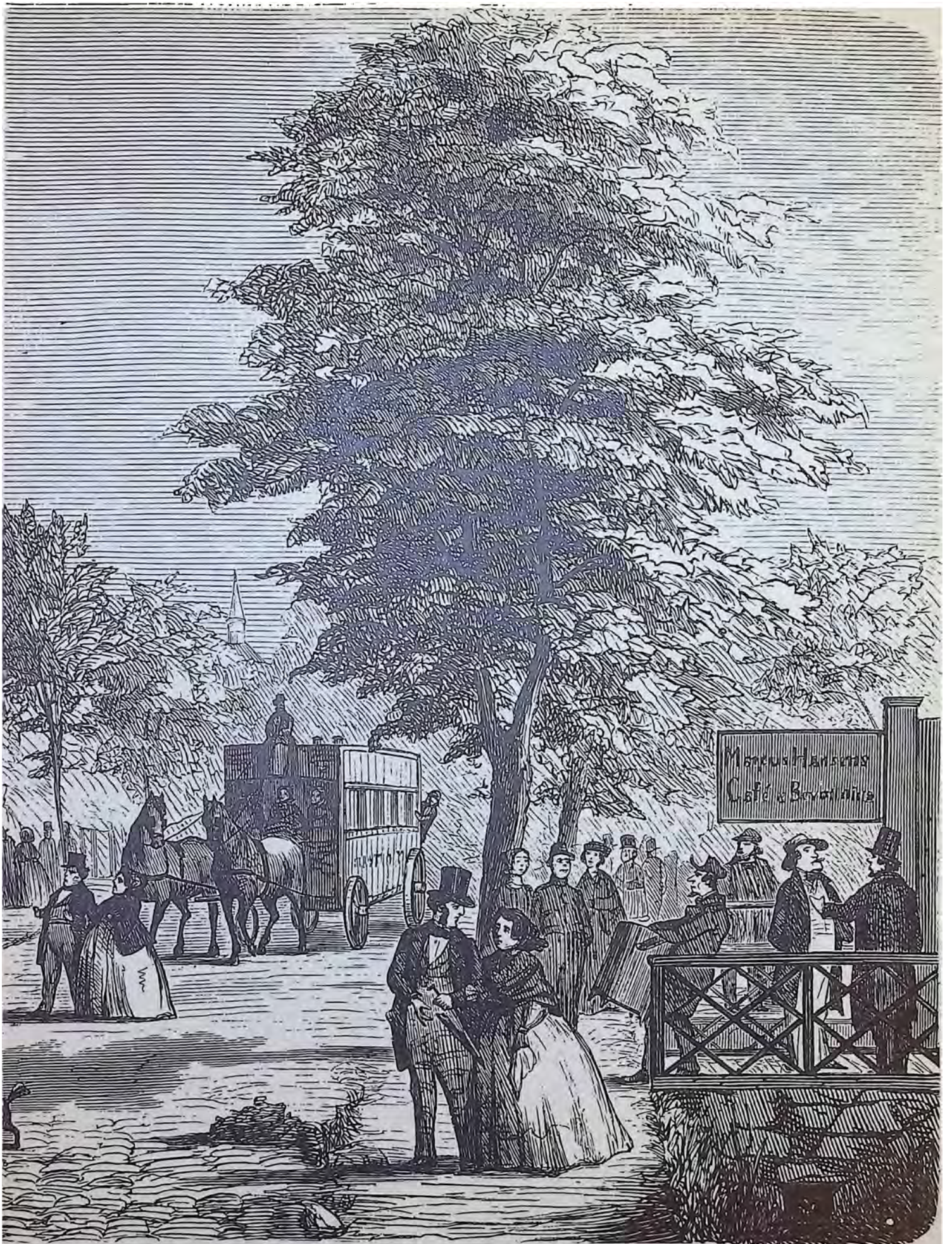


Frederiksberg Omnibussen fik som forsøg ekstra brede hjulfælge i håb om, at dette ville nedsætte rystelserne fra de toppede brosten. Forsøget gav ikke noget mærkbart resultat.

Omnibussen er på vej gennem Østergade. Østergade er set mod syd-vest, udfor den nuværende Ny Østergade (tidligere Peder Madsens gang). Denne sidegade munder ud i Østergade - efter det første hus til højre i billedets forgrund. (Xylografi 1861).

En søndag på Alleengade på Frederiksberg. Hest omnibussen er på vej mod Gl. Kongevej. I baggrunden kan Frederiksberg Kirke skimtes. Bemærk vejens toppede brosten af utilhuggede marksten, og den dybe grøft i højre side af billedet. (Xylografi 1862).





Tredje kapitel

Den første sporvogn

Den første danske sporvejskoncession blev givet i 1858. Det var en teologisk kandidat, P. Larsen, der fik kongelig tilladelse til at oprette en sporvognslinje.

Kandidat P. Larsen magtede ikke at føre sine planer ud i livet, så derfor blev en ny koncession den 11. marts 1862 givet til en anden. Det var en løjtnant i infanteriet, C.F. Garde, der i anden omgang fik koncession på sporvejsdrift. Den gav ret til anlæg af en sporvognslinje fra Sct. Annæ Plads til Frederiksberg, og en anden linje fra samme udgangspunkt til Taarbæk.

Det lykkedes for Garde at få skabt så stor interesse for sine planer, at koncessionen kunne delvis udnyttes, og derfor står løjtnant C.F. Garde som egentlig grundlægger af Københavns sporvejsdrift. I mange år blev det i øvrigt en skik at vælge den daglige leder af de private sporvejselskaber blandt militærpersoner.

Det første sporvejsanlæg blev udført af et engelsk selskab, der købte koncessionsrettighederne af Garde. Selskabet blev ledet af R. Cuaskey og W. Wagtaft, og det fik navnet: »Copenhagen Railway Company Ltd.«.

Arbejdet med anlægget gik rask fra hånden, og allerede den 22. oktober 1863 kunne selskabet åbne driften på en strækning mellem Frederiksberg Runddel og Trommesalen (hvor nu Gl. Kongevej støder til Vesterbrogade).

Det blev en vældig københavnerbegivenhed. Vognene, der allerede var ankommet flere måneder før åbningen, kom fra Birkenhead nær Liverpool.

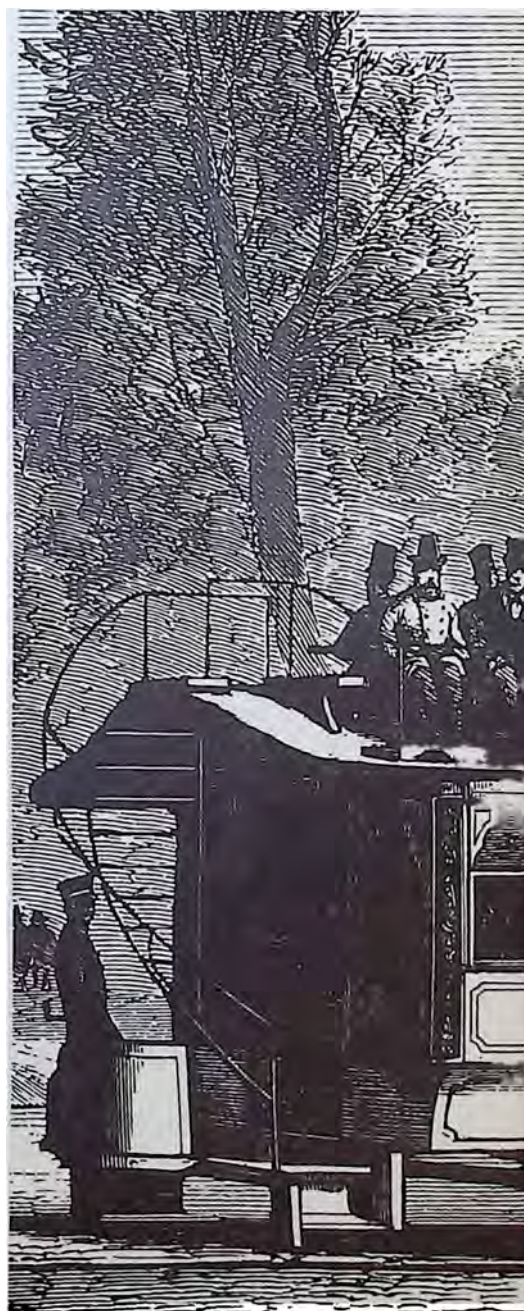
De var efter den tids begreber meget elegante. De havde plads til 18 passagerer, og på sæderne på taget var der plads til lige så mange. Desuden var der tre

ståpladser bagpå. Der var også beregnet to ståpladser hos kusken, men da københavnerne endnu ikke havde lært at springe af en sporvogn, kom der i den første tid flere mennesker til skade ved at springe forkert af. Derfor forbød politiet, at disse pladser blev brugt. Vognene var ens for og bag, fordi det ikke var muligt at vende ved rutens endepunkter. I stedet tog kusken blot vognstangen, hammelen og svinglerne samt hestene og flyttede det hele ned i den anden ende af vognen.

Danmark var det andet land på det europæiske fastland med rigtig sporvejsdrift. Først var Frankrig, mens f. eks. Berlin ikke fik sit sporvejsanlæg før i 1865. Kristiania (Oslo) og Stockholm åbnede deres sporvejsdrift i henholdsvis 1875 og 1877. Uden for det europæiske fastland var sporveje kun kendt i England og Nordamerika.

Naturligvis blev sporvejsåbningen en københavnerbegivenhed af rang. Danske aviser og ugeblade skildrede begivenheden i tekst og tegninger. Som prøve herpå bringer vi her, hvad den centrale »Folkets Avis«, redigeret af Erik Bøgh, bragte 23. oktober 1863:

»Sporvejen til Frederiksberg aabnedes i Gaar for Færdselen fra Vesterbrogades Begyndelse til Frederiksberg Runddel. Lige fra om Formiddagen drog store Skarer ud ad Vesterbro, dels for at se, dels for at køre med det nye Befordringsmiddel. De færreste var imidlertid saa heldige at opnaa det sidste, thi Tilstrømningen af Kørelystne var saa stor, at Vognene knapt havde sat sin Fragt af ved Endestationen, førend de 36 ind- og udvendige Pladser atter var besat. Efter hvad vi erfarer, bliver der en af Dagene indrettet en Ventesal i det lille lave Hus

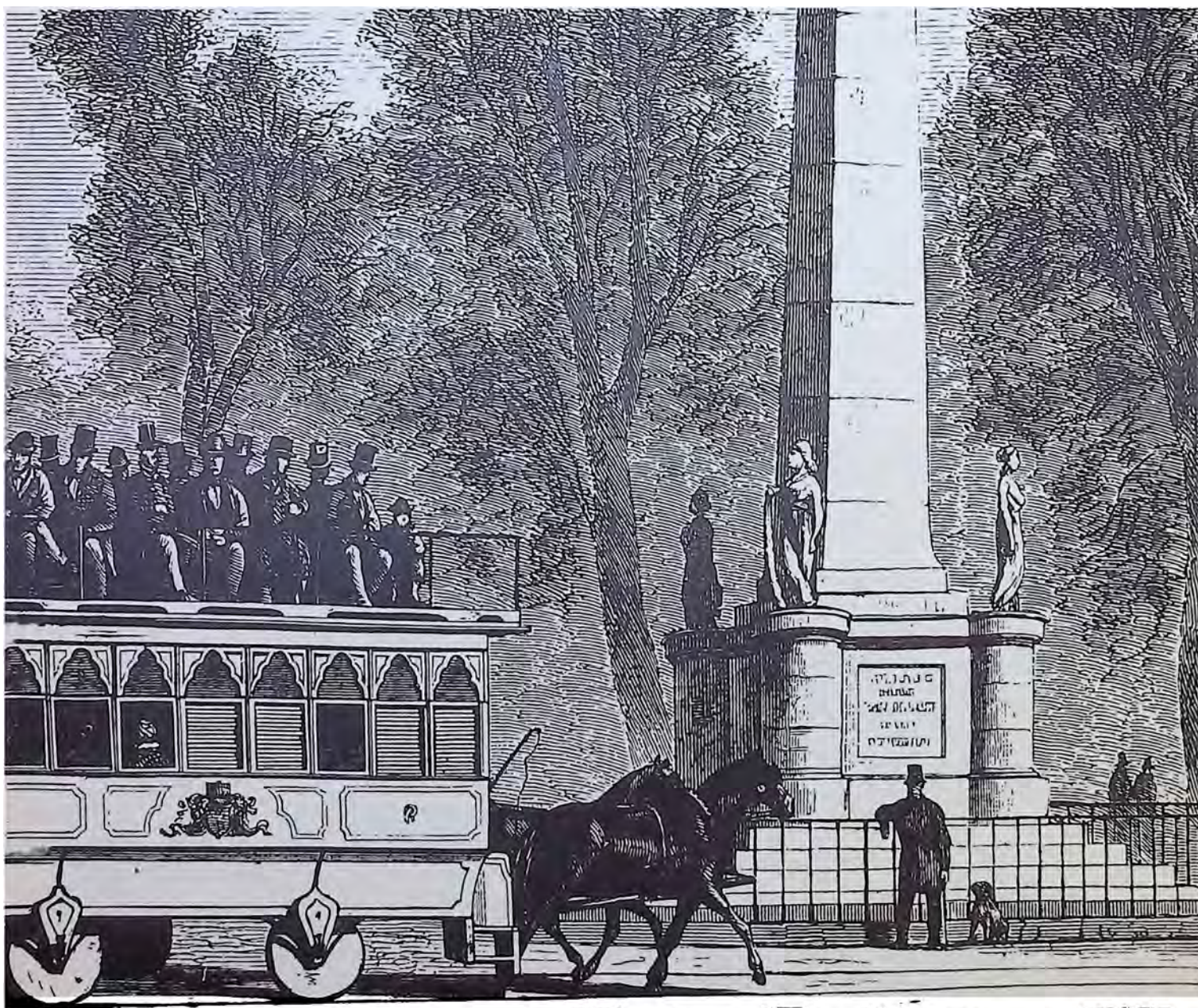


ved Siden af Sommerlyst. Der er ligeledes paatænkt at opføre en Stationsbygning med Ventesal, hvor Banen skal dreje ind i Stormgade, og ligeledes i Esplanaden, hvis Krigsministeren giver Tildelse dertil, hvorom er indgivet Ansøgning«.

En af de gamle hestesporvogne fra 1863 er bevaret, den kan ses på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ved Jystrup mellem Roskilde og Ringsted. Den gamle vogn er spændende at se, men den er ikke det syn, der mødte københavnernes i 1863, for den vogn, der er bevaret, blev

omkring 1901 ombygget til at fungere som bivogn på den elektriske drift - og det er i denne form, den kan ses på Sporvejsmuseet.

De nye sporvejsomnibusser i København. (Illustreret Tidende 1863).



Fjerde kapitel

Sporvognspassagerer

Fra første færd kunne københavnere lide at være sporvognspassagerer. På åbningsdagen for den første linje, 22. oktober 1863, var tilstrømningen stor.

Længe efter mørkets frembrud kappedes store skarer københavnere om at besætte pladserne i de tre Starbuckvogne, der var indsat på ruten, men mange måtte gå hjem med uforrettet sag. Vognene var smukt maalede i en lys gul-hvid farve og udsmykket med våbenskjold på siderne. I døren var der fire små ruder, og både disse og vinduerne på siden lignede små kirkevinduer. Sidevinduerne var til at trække op, så passagererne kunne få frisk luft om sommeren. I vinterkulden drømte ingen om at åbne et vindue - og luften i vognen var også derefter. I hver ende af

vognen var der en vindeltrappe, der gav adgang til pladserne ovenpå. Også gaden drengene fulgte det nye fænomen med interesse, men havde ikke penge på lommen til en billet.

Imidlertid kørte vognene ikke hurtigt, end at de kunne følges til fods, og det gjorde drengene i store skarer de første par dage. En af dem kom for nær til den kørende vogn, og han fik revet en flænge i låret. Det var ikke noget alvorligt uheld, men en avis slog det større op, end det var, og bebrejdede både sporvejselskabet og politiet, at det kunne ske.

Politidirektøren blev ikke taget på sengen i den sag. Allerede den første dag, sporvognene begyndte at køre, havde han udsendt en »Instruks for Kørende, Ridende og Fodgængere«. Den påbød al trafik at vige til side for sporvognen.

Præcis to måneder efter åbningen af den første strækning blev ruten forlænget, og vognenes antal blev forøget fra tre til syv. I den første tid herefter blev driften forfulgt af en række uheld. Vognene løb ofte af sporet, især i Filosofgangen (nuværende Vester Voldgade). Den 2. september 1865 blev linjen udvidet til Vibenshus, og vognenes antal blev ved denne lejlighed øget til 13. Efterfølgende sporvejsdirektioner var bange for tallet 13, og i mange år blev det sprunget over i linjenummereringen.

I sporvognenes første dage var sporvognene ikke nummererede, men det var derimod konduktørerne og kuskene. De bar alle et synligt nummer, der gjorde det let at klage over dem. Det var naturligvis praktisk i de tilfælde, hvor klager var berettigede - men ubehageligt i de mange tilfælde, hvor kværunter kom med meningsløse klager. Gang på gang søgte sporvejsfolkene at komme af med de synlige numre, dels ved forhand-

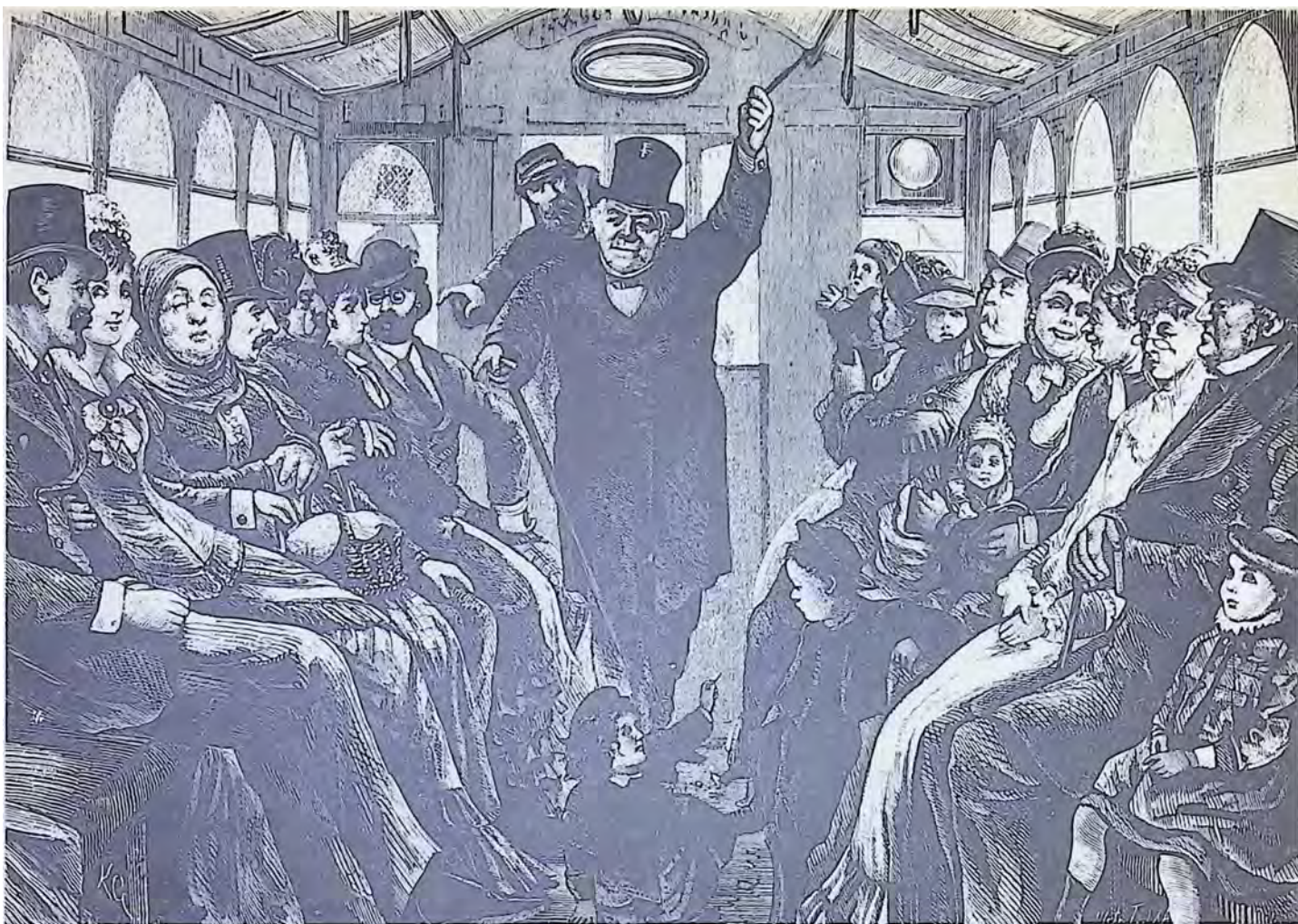


*På udkig efter omnibus.
Xylografi 1880.*

linger og dels ved skriftlige andragender. Hver gang afslog ledelsen at lade numrene fjerne fra uniformerne, afslaget blev bl.a. begrundet med, at ved driftsforstyrrelser ville det være umuligt for



*Konduktør og passager.
Xylografi 1881.*



Vognindre af Starbuck-vogn (1. hestesporvogn i København). Petroleumslampen i baggrunden til højre var vognens eneste belysning. Rødt glas udvendig bevirkede, at lampen også fungerede som lanterne.
Xylografi 1876.

de overordnede at undgå kaos, hvis ikke de havde de synlige numre at støtte sig til. Desuden henviste man til, at politibetjente, dragere, droschekuske, nattevægternes folk, telefonarbejdere og tjenere alle bar synlige numre. Sporvejsfolkene måtte trækkes med de forhadte numre helt indtil 1918. Dette år lavede syndikalisterne optøjer. Under en lang række sammenstød med politiet opnoterede syndikalisterne numrene på de betjente, der udmærkede sig under træningerne, og truede dem med hævn. Politifolkene fjernede derfor resolut alle synlige numre uden forudgående tilladelse. Under kampene blev en del sporvogne ødelagt, og da sporvognsfolkene ikke ville rette sig efter syndikalisterens ordre til generalstrejke, blev de udsat for overfald og trusler. Sporvejsfolkene fulgte politibetjentenes eksempel og fjernede numrene. I løbet af få timer var alle numre væk - og de kom aldrig tilbage.

Men tilbage til det århundrede, vi beskæftiger os med i denne bog.

I 1881 bragte »Illustrerede Tidende« Carl Møllers oplevelser under kørsel med hestesporvogne. »Pr. Sporvogn« kaldte han artiklen:

»Det er efter min Mening egentlig ganske morsomt at kjøre i Sporvogn; der er Liv i den Kjørsel, meget mere end i de gammeldags Omnibusser, Folk komme og gaa, Herrer springe op og ned, uden at Vognen standser, det er denne stadige Vexlen af Publikum, som gjør Kjørselen interessant. Man befinder sig halvvejs som i Selskab i en Sporvogn; unge Herrer fortsætte deres Kurmageri fra sidste Bal, og gamle dito drøfte den mærkelige Solo eller Nolo fra sidste Middagsl'hombre; der sidde to værdige Mødre og tale meget fortroligt om den sidste Skandale, de ere begge saare vel underrettede og saare oprømte, men det er jo ogsaa en af deres Veninder, det gjælder, og imedens skjændes deres to haabefulde Drengbørn om de Kontrolmærker, de have faaet af Kondukteuren; der ha-

ve to Forretningsmænd sat sig ved Siden af hinanden og benytte den korte Tid, de ere sammen, til at gjøre et lille Koup ligeoverfor en Trediemand, som maaske sidder ovenpaa Sporvognen og ikke aner noget Ondt; og der sidde et Par unge Piger med Skøjter over Armen, de se meget varme og dygtig trætte ud, men der komme et Glimt i Øjnene, da de hviskende tale om Muligheden af, at det skulde blive til Noget mellem Mathilde og den unge Lorenzen, som løbe sammen hver evige Dag. Jo, det er ligesom man var i Selskab, og saa har man Lov til at Gaa, naar man begynder at kjede sig, og det er ikke det mindst Behagelige.

En Sporvogn afgiver Skuepladsen for de forskelligste Scener, ligefra de uhyggeligste, som da en Mand for et Par Aar siden pludselig blev ramt af et Slagtilfælde og udaandede under Kjørselen, uden at Nogen vidste, hvem han var, eller hvor han hørte hjemme, til dem, der ere ledsagede af saa interessante Omstændigheder som det i Aviserne nylig omtalte Tilfælde, hvor en Kone havde beriget Verden med en lille Statsborger, uden at nogen af de Tilstedeværende anede det, hvilket vistnok maa anses for



*Sporvognspassagerer.
Xylografi 1875.*

et enestaaende Exempel paa Barnefødsel i Dølgemaal. Undtagelsesvis ere Situationerne saa komiske som følgende, en af mine Venner for flere Aar siden oplevede.

Han kjørte fra Tivoli ind i Byen, og ved Vartov kom to gamle Koner ind, øjensynlig et Par af Stiftelsens Beboere. At dømmen efter deres Ubekjendskab med hele Arrangementet og deres Forbauselse over hver ankommende og afgaaende Passager, maatte det være første Gang, de vare komne ud at kjøre i Sporvogn, og den gammeldags Aabemundethed, hvormed de udtalte sig indbyrdes om hver lille Hændelse, bekræftede denne Antagelse. Da Sporvognen var kommen til Holmens Kanal omtrent udfør Hotel »Kongen af Danmark«, standsede den, og med et rask Tag gled Døren raslende til Side, og Konduktøren raabte ind: »Kongen af Danmark!« En Herre i en elegant Skindpels rejste sig og steg ud. Døren var neppe lukket efter ham, før de Madammer som med en Røst udbrod i Munden paa hinanden: »Ih, Du himmelske Skaber, hørte De det, Madam? Det var Kongen, der gik!« Og Resten af Vejen vare de fuldstændig opfyldte af den store Lykke, de havde havt, at kjøre i Sporvogn med Hs. Majestæt, og der er ingen Tvivl om, at de efter Hjemkomsten til Vartov af denne

Grund have været Dagens Heltinder blandt de øvrige Stiftsdamer.

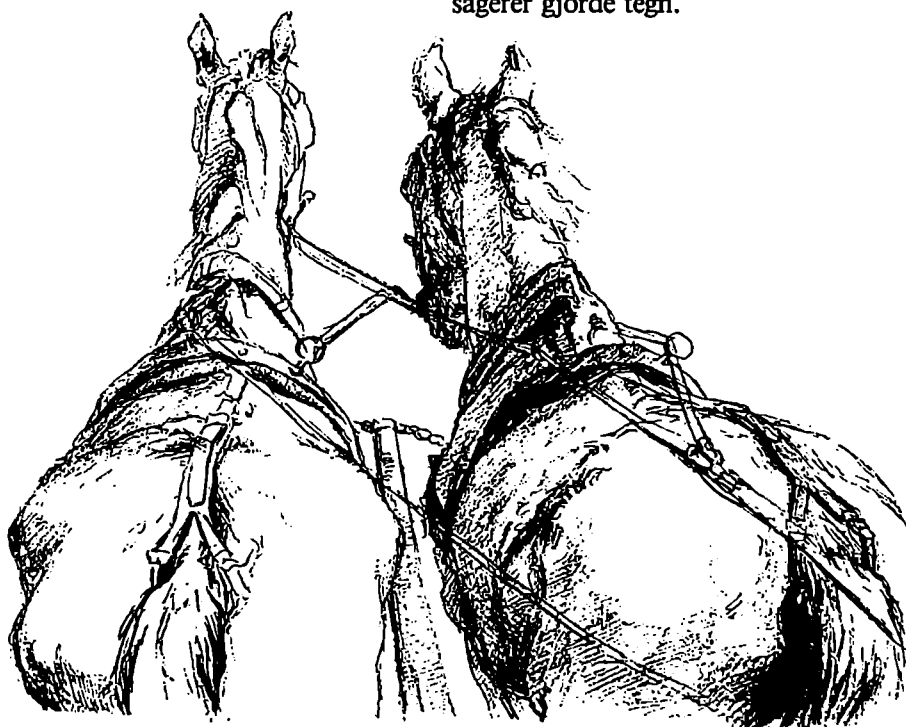
Forleden kjørte jeg en Morgenstund henad kl. 10 med en Sporvogn fra Frederiksberg til Byen. Det var en saa ubehagelig Vintermorgen, som tænkes kunde. Frosten var bleven afløst af nogle faa Graders Varme, ikke nok til at varme Folk op, men tilstrækkelig til at faae Sneen paa Gaderne til at smelte og danne en smudsig, klæbrig, fedtet Masse, som i store Kager satte sig fast under Skosaalerne og gjorde Gangen tung og usikker. Taagen var saa tæt, at man endnu saae søvnige Gasblus blinke fra det Inderste af Boutikerne, og Tagrenderne improviserede uden mindste Varsel smaa, iskolde Styrtebade over de Fodgængere, der holdt sig langs Huse- ne. Alle Folk, som paa nogen Maade kunde, tyede til Sporvognene: smækre Kontormænd, som vare gnavne over at blive snydte for deres Morgentour, og korpulente Handelsmænd, som med Glæde greb Paaskudet til at kjøre istedetfor at gaa, skjøndt de vare flyttede saa langt ud for Motionens Skyld; ældre Damer, der skulde til Byen og gjøre Indkjøb og som allerede overvejede, hvor de skulde prutte de ti Øre af, som Kjørselen kostede, og ganske unge Damer, som havde stoppet Lommerne paa deres

Jacquetter fulde af Skolebøger, for at disse ikke skulde røbe, at de gik paa Kursus; men Alle vare de triste og gnavne over det slette Vejr og krøb tause sammen og uglesaa hinanden.

Udfør Dannebrogsgade standsede Vognen; da næsten alle Pladser vare optagne, stirrede Alle med det inderligste Mishag og den dybeste Indignation i deres Blikke paa Indgangsdøren for at se, hvem det kunde være, der havde den samme Frækhed at vælge samme Befordring som de; men de bleve ganske skamfulde, saa muntert og frisk lød der dem et »Godmorgen!« imøde, ret som om det var det prægtigste Vejr og det herligste Solskin udenfor. Og fornøjelig var det Par at se paa, der traadte ind, han med det gemytligste Smil paa sit brede, sundhedsstraalende Ansigt og hun med den velvilligste Mine paa sit godmodige, rødmussede Aasyn. Selv om man ikke strax havde mærket det af deres Introduktion, behøvede man blot at kaste et Blik paa Snittet og Udsendet af deres Klædedragt for at se, at det var et Par fra Provindserne. Jeg rykkede lidt til Side - ikke meget, thi jeg prellede af mod en tyk Grosserer, der bredte sig med en Mine, som om Sporvognen var hans private Ejendom og han af ren Barmhjertighed havde taget os Andre

*Udsigt fra bukken.
Xylografi 1879.*

Bestemte stoppesteder fandtes ikke paa hestesporvognens tid. Den kunne standses overalt. Hesten - eller for de to-etages sporvogne hestene - standsede af sig selv, når nye passagerer gjorde tegn.





En række triste herrer i hestesporvognen. I hjørnet afslutter en kone med en ligsten på skødet meget passende den triste række. Xylografi 1881.

op undervejs - og fik saaledes Provindsmanden til Sidekamerat.

Vognen havde neppe sat sig i Bevægelse, før han indledede Konversationen med mig ved meget højt at spørge: »Naa, saa De boer ogsaa herude ad Vesterbro?« Jeg har ingensomhelst rimelig Grund til at genere mig for at vedgaa, hvor jeg boer; men enhver Kjøbenhavnervæder veed, hvormeget man krymper sig ved at indlade sig i en højkrøstet Konversation paa et saadant Sted som en Sporvogn, naar der sidder en Snes Kjøbenhavnere og vogter paa hvert Ord, man siger. Jeg gav derfor bare en af disse uartikulerede Lyde fra mig, der kunde opfattes baade som Ja og Nej.

Min Nabo opfattede det som Ja og fortsatte, uden i mindste Maade at føle sig trykket af den almindelige Opmærksomhed, vi vare Gjenstand for: »Ja, saa kjender De vel Rasmussen?«

I de første lette omnibusser følte passagererne det meget generende, at der var så lidt plads til benene. Det var næsten umuligt at undgå at røre med knæene ved den, der sad overfor. Da de første sporvogne kom, konstaterede passagererne med tilfredshed, at der var god plads til benene. Xylografi 1881.

»Rasmussen?«

»Ja, ham, der boer hernede i denne Dannebrogsgade. Det er min Svigersøn, skal jeg sige Dem, ja det er saamænd saa; og det er nu ham, vi er ovre at besøge.«

»Ja, saa!« svarede jeg blot; thi det var øjensynligt, at den gode Mand antog, at

alle Kjøbenhavnere kjendte hinanden og at alle Vesterbros Beboere vare meget intime Omgangsvener.

»Vi har nu ikke været her i Kjøbenhavn i hele femten Aar, nej vi har ikke; for vi er ovre fra Jylland, skal jeg sige.«

»Virkelig?« - Det var mig en temmelig overflødig Oplysning, jeg havde hørt det strax; thi den gode Mand forsynede sin Svigersøn Rasmussen med en saadan Overflod af R'er, at en Kjøbenhavnervilde have havt nok til en halv Snes Familier af samme Navn.

»Og nu skulde vi over og hilse paa ham, Uhrup, paa Blegdamsvejen. Ja, ham er De vel ikke kjendt med, for det er jo ad en hel anden Kant?«

»Nej, jeg har ikke den Fornøjelse.« - Manden nikkede bifaldende, som om han havde ventet dette Svar; det var tydeligt, at han undtog »dem ad den Kant« fra den forædlende Omgang med det civiliserede Kjøbenhavn og Vesterbro. »Vi skal derover og spise Frokost; det er hans Fødselsdag idag, ja det er! Og se saa er det jo saa nemt med de her Sporvogne.«

»Ja, De kan kjøre lige til Blegdamsvejen, naar De blot ved Tivoli gaar over i Forstædernes Sporvogn.«

»Hører Du, Mutter? Det er akkurat



det Selvsamme, Mine sagde til Os: »I gaar bare ned«, sagde hun, »og sætter Jer i den Sporvogn, der nu kommer, og saa kjører I med den til Tivoli. Der staaer I af, og saa gaar I over i den Sporvogn, der holder ligeoverfor, og saa kommer I over til Nørrebro og derfra lige til Uhrups Dør paa Blegdamsvejen.« Ja, de Kjøbenhavnere har det svært nemt.«

»Her er Tivoli!«

»Mange Tak, allerede! Skynd Dig lidt, Mutter!«

Konen fik i en Fart samlet Paraply, Kappekurv og forskellige Pakkeneliker, og med et ligesaa gemytligt og frisk »Farvel!« tog Parret Afsked, medens vi Andre kjørte ind i Byen.

Imellem Kl. 12 og 1 havde jeg havt et Ærinde at besøge ude i Nørresøgade, og da jeg kom derfra, var jeg saa heldig paa Sotorvet at træffe en Sporvogn,

som kjørte ad den Vej, jeg skulde - som bekjendt kjøre Sporvognene ellers altid i den modsatte Retning af den, man ønsker, en Egenhed, de have arvet efter de afskedigede Omnibusser. Passagererne i Nørrebros Sporvogne ere uden Sammenligning det mindst interessante Publikum paa samtlige Sporvejsrouten, idet Majoriteten som oftest bestaaer af jevne Arbejdere med enkelte Værktøjsredskaber i deres spraglede Lommetørklæder og shavlklædte Koner med Kurven paa Armen og Kjøkkendørnøglen paa Pegefingern. Jeg kastede kun et flygtigt Blik omkring mig, da jeg traadte ind. Det ene Sæde var optaget af en Række tarvelige, sortklædte Herrer med de største Numere af sorte Handsker og de besynderligste Variationer af sorte Silkehatte, og som en meget passende Afslutning paa dette triste Kompagni sad der en Kone i Hjørnet med en

Ligsten paa Skjødets, der ganske skjulte hende for Verdens nysgjerrige Blikke; for dog imidlertid at angive, at Pladsen var optagen, og til fornøden Oplysning for mulig tilstedekomende Bekjendte meddelte Stenen: »Herunder hviler Dorthen Hansen, født Jansen«, hvortil var knyttet en blid opfordring til ikke at forstyrre Konen ved et: »Fred være med hende!«

Hvor glad blev jeg ikke, da jeg ligeoverfor hende opdagede mine Venner fra om Morgenen, Jyden og hans Kone. Jeg flyttede mig strax hen ved Siden af ham og spurgte, om de allerede kom fra Frokost. »Frokost?« svarede han »den har vi ikke seet noget til endnu. Nu skal De bare høre! Som vi imorges skiltes fra Dem ved Tivoli, saa havde Mine jo sagt, at vi bare havde at gaa over i den der Sporvogn, som holdt ligeoverfor, og se, det var nu saa meget nemt, for vi kunde næsten skræve over i ham. Naa, Mutter og jeg kom da op, men da vi havde kjørt en halv Timestid, saa gjorde vi Holdt midt paa en stor Runddel, og saa kom han her Kondukteuren ind og sagde, at nu kjørte han ikke længere dengang. Da jeg saa siger, at vi skulde af ved Uhrups paa Blegdamsvejen, saa grinte han bare og sagde, at nu var vi paa Frederiksberg, men saa maatte vi kjøre tilbage til Tivoli, om et Øjeblik kjørte der er en Vogn med sorte Heste.« »Naa ja«, svarede jeg, »De kjørte hjem ad sorte Hest, ja det var jo dog altid lidt Variation.«

»Da vi saa kommer tilbage til Tivoli, saa holdt der igjen en Sporvogn klods for ham, vi kom med; men dennegang var jeg bleven klogere, og saa spørger jeg ham, Kondukteuren, om han kjører ad Nørrebro. »Javel«, svarer han, og se saa kunde vi da aldrig tænke, at der var noget Galt ved at gaa ind til ham. Saa kjørte vi da igjen en bitte Tid, og da Manden saa kom ind og skulde have sine Penge, saa beder jeg ham holde, naar vi kommer til Blegdamsvejen. Men se saa var det galt igjen, for han skulde ikke den Vej, han skulde bare ud til en Parcelvej, sagde han. »Jamen Saltedød, hvad gjør da Mutter og jeg?« spurgte jeg. - »Aa, det er der gode Raad for,« svarede han, »naar De staaer af her ved Blaagaardsgade, saa træffer De Forstædernes Sporvogn, og den kjører til Blegdamsvejen.« - »Ja Tak for det, men nu har vi spildt et Par Timer med at kjøre om, uden at komme længer for det. Naa kom, Mutter, lad os dog endelig se at komme ud til Uhrups; hvor maa de tro vi bliver af?« - Saa stod vi af og trisede nedad den her Blaagaardsgade. Da vi saa har gaaet der en bitte Stump Vej



»Vent på os.
Xylografi 1881.



Den sidste sporvogn.
Xylografi 1881.

og kigget paa Husene, saa seer jeg med Et, at der holder saadan en Sporvogn for Enden af Gaden. »Jøsses, Mutter, skynd Dig!« raaber jeg »der holder Vognen henne.« Og saa benede vi af, alt hvad vi orkede, jeg forud med Paraplyen i Vejret og brølende af alle Livsens Kræfter paa Kondukteuren og Mutter bagefter med alle sine Siebensacher; og vi var saa forpustede, saa Ingen af os kunde mæle et Ord, men vi kom dog med, som De seer.«

»Men«, afbrød jeg ham, »De troer da ikke, De kjører til Blegdamsvejen nu?«

»Jo det skulde jeg saa Pinedød mene?«

»Det er en Fejltagelse, vi kjører til Kongens Nytorv.«

»Til Kongens Nytorv? Holdt! Stop! Jeg vil af.«

»Det kan ikke nytte Dem Noget; De maa hellere kjøre med derop, derfra kjører Sporvogne baade til Øster- og Vesterbro . . .«

Vognen holdt, vi vare ved Kronprindsessegade, hvor jeg skulde af, og jeg forlod Parret, efterat have indprentet dem at faae nøjagtig Besked af Kondukteuren, naar de kom til Kongens Nytorv.

Da jeg havde endt mine Forretninger i Byen, gik Klokken allerede stærkt til fire, og forat komme hjem i rette Tid til

Middagen - jeg er altid overordenlig præcis til Middag, om ikke af anden Grund saa for at overraske min Kone, naar hun er ti Minuter bagefter - stod jeg igjen ind i en Sporvogn ved Tivoli. Jeg skal ikke nægte, at jeg blev betydelig forbauset, da jeg strax ved min Indtrædelse igjen opdagede det jyske Par, og min Forbauselse steg, da Fatter paa mit Spørgsmaal om, hvorledes Frokosten var løben af, kun svarede med et fromt Ønske om, at en vis Person, som ved en vis Lejlighed maalede sin Hale spinatgrøn, vilde flyve og fare i alle Sporvogne, Noget, der upaatvivlelig i høj Grad vilde have fremmet disse Befordringsmidlers Hastighed, medens det er tvivlsomt, hvorvidt Publikum vilde have befundet sig synderlig vel derved. Derpaa fortalte Manden mig, at han havde været saa gal i Kalotten, da de Kl. 1 bleve satte af paa Kongens Nytorv, at han havde sagt til Mutter, at der ikke blev noget af Frokost hos Uhrups den Dag, for nu gik de over i Sporvognen til Tivoli og kjørte lige pr. direkte hjem igjen til Dannebrogsgade. Undervejs fik Konen dog overtalt Manden til, at de bare skulde prøve een eneste Gang til, naar de kom til Tivoli. Det viste sig imidlertid ikke saa let at realisere denne Plan; thi da Fatter, som paa Grund af Sult og Udmattelse var slumret blidelig ind, strax i Begyndelsen af den nye Kjøretnur, vaagnede op, fik de paa Spørgsmaalet, om de snart vare ved Tivoli, den overraskende Oplysning, at de befandt sig paa Østerbro og i det muntreste Trav kjørte ad Vibenshus til. Da der nemlig paa Kongens Nytorv havde holdt een Sporvogn til Østerbro og een til Tivoli, havde Fatter med de medfødte Anlæg for Sporvognskjørsel ikke et Øjeblik været i Tvivl om, at Østerbrovognen var den, han burde vælge.

»Se saa«, sluttede Jyden sin Beretning, »satte den her Kondukteur os af ved Noget, han kaldte for Trianglen, og viste os hen til en Sporvogn, der kjørte til Tivoli, og dennegang kunde vi ikke tage fejl, for der var ikke uden den samme; men alligevel gik jeg ikke ind i den, før jeg havde spurgt baade Kondukteuren og Kudsken, om de turde bande paa, at de kjørte til Tivoli.«

»Og nu kommer De lige fra Trianglen hertil?« spurgte jeg. »Det er storartet, saa er De lige kjørt forbi den Families Dør, som De vilde besøge.«

»Hvad har vi?« skreg Manden med den højeste Grad af Forbauselse i hver Mine. »Hører Du, Mutter? Ja se saa er det jo ikke saa løjerligt, at de her Sporvognsaktier kan gaa saadan tilvejs, naar Kondukteurene narrer Folk til at

jolle om hele Dagen og saa tilsidt kjører dem forbi, hvor de skal af. Men dersom jeg nogentid mere i mit Liv sætter mine Ben i en Sporvogn, saa skal . . .«

Igen svævede Navnet paa den Person, som han før havde opfordret til at flyve og fare i alle Sporvogne, paa hans Læber; men jeg afbrød ham ved at meddele ham, at nu vare vi ved Dannebrogsgade, hvor han og Konen skulde ud. Jeg havde neppe udtalt, før han med en saa overordenlig Kraft brølede et »Holdt!« at to smaa Børn øjeblikkelig gav sig til at vræle i vilden Sky og en tunghør Mand spurgte sin Nabo, om der var Fest paa Skydebanen, siden de skød med Kanoner. Vognen holdt, Parret steg ud, og deres Glæde over atter at være paa kjendt Grund udtrykte sig tydeligt i den Ivrighed, hvormed Fatter tog Mutter under Armen og hastede nedad Dannebrogsgade.«

Hestesporvognen havde pressens beva- genhed, og det samme gjaldt senere dampsporvognen.

Hvis vi vil læse om, hvordan det var at være passager i en sporvogn med denne nye teknik, må vi igen ty til »Illustreret Tidende«, der i årgang 1885-86 bragte et stykke under overskriften: »Dampsporvognen«. Den snørklede og polemiske indledning har vi sprunget over:

»Den er vældig stærk, og alle raske Fyre synes godt om den personificerede Styrke. Det er en Fornøjelse at se den rutsche hen ad Strandvejen, klippe Tærerne af de Mennesker, der kommer den for nær, kappe Hovedet af Skovshovedfolkene, naar de række det ud af deres Vinduer, mase Søndagsrytterne og Lejehestene til en Centaurvælling, vælte Char-a-bancer, Wiener- og Holstenskvogne uden Hensyn til Nationalitet; afstedkomme Blodsudgydelse og Benbrud uden at bekymre sig om Alder og Kjønn og til sidst - saa lystig, som om der ikke var hændet det mindste usædvanlige - sætte sig paa Ende- og Drejeskiven ved Bellevue. Der er vistnok noget lumsk i den Maade, paa hvilken den kommer ansættende omkring Hjørnerne, men intet er jo fuldkomment i denne Verden. En saadan ubetydelig Karakterfejl bør ikke skygge over de gode Sider, hvortil kommer, at den jo lærer os Forsigtighed. Og Forsigtighed er en Borgmesterdyd.

Allerede ved Trianglen faar man Øjet op for dens Dyder. Saa rolig og stille, saa fredelig massiv, som om den aldeles ikke havde ondt i Sinde, staar den og slukker Tørsten ved en Vandhane. Man tror ikke, at den kan rokkes af Stedet.

Man fristes til at gaa hen og klappe den. Men den koger indeni. Blidt og yndefuldt glider den hen ad Skinnerne; den synes at kunne standses med den lille Finger; men det er dog ikke værd at forsøge derpaa; det vil gaa ud over baade den og de andre Fingre. Som saa mange ældre Hustruer med et blidt og fredsommeligt Ydre rummer den skjulte Naturkræfter, der kan tæmme Løver og jage skikkelige Mænd i et Musehul.

I Cirkus Renz staa Hestene paa Bagbenene og foretage allehaande løjerlige, apoplektiske Øvelser med Forbenene, hvilket applauderes ivrigt og betales med flere Kroner af Tilskuerne. Paa Strandvejen opføres det samme Skuespil gratis, naar blot Dampsporvognen viser sig. Der maa være noget imponerende, ja opdragende ved dens blotte Syn; den virker med samme moralske og materielle Eftertryk som Chambrieren i Manegen. Og samtidig - saa vidunderlig nærliggende er Modsætningerne - voxer Dyrenes Frihedsfølelse; de føler Trang til at kaste Rytteren af eller slaa til Skag-

lerne, og fare afsted i vildeste Kapløb med Læremesteren.

Dampsporvognen ringer med Klokker. Der kan ikke tænkes noget mere idyllisk. Man holder Hestene an som i fordums Dage, naar det ringede til Ave Maria, og folder Hænderne til en stille Bøn, medens den herlige Maskine bulder forbi. Man tæller i en Hast sine Lemmer, lukker Øjnene i en Slags from Hengivelse og frydes som en Lærke, naar man ved den paafølgende Opgjørelse af Status finder dem alle i Behold. Og skulde det hælde - hvad det jo gjør en Gang imellem - at man mister et par Fingre, faar knækket et Par Ribben eller knust en Fod, mindes man jo paa haandgribelig Maade om Livets Kortvarighed. Mange Mennesker tænkte ellers aldrig paa sligt.

Dampsporvognen støder ikke og snøfter ikke som sine Medbrødre paa Skinnerne. Langt borte høres den, som naar der fejes Kanonkugler sammen paa et Loft, nær ved er den let paa Taa som en Legion Katte, der spasere hen over



Københavns gadeliv.
Xylografi 1897.



Ederdunsdyner. Kan der tænkes noget mere ophøjet og alsidigt? Ikke blot Heste, men ogsaa Mennesker forbauses over disse Egenskaber og gaa til Side for den.

Dampsporvognen er den absolut sikreste Plet paa Strandvejen. Omgiven af døde og døende er den selv uden for Fare; naar Mennesker flygte over Hals og Hoved, naar Huse ryste, naar Heste skjælvende stikke alle fire Hove i Vejret, gaa den frem over Valpladsen som den usaarlige Sejrhætte.

Og saa bringer den os hurtig af Sted. Intet levende Væsen kan i saa Henseende hamle op med Dampsporvognen, og skulde man - hvad der jo kan hænde - blive transporteret ud af denne Verden, gaa det i alt Fald gesvindt og er tillige en billig Fornøjelse. Det er billigere end en Revolver og kan konkurrere med Karbolsyre.

Hvis jeg var Maler, vilde jeg forherlige Dampsporvognen; hvis jeg var Digter, vilde jeg besynge den; var jeg Musiker, vilde jeg skabe et symfonisk Værk,

en Symfoni à programme. Jeg ser den knuse Myriader af livstrætte Sjæle i Fremtiden, jeg ser Lægerne dyrke den som Leverandør af vanskelige Benbrud og store Assistenskirkegaarde rejse sig ved dens Endepunkter. De blege Marmelstene her vil være lige saa mange Sejrsstøtter til Ære for det filantropiske Selskab - der har sat sine Penge i dette Størværk, og som bogstavelig arbejde med Maskinkraft paa at gjøre Strandvejen til en Terrorismens Alfarvej, et Carnificium for Grosserere og Kapitalister, et Depot for Søndagsrytters parterede Lemmer.

Og hvad skulde Kjøbenhavn endelig have haft at tale om i Sommer, hvis Dampsporvognen ikke havde været!

Jeg sætter megen Pris paa den. Jeg vil heller møde den paa Strandvejen end en af Mr. Boones Løver, ja, jeg foretrækker den for Væggetøj. Men jeg vilde dog ikke tage i Betænkning at anvende Tjæders Insektpulver imod den, hvis det kunde nytte noget.«

I omnibussen, hedder dette billede, der blev bragt i et dansk blad i 1887. Omnibussen er imidlertid ikke dansk. Det var almindeligt på den tid, at aviser og blade af sparehensyn købte galvaniske affældninger af udenlandske xylografer. Antagelig er den elegante omnibus fransk. Gennem forruden kan skimtes, at den er trukket af et trespand. Xylografi 1887.

Femte kapitel

Konduktører, kuske og vognstyrere i kamp for en menneskelig tilværelse

De mennesker, der kom til at arbejde på det første danske sporvognsanlæg, fik trange vilkår. Det engelske selskab, der havde opkøbt koncessionsretten, tog navnet: »Copenhagen Railway Company Ltd.« og startede med at antage konduktører og kuske til en løn af 1 rigsdaler om dagen + 1% af det indkørte beløb. Arbejdsdagen var lang, 16 til 17 timer hver dag. Ved ansættelsen blev der lovet hver 5. eller 6. dag fri, men disse fridage blev næsten aldrig opnået, for hvis der var sygdom blandt kollegaerne, skulle de, der havde fridag, forrette de syge kammeraters tjeneste. Der var ofte sygdom blandt personalet, så fridagene eksisterede nærmest kun i teorien. Det ville være forkert at sige, at fridagene kun eksisterede på papiret, for der forelå vistnok ikke noget skriftligt om ansættelsesforholdet. Rengøringen af vognene påhvilede konduktørerne.

Ved den første sporvogns endestation på Frederiksberg Runddel blev der i en gammel stråttækt rønne indrettet borgerstue til sporvognsfunktionærerne. De små, tavlede ruder tillod kun et sparsomt lys at slippe ind. Spisebordet bestod af nogle rå, uhøvlede brædder, der hvilede på nogle pæle, der var rammet ned i det lerstampede gulv. Rummet var kladt og stank af hovolie, petroleum og mug. Heldigvis brændte hytten i 1872 - og det var der ingen, der begræd.

Hver morgen måtte kuskene til fods begive sig fra deres hjem hen til den vognmand, der havde udlejet hestene til sporvejene, og om natten, efter en lang arbejdsdag, atter bringe dem hjem igen - og først da kunne de begynde deres nattevandring mod deres eget hjem.

Uniformeringen under det engelske selskab: Enradet, for både konduktører og kuske. Konduktørerne havde flade kasketter, hvorimod vognstyrerne havde

rundpuldede kasketter med skygge både for og bag og med øreklapper, der kunne knappes op på pulden, hvis de ikke var i brug. Både konduktører og kuske fik udleveret gamacher til uniformen, men næsten ingen brugte dem.

I januar 1866 afstod det engelske selskab på grund af økonomiske vanskeligheder hele anlægget til det nystiftede aktieselskab »Københavns Sporvej-Selskab«. Forandringen i selskabets ledelse betød ingen væsentlige forbedringer i sporvejsfolkernes hårde vilkår. For kuskene var det måske en lille fordel, at det ny selskab opstaldede alle sporvejshestene i Frederiksberg Slots stalde, således at hestene skulle hentes og bringes hertil, i stedet for som tidligere til en række forskellige københavnske vognmænds stalde. I det store udstillingsår 1872 fik kuskene udleveret lange støvler og konduktørerne grå benklæder, begge dele vistnok mod et mindre afdrag i den i forvejen knappe løn. Lønningerne blev ikke længere udbetalt i rigsdalere, men i kr. og øre - men de forblev lave. Vi kender lønnen et par år efter møntkonventionen, den var sat til 2 kr. 33 øre daglig.

Møntkonventionen var en traktat, der i 1873 blev sluttet mellem Danmark og Sverige og som i 1875 også blev tiltrådt af Norge. Den fastsatte fælles regler for udmøntning af hovedmønt og skillemønt, idet begge pengesorter blev lovligt betalingsmiddel i alle tre lande. Derimod omfattede ordningen ikke seddelpenge. Sporvejsfolkernes ansættelsesforhold hvilede i de første år kun på mundtlige aftaler og var derfor et ganske almindeligt tyendeforhold. Senere udarbejdede direktøren for Københavns Sporvej-Selskab nogle bestemmelser, som blev trykt og uddelt til personalet.

I 1880 meddelte han således egenmægtigt:

Instruktion for Konduktører ved Københavns Sporvej-Selskab

§ 1.

Konduktøren skal i Tjenesten bære den Uniform, som Selskabet foreskriver og leverer ham, holde den saavel som de ham betroede Rekvisiter ordentlige og rene og tilbagelevere dem i komplet Stand, naar han udtræder af Tjenesten, for saavidt de ikke er blevne hans Ejendom.

§ 2.

Han skal være til Stede ved Vognen nogle Minutter før dens Afgang fra Stationen. Afgangen fra Frederiksberg Station skal ske saa betids, at hans Vogn møder den opkommende ved Mor-skabstheatret, og at denne aldrig tvinges til paa Grund af hans forsinkede Afgang at standse under Opkørselen. Fra Vibenshus kjøres saa betids, at den fra Byen kommende Vogn mødes omtrent udfor Øresundsgade, og fra Stationerne ved Amagerport og ved Griffenfeldts-gade kjøres straks efter at den mødende Vogn er kommen op paa Stationen.

Forinden Konduktøren sætter Vognen i Gang, skal han se sig om til alle Sider for at opdage, om der i Nærheden er Passagerer, der ville med Vognen. Hans Plads bag paa Sporvognen skal være saaledes, at han staar med Ryggen imod denne og skal han under Kjørselen, navnlig ved alle Sidegader, have sin Opmærksomhed henvendt paa at opdage Passagerer, som ønske at optages. Er han usikker om en Person agter at kjøre med, løfter han højre Haands Pegefin-

ger som Tegn paa Forespørgsel.

Al unødvendig Samtale forbydes, da saadan giver Anledning til Uopmærksomhed og Tidsspilde.

§ 3.

Konduktøren skal vise Høflighed og Forekommenhed mod alle Passagerer, og især være opmærksom mod Damer, Børn og ældre Personer; medens der stiges ind og ud af Vognen, skal denne holde stille, med mindre Passagerer ville springe af eller paa under Kjørselen.

Der tør ikke optages flere Passagerer, end det af Bestyrelsen fastsatte Antal, hverken inde i, oven paa eller bag paa Vognen og maa paa dette Sted under intet Paaskud nogen Passagerer blive staaende paa Sidetrapperinene. Ligeledes har Konduktøren at sørge for, at de til og fratrædende Passagerer have Bøjlerne bag paa Vognen til at tage fat i og at derfor her staaende Passagerer saa længe træde til Siden.

Uhøflighed mod Publikum eller overflødig og uanstændig Tale, saa vel som enhver anden Tilsidesættelse af Konduktørens Pligter, straffes med Bøder fra 1 - 10 Kr. eller efter Omstændighederne med Afsked. Overfuses han af en Passager med Uartigheder, har han at tie og søge at faa Vedkommendes Navn at vide, for at afgive Melding derom til den administrerende Direktør, om muligt med Opgivelse af Vidner.

§ 4.

Saa snart de vigtigste Sidegader ere passerede opkræves Betaling og afgives for samme den til Pengene eller Abonnementsbilletterne svarende Kontrolbillet, som afrites i Passagerernes Paasyn. Undlader Konduktøren saadant eller giver han ikke fuldstændig Kvittering, bliver han straks afskediget og kan han tillige vente at blive sat under retslig Tiltale for Bedrageri.

Det er en Selvfølge, at der ikke kan gives Penge tilbage paa en Abonnementsbillet og kan for en saadan 20 Øres Billet kun befordres en Person.

Da Betalingen regnes fra Holdeplads til Holdeplads, respekt. Tivoli, Grønningen og Vibenshus, maa Passagerer, som forlange at blive optagne kort forinden Ankomsten til en saadan, erlægge fuld Betaling, 10 Øre, for det tilbagelagte kortere Vejstykke.

Konduktørerne maa nøje revidere de optagne Passagerer, for at overbevise sig om, at alle have erlagt Betaling og ere forsynede med rigtige Kontrolbilletter efter Numrene. Antræffer han en Passager, som foreviser et Nummer, han ikke har givet ham, skal han paa høflig

Maade, ved at vise sin Nummerrulle, gjøre Vedkommende opmærksom paa Fejltagelsen og imod Kvittering forlange Betaling af ham. Konduktøren skal nøjagtig udfylde de paa Kjøresedlerne værende Rubrikker, navnlig indføre Rulernes Begyndelsesnumre ved Afgangen fra Endestationerne og Slutnumrene ved Stationerne undervejs, kort forinden han ankommer til disse.

§ 5.

Under Kjørselen sker Passagerernes Ind- og Udstigning der, hvor Konduktøren staar, nemlig bag paa Vognen, paa Holdepladserne anmodes de fratrædende Passagerer at begive sig ud ad Døren hos Kusken, medens de tilgaaende optages ad den bageste Dør hos Konduktøren.

Naar det om aftenen er saa mørkt, at Passagererne ikke kunne se, hvor Vognen kjører, har Konduktøren ved Tværgader o.s.v. at nævne disse ind i Vognen, for at erfare, om nogen Passagerer maatte ønske at forlade Vognen.

§ 6.

Konduktøren skal være forsynet med mindst 10 Kroner i Smaapenge, for at kunne bytte for Passagererne. Større Mønter beholdes i Haanden, indtil Bytning er afsluttet, for saaledes at forebygge Misforstaaelser. De modtagne Betalingsmidler, hvad enten de bestaa i Penge eller i Abonnementsbilletter, skulle tilsvares og opbevares i Tasken.

Hver Formiddag inden Kl. 11 afleveres til Hovedkontoret Regnskaber med Kjøresedler over den foregaaende Dags Indtægter, tillige med det oppebaarne kontante Beløb, couperede Abonnementsbilletter, Resten af de for den paa-gældende Dag modtagne Kontrolruller samt de resterende Korrespondancemærker fra Østerbro og Slukefter-Routerne. Paa Kjøresedlerne skal stedse Afgangstiden være anført, paa Dagsregnskabet Kuskens og Konduktørens Nr. og Navn.

§ 7.

Konduktøren skal, saavidt muligt, sørge for, at Touren udføres i den foreskrevne Tid og maa i dette Øjemed være forsynet med et Uhr, som skal vise samme Tid som Uhret paa Frederiksberg Station.

§ 8.

Konduktøren er ansvarlig for Vognen, saa længe den er paa Routen og skal han ved Afleveringen af samme ledsage den til og bringe den ind i Vognskuret. Forinden Vognens Afgang har han

nøje at efterse den, Hestene, Seletøjet o.s.v.; saafremt han maatte opdage Mangler, skal saadant straks meldes til Hovedkontoret eller til vedkommende Tilsynshavende.

Konduktøren har at paase, at Vognen er gjort godt ren, har at holde Vinduerne godt polerede, Sæderne vel afbørstede, at sørge for at Lamperne ere i Orden og tændes i rette Tid, lige som han paa Holdepladserne har at rense Vognen for henkastede Kontrolbilletter. Mangler ved Sporvejen har Konduktøren ligeledes straks at anmelde.

§ 9.

Konduktøren har at paase, at Kusken kjører langsomt ind i og igjennem Kurver og Sporskifter; han maa ikke standse Vognene i Kurverne eller kort forinden Indkjørselen til Vige- eller Dobbeltspor, for ej derved at opholde mødende Vogne. Han giver Kusken Signal ved Klokken, idet han ringer 1 Gang, naar Vognen skal holde eller sættes i Gang, 2 Gange, naar Vognen er optaget, 3 Gange, naar der skal kjøres hurtigere og 4 Gange, naar der skal kjøres langsommere.

Klokken benyttes ligeledes af Kusken, naar han trænger til Konduktørens Bistand.

§ 10.

Lige som det er Konduktører og Kuske strængelig forbudt, at røge Tobak, saavel paa Stationerne som under Kjørselen, saaledes har Konduktøren paa høflig Maade at underrette røgende Passagerer om, at det ikke er tilladt at medtage tændte Cigarer eller at røge i Vognen og har han nøje at overholde dette.

§ 11.

Personer, som ere berusede eller ere snavsede i deres Paaklædning, maa ikke befordres med Vognene, ligesom Sager, som udbrede ilde Lugt eller som kunne genere Passagererne, saasom Madspande, Kurve med Kjød, Fisk o.s.v., store Kurve eller store Natsække o.desl., ej heller maa tages ind i Vognen, men efter høflig Anmodning fra Konduktørens Side maa hensættes hos Kusken, som dog under intet Paaskud herfor tør forordre Betaling. Nægte saadanne Personer Konduktøren Lydighed, har han om fornødent at søge Politiets Bistand.

Hunde maa ikke medtages.

§ 12.

Konduktøren skal, naar et Uheld eller en Paakjørsel finder Sted, søge at faa Oplysning om tilstedeværende Vidners

Navn og Bopæl og ved Hjemkomsten til Udgangstationen øjeblikkelig melde det passerede paa Frederiksberg til Forvalteren, paa de øvrige Stationer til vedkommende Foresatte. Ved uforskyldt Paa-kørsel maa han endvidere om muligt søge Politiets Bistand og i hvert Fald gøre sig Umage for at erfare den Paagjældendes Navn og Bopæl.

Det er en Selvfølge, at Konduktøren i alle Tilfælde, hvor der indløber noget Uheld med Hestene eller desl., skal hjælpe Kusken.

Gaar en Vogn i Stykker under Kjørselen, bringes den snarest muligt ud af Sporet, for ej at hindre Kjørselen. Kusken fortsætter dernæst Touren med Hestene, for at underrette de mødende Vogne om det Passerede, Konduktøren sætter Vagt ved den nedbrudte Vogn, sørger saa vidt muligt for at de havte Passagerer befordres videre med den næste Vogn eller giver dem den erlagte Betaling tilbage, imod at de skriver deres Navn enten bag paa den givne Kontrolbillet eller i Konduktørens Bog, hvornæst denne begiver sig til Stationen, for at melde det Passerede og at modtage en anden Vogn.

§ 13.

Konduktøren skal adlyde enhver Befaling, der gives ham af hans Foresatte, saasom den administrerende Direktør, Banemesteren, Forvalteren paa Frederiksberg, de Tilsynsførende paa andre Stationer eller af andre af Bestyrelsen, der til bemyndigede Personer.

Tror han sig forurettet, kan han besvære sig til den administrerende Direktør, efter at have efterkommet den modtagne Befaling.

§ 14.

Konduktøren har ved Ankomsten til en Station eller Holdeplads at efterse, om der findes glemte Sager i Vognen. Saa-danne tages straks i Forvaring, for ved Ankomsten til Udgangstationen at afleveres til Forvalteren eller den Tilsynshavende paa de andre Stationer, ledsagede af en Findeseddel.

§ 15.

Konduktøren maa ikke medtage nogen Passagerer, ej heller de ved Selskabet ansatte Personers Hustruer eller Børn uden Erlæggelse af kontant Betaling eller Abonnementsbillet, men skal nøjagtig anføre Antallet af Passagerer for hver forskellig Betaling. Kun de med Selskabets Kjørekort forsynede Personer, saasom Selskabets Bestyrelsesmedlemmer, en Del Politiembedsmænd,

nogle Diakonisser m.v. ere fritagne for at erlægge Betaling.

Selskabets Kuske, Konduktører, Staldbetjente og faste Haandværkere tillades det at staa hos Kusken, naar de have Uniformshue paa; ere de i civil Dragt og Hovedbeklædning, maa de kun optages mod Betaling. Politibetjente, kongl. Telegrafbude og de 3 Kommunalbude tillades det at kjøre frit med Vognene, dog kun hos Kusken, hvor der dog ikke maa staa flere end 2 Personer, for ej at genere ham under Kjørselen. Civilklædte Personer tør ikke staa hos Kusken, selv om de have betalt for Kjørselen.

§ 16.

Kusken skal ubetinget adlyde Konduktøren; i Tilfælde af Ulydighed gjøres Anmeldelse til Forvalteren eller til de paa de andre Stationer ansatte Tilsynshavende. Paa Endestationer skal stedse enten Konduktøren eller Kusken være ved Vognen.

§ 17.

Konduktører, som i Tjenesten antræffes i beruset Tilstand, blive øjeblikkelig afskedigede.

§ 18.

Konduktøren antages dagvis med den Lønning m.v. som tilstaa ham af Selskabets Bestyrelse; han har intet som helst Krav paa Lønning efter den Dag, han bliver afskediget.

Betingelser paa hvilke Selskabet antager Konduktører

§ 1.

Konduktøren forpligter sig til at anvende sin Tid og Dygtighed i Selskabets Tjeneste og trolig og omhyggelig at opfylde de i ovenstaaende Instruktion ham paalagte Pligter, i hvilken Anledning han har at underskrive Selskabets Fæsteprotokol.

§ 2.

Lønnen er indtil videre fastsat til 2 Kr. 33 øre pr. Dag samt 1% af det Beløb, der hver Dag er indtaget med den Sporvogn, med hvilken han har kjørt som Konduktør. - Den faste Løn udbetales den 15de og den sidste i hver Maaned for den forløbne halve Maaned; de fortjente Procenter derimod kun den 8de i hver Januar, April, Juli og Oktober Maaned for det foregaaende Kvartal. De siden 1877 antagne Konduktører ere pligtige at lade Halvdelen af deres Procenter paa deres Navn og ved Selskabets Foranstaltning indsætte i Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn eller i Bikuben. Ved Udtrædelse af Selskabets Tjeneste tilbagegives Sparekassebogen Konduktøren til fri Raadighed.

Endvidere ere de efter 1ste Januar 1880 i Selskabets Tjeneste antagne Konduktører pligtige til, senest 1 Aar efter Ansættelsen, at indtræde som Interessenter i den af Selskabets Funktionærer under 9de Januar 1880 oprettede gjensidige Hjælpeforening.

§ 3.

Af Uniformsstykker erholder Konduktøren hvert Aar en ny Hue med Tresse og hvert andet Aar en reglementeret Sommerfrakke og Vinterkappe, hvilke Sager han maa omgaas med Omhu samt vedligeholde med de fornødne Reparationer, saa længe han har dem i Brug. Efter Udløbet af den for Brugen fastsatte Tid tilhører ovennævnte Uniformsstykker Brugerens, dog med Undtagelse af Knapperne, som afleveres senest 3 Maaneder efter de nye Uniformsstykkers Udlevering. Fratræder Konduktøren Selskabets Tjeneste forinden den Tid, at Uniformsstykkerne have udtjente, afleveres disse i forsvarlig Stand; ere de beskadigede anderledes end rimelig og tilbørlig Slid og Brug medfører, er Vedkommende pligtig til at betale Skaden

og kan derfor i intet Tilfælde den tilgodehavende Løn og Procentandel fordres udbetalt, forinden Tøjet er afleveret.

§ 4.

I Reglen er Konduktøren en Dag om Ugen fritaget for Tjeneste, og beholder han for denne Dag sin faste Løn, hvori- mod Procenterne tilfalde den for ham tjenende Funktionær. Denne Fridag kan dog ikke forlanges paa nogen bestemt Dag eller om Søn- og Helligdage, lige som den i nogen Tid kan bortfalde i Tilfælde af Sygdom eller andre Forhindringer blandt Personalet.

§ 5.

Tjenesten kan Konduktøren opsiges med 14 Dages Varsel til at ophøre naar som helst; Opsigelsen skal ske til den administrerende Direktør.

Opsigelse fra Selskabets Side behøves ikke og er den administrerende Direktør stedse berettiget til at fjærne en Konduktør fra Tjenesten uden Varsel og uden Angivelse af Grund. Iøvrigt gives Konduktøren det Tilsagn, at saa længe han opfylder sine Pligter paa forsvarlig Maade, vil han ikke blive fjærnet fra sin Plads.

§ 6.

Forlader en Konduktør sin Tjeneste uden foregaaende tilstrækkelig Opsigelse eller bliver han bortvist for Uredelighed eller Brud paa Disciplinen, fortaber han ikke alene sin tilgodehavende Løn og Procentandel, der som Mulkt tilfalder Hjælpeforeningens Pensionskasse, men han kan i første Tilfælde desuden vente at blive draget til Ansvar efter Tyendeloven for at have forladt sin Tjeneste i urette Tid.

§ 7.

Bliver en Konduktør syg eller kommer han i Tjenesten til Skade, og han derom fremsender en Sygeattest fra en autoriseret Læge, beholder han sin faste Løn, dog ikke ud over et Tidsrum af 3 Maaneder, med mindre særegne Omstændigheder tale der for og da kun efter den administrerende Direktørs Skjøn, saa vel i Henseende til Understøttelsens Størelse som til Tiden, hvori den ydes.

Forfald ved Sygdom m.v. maa straks meldes til vedkommende Stationsforvalter eller Tilsynsførende, for at Uorden ved Kjørselen o.s.v. kunne forebygges.

Kjøbenhavn i Marts 1880.

Den administrerende Direktør.

I halvfjerdserne begyndte den danske arbejder en langsom politisk opvågning. De første numre af Louis Pios »Socialistiske Blade« (1871) blev hurtigt til ugebladet »Socialisten«, og dette blad vakte genlyd, så Pio i 1871 tog skridt til at stifte en afdeling af Internationale.

I 1872 gik 1200 murere i strejke, »skrue« som datiden benævnte det, og det førte til det berømte slag på Fælled. Pio blev fængslet, og Internationale blev opløst af domstolene, men dens medlemmer organiserede sig i fagforeninger. »Socialisten« vedblev at udkomme trods Pios fængsling og forbudet mod Internationale, men bladet blev efterhånden så dårligt, både indholdsmæssigt og økonomisk, at det stod foran en standsning. I maj 1874 enedes sytten københavnske fagforeninger om at overtage bladet og udsende det under navnet »Social-Demokraten« (Nu »Aktuelt«).

På denne tid oprettede de københavnske fagforeninger en centralstyrelse for København.

Fagforeningerne var i halvfjerdserne få og små og betød ikke ret meget på arbejdsmarkedet. Resultaterne var også små og få, men en begyndelse var gjort.

Sporvejsfunktionærerne ved Københavns Sporvej-Selskab var tidligt med. Natten mellem den 25. og 26. august 1871 holdtes et møde, hvor der blev dannet en sektion under Internationale.

Sporvejsfolkernes tilslutning til Internationale blev ikke af lang varighed. Den konduktør, der havde stillet sig i spidsen for bevægelsen, Jacobsen hed han, blev straks afskediget, og resten af medlemmerne blev skræmt til lydighed af selskabets administrerende direktør, etatsråd Thaysen.

Måske lyder denne udgang ikke så flatterende for sporvejsfunktionærerne men når man betænker, at disse mennesker havde en arbejdsdag på 16-17 timer, er det egentlig utroligt, at de orkede at holde møder om natten.

De nye fagforeninger var som nævnt både få og svage, og de var tilmed belastede af de gamle lavstraditioner. Tankerne fra de gamle lav blev ført med over i fagforeningerne, således at den gensidige hjælp ved sygdom og død blev det centrale. Foreningerne havde da også nærmest karakter af hjælpekasser, og der skulle gå mange år, før fagforeningerne blev jævnbyrdige forhandlingspartnere til arbejdsgiverne.

Henimod 1880 begyndte sporvognsfolkene ved Københavns Sporvej-Selskab at tale om at danne en forening. Denne gang skete det kun mand og mand imellem, ingen turde sætte sig i

spidsen eller tage initiativ til et møde, disciplinen i selskabet var hård, og frygten for at miste arbejdet var stor. Måske var sagen kommet direktionen for øre, eller også var ledelsen blot så dygtig, at de så tidens strømninger klart. Selskabets bestyrelse indså, at det på længere sigt ikke kunne lade sig gøre at undgå organisationsforsøg fra funktionærerne.

Med klog fremsynethed forstod man, at det blev billigere, hvis en sådan forening blev dannet på arbejdsgivernes betingelser i stedet for funktionærernes. Med opmuntring af ledelsen blev der oprettet en forening i 1880. Det blev som beregnet også kun til en harmløs hjælpekasse, som ikke kom til at volde selskabet knuder, men som tværtimod bandt funktionærerne fastere til selskabet og muliggjorde, at de elendige løn- og arbejdsforhold kunne forblive uændrede.

I det næste tiår hørte offentligheden ikke noget om sporvejsfolkernes organisationsbestrebelse, men tanken levede stadig hos de politisk vågne blandt dem.

Det næste udspil kom fra kuskernes fagforening, muligvis tilskyndet af sporvognskuskene, selv om disse stod uden for foreningen. I november 1890 delte kuskernes fagforening løbesedler ud til sporvognsfunktionærerne. Løbesedlerne var en invitation til et natligt møde i »Orfeum« på Nørrebro. Dette møde blev indledet af formanden for de samvirkende fagforeninger, den senere socialdemokratiske borgmester Jens Jensen. På mødet blev det vedtaget at danne en forening for Sporvejsfunktionærer. Der blev nedsat et lovudvalg, og en ung kusk, der hed Hansen, blev valgt til formand for udvalget.

Dagen efter blev han kaldt op til selskabets direktør og blev fyret på stedet. Senere blev der føjet spot til skade, idet han blev hånet af nogle af de kollegaer, hvis interesser han havde kæmpet for. Sagen blev fulgt med interesse af offentligheden, og et af de borgerlige blade skrev følgende:

»Som tidligere meddelt, afholdt ca. 200 københavnske Sporvognskuske og Konduktører for en Uges Tid siden et Møde, hvor de besluttede at danne en Fagforening til Varetagelse af Standens Interesser. Mødet fandt Sted i »Orfeum« Kl. 1 Nat. Man vedtog, at en Forening skulde dannes, samt at 2 Mand fra hver af de københavnske 6 Linjer skulde træde sammen og udarbejde Lovene. Saa snart disse var vedtagne paa en Generalforsamling, og Foreningen dermed konstitueret, var der Tale om en Fælleshenvendelse til Direktionerne, hvem man

gennem Forhandling vilde bevæge til at indføre en Arbejdsdag paa 12 Timer. For Tiden arbejdes ved de fleste Selskaber 16 Timer daglig, ja, om Sommeren ofte indtil 18 Timer.

Desuden ønskede Sporvognsfunktionærerne regelmæssige Spisetider. Som Forholdene er nu, maa de nyde deres Maaltider, naar Vognen er ved Endestationerne. Sædvanlig har de her kun 10 Minutter, ja, ved Falkoneralléens Sporvej endog kun 5 Minutters Frist. For at faa paalidelig Underretning om, hvorledes et af vore største Sporvejselskaber stillede sig til denne Funktionærbevægelse, henvendte vi os i Gaar til Direktøren for Københavns Sporvejselskab, Hr. Generalkrigskommissær F.L. Torp, der elskværdig stillede sig til vor Disposition og ytrede følgende:

»Jeg har været Direktør for dette Selskab i 15 Aar, og Forholdet mellem Direktionen og Funktionærerne har i den Tid været et af de allerbedste. Mit Princip er: Først Folkene, saa Hestene og derpaa Aktionærerne, og vore Folk vil kunne bevidne, at i Praksis har dette Princip ikke været tomme Ord.

Dette vil De ogsaa kunne se af Lønningerne, der er ens for Kuske og Konduktører. Naar disse træder ind i Selskabets Tjeneste, erholder de en Løn af 2 Kr. og 33 Øre daglig, en fast Løn, der stiger til 2 Kr. 50 Øre pr. Dag efter 5 Aars Forløb. Hver Betjent har fri hver 5te Dag. Bliwer en Mand syg, faar han de første 3 Maaneder fuld Løn, og hans Sygdom har ingen Indflydelse paa hans Kammeraters Frihed, idet en Reservefunktionær paa vor Bekostning udfører Arbejdet i hans Sted. Efter 10 Aars Forløb har vort Personale dertil aarlig 50 Kr. Hjælp til Husleje, ja de 10 ældste af vore Kuske og Konduktører giver vi endog Fribolig. Foruden den ovenfor anførte Løn har desuden Kusk saavel som Konduktør 1 Procent af Kørepenegene, et Beløb, hvoraf vi siden 1877 tilbageholder den ene Halvdel, der dog, naar Funktionæren forlader os eller er i Forlegenhed, straks staaer til hans Disposition. Vel er Arbejdstiden lang, men læg Mærke til, at Arbejdet udføres i fri Luft og næppe kan kaldes særlig anstrengende, samt at hver 5te Dag er Fridag. Med Hensyn til Spisetiderne, saa indrømmer jeg, at de er knappe, men det vil der kunne raades Bod paa, saafremt vi lod Personalet skifte Vogn. Jeg er netop selsat med et saadant Arrangement«.

Vi spurgte derpaa Direktøren, hvorledes Selskabet vilde stille sig overfor den ny Fagforening. Han svarede:

»Vort Personale er vort Tyende. Det, der er Tale om, er at fremmede Folk,

som staaer udenfor Selskabet (nemlig Maler Jensen, der er ifærd med at skrive Lovene), vil træde mellem Funktionærerne og os. Det vil vi ikke taale. Træder vore Folk ind i den projekterede Fagforening, saa er det vor bestemte Hensigt uden Undtagelse at afskedige alle Mand.«

Efter denne rene og klare Besked takkede vi og gik. Det er os forøvrigt bekendt, at Funktionærerne ved Københavns Sporvejselskab har bedre Vilkaar end ved Byens andre Selskaber. Navnlig har de hver femte Dag fri, medens saavel Kuske som Konduktører paa de andre Linjer i Sygdomstilfælde maa gøre Tjeneste for deres Kammerater.

Med Hensyn til den lange Arbejdstid ytrede Direktøren, at Indførelsen af en 12 Timers Arbejdsdag vilde paaføre Selskabet saa store Tab, at en Ændring i dette Forhold aldrig ville erholde Aktionærernes Sanktion. I et følgende Nummer skal vi komme tilbage til denne Funktionærbevægelse, der endnu ikke truer med Konflikt«.

For den nyoprettede forening var afskedigelsen af kusk Hansen en dårlig begyndelse. Det skræmte en del af funktionærerne, men der var dog en lille modig flok, der holdt ud, indtil de fik en ny leder.

Den ny leder blev en kusk ved Falkoneralléens Sporvejselskab. Han hed L. F. Jørgensen. Han var en klog og diplomatisk formand, og han indsa hurtigt, at sporvejsfunktionærerne ikke havde den politiske modenhed, der var en forudsætning for at starte en fagforening af samme art som dem, håndværkere og arbejdsmænd havde startet.

Det stod ham klart, at han måtte fare lempeligere frem både mod sine medlemmer og mod sine modstandere. Med diplomati gik han fra direktør til direktør med udkast til love for den ny forening, han var blevet formand for.

Da lovene var færdige, var det blevet til en hjælpekasse i stedet for en fagforening - dog havde L. F. Jørgensen fået sneget med i lovene, at foreningen havde forhandlingsret med selskaberne.

En smule medvind mødte omsider sporvejsfunktionærerne. De var pludselig blevet populære.

En fest, som foreningen afholdt for at skaffe midler til sit understøttelsesarbejde, gav et rent overskud på 7000 kr., en fantastisk sum på den tid. I velhavende kredse ønskede man at frelse sporvognsfolkene fra den slemme røde socialisme - og selv selskaberne gav funktionærerne små indrømmelser.

Selv om den ny forening først og fremmest havde karakter af en enke- og understøttelsesforening, viste den sig at være netop det overgangsfænomen, der skulle til for at kunne komme et stort skridt videre til en regulær fagforening. Ønsket om at få en fagforening stod flere og flere sporvognsfolk helt klart, efterhånden som de på møder og generalforsamlinger havde lejlighed til at drøfte arbejdsforhold og lønninger med kollegaerne. Drøftelserne på generalforsamlingen den 15. august resulterede i, at der blev nedsat et udvalg med følgende arbejdsopgave:

- 1) at skaffe fuld Oplysning om de bestaaende Lønnings-, Arbejds- og Kontraktforhold samt Forhold under Sygdom, Svagelighed, Alderdom og ved Dødsfald ved de forskellige Selskaber;
- 2) at fremkomme med Forslag til at afhjælpe eventuelle Mangler ved de bestaaende Forhold, samt
- 3) at anstille Undersøgelser om, paa hvilket Tidspunkt det maatte anses for heldigst at paabegynde Arbejdet for ovenomtalt eventuelle Forandringer.

I 1895 valgtes Herløv Rasmussen til formand. Samme år stiftede direktøren for Privatbanken, Axel Heide, Københavns Omnibus-Kompagni.

Dette kompagni ansatte en inspektør ved navn Zimmermann. Med sine mange opslag og diktatoriske ordrer blev inspektør Zimmermann ilde lidt blandt funktionærerne.

De daglige gnidninger skabte så megen utryghed, at funktionærerne, den ene efter den anden, meldte sig ind i Arbejdsmændenes Forbund for at finde beskyttelse mod den strikse inspektør Zimmermann.

I løbet af få måneder havde hovedparten af personalet meldt sig enkeltvis ind i Arbejdsmændenes Forbund. Dette Forbunds forretningsfører, M.C. Lyngsie, satte sig derefter som mål at organisere alle Københavns sporvognsfunktionærer. På den tid var Arbejdsmændenes Forbund blevet så stort, at det var nødvendigt at udskille det i mindre sektioner. Det faldt naturligt, at denne opdeling skete efter fagområder, og endelig var dermed tiden kommet til at danne en virkelig fagorganisation for sporvognsfunktionærer. Det havde været mange år og havde krævet hårdt arbejde, og megen hårdt tiltrængt nattesøvn var blevet ofret.

Organisationen stiftede på et møde natten mellem den 4. og 5. januar 1897. Det blev holdt i festsalen, Rømersgade 22.

Mødet var arrangeret af Arbejds­mændenes Forbund, og konduktør Skov blev valgt til dirigent.

M.C. Lyngsie indledte med en redegørelse om forholdene omkring Arbejds­mændenes Forbund. Udviklingen nødvendiggjorde en reorganisation, hvor man udskilte sig i mindre enheder efter branche. Lyngsie foreslog, at spor­vejsfunktionærerne dannede deres egen organisation med tilslutning til arbejds­mandsforbundet. Forsamlingen, der bestod af henved 150 konduktører og kuske, tilsluttede sig enstemmigt Lyngsies

forslag og vedtog at stifte »Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisa­tion«.

Konduktør nr. 12 ved de grønne om­nibusser (Københavns Omnibuskom­pagni), Jensen-Christensen, valgtes enstemmigt til formand for den nye orga­nisation. Til kasserer valgtes konduktør nr. 9 ved Sølv­gades Sporvejs­selskab, N. Larsen. Repræsentanter blev kusk nr. 12 ved »de gule«, kusk nr. 23 ved »de grønne«, konduktør nr. 2 ved Sølv­gades Sporvejs­selskab, konduktør nr. 20 ved Forstædernes Sporvejs­selskab og kon­

duktør nr. 26 ved Københavns Sporvejs­selskab. Det blev konstateret, at foruden de sporvejsfolk, der var overgået fra Ar­bejds­mændenes Forbund, havde henved 50 nye medlemmer indmeldt sig.

Mødet sluttede kl. 3.30 om natten med leveråb for den nye organisation. Allerede 15 dage efter mødtes man atter. Den 20. samme måned afholdtes gene­ralforsamling, hvor lovene blev vedta­get, og der valgtes pladsrepræsentanter på de forskellige linjer. Disse skulle foruden meget andet arbejde også opkræve kontingent. Det blev fastsat til 45 øre



Conducteur.

Stentryk fra 1860-80, håndkoloreret.

om måneden, hvoraf 25 øre skulle afgives til Arbejdsmandenes Forbund. I februar afholdtes to møder, hvor ca. 80 medlemmer indmeldte sig på det første og ca. 30 på det andet.

I det første år blev der afholdt 25 medlemsmøder, 33 bestyrelsesmøder og 11 generalforsamlinger. Dette hav af møder blev næsten alle holdt om natten, efter kørsels afslutning. Hvilken idealisme og hvilken tro på arbejderbevægelsens idé. Når disse forsamlinger var forbi, kunne deltagerne haste hjem og få en eller to timers søvn, inden de atter hastede af sted til remisen eller stalden for at påbegynde 16 til 18 timers arbejde. Ledelsen skulle være til stede på alle møderne, og den første formand, der ikke havde noget jernhelbred, måtte give op på den ordinære generalforsamling i april samme år.

I stedet for den afgående formand blev kusk Carl Christensen valgt. Også han var fra de grønne (Københavns Omnibuskompagni). Den nye formand forstod at tumle den strikse inspektør Zimmermann, som han havde mange sammenstød med.

Mand og mand imellem blev det ofte sagt, at inspektør Zimmermann med sine mange skrappe ordrer og utallige opslag mere end nogen anden var årsag til, at sporvejsfunktionærerne forstod, det var nødvendigt at organisere sig.

På lignende måde var det den senere overdirektør ved De københavnske Sporveje, E. Lautrup, der fik de sidste vægelsindede gennet ind i organisationen.

Ved grundlovsfesten samme år kunne organisationen møde op med en smuk, rød, håndbroderet fane. Den store sum, den havde kostet, 600 kroner, var indsamlet ved frivillige bidrag fra medlemmerne »og andre overfor Organisationens venligtsindede Mænd og Kvinder«, som der står i den gamle forhandlingsbog.

Det er morsomt at se i de gamle mødereferater, hvorledes det forhadte tjenestenummer bruges i stedet for fornavn eller bruges i stedet for både fornavn og efternavn.

I organisationens første år nåede man op på et medlemsantal af ca. 600 - dog var det højst halvdelen, der var til at stole på, hvis det kom til kamp med selskaberne. Mange var blot blevet medlemmer i håb om personlig fordel og forstod slet ikke ordet solidaritet. Men alligevel blev små fremskridt gjort. Det lykkedes at skaffe personalet ved Københavns Sporvejselskab en lønforhøjelse på 25 øre om dagen!

De 25 øre var et kompromis efter et

krav på 32 øre daglig. Her gengives en artikel fra et af tidens højreblade:

Bevægelsen blandt Københavns Sporvejselskabs Personale. Adressen indgives. - En samtale med Direktør Christens.

»Som Læserne ved, har der indenfor Københavns Sporvejselskabs Personale i den seneste Tid rejst sig en Bevægelse med det Formaal at hidføre en Bedring i Lønningsforholdene.

Personalet ønsker bl.a. et dagligt Tillæg af 32 Øre, samt endvidere en Bestemmelse indført om, at samtlige Funktionærer for Fremtiden faar fri hver 4. Dag, medens Forholdet i Øjeblikket er det, at kun de Kuske og Konduktører, der befarer den lange Strækning fra Runddelen til Trianglen (med de store Vogne) nyder denne Begunstigelse: Resten har fri hver 5. Dag.

— Den omtalte Adresse blev i Gaar ved Halvtotiden indgivet til Direktionen af Formanden for Foreningen af Sporvejs- og Omnibusfunktionærer. Vedkommende, hvis Navn er Christensen, er Kusk paa en af de grønne Omnibusser (Nr. 23) paa Frederiksberg.

Det kan næppe antages, at de mange prøvede ældre Funktionærer, Selskabet har i sin Tjeneste, er gaaede synderlig villige med til dette Skridt. Det er her, som saa ofte, de yngre Elementer, der har taget Initiativet. Ja, det hedder sig endog, at adskillige af de ældre Funktionærer kun er gaaet med af Frygt for, at deres Kammerater i modsat Fald skulde nægte at arbejde sammen med dem.

Iøvrigt er Ordet »Strejke« slet ikke nævnt i Henvendelsen til Direktionen. Man tillader sig blot at forvente, at denne vil stille sig imødekommende og snarlig afgive sit Svar.

Er nu denne Bevægelse, der er rejst af Funktionærerne ved K.S.S., klog og vel overlagt? Og er disse Folks Stilling virkelig saa daarlig, at Publikum med Rette maa tage deres Parti lige overfor Selskabet?

For at indhente autentiske Oplysninger herom, søgte vi i Gaar en Samtale med Selskabets administrerende Direktør Hr. G. Christens, der modtog os med stor Elskværdighed. Tilfældet vilde, at vi indfandt os paa Kontoret i Runddelen umiddelbart efter, at Funktionærernes Adresse var bleven indleveret.

Direktøren havde end ikke faaet Tid til at gennemlæse den, selv om han selvfølgelig - ligesom vi - var bekendt med Hovedpunkterne i Funktionærernes Henvendelse. Det var selvfølgelig derfor heller ikke muligt for Hr. Christens i

Øjeblikket at udtale sig om Direktionens Stilling til Sagen. Han kunde kun sige saa meget, at Andragendet vilde blive undersøgt besindigt og overvejet fra alle Sider, og at Svaret antageligt vilde foreligge i Løbet af nogle Dage.

— Om Funktionærernes nuværende Vilkaar gav Direktøren os følgende Oplysninger:

Samtlige Kuske og Konduktører ved Selskabet lønnes hver Dag hele Aaret rundt med 2 Kr. 33 Øre som Begyndelsesgage. Har de været ved Selskabet i 5 Aar, faar de 2 Kr. 50 Øre, efter 10 Aars Tjeneste faar de 2 Kr. og 65 og efter 20 Aars Tjeneste 2 Kr. 75 Øre.

Bestemmelsen om de 15 Øres Paalæg efter 10 Aars Forløb er indført fornylig, efter at Funktionærerne i Forvejen havde rettet en Anmodning herom til Direktionen. Samtidig gav denne yderligere de 10 Øres Tillæg efter 20 Aars Tjeneste. Det maa erindres, at af Selskabets ca. 300 Funktionærer har de 31 virket ved K.S.S. i over 20 Aar. Har en Funktionær været ved Selskabet over 10 Aar, faar han desuden 50 Kr. aarlig i Huslejhjælp. Alle Funktionærerne har frie Klæder, og i Sygdomstilfælde kan de faa fuld Gage i indtil 3 Maaneder.

Hidtil har, som sagt, en Del af Personalet haft fri hver 4. Dag, en Del hver 5. Arbejdstiden er ganske vist nominelt 16 Timer i Døgnet; men reelt er den langt ringere, da alle Pavserne ved Endestationerne, Maaltider o.s.v. jo maa fradrages. Paa Fridagene faar Funktionærerne fuld Gage.

Endelig maa det erindres, at hver enkelt af Personalet oppebærer 1 pCt. af den Sum, han i Aarets Løb kjører ind. De afskedigede Funktionærer faar 30 Kr. af Selskabet i Pension om Maanedens. Ved siden deraf erholder de 10 Kr. maanedlig af Funktionær-Foreningens Kasse. Altsaa en Sum af 40 Kr. maanedlig tilflyder de udtjente Veteraner. For Konduktørernes Vedkommende kan tilige endnu erindres om den Extraindtægt, de har gennem Drikkepenge. Hvor ofte hører man ikke en Passager i Sporvognen sige: »Det kan slaa lige til!« Og jo flinkere, høfligere, jo mere adræt en Konduktør er, desto større Chancer har han for at skaffe sig Indtægter ad denne Vej.

— Paa Hjemvejen samtaledede vi med forskellige Funktionærer om Bevægelsen. Gjennemgaaende synes det, som alt sagt, at være de yngre, der anser de for Haandenværende Lønningsvilkaar for utilstrækkelige, og derfor kræver det omtalte Tillæg af 32 Øre pr. Dag. Ligeledes fastholder de Nødvendigheden af, at hele Personalet for Fremtiden af

Hensyn til den lange Arbejdstid erholder Fridag hver 4. Dag.

De nærmeste Dage vil antagelig vise, om vi skal have Strejke, eller om Bevægelsen muligvis vil kunne standses ved et Kompromis.«

Den slags omtale skræmte ikke formanden. Med Lyngsie som en klog rådgiver i baggrunden gik Carl Christensen løs på det ene selskab efter det andet. De ret beskedne krav, han viderebragte på sine medlemmers vegne, blev ikke altid opfyldt, men som oftest opnåede han en lille landvinding - og lidt var bedre end intet.

Carl Christensen var sin organisation en god mand, men i slutningen af august 1897 blev han afskediget fra sin tjeneste ved Københavns Omnibuskompagni.

Det var inspektør Zimmermann en stor triumf at kunne påpege en mindre tjenstlig fejl, der gav ham påskud til at fyre Carl Christensen.

Organisationen viste ved at hjælpe Christensen med et ikke ubetydeligt beløb, at den ikke havde glemt hans store arbejde for medlemmerne. Også foreningens dygtige sekretær, konduktør 18, Christiansen ved Falkonéralléens Sporvejselskab, skaffede man sig af med. Han blev fyret, fordi han havde sat en drukken opvarter af sporvognen.

På generalforsamlingen den 4. november 1897 trak Carl Christensen sig helt ud af organisationen. Som midlertidig formand blev konduktør nr. 20, Larsen ved Københavns Sporveje, valgt, men han blev ret hurtigt ked af at være formand. Næstformanden Herløv Rasmussen måtte derfor træde til, indtil en ny formand kunne vælges på generalforsamlingen i april.

En rolig tid fulgte, og i denne periode var organisationen som et led i arbejdsmændenes fagforening med til at stifte De samvirkende Fagforbund i Danmark.

Der arbejdede stadig en del folk ved sporvejene, der ikke havde meldt sig ind i organisationen. Det var især på Forstædernes og Nørrebro's Sporvejselskab, disse uorganiserede funktionærer arbejdede. Disse to selskaber gav deres folk bedre arbejdsvilkår og løn end de øvrige selskaber, og det var måske derfor, folkene mente at kunne undvære organisationen.

Men de kom på andre tanker.

Nørrebro's Sporvejselskab havde henlagt 25 øre pr. mand pr. dag til en pensionsfond for personalet. Det var efterhånden blevet til 90.000 kr. I 1897, da det gamle selskab ophørte med at eksistere, idet det indgik i en større sam-

men Slutning, mente funktionærene, at disse penge tilhørte dem. Firmaets advokat, højesteretssagfører Nellenman, udtalte ved denne lejlighed, at funktionærene ikke havde mere ret til pensionsfonden, end hestene havde til hesteforsynelsesfonden!

Sådan en begivenhed kunne pludselig få folk til at forstå, hvem det egentlig var, der varetog deres interesser. Omsider meldte Nørrebro-folkene sig ind i organisationen.

Den ny formand, der blev valgt på generalforsamlingen den 25. april 1898, blev vognstyrer nr. 2 på de elektriske sporvogne (syrevognene), H.C. Christensen.

Den ny formand, der tidligere havde været møllersvend, stod ikke uden erfaringer. I sit tidligere fag havde han som bestyrelsesmedlem deltaget i fagforeningsarbejde. Han var endnu forholdsvis ung, en udmærket taler og i stand til at skrive et ordentligt dansk. Der kom hurtigt uro omkring den nyvalgte formand. Selskabet nægtede ham ret til at leje en stedfortræder blandt reserven, når organisationsarbejdet lagde beslag på ham.

Dette førte til halvanden dags strejke. Arbejdet blev først genoptaget, efter at selskabet havde underskrevet en resolution med følgende ordlyd:

»Mandskabet forlanger, at Selskabet afgiver en skriftlig Erklæring om, at Vognfører nr. 2 H.C. Christensen, har samme Ret som andre til at afbenytte Reserverne. Mandskabet, som lejer Reserverne, er uafhængigt af Ladevognsbetjeningen.«

Denne strejke, der var organisationens første, blev en afgjort sejr, der øgede medlemmernes selvtilid. For formanden følte det som en styrkelse af hans position.

Sporvejsloven af 10. april 1895 flyttede hovedindflydelsen på sporvejenes forhold fra ministeriet over på kommunalbestyrelsen og banede dermed vejen for en rationel ordening ved overgangen til elektrisk drift. En forudsætning for en rationel overgang var, at Frederiksberg og Københavns kommuner gik i samarbejde.

Dette skete i 1897 ved en overenskomst mellem de to kommuner, hvorefter indflydelsen blev fordelt. Frederiksberg kommune sikrede sig allerede i november 1897 koncession på de gamle selskabers linjer i området og bortforpagtede driften til et nydannet selskab, »Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab«.

Det stod alle klart, at noget lignende snart forestod i Københavns kommune,

om ikke før, så når de gamle selskabers koncessioner udløb.

Privatbankens direktør, A. Heide, havde blandt sine mange arbejdsopgaver fået overdraget at sørge for de gamle aktionærer i Københavns Sporvejselskab.

Dette selskab havde opkøbt det engelske selskab, der startede sporvognskørslen i København.

Københavns Sporvejselskab gav i mange år syv til otte procent i udbytte og i det store udstillingsår 1888 endda 20 procent i udbytte. Selskabet havde ganske forsømt henlæggelsen og havde derfor praktisk talt ingen reservefond. Hvis selskabet skulle opløses, når koncessionen udløb i 1902, ville de eneste værdier være nogle udslidte sporvognsheste og noget nedkørt materiel.

Denne situation stod A. Heide klart, og han vidste også, at socialdemokraterne i København havde på deres arbejdsprogram, at sporvejselskaberne skulle overtages af kommunen, efterhånden som koncessionerne udløb. Heide handlede hurtigt, han dannede et konsortium, der opkøbte de gamle selskaber. Forstædernes Sporvejselskab kunne han imidlertid kun købe på den betingelse, at dette selskabs direktør blev gjort til overdirektør for den nye sammenslutning. Efter at have fået alle køb i orden afsluttede Heide en overenskomst med Københavns Kommune 22.-23. juli 1898. Denne overenskomst gav De københavnske Sporveje, som det nye selskab blev døbt, eneret på driften af samtlige sporvognslinjer i København. Det nye selskab havde følgende hovedpunkter på sit arbejdsprogram:

Enhedstakst, omstigningssystem og indførelse af elektrisk drift med luftledning. Det var i den ellefte time, Heide fik sine underskrifter, for kort tid efter mistede Højre sit flertal i borgerrepræsentationen, og for hver højremand, der gled ud, rykkede i stedet en socialdemokrat ind. Men overenskomsten var da sluttet, og sporvejsdriften i København ville i en årrække være på privatkapitalistiske vilkår.

Sporvejsfunktionærene fik dog noget at takke socialdemokraterne i bystyret for. Især den senere borgmester Jens Jensen lagde et stort arbejde i at tilgode funktionærernes interesser, da kommunens overenskomst med selskabet blev udfærdiget. Således kom § 17 ind, takket være ham. Den lyder:

»Selskabet er forpligtet til fortrinnsvis at benytte det under de nuværende Selskaber nu ansatte Personale. Selskabet er iøvrigt, hvad angaar dette Personale og om Personalets Arbejdstid i paakom-

mende Tilfælde, underkastet Kommunalbestyrelsens Bestemmelser.

Selskabets samtlige Funktionærer skulle, naar de efter 25 Aars uafbrudt Tjeneste, herunder indbefattet den Tid, de har tjent de tidligere Selskaber, paa Grund af Alder, Svagelighed eller anden dem utilregnelig Aarsag afskediges af Selskabet, være berettiget til en aarlig Understøttelse af dette, der beregnes efter samme Regler som de for Københavns Kommune gældende. Enhver Funktionær, der uden egen Skyld kommer saaledes til Skade under Udførelsen af sin Tjeneste, at han bliver utjenstdygtig, er uden Hensyn til hvortlænge han har tjent, berettiget til en aarlig Understøttelse svarende til $\frac{2}{3}$ af hans pensionsberettigede Indtægt. Enker efter Funktionærer, der i Henhold til foranstaaende have opnaaet Ret til Understøttelse, faar samme Understøttelse som den, der tilfalder Enker efter pensionsberettigede Funktionærer.«

Det ny selskab havde i E. Lautrup fået en overdirektør, der var absolut modstander af funktionærernes organisation. Han kaldte den for en giftslange. En mere indædt modstander kunne H.C. Christensen ikke have fået.

I tiden op til den store sporvejssammenslutning udfoldedes en voldsom energi fra organisationen, og der holdtes møde efter møde.

Gang på gang var Frederik Borgbjerg taler ved disse natlige møder, hvor han utrættelig opfordrede de funktionærer, der endnu ikke var medlemmer, til at organisere sig. I sine artikler i »Social-Demokraten« fulgte Frederik Borgbjerg sine taler op.

Med den lange arbejdstid var det ofte svært at få sporvejsfolkene til natlige møder, men mænd som Lyngsie, J. Jensen og Borgbjerg fik stor betydning for organisationen, og takket være dem gik det alligevel fremad.

E. Lautrup lå ikke på den lade side. Som modvægt til Frederik Borgbjergs artikler i »Social-Demokraten« stod Lautrup sandsynligvis bag de artikler i højrebladene, der næsten daglig angreb organisationen.

Lautrup prøvede også på anden måde at ødelægge organisationen. Med magt forsøgte han at få funktionærerne til at underskrive enkeltmandskontrakter. På en ekstraordinær generalforsamling den 17. juni vedtoges følgende resolution som svar på dette:

»Foranlediget ved den Stilling, som Bestyrelsen for »De københavnske Sporveje« har taget overfor Organisationen og det af denne indsendte Forslag til en Overenskomst, og da det maa be-

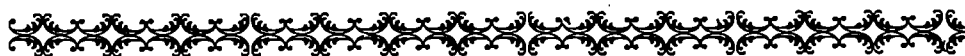
frygtes, at Direktør Lautrup vil forsøge at binde Medlemmerne ved Enkeltmandskontrakter og derved fuldstændig omgaa Organisationen, saa vedtages det, at samtlige Medlemmer nægter Underskrift paa alt vedrørende Løn og Arbejdsforhold, som ikke i Forvejen er godkendt af Organisationen. Enhver Funktionær, som underskriver og derved modarbejder Organisationen i sine Bestræbelser for at værne Medlemmernes Interesser, vil blive betraget som en

daarlig Kammerat.«

En afstemning blandt personalet i de forskellige selskaber om de ønskede 10 timers arbejdsdag med hver 7. dag fri - eller 15 timer daglig med hver 4. dag fri - gav et overvældende flertal for de 10 timer med hver 7. dag fri. Dette resultat ville Lautrup ikke godtage, og da et forslag til organisationen fra Lautrup om lønnings- og arbejdsreglement ikke gik glat igennem, afbrød han forhandlingerne og udsendte diktatorisk følgende:

Lønnings- og Arbejdsreglement
for
Aktieselskabet
»De københavnske Sporveje«

	Lønning årlig Kr.	svarende til ugentlig Kr.	daglig Kr.
<i>1. Lønningsklasse (Konduktører og Kuske):</i>			
Begyndelsesløn	946,40	18,20	2,60
Efter 2 Aars Tjeneste	982,80	18,90	2,70
Efter 4 Aars Tjeneste	1037,40	19,95	2,85
Efter 6 Aars Tjeneste	1092,00	21,00	3,00
Efter 8 Aars Tjeneste	1164,80	22,40	3,20
Efter 10 Aars Tjeneste	1237,60	23,80	3,40
Efter 12 Aars Tjeneste	1310,40	25,20	3,60
Efter 14 Aars Tjeneste	1383,20	26,50	3,80
Efter 16 Aars Tjeneste	1456,00	28,00	4,00
<i>2. Lønningsklasse (Staldpers., Udridere, Vognvaskere, Sporrensere)</i>			
Begyndelsesløn	946,40	18,20	2,60
Efter 2 Aars Tjeneste	964,60	18,55	2,65
Efter 4 Aars Tjeneste	982,80	18,90	2,70
Efter 6 Aars Tjeneste	1019,20	19,50	2,80
Efter 8 Aars Tjeneste	1055,60	20,30	2,90
Efter 10 Aars Tjeneste	1092,00	21,00	3,00
Efter 12 Aars Tjeneste	1128,40	21,70	3,10
Efter 14 Aars Tjeneste	1164,80	22,40	3,20
Efter 16 Aars Tjeneste	1201,20	23,10	3,30



Almindelige Regler.

Lønningsforhøjelse ophører med 16 Aars Tjeneste.

Der indtrædes i den Lønningsklasse, der svarer til uafbrudt Tjenestetid - dog - Ingen kan faa mindre Lønning end den, der efter eget Valg haves efter Gennemsnitsberegning for Tidsrummet enten fra 1. Januar 1897 til 30. Juni 1898, eller for Helaaret 1897 og Halvaaret 1898, taget hver for sig.

Gennemsnitslønnen beholdes, indtil den overstiges af Løn efter Reglementet.

Tjenestetiden beregnes fra den Dag, at Tjenesten er tiltraadt ved de ældre og ved det nye Selskab.

Oprykning paa højere Løn regnes fra først paafølgende Lønningsdag.

I Sygdomstilfælde oppebæres fuld Lønning. Lønning udbetales forud halvmaanedvis og udbetales den 1. og den 15. i hver Maaned.

Uniformering som hidtil.

Pension m.m.

Der tilkommer Personalet Ret til Pension og Erstatning ved Ulykkestilfælde m.m. i Henhold til § 17 i Selskabets Kontrakt med Københavns Kommune.

Retten til Pension regnes fra den Dag, at Tjenesten ved de ældre og det nye Selskab er tiltraadt og har vedvaret uafbrudt.

Arbejdsvilkaar.

Ansættelse og Afskedigelse sker ved Selskabets Overdirektør. Opsigelsesfristen fra begge Sider er en Maaned.

Tjenestetiden vil blive cirka 15 Timer daglig (iberegnet Spise- og Ventetid) saalænge Hestedrift benyttes.

Fridag hver 4. Dag for ovenanførte 1. Lønningsklasse, hver 6. a 7. Dag for anførte 2. Lønningsklasse.

Ferietid bestemmes af Selskabets Overdirektør.

Ret til at stille en »Lejemand« for sig gives af samme, eller efter hans Ordre.

Omfanget af det Arbejde, der skal udføres og dettes Art, bestemmes af Selskabets Overdirektør, eventuelt med Tilslutning af dets Tilsynsudvalg.

Avancementsforhold ligesaa.

Reservemandskabet lønnes med 2 Kr. pr. Dag i det første Aar, derefter 2,50. Opnaaes fast Ansættelse, regnes denne fra den Dag, der tiltraadtes Tjeneste ved det nye eller ved de ældre Selskaber.

Reglementet træder i Kraft den 1. Oktober d.A., dog forsaavidt angaar Tjenestetid og Fridage ikke før den 1. Januar 1899.

17. September 1898.

Aktieselskabet »De københavnske Sporveje«.

P.B.V.

E. Lautrup

Overdirektør.

På en generalforsamling hos funktionærerne den 21. september blev der protesteret stærkt mod E. Lautrups egenmægtighed og vedtaget at fastholde et forslag til løn- og arbejdsvilkår, som organisationen havde fremsendt den 23. april. Det vedtoges også at standse arbejdet med 48 timers varsel, såfremt selskabet ikke ville gå med til en virkelig forhandling eller lade stridsspørgsmålene afgøre ved en voldgift.

De samvirkende Fagforbund gik nu ind i sagen, og det gjorde kommunalbestyrelsen også. Derefter blev der med folketingsmand H. Trier som mæglingemand forsøgt en mægling. Den lykkedes, og følgende forslag blev antaget af begge parter:

1. I alle Lønnings- og Arbejdsforhold have Funktionærerne Ret til at forhandle med Selskabets Bestyrelse gennem en af dem dannet selvstændig Forening, for saavidt Bestemmelserne i dennes Love i Henhold til Garantier mod tilfældige Afgørelser af saadanne Spørgsmaal ere godkendte af Kommunalbestyrelsen.
2. Ansættelser og Afskedigelser sker ved Selskabets Overdirektør, dog saaledes, at Afskedigelser efter 10 Aars Tjeneste eller derover kun kan finde Sted med Tilsynsraadets Samtykke.
3. Selskabet søger gennemført en Ordning, ved hvilken man ved mere uafbrudt Tjeneste omsætter Vognpersonalets Ventetider paa Holdepladserne til en samlet Fritid.

I perioden, der fulgte, blev der gjort et par forsøg på at danne splittelsesforeninger. De mislykkedes.

H.C. Christensen var ikke stærk af helbred, og han fik lægeattest på, at han ikke kunne tåle at køre som vognstyrer. Dermed var der skabt en situation, hvor Lautrup kunne få et stød ind. Han meddelte Christensen, at han ikke kunne bruge ham til andet arbejde. Organisationen havde dermed mistet en formand med et vældigt gå-på-mod, og hans tilbagetræden betragtedes som et stort tab.

På næste generalforsamling, der fandt sted den 9. marts 1899, blev Herløv Rasmussen valgt til formand. Han var en klog og forsigtig mand, der ikke lige kastede sig ud i en kamp. I den første tid som formand koncentrerede han sig om at få de vildfarne ind i flokken.

Der gik stadig sporvejsfolk, der ikke var organiserede. Disse snæversynede egoister måtte hænges ud for alle, og derfor udkom for første gang »Den sorte Tavle«. Den havde påtrykt en fodnote, der lød: »Maa ikke ophænges i Spor-



vejenes Lokaler.« Dette var et forbud udstedt af overdirektøren, og bestyrelsen rettede sig gerne efter denne ordre, vel vidende, at en sådan påskrift ville bevirke, at den blev hængt op overalt i sporvejenes lokaler. »Den Sorte Tavle« viste sig at være et effektivt middel, der satte skub i indmeldelserne.

Bestyrelsen havde samlet en del ting, den gerne ville tale med selskabet om. På forespørgsel svarede overdirektøren, at tilsynsrådet var villige til at modtage organisationens forhandlere på den betingelse, at de mødte i uniform. Senere gav Lautrup udtryk for, at uniformen skulle markere, at funktionærerne var ham undergivne og ikke jævnbyrdige forhandlingspartnere.

Herløv Rasmussen hævdede, at organisationens repræsentanter måtte være berettigede til at komme i enhver anstændig påklædning.

Det fik han medhold i af bankdirektør A. Heide.

Herløv Rasmussen mødte efter den tid altid op hos overdirektøren iført diplomatfrakke og høj silkehat, for at Lautrup let skulle kunne se, at der var forskel på konduktør nr. 743 og formanden for organisationen.

A. Heide, der som nævnt var direktør for Privatbanken, var desuden Tietgens arvtager i de mange aktieselskaber, derne havde styret. Således var Heide også næstformand i De københavnske Sporvejes bestyrelse, og desuden var han formand for Frederiksberg Sporvejs- & Elektricitets Aktieselskab og besad i øvrigt en lang række lignende tillidshverv.

I modsætning til E. Lautrup, der i sin egenmægtighed helt igennem var af den gamle skole, var A. Heide en moderne forretningsmand. Både i sit væsen og sin påklædning lagde han vægt på ikke at virke for konservativ. Han forstod også til fulde, hvor vigtigt det kunne være for hans mange foretagender, ikke mindst sporvejsområdet, at være på talefod med borgerrepræsentationen - også de socialdemokratiske medlemmer.

Organisationen indså dette klart og forstod, at en klog og betænksom taktik var på sin plads over for denne mand. Heide blev derfor aldrig angrebet i »Social-Demokraten«, når denne avis bragte sammen med højrepressen i sporvognsanliggender.

Da Heide havde samlet selskaberne med henblik på el-drift, var man på Frederiksberg så langt fremme med anlæget i foråret 1899, at den ny driftsform kunne begynde.

Heide udtalte, at han ønskede ordnede forhold med sine arbejdere, og at Frederiksberg-selskabet, hvor han var formand, skulle være det første. Under de forhandlinger, der fulgte, fik Heide lejlighed til at udtale sig om organisatio-

nens medgørlighed, og til organisationens formand udtalte han: »De skal nok blive tilfreds med lønningerne på Frederiksberg«. Og både medlemmerne på Frederiksberg og bestyrelsen blev virkelig tilfredse med vilkårene.

**Lønnings- og Arbejdsvilkaar
for
Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab**

Lønning.

Conducteurer og Vognstyrelere.

pr. Maaned	95 Kr. Aarlig 1140 Kr.
Efter 3 Aar	100 Kr. Aarlig 1200 Kr.
Efter 6 Aar	105 Kr. Aarlig 1260 Kr.
Efter 9 Aar	110 Kr. Aarlig 1320 Kr.
Efter 12 Aar	115 Kr. Aarlig 1380 Kr.
Efter 15 Aar	120 Kr. Aarlig 1440 Kr.

Staldpersonale, Vognvaskere, Sporrensere.

pr. Maaned	90 Kr. Aarlig 1080 Kr.
Efter 5 Aar	95 Kr. Aarlig 1140 Kr.
Efter 10 Aar	100 Kr. Aarlig 1200 Kr.

Reserverne lønnes med 30 Kr. maanedlig.

Lønningerne udbetales med ½ Maanedes Lønning forud den 1ste og 15de i hver Maaned.

Tjenestetiden beregnes fra den Dag, da Vedkommende fik Ansættelse ved det ældre eller det nye Selskab.

Oprykning paa højere Løn regnes fra først paafølgende Lønningsdag.

I Sygdomstilfælde beholdes Lønningen i den løbende og de 2 paafølgende Lønningsperioder, højst altså i 1½ Maaned.

Personalet er forpligtet til at være i en Sygekasse eller Hjælpekasse.

Der leveres det kjørende Personale 1 Hue og 1 Par Benklæder aarlig, 1 Frakke og 1 Kappe hvert andet Aar.

Pension m.m.

Personalet har Ret til Pension m.m. i Henhold til § 16 i Kontrakten imellem Selskabet og Frederiksberg Kommunalbestyrelse.



Arbejds-Vilkaar.

Ansættelse og Afskedigelse sker ved Directionen, idet dog Afskedigelse efter 10 eller flere Aars Tjeneste kun kan finde Sted med Bestyrelsens Samtykke.

Opsigelsesfristen fra begge Sider er 1 Maaned, og skal Opsigelse ske til en Lønningdag.

Det kjørende Personales Arbejdstid reguleres saaledes, at 2 Dages Tjeneste fordeles paa 3 Afløsningshold, endvidere bestemmes, at Selskabets samlede Personale har Fridag mindst hver 7. Dag, samt at hver Mand yderlige tilstaas 6 Fridage om Aaret, saaledes at han derved kan faa en samlet Fritid paa 8 Dage uden Afdrag i Lønnen. Personalets Foreningsret anerkjendes.

Fripersonalet er pligtig til at gjøre Tjeneste paa dets Fridag imod en Dagløn af 3 Kr., naar Directionen under ekstraordinære Forhold maatte forlange det.

Alle Conducteurer skulle lære at kjøre. Naar Directionen forlanger det, ere de pligtige til at fungere som Vognstyrere, ligesom Vognstyrere ere pligtige at fungere som Conducteurer.

Reserverne skulle hver Dag være til Selskabets Disposition mod en Dagløn af 2 Kr., naar de bruges. I modsat Fald kunne de med Directionens Tilladelse lade sig leje af det kjørende Personale.

Frederiksberg, i August 1899.

Bestyrelsen for
Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab.

A. Heide, Gottfred Rubin, N. Josephsen, Charly Johnson.
F. Johansen. E.J. Sommerfeldt. N. Thomsen.

*Udvalget for Funktionærene ved
Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab.*

Jens Jensen. J.Chr. Thomsen. H. Scheuer. Chr. Jensen.
Herløv Rasmussen,
Formand for Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisation.

Blandt de københavnske sporvognsfolk rejste der sig hurtigt en stemning for at gøre en indsats for at få samme lønninger gennemført, som det var lykkedes Frederiksberg-funktionærene at få. Organisationen drøftede dette med partiet. Fra partiet blev det henstillet, at man lod dette ligge, fordi man var midt i den store lockout. Organisationen rettede sig efter henstillingen og bevilgede straks 500 kr. af kassen og udskrev ekstrakontingenter på i alt 10.000 kr., som blev overrakt De samvirkende Fagforbund til støtte i kampen.

De københavnske sporvejsfunktionærer holdt sig i ro, så længe lockouten varede, men da den var forbi, blev der den 22. september 1899 sendt andragende til Københavns Sporveje om samme lønninger som på Frederiksberg. Med dette andragende fulgte nogle andre krav, bl. a. 8 dages ferie med løn og afskedigelse af en staldmester, der havde optrådt uheldigt overfor en funktionær.

Under de efterfølgende forhandlinger fik funktionærene tilsagn om samme løn som på Frederiksberg, såfremt selskabet fik tilladelse til at gå over til kørsel med elektriske luftledninger.

Om de øvrige krav opnåedes også enighed under forhandlingerne. Trods enigheden trak sagen i langdrag. Borgerrepræsentationen nedsatte et udvalg til at behandle selskabets ansøgning om luftledninger, og Heide tog på en længere udenlandsrejse. Da tilladelsen endelig forelå, måtte der en ny trussel og arbejdsnedlæggelse til, før de københavnske sporveje gik med til de samme lønninger, som F.S.E.A. havde. Endelig den 1. april 1900 blev det eftertragtede mål nået.

Kort tid efter fik sporvejsfunktionærene Heide at se fra en helt anden side, end de plejede, og det må nok siges, at følgende episode ikke var typisk for Heides måde at drive forretning på.

Heide blev opmærksom på, at arbejdstiden i København var længere end på Frederiksberg. Heide ræsonnerede, at han havde støttet funktionærene i København til at få det samme i løn som på Frederiksberg, og derfor ræsonnerede han endvidere, at det så var rimeligt, at han fik funktionærstøtte til at lave arbejdsdagen længere på Frederiksberg, således at den svarede til arbejdsdagen i København. Han fremsatte forslag herom, men det ville hverken funktionærene på Frederiksberg eller organisationen godkende.

En række forhandlinger førte ikke til noget, Heide holdt fast på sit krav, og arbejdstiden blev forlænget. På baggrund af dette blev det besluttet, at orga-



nisationen skulle opsigte overenskomsten med Frederiksberg-Selskabet til ophør pr. 1. juli. Heide lod ikke høre fra sig, før han uden varsel udsendte nedenstående cirkulære og skema:

Frederiksberg, den 8. juni 1900

Hr. N.N.

Da Udvalget for Sporvejs- og Omnibusfunktionærerne under 22. Maj har opsagt de bestaaende Lønnings- og Arbejdsvilkaar til Ophør den 1. Juli d.A., hvilken Opsigelse er ensbetydende med Opsigelse af Funktionærernes Stillinger ved Selskabet til nævnte Dato, skal man herved, inden nye Funktionærer antages, spørge Dem, om De for Deres Vedkommende fastholder denne Opsigelse, eller om De maatte være villig til at fortsætte Arbejdet i Henhold til de i August og September 1899 vedtagne Lønnings- og Arbejdsvilkaar.

Deres Svar bedes indgivet til Selskabets Kontor senest den 9. ds. Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab. P.B.V. Heide.

Til Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab.

Undertegnede erklærer herved, at jeg ønsker at fortsætte Arbejdet i Selskabets Tjeneste i Henhold til de i August og September 1899 vedtagne Lønnings- og Arbejdsvilkaar.

Frederiksberg, den . . . Juni 1900

Underskrift

Som det fremgår af det gengivne, var det enkeltmandskontrakter, Frederiksberg-funktionærerne fik.

Det var en udfordring, og det var forkeert, når F.S.E.A. udlagde organisationens opsigelse af overenskomsterne som en opsigelse af stillingerne. Der blev indkaldt til møde samme nat. På det natlige møde blev det enstemmigt vedtaget, ikke at køre næste dag - men af hensyn til hestene skulle staldpersonalet møde og passe deres arbejde.

På et møde senere på dagen blev man enige om at underrette kommunalbestyrelsens formand, dr. med. E. Jacoby, om grunden til striden.

Den 10. juni fandt et møde sted kl. 7.00 om morgenen. I dette møde deltog dr. Jacoby, fabrikant Johnsen, direktør Winsløv, direktør Heide og redaktør Borgbjerg. Efter en lang forhandling med organisationens bestyrelse enedes man om et af dr. Jacoby fremsat mæglingstilbud:

Arbejdet optages straks paa følgende Betingelser:

1. At Opsigelse af Lønnings- og Arbejdsvilkaar til 1. Juli tages tilbage.
2. at der indledes Forhandling mellem Selskabet og Organisationen om Funktionærernes Krav.
3. at der, medens Forhandlingerne føres, ikke antages eller indøves nyt Personale.
4. at Funktionærerne beholder alle deres Rettigheder med Hensyn til Løn, Anciennitet og Pension.
5. at der ikke rejses Erstatningskrav eller kriminel Tiltale mod Funktionærerne eller nogen i Sagen impliceret.

Den 10. Juni 1900.

Underskrevet:

Herløv Rasmussen, N. Hansen,
J. Chr. Thomsen, Chr. Jensen.
Heide Chr. Johnsen C. Winsløw.
Attesteres: Ed. Jacoby

Under de efterfølgende forhandlinger mellem organisationen og selskabet blev funktionærernes krav formuleret i en skrivelse af 13. juni:

1. At Arbejdstiden ikke maa overstige 60 Timer om Ugen med en Fridag mindst hver 7. Dag. Den nuværende Arbejdstid for Natarbejdere bibeholdes.
2. Reserverne lønnes med 90 Kr. om Maaneden, med en ugentlig Fridag, samt at de erholder en samlet Frihed paa 8 timer i Døgnet.
3. Der leveres det kørende Personale samt Sporrensere en Hue og et Par Benklæder aarlig, en Frakke og en Kappe hvert andet Aar.
4. At Afskedigelser, som paatales af Organisationen, optages til Forhandling af et Udvalg, bestaaende af 2 Mand af Selskabets Bestyrelse og 2 Mand fra Organisationen, hvor alle Oplysninger, Sagen vedrørende, gives.
5. Disponerer Selskabet ikke over Reserverne, kan det kørende Personale ved Henvendelse til Administrationen faa en Reserve til at gøre Tjeneste for sig, imod at indbetale til Selskabet 2 Kr. 50 Øre.

Selskabets svar på kravene var følgende skrivelse af 15. juni:

Ved Forhandlingen den 15. Juni afgav Selskabet sit Svar paa Funktionærernes Krav, formuleret saaledes:

ad 1.

Medens Selskabet fremdeles er villig til at indrømme Lettelser i de bestaaende Køreplaner, saaledes at Tjenesten bliver saa lidt anstrengende som mulig, kan man ikke gaa ind paa Deres Ønske om en Forhandling om, at Arbejdstiden ikke maa overstige 60 Timer om Ugen, før efter den 1. Januar 1903.

ad 2.

Bestyrelsen kan ikke gaa ind paa Deres Ønske om, at Reserverne straks ved deres Ansættelse skulde lønnes med 90 Kr. om Maaneden. Man vil derimod kunne gaa med til at forandre det paagældende Punkt i Regulativet i Overensstemmelse med det for de københavnske Sporveje vedtagne.

ad 3.

Man vil kunne gaa ind paa, at der leveres Sporrensere de nævnte Beklædningsgenstande, hvis Udstyrelse bestemmes af Selskabet.

ad 4.

Med Hensyn til Afskedigelse af Personalet kan Bestyrelsen ikke gaa ind paa nogen Forandring i de bestaaende Vilkaar.

ad 5.

»Ved Henvendelse til Administrationen« maa forandres til »Med Administrationens Tilladelse«.

og tilføjes følgende Punkter:

6. Bestyrelsen meddeler endvidere, at den selvfølgelig har Ret til at henvende sig til hver enkelt Funktionær, og den maa betegne det som ganske urigtigt, naar Organisationen formener, at Bestyrelsen ved en saadan Henvendelse krænker den indgaaede Forpligtelse til at anerkende Personalets Foreningsret.
7. For de 1½ Dages Arbejdsstandsning fradrages Lønningen for 1½ Dag ved Udbetalingen den 1. Juli d.A.
8. Bestyrelsen agter at tilstille saadanne Funktionærer, der have vist sig uefterrettelige i Tjenesten, en saalydende Skrivelse: Det meddeles Dem herved, at Bestyrelsen helst ønsker, at De søg-

er Dem en anden Livsstilling. Selskabet vil i Henhold til sit Løfte ikke for Øjeblikket afskedige Dem.

Denne skrivelse blev fulgt op af en til lægsskrivelse, som ankom umiddelbart før et medlemsmøde, organisationen havde arrangeret.

Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab
Direktionen.
Hortensiavej 1, København

22. Juni 1900

Hr. Konduktør Herløv Rasmussen,
Formand for Sporvejs- og Omnibusfunktionærernes Organisation.

Direktør Heide beder mig meddele Dem, at Selskabets Bestyrelse vil kunne gaa ind paa at lade det 8. Punkt udgaa af det den 15. ds. meddelte Svar paa Organisationens Skrivelse af 13. ds., under Forudsætning af, at det øvrige gaar i Orden i Morgen Nat. Jeg skal tilføje, at det kun er i Følge indtrængende Anmodning af Dr. Jacoby, at man har taget denne Beslutning.

Natten til den 24. juni afholdtes møde for medlemmerne fra Frederiksberg, og efter en lang debat vedtoges følgende:

»Frederiksberg Sporvejsfunktionærer samlede til Møde Lørdag Nat, erklærer Selskabets Svar for uantageligt. Men for at gøre endnu et Forsøg paa at undgaa en tilspidset Konflikt, indgaaer Funktionærerne paa følgende Forslag til Overenskomst:

1. Den ugentlige Arbejdstid bliver fra 1. August 60-63 Timer (Fabrikant Charly Johnsons Forslag af 7. Juni).
2. (Reservernes Stilling) som af Selskabet foreslaaet.
3. (Sporrenserne) som af Selskabet foreslaaet.
4. (Fremgangsmaaden ved Afskedigelser) tages tilbage af Funktionærerne.
5. (Retten til at tage Reserver), som af Selskabet foreslaaet.
6. (At Lønnen for de halvanden Dages Arbejdsstandsning fradrages ved Udbetalingen den 1. Juli) som af Selskabet foreslaaet.

Selskabets svar på dette var, at man ved udarbejdelsen af den nye køreplan fra selskabets side ville bestræbe sig for at imødekomme funktionærernes krav.

Den nye køreplan blev modtaget den 25. juli og af et udvalg anbefalet til medlemmernes godkendelse. Køreplanen gav i gennemsnit 62 timer og 55 minutter pr. arbejdsuge, og fredag hver 5. dag.

Imens organisationen havde brugt tid og kræfter på Frederiksborgsagen, havde der samlet sig en hel del problemer ved De københavnske Sporveje. En konduktør var blevet afskediget på uberegtiget grundlag. Desuden havde selskabet på trods af en indgået aftale tilsagt funktionærer på Blegdams- og Fari-magsgade-ruterne til at møde på deres fridage for at køre saltvogn. Mest harme vakte en instruktion, som konduktørerne havde fået. Den påbød, at de, så snart vognene startede fra endestationen, skulle gå ind i vognen, gøre front fremefter og i retstilling med hånden til huen på militærvis melde: »Billettering«. Det vakte også forbitrelse, at konduktørerne fik påbud om at indrapportere kuskene ved fejkøring, og oven i det hele kom afskedigelsen af alle de staldfolk, som overgangen til elektrisk drift havde gjort overflødige. Alt dette havde samlet sig, så situationen trak op til strejke. En generalforsamling vedtog enstemmigt at gå i strejke. Pressen viste sig at gå stærkt mod funktionærerne, og derfor bøjede de af og undlod strejke. Spørgsmålet om konduktørernes indberetning af kuskene døde af sig selv, da ingen ville foretage indberetninger. Afskedigelserne bragte organisationen ind for kommunalbestyrelsen. Den meddelte, at selskabet ikke var berettiget til at afskedige nogen af de funktionærer, som var overgået til dets tjeneste fra et af de gamle selskaber, medmindre der forelå tjenesteforørelser.

Ved denne afgørelse vandt de ældre funktionærer en udmærket retsstilling over for selskabet. En del yngre funktionærer måtte gå, men det blev vedtaget, at organisationen skulle støtte dem.

30. december 1901 udsendte De københavnske Sporveje, følgende meddelelse gennem Ritzaus Bureau:

»Fra 1. Januar 1902, forestaas Aktieselskabet »De københavnske Sporveje«s Administration af en Direktion, bestaaende af Overdirektøren (E. Lautrup) som Formand samt en merkantil og en teknisk Direktør.

Hele den daglige Ledelse er overdraget til de to Direktører, saaledes at den merkantile Direktør foruden Kontor- og Regnskabsvæsen særligt forestaar hele

Hestesporvogns- og Omnibusdriften samt er Chef for samtlige Konduktører, medens den tekniske Direktør særligt har Ledelsen af Spor, Vogne, Ledninger og Bygninger samt er Chef for alle faglærte Folk, Vognførere m.v.

Som teknisk Direktør er ansat Ingeniør S.A. Faber.

Som merkantil Direktør er ansat Selskabets hidtidige Hovedkasserer, Cand. jur. Kaj Nørregaard«.

Meddelelsen bragte glæde hos sporvejsfunktionærerne, fordi de med rette eller urette anså Lautrup som den væsentligste årsag til den megen uro, der de sidste år havde præget deres arbejdsplads.

I et af de første år i vort århundrede, i 1902, havde Herløv Rasmussen i klog forudseenhed stillet forslag om at indmelde organisationen i »De samvirkende Fagforbund«. Et knebent flertal fulgte ham i denne tanke. På generalforsamlingen den 29.-30. april nedlagde han sit hverv som organisationens formand. Indmeldelsen i »De samvirkende Fagforbund« var en værdig afslutning på Herløv Rasmussens gode formandskab. Hvor meget stærkere stod foreningen ikke efter de sidste år, hvis Herløv Rasmussen og hans kollegaer så tilbage på de umenneskelige vilkår, de første funktionærer havde haft ved ansættelsen i »Copenhagen Railway Company Ltd.« og sammenlignede disse vilkår med den tryghed, en stærk organisation tilsluttet »De samvirkende Fagforbund« havde på tærskelen til en ny tid! Kampårene havde ikke været forgæves.

SELSKABETS NAVN	Stiftet	LINJESTRÆKNING	Åbnet for drift
Københavns Sporvejselskab	1866	Hovedlinjen (Frederiksberg Runddel—Slukefter)	22/10 1863 - 29/6 1868
		Sorte Hest linjen (Frederiksberg Runddel—Rådhusplads)	18/11 1866
		Sundby linjen (Kristiansborg—Sundby)	19/12 1872 - 1/8 1884
		Korsgade linjen (Nørrebro—Kongens Nytorv)	2/11 1869
		Østerbro—St. Kongensg. linjen (Triangel—Kongens Nytorv)	11/7 1888
		Istedgade linjen (Højbro—V. Fælledvej)	8/10 1893
		Valby linjen (Rådhuspladsen—Valby)	1/6 1894
Nørrebros Sporvejselskab	1866	Gothersgade—Nørrebro linjen (Kongens Nytorv—Nørrebro)	6/12 1867
Frederiksberg Sporvejselskab	1872	Strøgruten (Omnibus'er) (Rådhuspladsen—Kongens Nytorv)	1/10 1872
		Gl. Kongevej linjen (Smallegade—Rådhuspladsen)	22/12 1872
		Godthåbsvej—Nylandsplads	1/11 1903
		Godthåbsvej—Fuglebakken	5/4 1904
Forstædemes Sporvejselskab	1873	Blegdamsvej linjen (Triangel—Rådhuspladsen)	12/4 1873
		Farimagsgade linjen (Triangel—Rådhuspladsen)	22/7 1883
		Nørregade linjen (Søtorvet—Gl. Torv)	20/7 1884
Falkoneralleens Sporvejselskab	1883	Falkonerallé linjen (Frederiksberg R.—Nørrebros R.)	1/6 1884
		Gyldenløvesg.—Rolighedsvej linjen (Frbg. R.—Rådhuspladsen)	24/7 1884
Strandvejens Damp-Sporvejselskab	1883	Klampenborg linjen (Triangel—Klampenborg)	23/3 1884
Sølvgades Sporvejselskab	1888	Sølvgade linjen (Tagensvej—Sct. Annæplads)	19/1 1889
Københavns Omnibus-Kompagni	1895	Søtorvet—Havnegade, ad Købmagergade	7/12 1895
		Kristianshavns Torv—Højbro	1896
		Søtorvet—Enghavevej, ad Griffenfeldtsgade	1896
Købmagergades Omnibus	1896	Sct. Hans Torv—Højbro, ad Købmagergade	7/6 1896

Oversigt over Københavns mange sporvejs- og omnibus-selskaber.

Sjette kapitel

Sporvognsbilleder

Starbuck-vogne ved endestationen på Frederiksberg Runddel. »Holdepladsen« var lige ud for Frederiksberg Have. I 1865, da billedet blev tegnet, var ordet »stoppested« endnu ikke optaget i det danske sprog. På Runddelen endte sporet uden nogen sløjfe eller drejeskive. Starbuck-vognene var ens i begge ender, så når vognen nåede til enden af sporet,

flyttede kusken blot træktøj og heste ned til den anden ende af vognen og spændte for dér. Denne situation er netop skildret på billedet.

I de fire påskedage i 1865, mindre end to år efter den første start, befordrede sporvognene i København-Frederiksberg 26.000 mennesker.

Xylografi 1865.



Hesteomnibussen, der ruller hen ad den sneklædte Vesterbrogade, har ikke som de øvrige trafikanter ombyttet hjulene med meder. Lidt længere fremme passerer omnibussen Gasværksvej, der støder ud i Vesterbrogade mellem de sidste huse i billedets venstre side. Konduktøren har ligesom en postillon et horn, hvormed han adviserer ventende passagerer om omnibussens komme. Xylografi 1865.





Fra samme år som vinterbilledet fra Vesterbrogade bragte »Illustreret Tidende« i 1865 et billede af vinteren i New York. De praktiske amerikanere havde omnibuskaner med seks heste forspændt.

Omnibuskaner blev ikke benyttet i Danmark, man når der faldt sne, brugtes dobbelt forspand.

Enspænderhesten fik pludselig selskab, og de mange omnibusser med firspand var imponerende, men dagligdags syn, når sneen lå højt i Københavns gader.

Xylografi 1865.



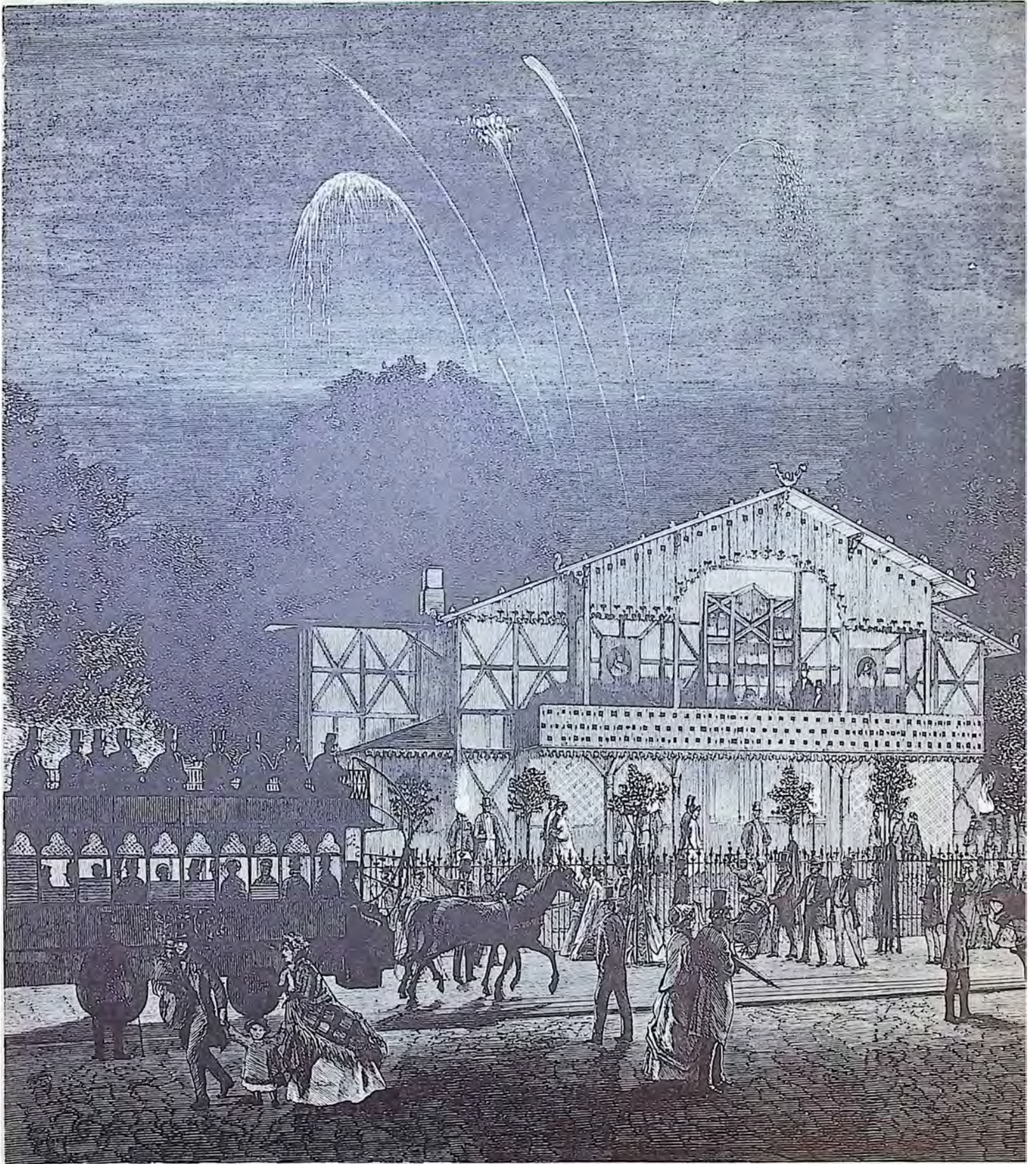
Udsigt fra Gammel Strand over Højbro med en Starbuck-vogn i forgrunden. Tegningen er fra 1866, og den gamle Højbro står endnu. Af hensyn til omnibusstrafikken måtte den fornyes i 1879. Historien gentager sig.

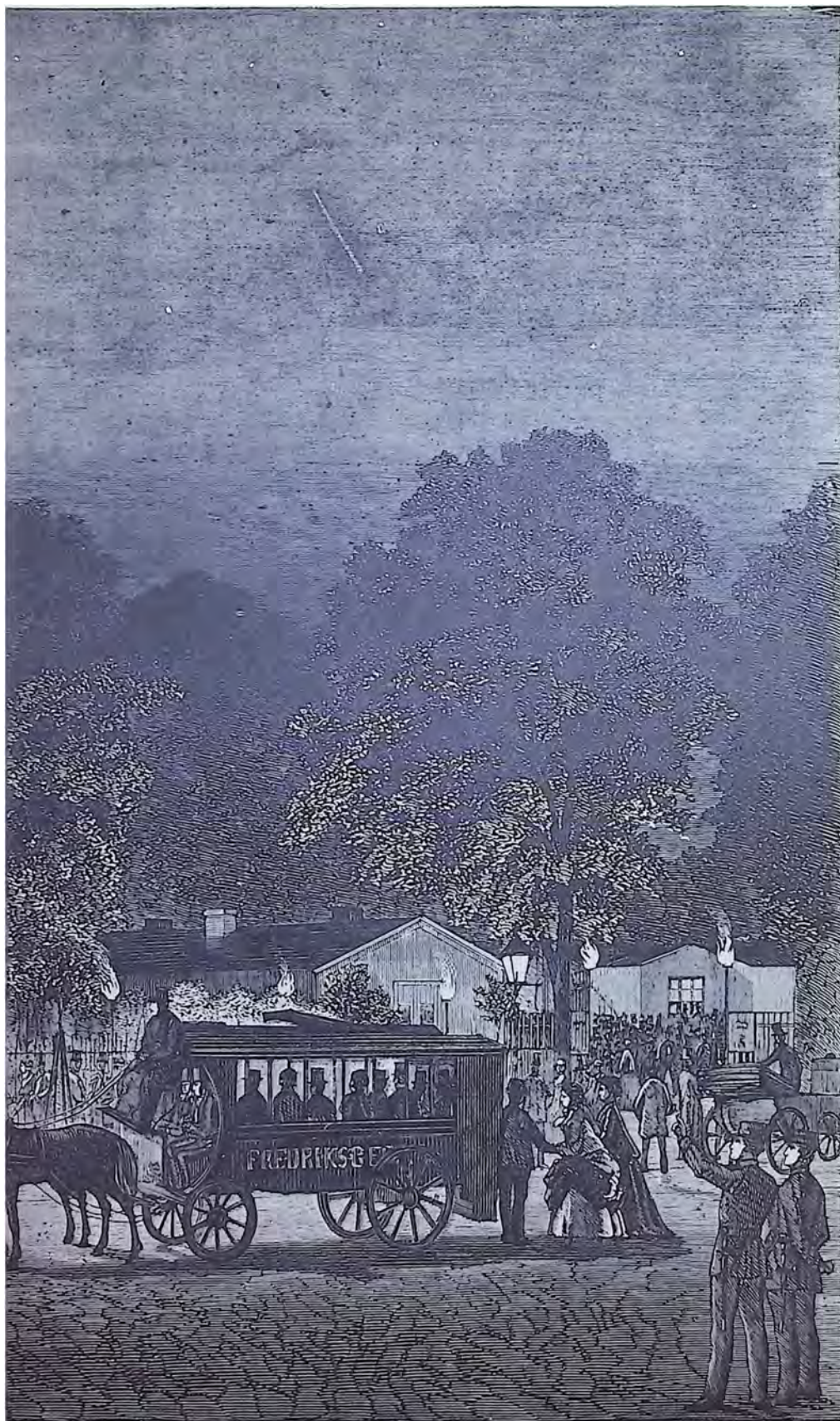
Den »nye« Højbro fra 1879 måtte i 1974-77 lukkes for trafik for at blive forstærket med henblik på den tunge busstrafik.

Xylografi 1866.



En tidlig hest omnibus ses i centrum af
»Illustreret Tidende«s nytårsillustration
ved årsskiftet 1860-61.
Xylografi 1861.





Hest omnibussen holder foran Tivolis indgang i 1867. Til venstre i billedet ses en hestesporvogn, det er en Starbuckvogn. Den stærkt oplyste bygning i forgrunden er »Kisten«.

Fyrværkeriet i Tivoli er en gammel tradition. Grundlæggeren af Tivoli, Georg Carstensen, indførte den selv. På en rejse i Italien traf han den italienske fyrværker Gaetano Amici og fik ham med til København, hvor Amici blev ansat som Tivolis kunstfyrværker. Hans håndværk lever videre i Tivoli i vore dage.

På Frederiksberg havde han en værkstedsgrund, og her lever hans navn endnu, idet Amicisvej den dag i dag bærer hans navn.

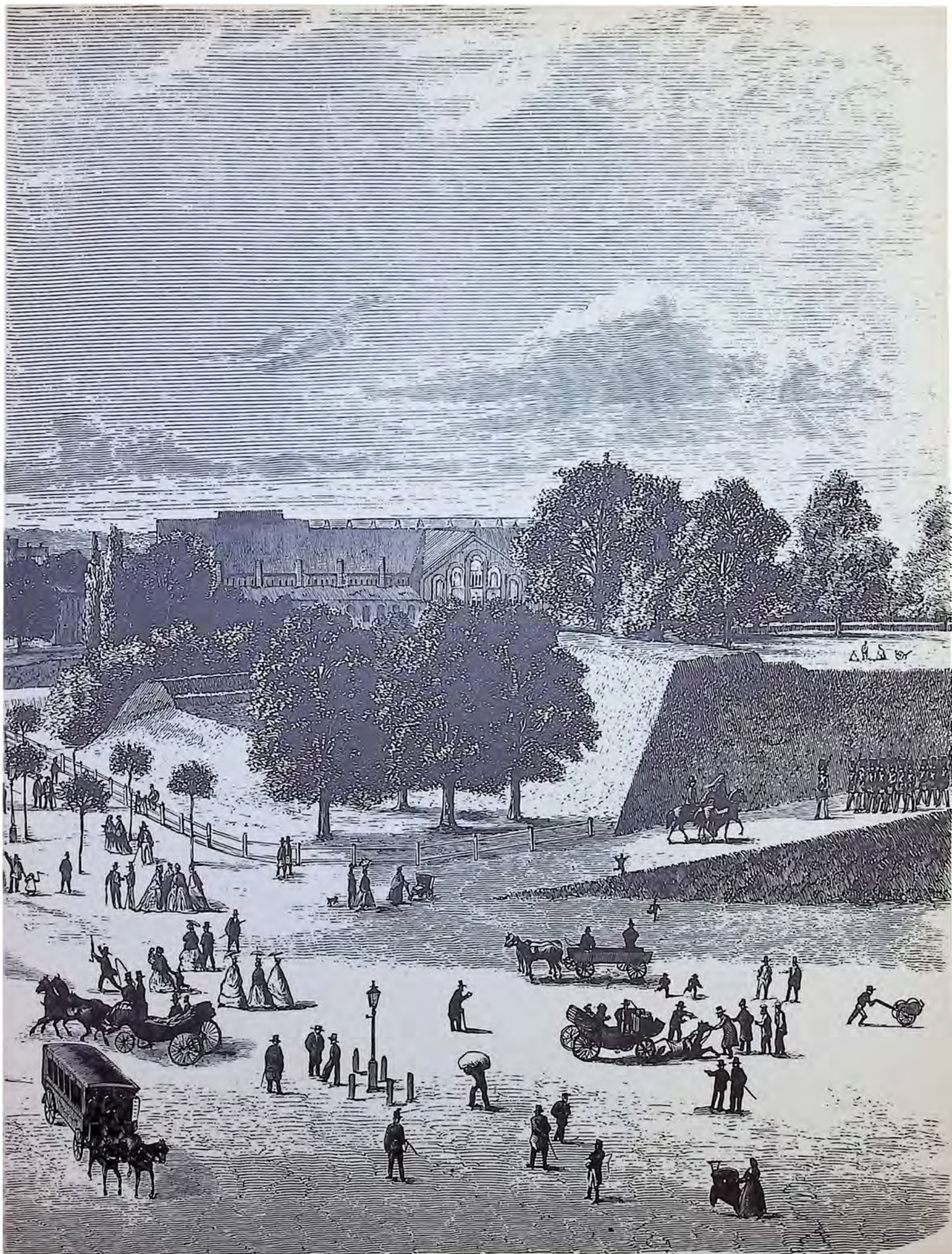
Xylografi 1867.

»Den ny Passage til Vesterbro« hedder dette billede fra 1867. Da Vesterport blev nedrevet 10 år senere, blev der også fjernet så meget af volden, at der blev en god bred passage, med det samme navn Vesterbros Passage, og det er stedet blevet kaldt helt op i vor tid.

De fyldte hestesporvogne til venstre i billedet er på vej mod Frederiksberg ad hovedlinjen. Midt i billedet ses to tidlige hest omnibusser på Frederiksberg-ruten. Langt ude i gadebilledet ses Frihedstøtten. Den store bygning til højre i baggrunden er Københavns anden bane-gaard.

Xylografi 1867.





I 1868 så Amagertorv således ud fra hjørnet af Østergade. Midt i billedet ses tre hest omnibusser. I forgrunden til højre droscher og til venstre amagerkøner med deres enspænderkøretøjer, fyldt med grøntsager og potteplanter. Allerforrest i billedet går manden med gipsfigurerne, også kaldet »Brætmanden«.

En indvandret italiensk familie og dens efterkommere drev denne gadehandel. Håndværket havde de med herop, men ikke spor af den italienske kunst.

Blandt gipsfigurerne, »Brætmanden« falbød, var »Frederik den Sjette, som bøste« (buste) og Napoleon i imperatorstilling. Længst til højre i billedet har konditoriet livlig søgning på grund af sine delikate briocher og varme æblekage. Konditoriet ligger i »Dyvekes Gaard«, hvor Dyveke aldrig har boet. Det er en smuk ejendom fra det syttende århundrede.

Dyvekes og Sigbrits hus lå et helt andet sted, nemlig på hjørnet af Niels Hemmingsensgade og Amagertorv. Der købte Christian II Mogens Gøges gård til dem. I samme hus åbnede Louise Rasmussen sin modebutik, før hun blev grevinde Danner.

Ved siden af konditoriet ligger en pragtfuld renæssancebygning. Pudsigt nok har også den fejlagtigt haft Dyvekes navn knyttet til sig. Den blev opført i 1616 af borgmester Mathias Hansen. I det smukke hus blev »Dengang jeg drog af sted« efter sigende komponeret. Gennem flere år havde Hornemann og Erslev musikhandel her, og det menes, at Hornemann komponerede den iørefaldende marchmelodi, som Peter Faber skrev tekst til.

Længere nede i husrækken, med vældige gaskandelabre på facaden, ses en nyopført ejendom som eksempel på det nittende århundredes bygningskunst.

Læg mærke til de åbne render i begge sider af gaden. Talrige gangbrædder gør det muligt at komme fra kørebanen ind på fortovet.

I venstre side af billedet kan kloakrenden være svær at få øje på, den gemmer sig bag lygtepælen.

I højre side er den tydeligere - og vær forvisset om, at datidens spadserende kunne lugte de stinkende rendestene.

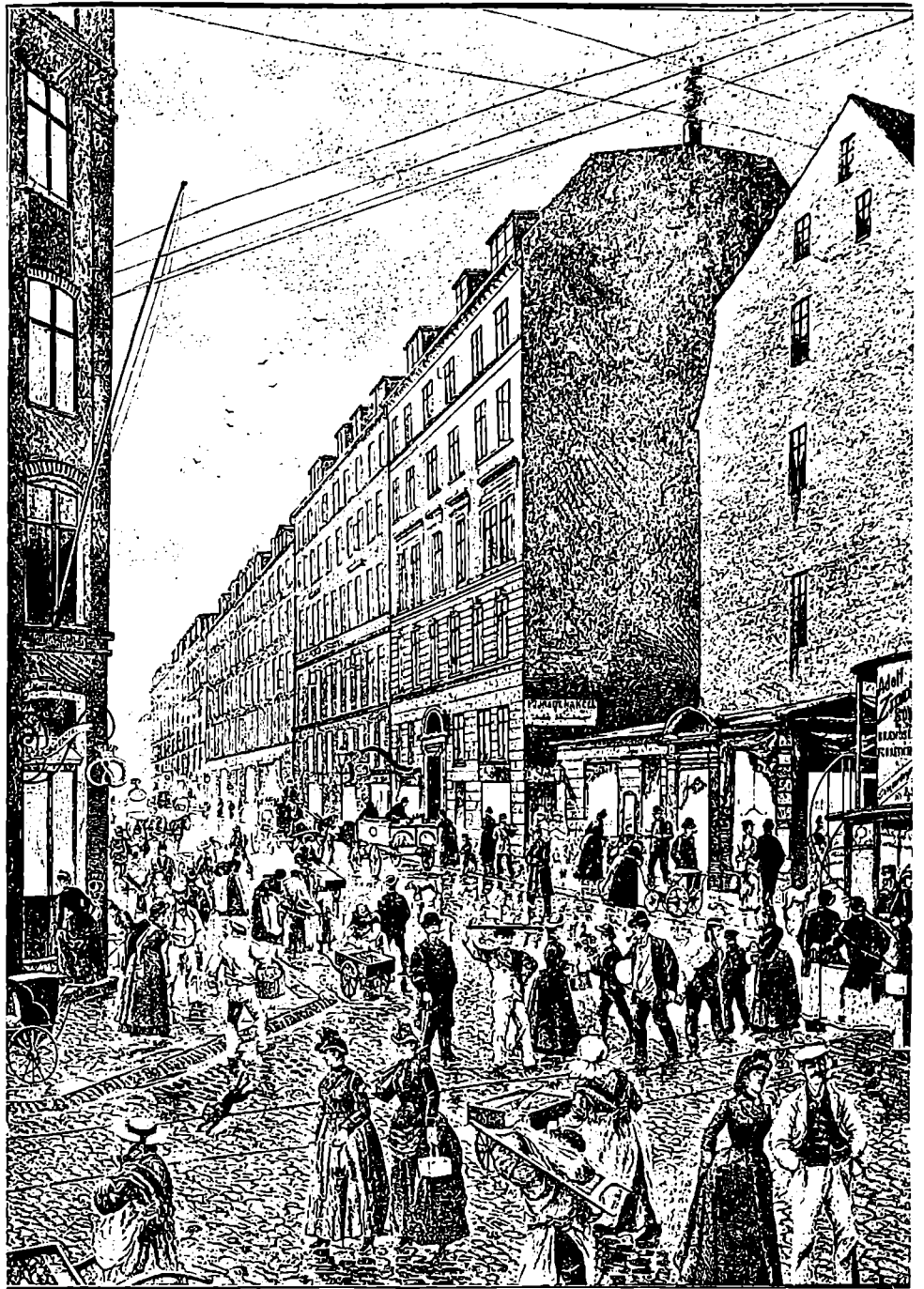
Xylografi 1868.







Billedet af »Manden med gipsfigurene« er fra Christian Klæstrups serie »Det forsvundne København«, der udkom i 1877-81, men skildrer byen i første halvdel af 1800-tallet. Tegningen er altså betydelig ældre end det foranstående billede, der var fra »Illustreret Tidende« i 1868 - men på dette billede har »Brætmanden« også fået skæg!
Xylografi 1877-81.



Vi springer i kronologien og ser på en tegning af Karel Sedivy fra 1890, som vi fandt i en gammel Familie Journal. »Manden med Gipsfigurene« travler også på dette billede rundt og falbyder sine varer. Det må være en efterkommer af den første indvandrede italienske familie. I 1890 ser han også yngre ud, og mere spændstig.

En hestesporvogn er på vej ud af dette billede i højre side. Vi kan lige nå at se, at sporvognen i 1890 kører med et reklameskilt for: Adolf Zinn's Koks og Brændselsforretning, Blaagaardsgade no. 4.

Xylografi 1890.



Fyldt med liv er hest omnibussen på vej mod Nørrebro. På broen passerer den en rustvogn, det eneste køretøj, der på den tid (1867) endnu var konstrueret som middelalderens fruervogn, himmelsengen på hjul.

Broen er en forgænger til den nuværende Dr. Louises Bro, der blev bygget i årene 1886-87 efter tegninger af Vilhelm Dahlerup. Den gamle bro på billedet var af træ. I broens træbelægning var der nedlagt sporvognsspor, fastholdt med kramper. Hvis der manglede et par kramper, trykkede sporvognen skinnerne ned i pløret, så pladderet stod ind over fortovet helt op til murstensrækværket, der kantede broen.

Da den ny bro blev indviet på dron-

ningens fødselsdag, den 7. september 1887, var denne ulempe forbi for stedse.

Langs husrækken til venstre løber Peblinge Dosseringen, og langs husrækken til højre løber Sortedams Dosseringen.

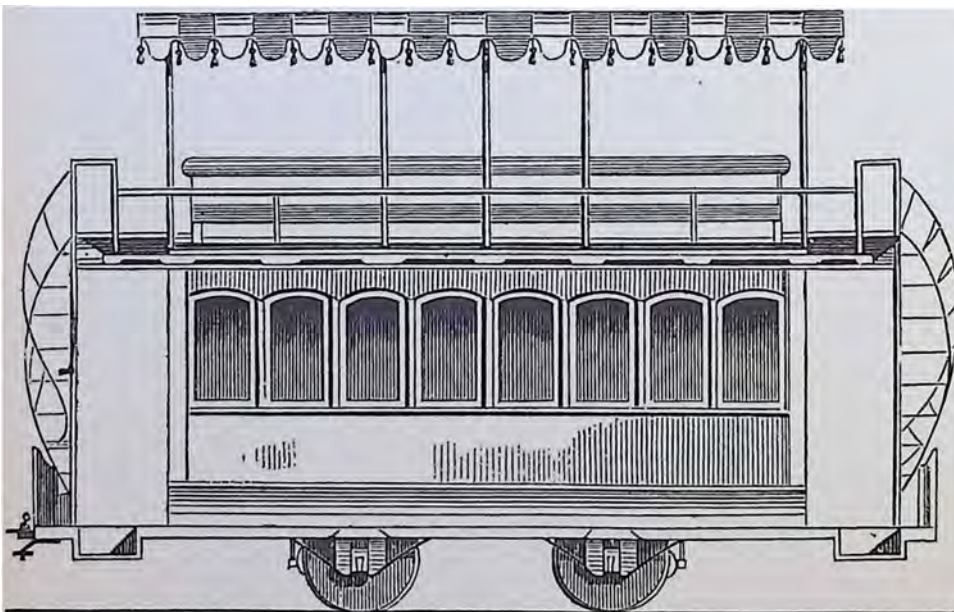
På den bred, der var nærmest byen, løb langs alle tre søer en sti, der gik under navnet Kærlighedsstien. Oprindelighed kun den første - den ved St. Jørgens Sø - »Kærlighedsstien«, den mellemste hed »Ægteskabsstien«, og den tredje, der førte til Østerbro, hed »Skilsmissestien«. Senere blev de alle slået i hartkorn og tilsammen kaldt »Kærlighedsstien«.

Xylografi 1867.



Kongens Nytorv i 1861. Både til venstre og til højre i billedets baggrund ses en af hovedlinjens hestesporvogne.
Xylografi 1869.

Vogn til den projekterede sporvej til Klampenborg 1870.
Xylografi 1870.



I 1871 fik ingeniør Viggo Schmidt koncession på anlæg og drift af en sporvej fra Slukefter til Klampenborg. Civilingeniør Viggo Schmidt havde allerede i 1870 henledt den danske offentligheds opmærksomhed på, at han var en kompetent sporvejsbygger. Ude fra Batavia havde han i februar 1870 sendt »Illustreret Tidende« en artikel om bygningen af et sporvejsanlæg i Batavia.

Batavia ligger i Indonesien, og det blev dengang kaldt Nederlandske eller Hollandske Indien. Artiklen er interessant, hvorfor den også bliver gengivet her. Først skal det lige siges, at det var et tiltalende træk, at Viggo Schmidt ikke med et ord nævner, at han sammen med kammerjunker Hedemann anlagde Batavias Sporvej, ej heller at han selv fik koncession på en lignende sporvej i Soerabaja:

Den første Sporvei i nederlandsk Indien.

Batavias Sporvei gaaer gennem den smukke Hovedgade, under Alleer af Tamarinder og Acacier, langs med Floden, der daglig bringer Byen alle Høilands rige Producter, fra den gamle By ved Havnehovedet til det Yderste af Forstaden Meester Cornelis. Sporveien har en Længde af henved to danske Mil og passeres daglig af omtrent 330 Vogne, der befordre indtil 8000 Passagerer, af hvilke en Trediedel er Europæere, Resten Maleiere, Chinesere, Arabere osv.

Det Umulige er her blevet muligt. Ingen havde troet, at disse indbyrdes saa forskellige Nationer nogensinde vilde have fundet sig i at sidde fredeligt Side om Side i Vognene, og mindst sammen med Europæere. Derfor var der ogsaa fra Begyndelsen af to Klasser Vogne, men efterat Bestyrelsen havde overbevist sig om, at der saa godt som ingen Brug blev gjort af første Klasse, afskaffedes den. Nu kjøre kun anden Klases Vogne og befordre i fredelig Endrægtighed den stolte Nederländer ved Siden af den ydmyge Maleier, den snedige Chineser ved Siden af den alvorlige Muselman.

Et saadant Selskab frembyder i Sandhed et broget Skue. Den halvnøgne Kuli, hvis Galladrugt reducerer sig til et Par Svømmebuxer og en Bambushat af Størrelse som en almindelig Paraply - hvilket sidste Klædebon han dog i Regelen ikke maa benytte i Vognen - tager her Sæde ved Siden af en indlandsk Dame i blomstret Silkedragt, med et Skærf viklet om det smækkre Liv og straalende af Juveler. Det hænder ogsaa, at en Araber kommer ind med sin Gedebuk; thi skjøndt det - væsentlig fordi Hunden af Muhamedanerne ansees for et urent Dyr - er strengt forbudt at medtage Hunde i Vognen, findes intet saadant Forbud med Hensyn til Gedebukke. Det himmelske Riges Sønner i deres Dragt af raa Silke og med Pidskene flettede med brogede Baand ere altid stærkt repræsenterede; naar et Par af dem tager Plads ved hinandens Side, lyder deres Samtale for Uindviede som et Skjænderi ved Gammelstrand, om de end ere nok saa gode Venner. De langskjæggede, hvidklædte mahomedanske Præster forsmaa heller ikke denne Befordring, ligesaa lidt som de indlandske Soldater med deres Koner og Børn; Soldaterne ere i blaa Tunicaer og ditto Benklæder, men med bare Fødder; deres Smaabørn ere ikke ulige Aber, de have Sølvringe med Bjælder paa om Arme og Ankler; Konen maa i sit Shawl bære de Varer, som de tilsammen have kjøbt paa Mar-

kedet. Matroserne dampe, uden at ændre det øvrige Selskab, deres korte Shagpiber, og ligesaa ugeneert studerer »Batavias skrantne Kræmmer« sin Morgenavis paa Veien til Contoiret. Det Mærkeligste er dog, at ogsaa de østerlandske Kvinder tage Del i Kjørselen, dog mere eller mindre stærkt escorterede, efter Rang, Stand og Skjønhed.

Linien havde fra først af sex Etaper, med Betaling af 12½ Cent for første Klasse og 5 Cents for anden, for hver Etape. Efterhaanden er, som ovenfor sagt, første Klasse falden bort, og Priserne forringede til 10 Cents for hver af de nu bestaaende to Etaper, og Selskabet har fundet sin Fordel ved denne betydelige Nedsættelse, da en Masse Passagerer derved vindes for de kortere Afstande.

Den 1ste Januar 1869 begyndte Lægningen af Skinnerne, under Hovedledelse af vor Landsmand, Kammerjunker Hedemann, og Arbeidet blev drevet med en saadan Iver, at den første Del af Sporveien allerede kunde aabnes den 20de April samme Aar. Den 26de Mai kjørte Hans Excellence Generalgouverneuren, som havde viist Selskabet betydelige Tjenester, med den indlandske, uafhængige Prinds Pangeran Adipati Arjo Mangkoe Negoro den IV, første Gang over Linien.

Skinnerne med tilhørende Underbygning ere fra Ch. de Bergue & Co.s Fabrikker i London, og svare fuldkomment til de store Fordringer, man har stillet til dem. Underbygningen, der bærer Skinnerne, er Jernpotter som ligge med Aabningen opad, omvendt mod Jernbanerne i Ægypten, hvor Potterne ligge med Bunden i Veiret. Underbygningen støttes ved Tverforbindelser af Jern ved hverandet Sæt Potter; 6 Meter Skinner med Underbygning veie 108 kilogr. Sporet er dobbelt, naar undtages Strækningen fra Kramat til Meester Cornelis, hvor der bruges Vigespor af omtrent 470 Metres Længde; Sporvidden er 1,10 Meter.

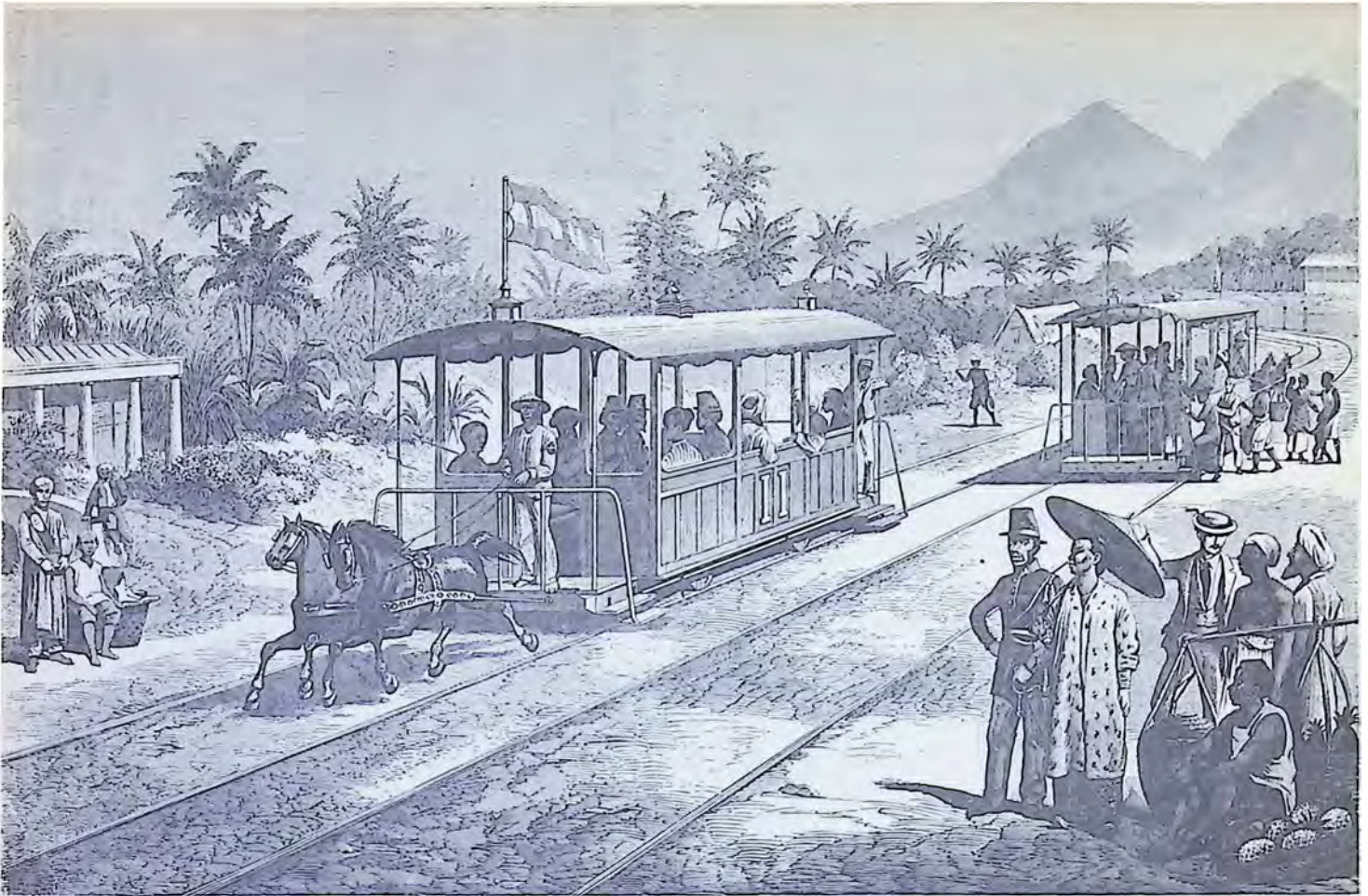
De første Vogne fra Ch. Bonneford & Co.s Fabrik i Paris vare altfor tunge og ere nu afløste af lettere, som forarbejdes i Selskabets Værksteder.

Sporveien har tre Stationer: Batavia, Kramat og Meester Cornelis; ved den Førstnævnte ere Værkstederne til Reparationer af Materialet og til Bygning af Vogne, hvilke Værksteder ogsaa ere bestemt til at udføre Arbejde for Private.

I Indien er en Sporvei ikke, som her, blot et Befordringsmiddel; der har den, saa underligt det end lyder, civilisatorisk Betydning. Ingen anden Institution vilde maaskee bringe de forskelligartede Nati-

onaliteter saa nær til hverandre; thi disse Folk staae, hvert med sin eiendommelige Civilisation, saa fremmede og umedgjærlige overfor hverandre, at der ikke kunde tænkes paa et nærmere Samliv imellem dem, end f.Ex. mellem Europæere og Chinesere. Men allerede det, at de have fundet sig i at sidde sammen i Sporvognen, vil efterhaanden bringe dem til bedre at forstaae og paaskjønne, eller ialtfald ikke miskjende hverandre, og hermed er Veien aabnet for en nærmere Berørelse, der kan blive af stor Betydning. Jeg troer ikke, at det vil være formeget sagt, at Sporveien i Indien vil gjøre Veien for den europæiske Cultur mere fremkommelig.

Batavia, Febr. 1870 *Viggo Schmidt.*



Civilingeniør Viggo Schmidts sporvej i Batavia vakte opsigt, bl.a. fordi den var Indonesiens første sporvej.
Xylografi 1870.

A. Køhls dampsporvognslokomotiv med en almindelig hesteporvogn som bivogn. Lokomotivet var bygget af Riedel & Lindegaard i København efter tegninger af Alexis Køhl. Vinduernes ud-

formning tydeligt taget efter Starbuckvognene.

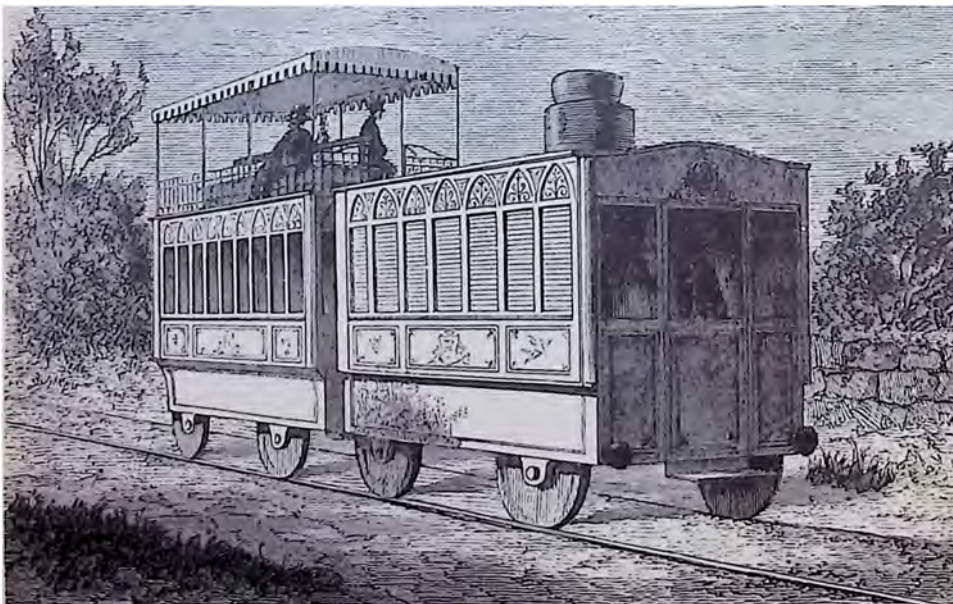
10. juli 1872 opnåede Alexis Køhl eneret til at bygge dampsporvognslokomotiver af egen konstruktion. En forud-

sætning for koncessionen var, at Køhl, inden der var gået et år, skulle have udnyttet koncessionen og have vognene i drift.

Det lykkedes ikke for Køhl. Et konsortium ville i samarbejde med Køhl anlægge en sporvej fra Slukefter til Klampenborg og udnytte den koncession, civilingeniør Viggo Schmidt erhvervede i 1871. Det lykkedes ikke konsortiet at få styr på projektet, og først i marts 1874 kunne Køhl prøvekøre et sporvejslokomotiv med bivogn. Prøvekørslen var en fiasko, forbindelsen til bivognen brast, og ilden under kedlen brændte ud.

Det Kjøbenhavnske Sporveisselskab gav Køhl en ny chance. I marts samme år stillede selskabet sit spor mellem Vibenshus og Slukefter til rådighed for en prøvekørsel. Denne prøvekørsel lykkedes bedre. Lokomotivet blev rost - navnlig fordi det ikke forskrækkede forspandene på hestekøretøjerne. Køhls dampsporvognslokomotiv kom imidlertid aldrig i drift.

Xylografi 1873.



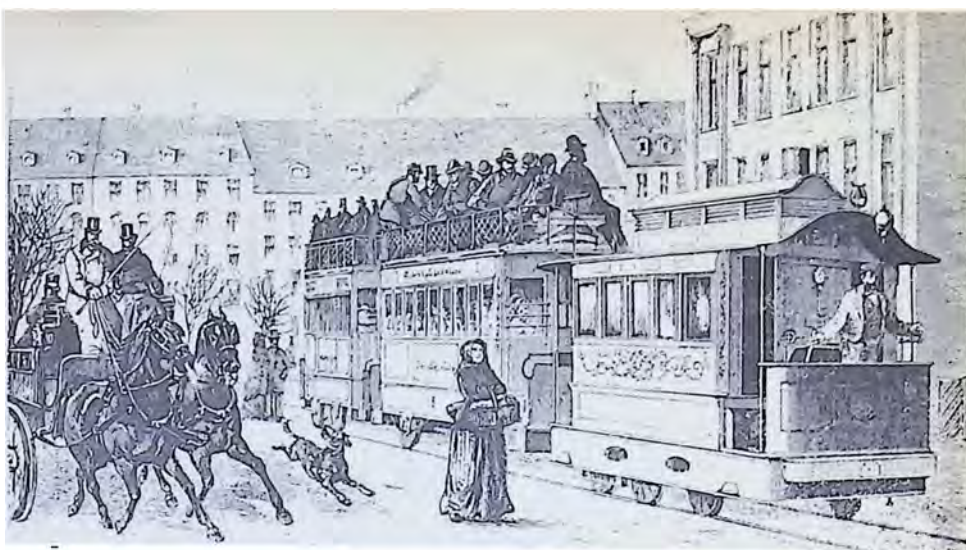
Smith og Myginds lokomotiv til brug på Strandvejen mellem Trianglen og Slukefter.

Xylografi 1875.

Der var andre end Køhl, der arbejdede med at konstruere dampdrevne lokomotiver til sporvejsbrug. Ingeniør Smith fra firmaet Smith & Mygind på Nørrebro-gade havde konstrueret en dampomnibus.

På Smith & Myginds fabrik var ansat en ung mand ved navn Henrik Cavling - han blev senere et af den danske journalistiks store navne. I sin bog »Efter Redaktions Slutning« fortæller han om lokomotivet:

»Da Dampomnibussen var Smiths Opfindelse, hans forventede Mesterstykke, blev Bygningen af den fulgt med Spænding. Stemningen maa da ogsaa betegnes som festlig, da vi efter lange Forarbejder en sen Nat ad Planker trillede Dampomnibussen ud i Gadesporet, hvor den nærmest tog sig ud som et Lokomotiv. Efter en Del Besvær fik vi den i Gang og rullede afsted til Kongens Nytorv. Maskinen hvæsedede, dampede, savede og peb, og Følgen blev, som man kan tænke, at vi paa Tilbagevejen kørte gennem en Gade, der var sort af Mennesker. Smith, der selv stod ved Rattet,

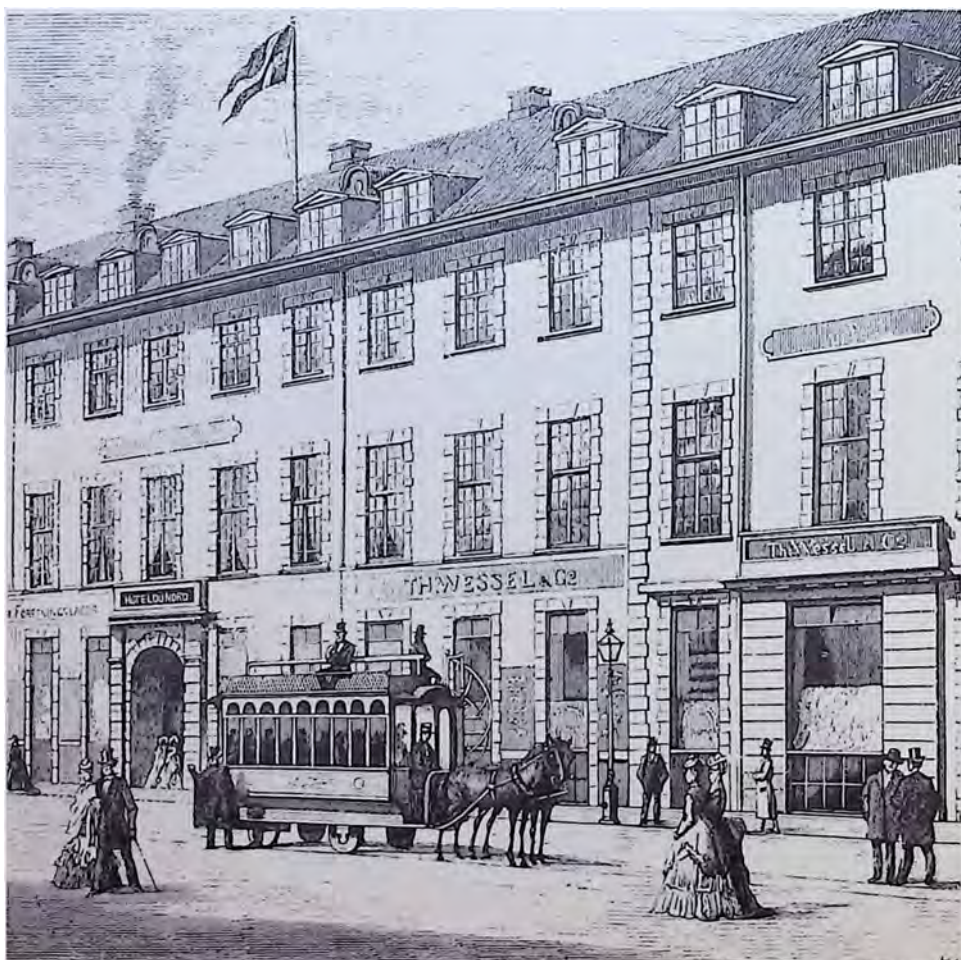


havde ved Siden af sig en vejkyndig Kusk fra Hestesporvognen. Det var en veltalende Mand, som flere Steder, hvor Trængslen blev farlig, tog Ordet og i en længere Tale gjorde Tilskuerne opmærksom paa, at det var høj Sengetid. Folk gik da ogsaa omsider hjem, og Smith, der nu satte fuld Kraft paa, susede op og ned ad Gothersgade, til de opvandede Beboere fra Vinduerne bombarderede os med Kartofler, gamle Tøfler og en død Kat. - I de følgende Dage maatte Smiths Gadelokomotiv segne

under Offentlighedens Modstand, dens Afsky og Indignation«.

Bedre gik det med Smith & Myginds næste sporvejslokomotiv, som var konstrueret af Køhl. Dette køretøj tilhørte ogsaa et konsortium, som dog kun ville køre mellem Trianglen og Slukefter.

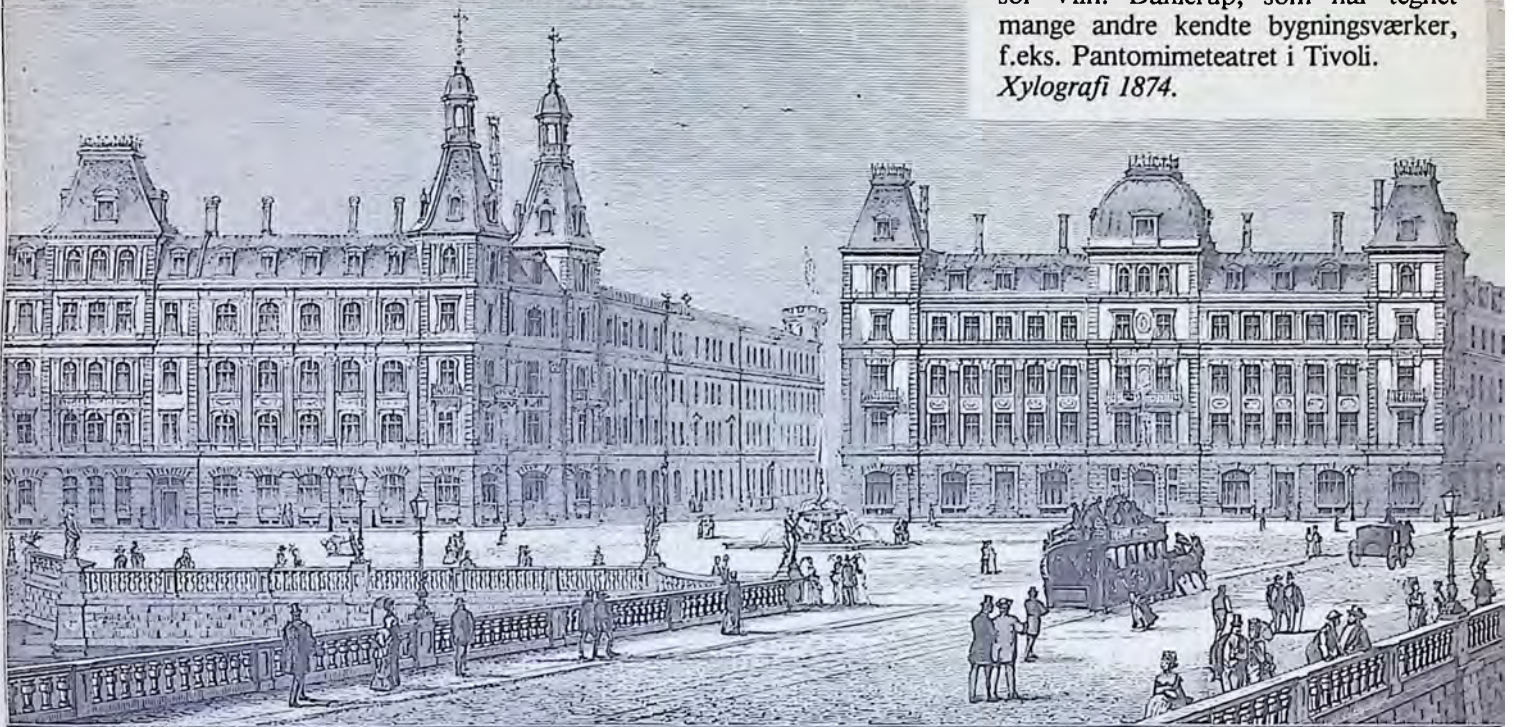
Dette sporvognslokomotiv blev på en prøvetur i august 1878 godkendt af en kommission, Indenrigsministeren havde nedsat, og Københavns Sporvei-Selskab benyttede det året ud.



Starbuck-hestesporvogn foran Th. Wessel & Co. på Kongens Nytorv i 1874. Nuværende bygning er fra 1893 (arkitekterne Alb. Chr. Jensen og Henry Glæsel).

Xylografi 1874.

Professor Chr. V. Nielsens ikke antagne projekt til Dronning Louises Bro 1874. Broen, der byggedes, er tegnet af professor Vilh. Dahlerup, som har tegnet mange andre kendte bygningsværker, f.eks. Pantomimeteatret i Tivoli. Xylografi 1874.



Ingeniør Adolph Keiflers heste-sporbus fra 1872 var udstyret med små styrehjul foran forakslen. Styrehjulene kunne sænkes i sporrillen, hvorved vognens store hjul blev styret, så de kørte på skinnerne, og derved blev vognen lettere at trække for hestene, og kørslen blev jævnere.

Når modgående vogne mødtes eller der viste sig andre forhindringer, kunne kuskens trække styrehjulene op og styre vognen væk fra skinnerne. Lige ved kuskens højre hånd ses bremsen. Den udløste et par kraftige bremseklodser på baghjulene, der kunne bringe vognen til næsten øjeblikkelig standsning. Bag ved

bremsen sidder et håndsving, som var drevet til nedsænkning og optagning af styrehjulene. Bemærk de to små riskoste foran styrehjulene. De skulle ikke blot skubbe småsten væk fra skinnerne, men først og fremmest forebygge overkørsler af mennesker.

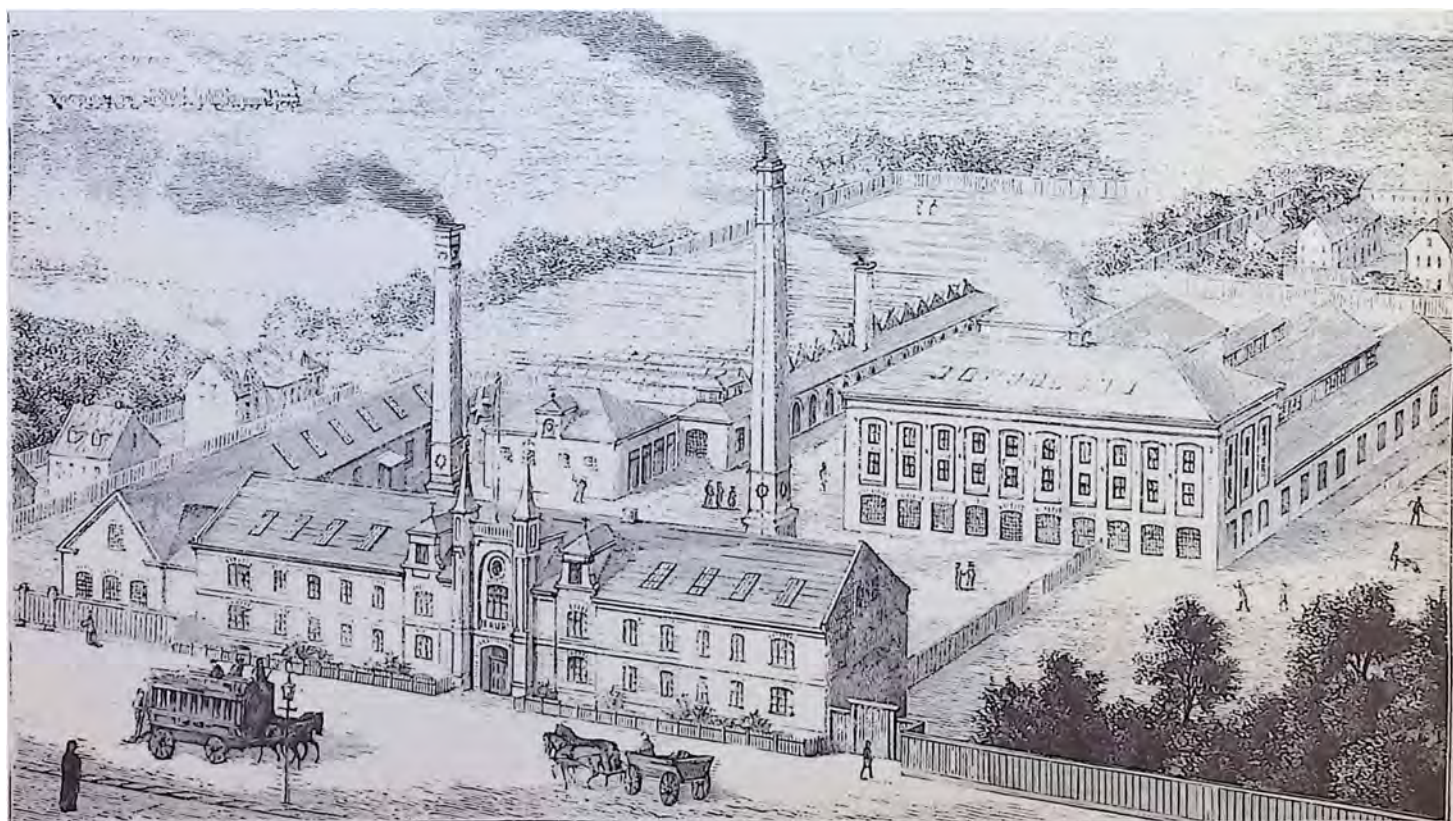
Adolph Keiflers heste-sporbus viste



sig god i brug. Efter åbningen af den elektriske sporvognslinje fra Frederiksberg til København i 1899 anvendtes Keiflerbusserne på Frederiksberg Sporvejes hesteomnibuslinje fra Rådhuspladsen til Kongens Nytorv. De fik kælenavnet »de røde omnibusser«.

Fra 1899 var styrehjulene fjernet. I 1913 blev de første benzinomnibusser anskaffet til erstatning for Keiflerbusserne. En af disse franskbyggede »De Dion Bouton«-omnibusser er bevaret af Københavns og Frederiksberg kommuner. *Xylografi 1872.*

J.H. Rubens Fabrik på Rolighedsvej ved Falkonéallé i 1875. Rubensfabrikken var startet som »et beskedent kulturtrykkeri« ved Sortedamssøen. Måske er hesteomnibussen indtegnet for at skabe liv på en stiv arkitekttegning. *Xylografi 1875.*







I 1878 så Frederiksborggade således ud. Midt i gadebilledet ses en hestesporvogn fra Nørrebros Sporvejselskab.

I forgrunden går Nørrevold på tværs.

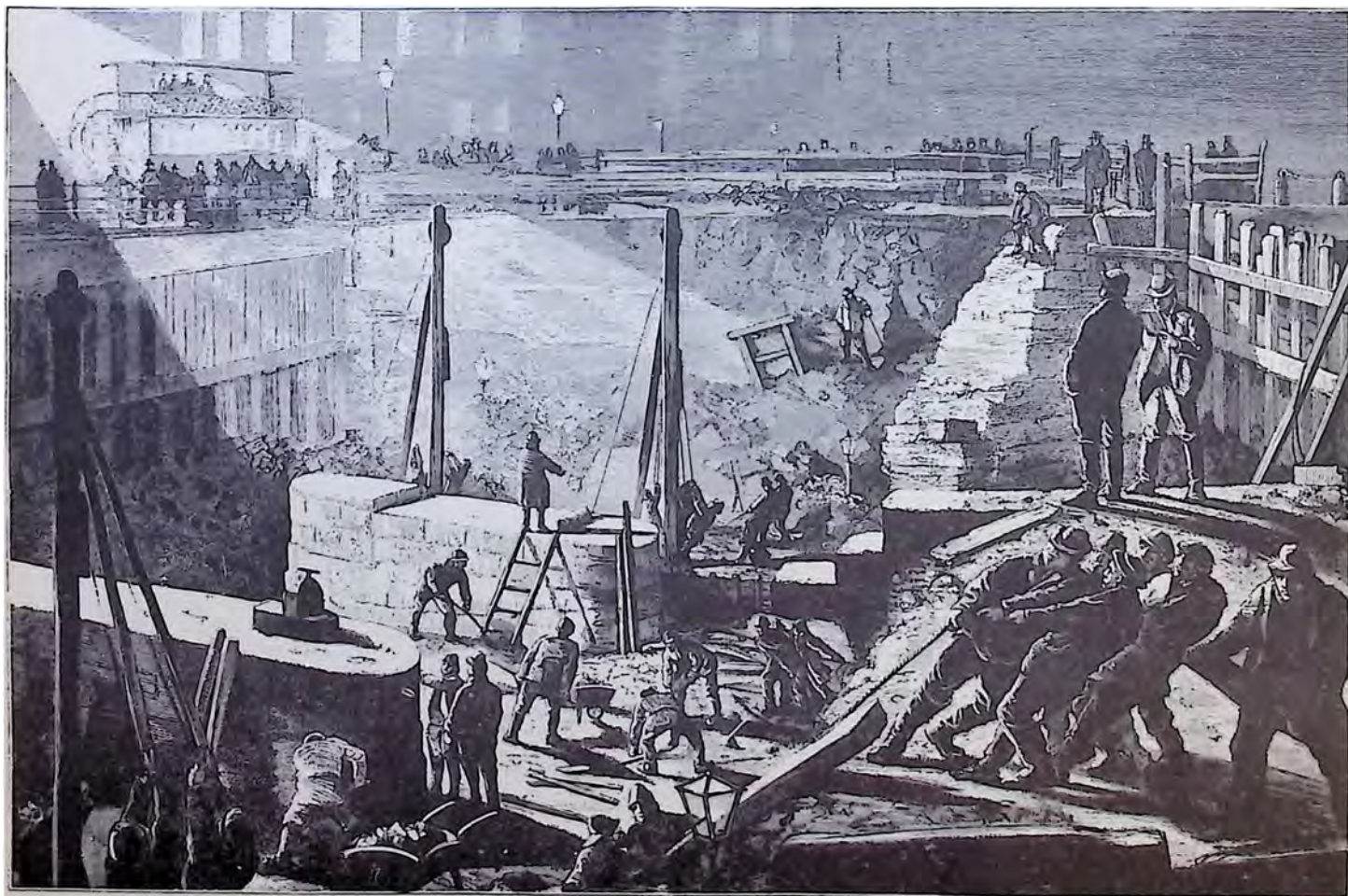
I venstre side af Frederiksborggade er den første åbning i husrækken, det gamle Grøntorv.

Xylografi 1878.



Gammel Torv i København under sne-
stormen den 11. februar 1876. I højre si-
de af billedet ses en Keifler-Hestecomni-
bus.

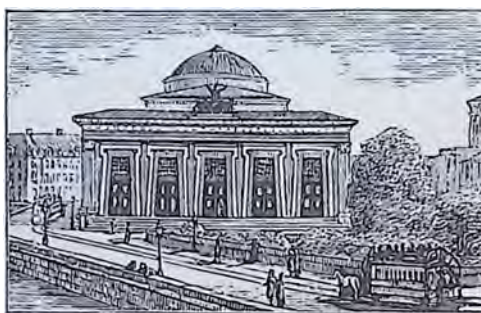
Xylografi 1875.





Parti af Slotsholmen med den projekterede nye Højbro.

Tegningerne til den nye Højbro var af professor Vilh. Dahlerup, og da broen stod færdig i 1879, så den ud som projekteret. På projekttegningen er indtegnet en hestesporvogn på hovedlinjen.
Xylografi 1878.



I 1878 bragte »Illustreret Tidende« denne tegning med billedteksten »Arbejdet paa den nye Holmens Bro ved elektrisk Lys.« Det var første gang i Danmark, elektrisk lys blev brugt til udendørs arbejde. Lyset må have overstrålet alt andet, ved denne lejlighed, for billedet forestiller ikke arbejdet med den nye bro, men nedbrydningen af den gamle! Det stærke lys kommer fra en enkelt Serrias buelampe, drevet af en Grammes Maskine eller jævnstrøms dynamo.

Øverst til venstre i billedet ses en hestesporvogn fra Kjøbenhavns Sporvei-Selskab på hovedlinjen. Den nye Holmens Bro blev opført efter tegning af professor Vilh. Dahlerup.
Xylografi 1878.

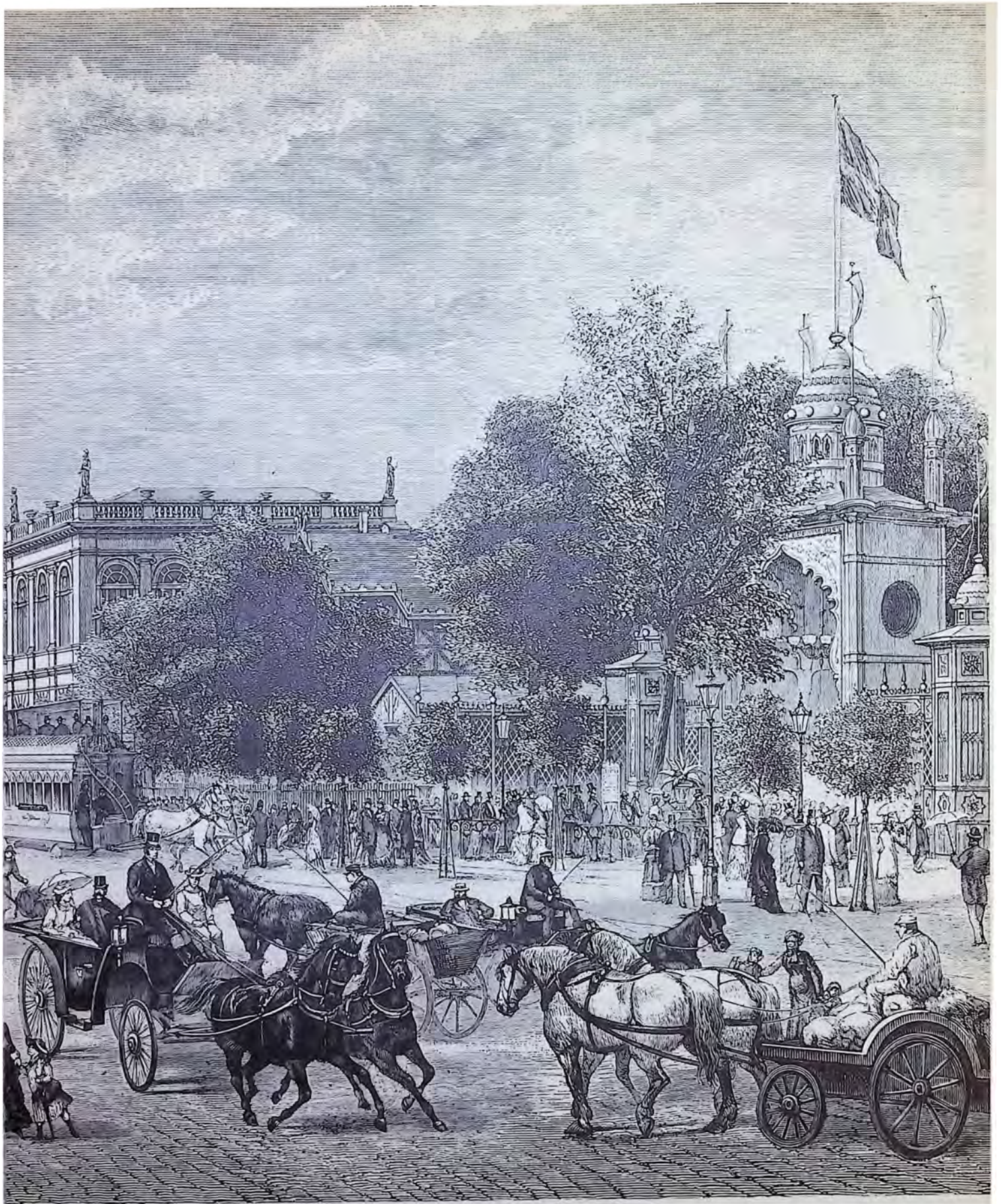
Starbuck-vogn ved Thorvaldsens Museum i 1879. Blandt mange københavnerne hersker den misforståelse, at Thorvaldsens Museum er en ombygget sporvognsremise.

Lidt er der om snakken. Kongen skænkede en ældre bygning, en kgl. vognremise, til formålet. Arkitekt M.G. Bindesbøll omdannede den til museum med en sådan dygtighed, at bygningen står som et hovedværk i europæisk arkitektur fra 1800-tallet. For udsmykningen stod tidens bedste kunstnere, bl.a. billedhuggeren H.V. Bissen (sejrsgudin-

dens firspand over hovedfacaden), malerne C.G. Hilker, Købke, Constantin Hansen, Heinrich Hansen, A.P. Madsen, Jørgen Sonne og C.F. Sørensen. Efter Sonnes kartoner udførtes den i farvet kalk murede frise på facaden. Sonnes frise forestiller Thorvaldsens ankomst til København, og den er noget af det ypperste i dansk momentalmaleri.

I vor tid reddede maleren Axel Salto den fra undergang ved at restaurere den eller rettere genskabe den efter Sonnes kartone:
Xylografi 1879.





*Vesterbro passage.
Xylografi 1880.*

Holmens Kanal set fra Slotspladsen i 1879. I forgrunden Holmens Kirke. Bygningen var oprindeligt Frederik II's gamle ankersmedje. I 1619 lod Christian IV den ombygge til flådens kirke. Gavlens mod Børskanalen er stadig den originale gavl fra ankersmedjen, og den er det ældste eksempel på renaissance i København.

Midt i billedet, for enden af Holmens Kanal, ses en høj, kasselignende bygning, som oprindeligt var midtpavillon i marinens lange magasinbygning. Fra 1863 til 1911 rummede bygningen Studenterforeningen, der i 1911 kunne flytte ind i sin egen ny bygning i Studiestræde og forlade »Slavekirken«, som den gamle bygning blev kaldt.

Det stykke kanal, der gik fra »Slavekirken« og op til den nuværende kanal, blev tilkastet i 1862-64.

Xylografi 1879.



En Keifler hestebus i Vimmelskaf-tet. Her var der ikke brug for Keiflerbussens små styrehjul, for der har aldrig været sporvognsskinner i Strøget.

I baggrunden ses Nikolaj Tårn med tidskuglen. Kl. 12.55 gik kuglen til tops i masten, og præcis kl. 13.00 dansk tid faldt kuglen ned langs stangen.

For mange forskellige mennesker var en præcis tidsangivelse nyttig. Især for søens folk var dette nødvendigt.

Siden 1784 havde man haft et tidssignal, der blev givet med et flag på Rundetårn hver onsdag og lørdag, men denne ordning var der megen utilfredshed med, da flaget var svært at se i stille vejr og vist heller ikke altid var ganske præcist afgivet.

Efter offentlig kritik af denne ordning blev tidsangivelsen flyttet til Nikolaj Tårn den 6. juli 1868. I de følgende 25 år faldt kuglen hver søgnedag kl. 13.00. Den 1. januar 1894 blev den forsinket 9 minutter og 41 sekunder. Danmark var gået over til mellemeuropæisk tid.

Efterhånden begyndte byens høje huse at skjule udsigten til Nikolaj Tårn, derfor flyttedes signalet i 1909 til Silopakhuset i Frihavnen.

Xylografi 1881.

En Starbuck-vogn på hovedlinjen anes til højre i billedet fra 1881 af den Russiske Kirke i Bredgade. Kirken kaldes også »Alexander Newski-Kirken«, opkaldt efter den daværende russiske zars og hans forgængeres skytsengel. Ingen dansk arkitekt har æren for den fremmedartede bygning. Efter en konkurrence mellem 16 russiske arkitekter blev den petersborgske bygmester, gehejmeråd Grimms projekt antaget.

Grundstensnedlæggelsen fandt sted i 1881, så tegningen er en vision udarbejdet på grundlag af arkitekttegningerne. Indvielsen fandt først sted i 1883. Til stede var seks kronede hoveder, med den ædle giver Alexander III som midtpunkt. Stemningen under indvielsen var noget trykkende, for zaren kløede sig uafbrudt i skægget, og det var kendt som et sikkert tegn på, at han var vred. Det var han også, han var skuffet over kirken - den stod slet ikke i forhold til de store summer, han havde bevilget til byggeriet. Ikke engang bevidstheden om, at kirken havde fået Danmarks første centralvarmeanlæg med varmt vand, kunne hjælpe på zarens onde lune.

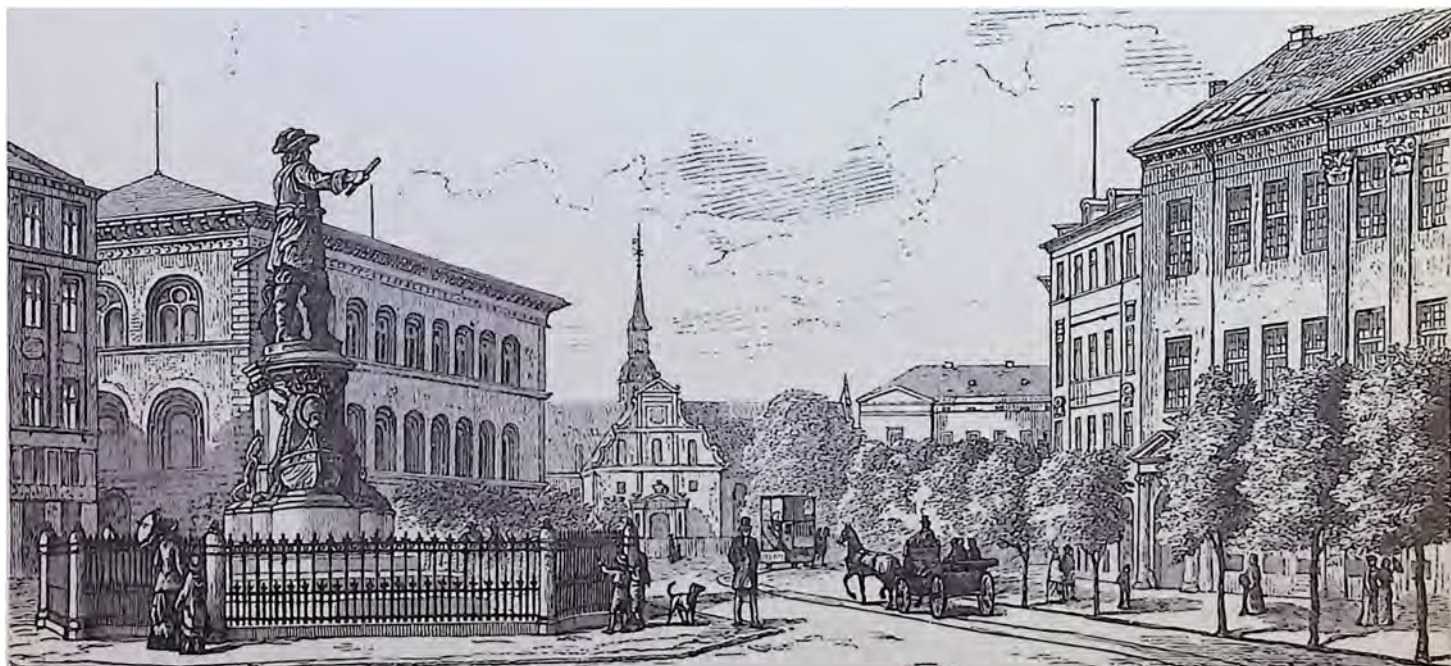
Xylografi 1881.



Den 21. september 1881 blev Th. Steins statue af Niels Juel afsløret. Den blev anbragt på pladsen ved Niels Juelsgade. På billedet står søhelten og ser efter hestesporvognen, der er på vej ud af billedet ved Holmens Kirke.

Midt i billedets baggrund ses det gamle Christiansborg Slot, der brændte ned i oktober 1884.

Xylografi 1881.

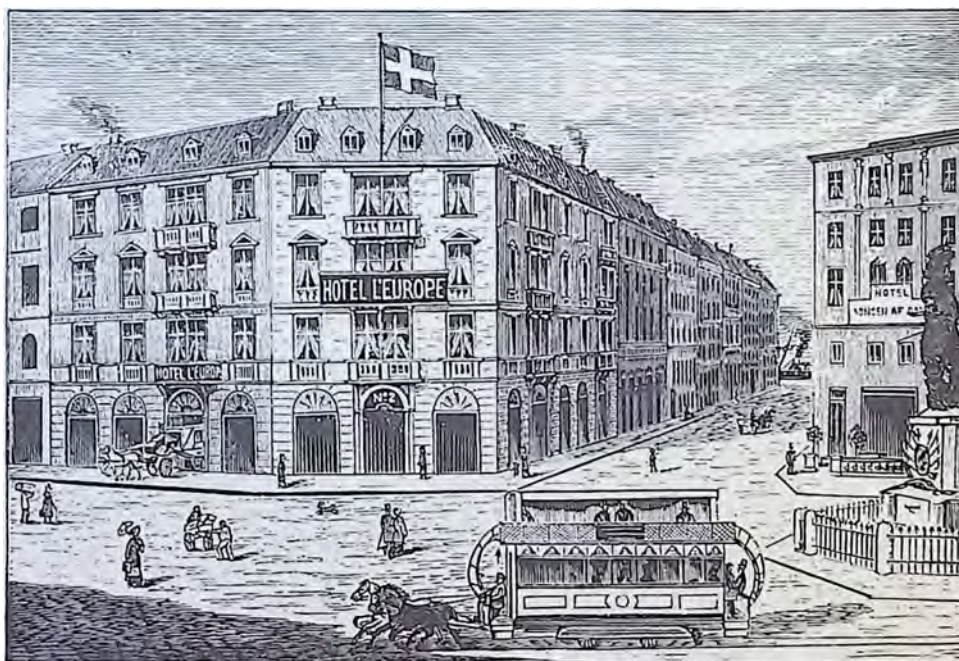




Vinteren 1880-81 var lang og streng. Den nystiftede bespisningsforening for Østerbro havde nok at gøre med at dele sine rigelige portioner af god, varm middagsmad ud til de trængende.

Uddelingen foregår i sporvognsremisen, Nordre Frihavnsgade 24. Starbuck-vogne ses i baggrunden.

Xylografi 1881.



En Starbuck-vogn fra Københavns Sporvei-Selskab på hovedlinjen i 1882. Hvor Hotel l'Europe dengang lå, ligger nu Ø.K.'s bygning. Bygningen længst til højre i billedet er hotel »Kongen af Danmark«, hvor i dag Nationalbankens bygning ligger.

Xylografi 1882.

Sådan så hjørnet af Vesterbrogade og Rådhuspladsen ud i 1883. Hestesporvognen på vej ned ad Vesterbrogade er af en ubestemmelig vogntype. Hjørnejendommen på billedet er forlængst nedrevet og afløst af Richs Huset.
Xylografi 1883.

PS. 1883 er i øvrigt det mindeværdige år, da den første fodboldkamp i Danmark blev udkæmpet mellem to klubber. Det skete på Rosenborg Eksercerplads, men det er jo en helt anden historie.



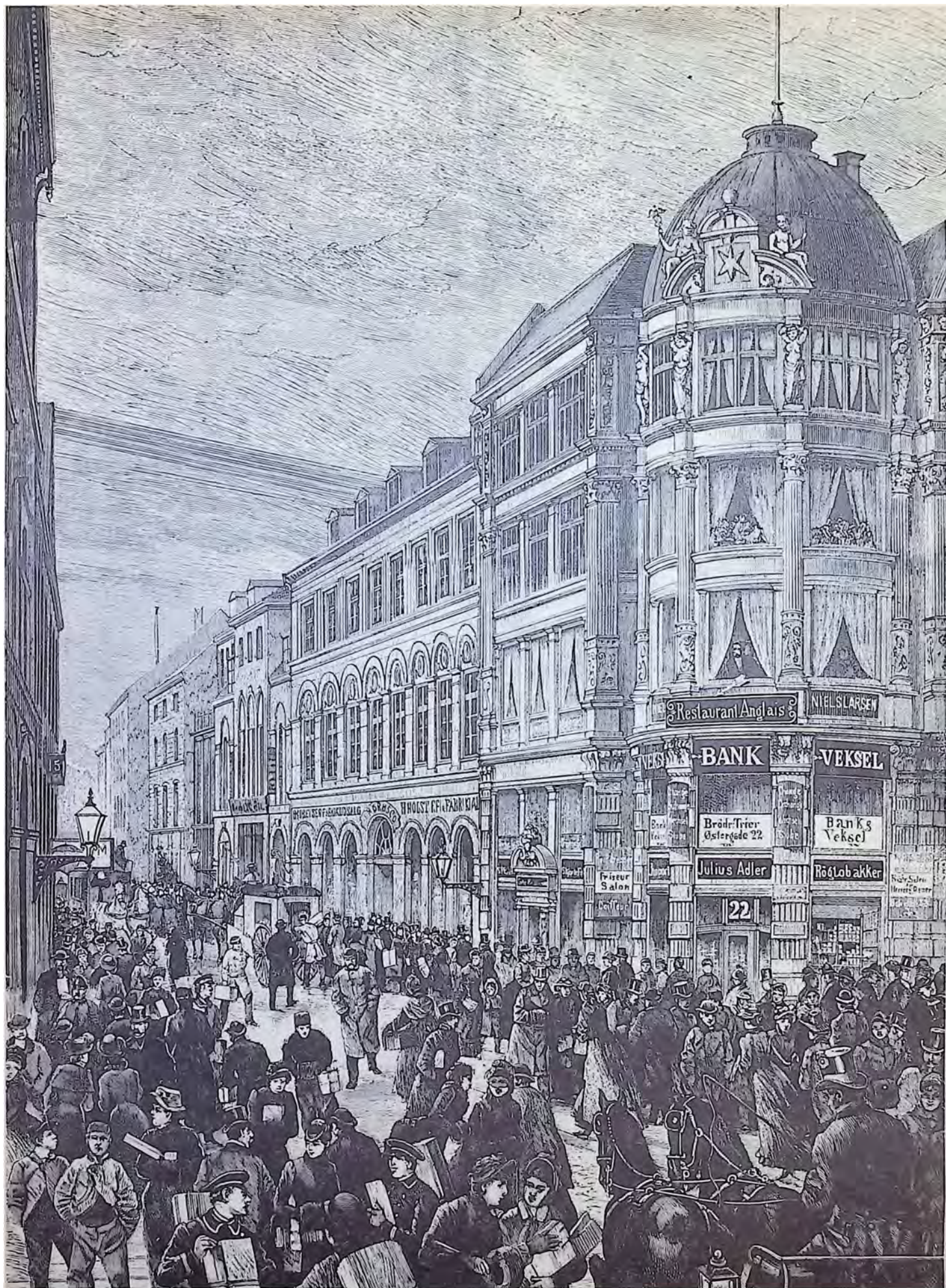
Parti af Vesterbro ved Frihedsstøtten i 1884. Frihedsstøtten blev rejst i 1797, og stenene, der er anvendt, er fra Frederiks Stenbrud på Bornholm.

Til venstre for støtten en af hovedlinjens hestesporvogne, og til højre for Frihedsstøtten ses to Keifler-sporomnibusser.

Bemærk tidens karakteristiske støtter for nyplantede træer.

Xylografi 1884.

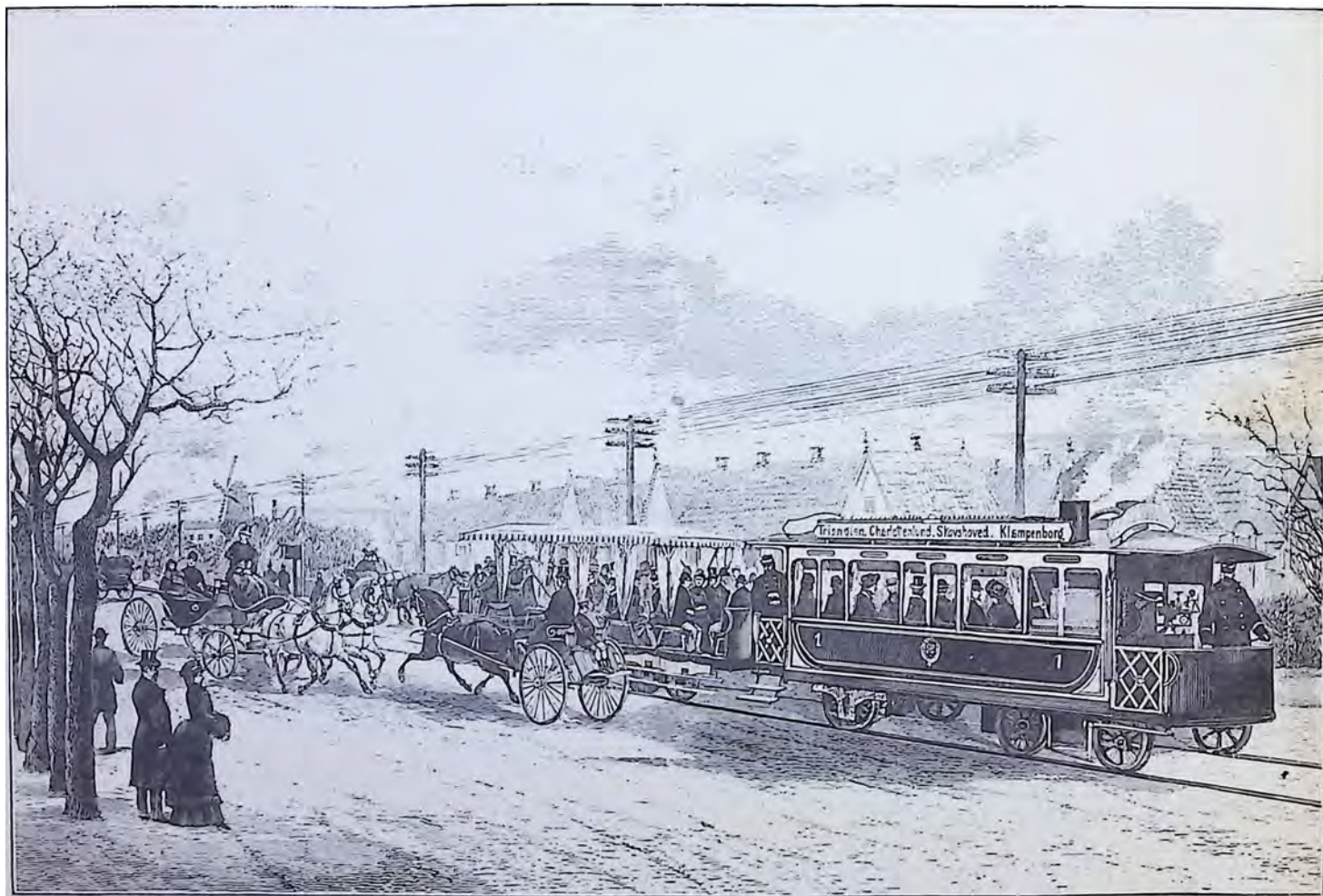




Hjørnet af Østergade og Ny Østergade i 1883. Langt nede i Østergade ses hesteomnibussen.

Husene begynder at være præget af »Pariserstilen«. Især hjørneejendommen har fået alt det stuk, der kan hænge på facaden. I dette hus begyndte Carl Neiiendam sin virksomhed som restauratør. I naboejendommen har læseselskabet »Athenæum« til huse.

Det tredje hus i rækken, det med de fem buer på facaden, rummer i den første af buerne indgangen til Pistolstræde. *Xylografi 1883.*



Dampsporvogn mellem Trianglen og Klampenborg i 1884. Indtil 1949 hed gaden Strandvejen, derefter kom den til at hedde Østerbrogade (til Svanemøllen).

Svanemøllen, der var en hollandsk vindmølle, ses på billedet. Husene bag dampsporvognen er Lægeforeningens Boliger ved Zions Kirken, altså ikke Brumleby. Bemærk det omvendte a i Klampenborg på lokomotivets skilt. Det er xylografen, der er kommet til at skære det retvendt i den xylografiske stok.

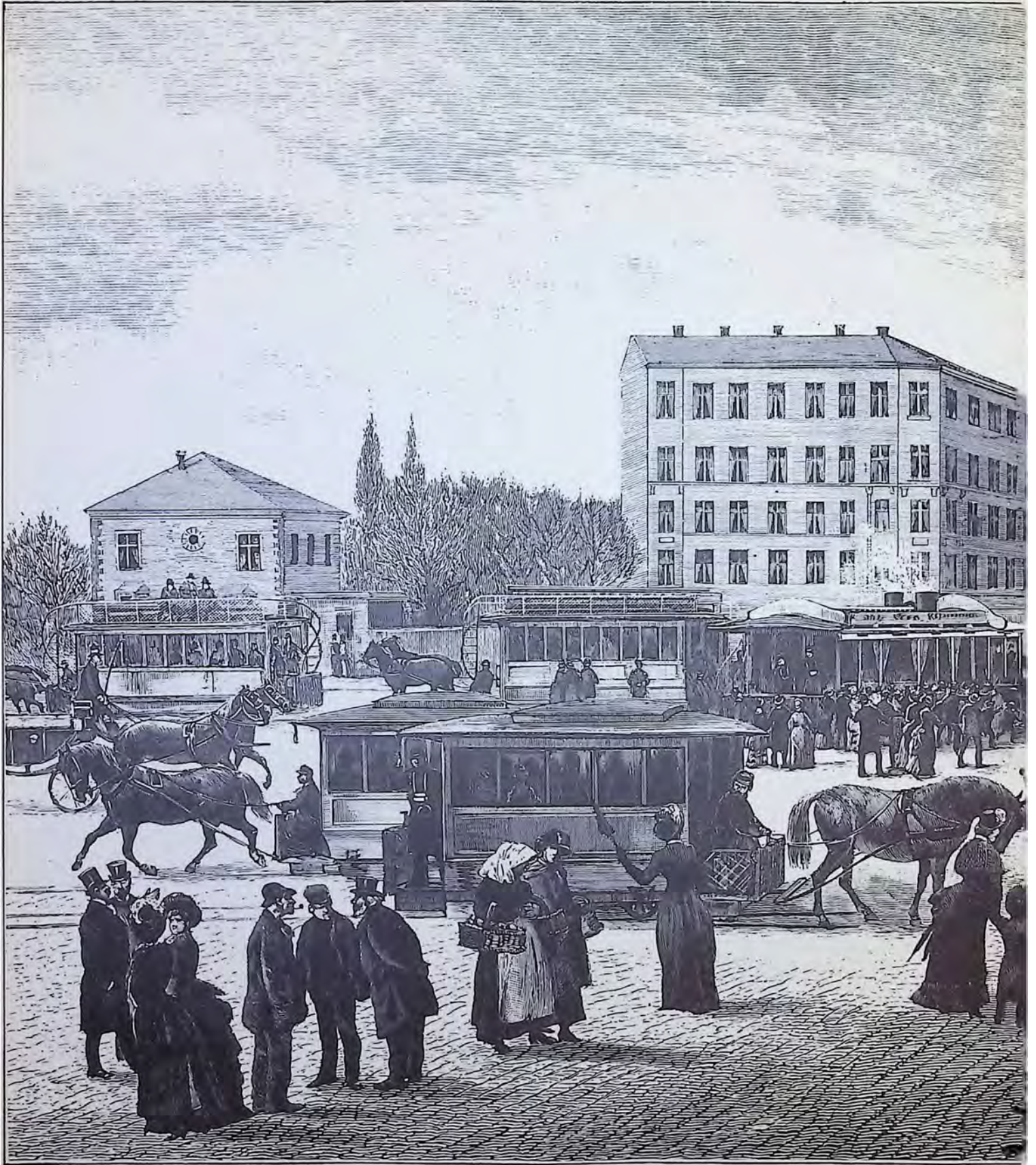
Ethvert billede og bogstav skulle skæres spejlvendt i stokken for at blive retvendt i trykket.

Dampsporvognen havde 20 stoppesteder inklusive endestationerne: Nøjsomhedsvej, Lille Vibenshus, vejen til Østre Gasværk, »Kildevæld«, Saltværket (»Lüneburg«), Vilhelmsdal, Tuborg, Slukefter, Hellerup Dampsporvognsstation, Tranegårdsvej, »Constantia«, Jægersborg Allé, »Øresundshøj«, Cloëttas Villakvarter, Skovshoved Kro, Skovs-

hoved Havn, »Belvedere« og Christiansholmsvej.

Strandvejens Damp-Sporvejs-Selskab fik koncession 10. marts 1883. Driften begyndte 23. marts 1884 med kørsel mellem Trianglen og Klampenborg og ophørte 1. oktober 1892. Maksimumfarten var sat til 16 km/t, gennem Skovshoved dog kun det halve.

Xylografi 1884.





Søndag eftermiddag på Trianglen i 1884. Forrest til venstre ses en enspænderhestesporvogn fra Forstædernes Sporvejs-Selskab på Farimagslinjen. I baggrunden to hestesporvogne fra samme selskab på Blegdamsvejlinjen.

Midt i billedet et dampsporvognslokomotiv fra det nystiftede Strandveiens Dampsporvei-Selskab, der, da billedet blev tegnet, var i sit første driftsår. Længere til højre i billedet ses en af Strandvejslinjens åbne bivogne. De to vogne længst til højre er fra hovedlinjen og tilhører således Københavns Sporvei-Selskab.

Xylografi 1884.

Slotsholmsgade 1884. Hestesporvognen tilhører Københavns Sporvei-Selskabs Sundby-linje.

Kancellibygningen, også kaldet »Den røde bygning«, længst til venstre i billedet.

Det gamle Christiansborg ses midt i tegningen. Samme år som tegningen blev til, nedbrændte slottet i oktober måned. Nogle staldfløje fra det tidligere Christiansborg, beliggende bag slottet, blev reddet. Af selve slottet blev kun Slotskirken reddet, og det lykkedes kun ved at bortsprænge mellembygningen.

Xylografi 1884.





En toetages hestesporvogn på vej gennem Bredgade mod Kgs. Nytorv i 1884. Midt i billedet ses Landskadetakademiet, hvor nu Østre Landsret har domicil. Til venstre for dette ses den Russiske Kirke. Bag Landskadetakademiet hæver Frederikskirken sig.

Stilladserne fortæller, at den endnu er under opførelse. Frederikskirken, også kaldet Marmorkirken, har Europas næststørste kuppel. Kun Peterskirken i Rom har større kuppel.

Opførelsen af Marmorkirken strakte sig over lang tid. Grundstenen blev nedlagt i 1749. Da Eigtved døde i 1754, blev opførelsen overdraget til Jardin, der fortsatte, indtil byggeriet blev standset i 1770. Den næste i rækken var Harsdorff. Senere kom C.F. Hansen til, indtil byggeriet igen standsede i 1819. Kirken stod som ruin indtil 1874, da Tietgen skænkede de penge, der skulle til for at lade Meldahl færdiggøre byggeriet. Endelig i 1894 kunne kirken indvies.

Xylografi 1884.



Tegningen fra 1884 er et projekt, der heldigvis ikke blev til noget. Det er arkitekt Blichfeldts forslag til et nyt broanlæg til Nørrebro.

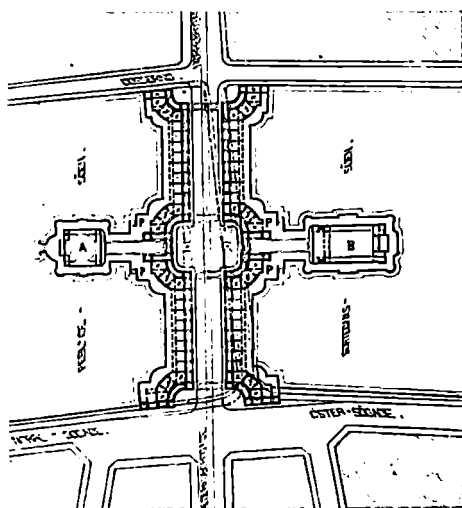
I forgrunden Dosseringen med »Kærlighedsstien«.

Længst til venstre har Blichfeldt tegnet en hestesporvogn på Nørrebrolinjen - men den er ikke særlig vellignende.

Xylografi 1884.



Arkitekt Blichfeldts projekt set fra Frederiksborggade.
Xylografi 1884.



Detalje af arkitekt Blichfeldts projekt: Plan af brodæmning mellem Frederiksborggade og Nørrebro.

Xylografi 1884.



Midterparti af det projekterede broanlæg til Nørrebro.
Xylografi 1884.



Det projekterede broanlæg set fra Østersøgade.
Xylografi 1884.

København i regn og blæst 1884.
Øverst: Keifler-hestesporbus. Nederst:
Frihedsstøtten.
Xylografi 1884.



Hovedlinjen ved Kgs. Nytorv.
Xylografi 1884.



Parti af Østergade i 1886. En god gengivelse af en Keifler-hestesporbus. Til højre i forgrunden hjørnet af Ny Østergade.

Xylografi 1886.



En snevejrdsdag 1886. Hjørnet af Nygade og Gammeltorv.

Et særdeles godt billede af en Keifler-hestesporbus.

Xylografi 1886.

Dronning Louises Bro i indvielsesåret
1887. På vej mod broen og midt på bro-
en hestesporvogne fra Nørrebros Spor-
vejsselskab.
Xylografi 1887.



Slotsholmskanalen set fra Børsen. Til venstre i billedet hestesporvogn fra Sundbylinjen.

I forgrunden til højre ses gavlen af Frederik II's gamle ankersmedie. Siden 1619 Holmens Kirke.

Mellem kirken og broen ligger en lille trappe, der fører ned til kanalen. Her lagde marinens chalupper til med skibets kronometer, når det skulle på Bremerholm for at blive justeret. Det var også op ad denne trappe, den døde Tordenskjold blev ført, da han blev bisat i Holmens Kirke.

Xylografi 1888.



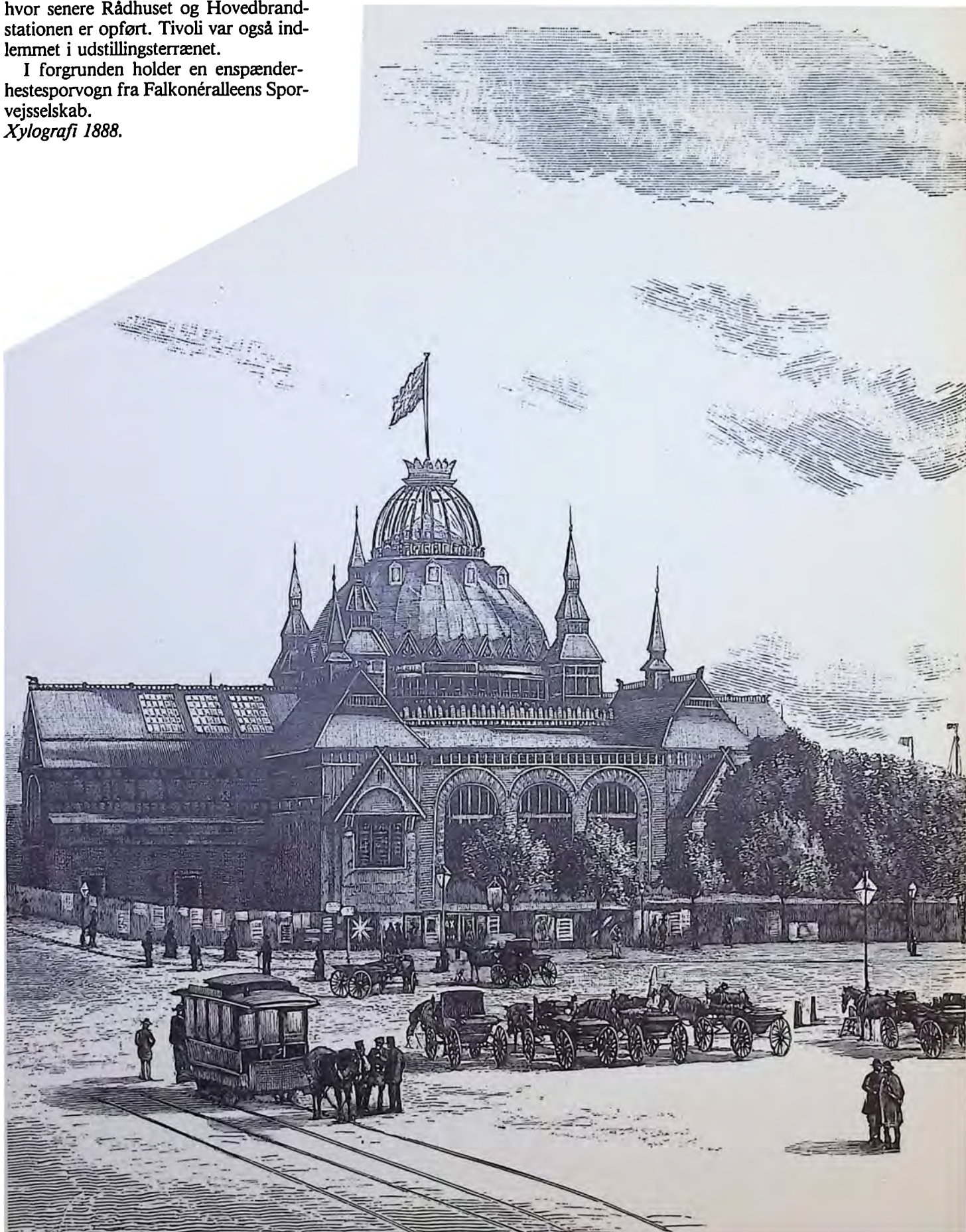


Hestesporvogn fra Nørrebros Sporvejs-
selskab på vej over Dronning Louises
Bro.
Xylografi 1888.

Hovedbygningen ved Kunst-, Industri- og Landbrugsudstillingen i København 1888. Udstillingen åbnedes 18. maj, sluttede 2. oktober. Hovedbygningen lå, hvor senere Rådhuset og Hovedbrandstationen er opført. Tivoli var også indlemmet i udstillingsterrænet.

I forgrunden holder en enspænderhestesporvogn fra Falkonéralleens Sporvejselskab.

Xylografi 1888.



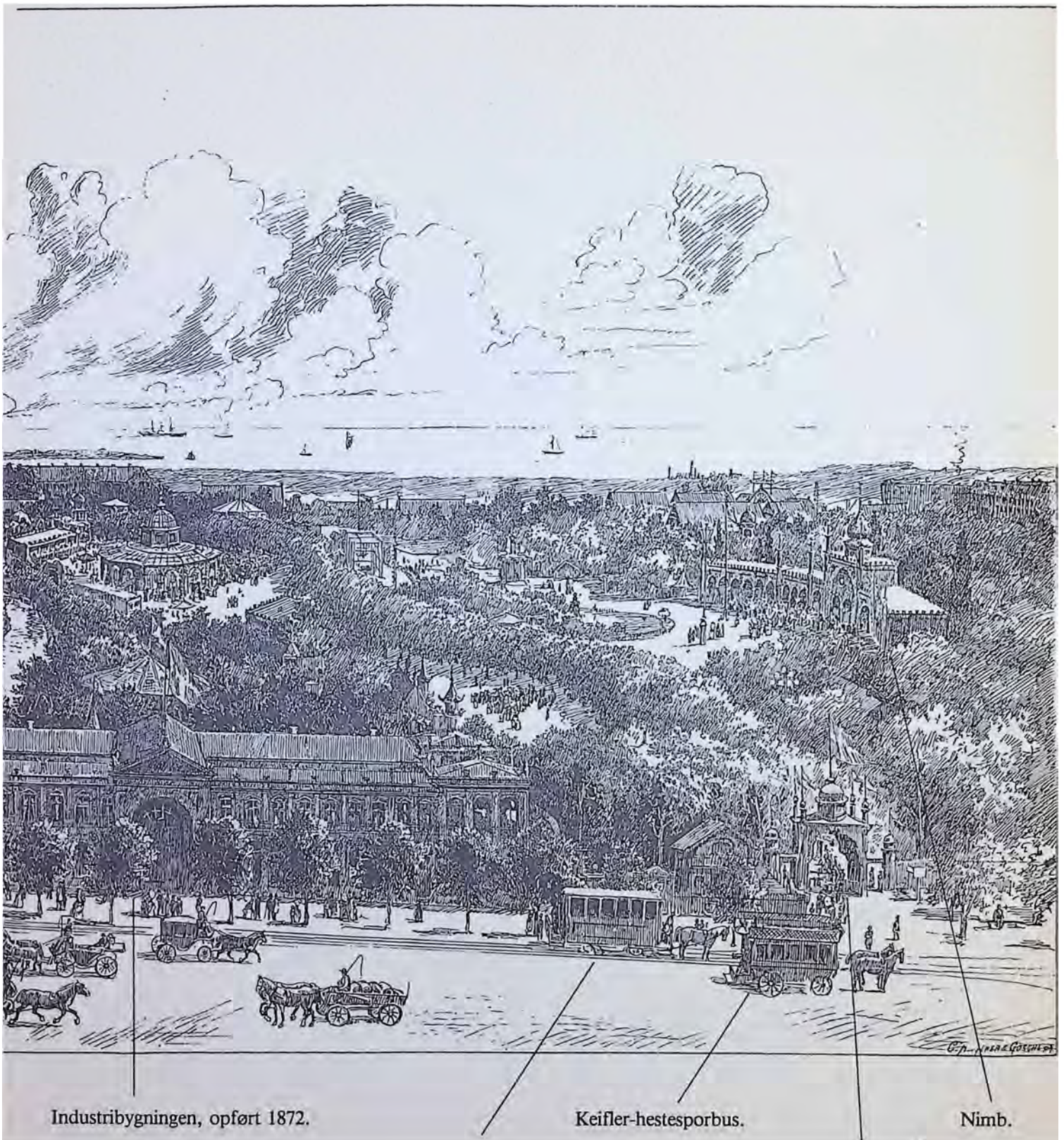
Fugleperspektiv af den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling i København 1888.
Xylografi 1888.



Udstillingens hovedbygning.

Hestesporvogn på hovedlinjen.

Keifler-hestesporbus.



Industribygningen, opført 1872.

Keifler-hestesporbus.

Nimb.

Muligvis Korsgadelinjen.

Tivolis hovedindgang.

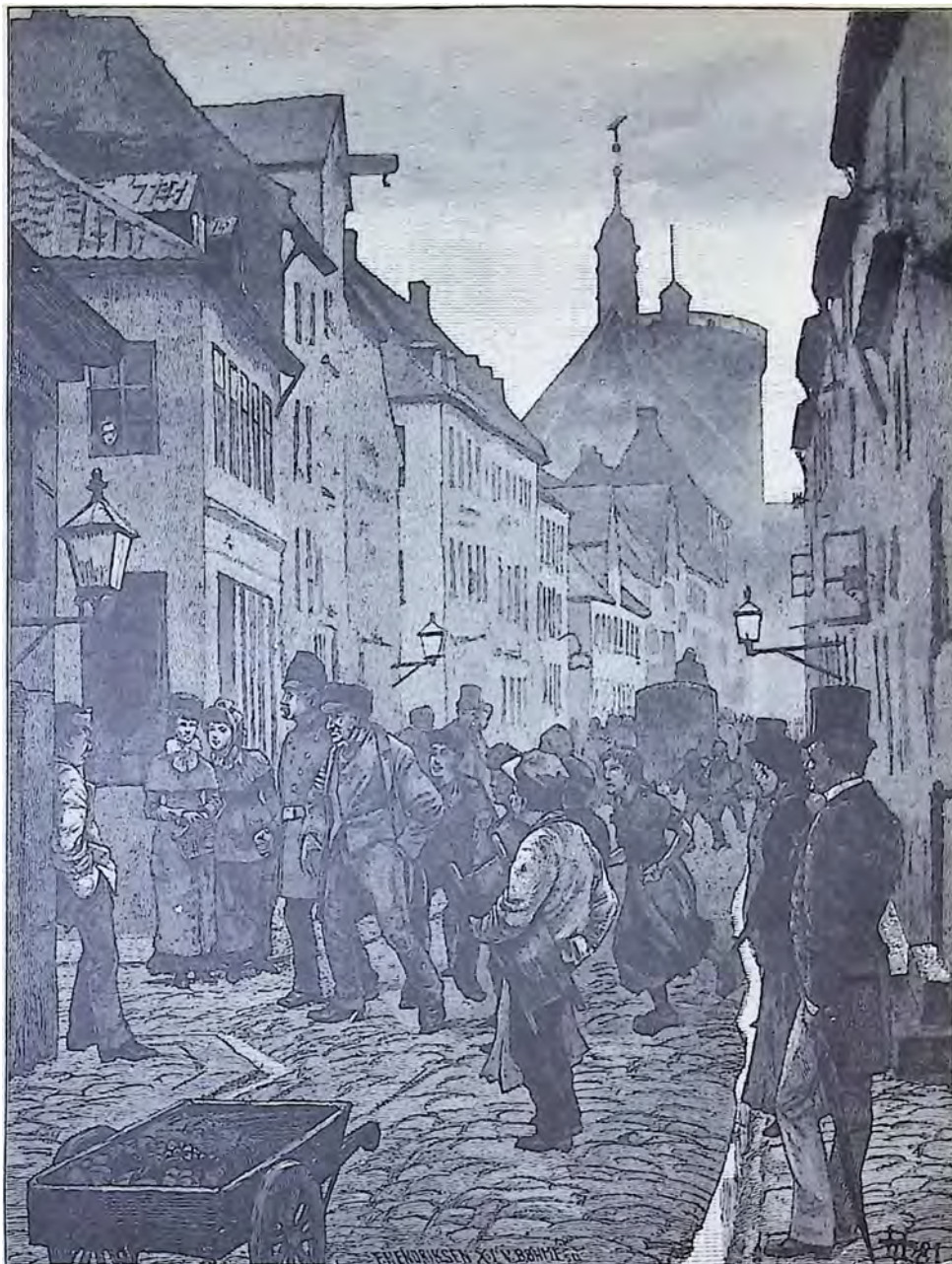
En arrestation i Landemærket 1881. Landemærket var en af de berygtede gader, der husede bordeller.

Det gjorde den nærliggende Vognmagergade også, men den var samtidig hjemsted for mange marskandisere, jernhandlere og pantelånere samt nogle af de dårligst mulige værtshuse. Selv om flertallet af Københavns beværtninger var ordentlige forretninger, var der et utal af små snaske, hvor tjenerne var alfonsere og bondefangere, og naturligvis var det disse dårlige værtshuse, der havde størst søgning af løsagtige piger og forbrydere.

Af sundhedsmæssige grunde indførtes bordelsystemet ved lov af 10. april 1874. Denne lov påbød, at en kvinde skulle indskrives i et offentligt hus, hvis hun forgæves havde været advaret og straffet for utugt. Med denne lov var det, der hidtil havde været forbudt erhverv for hende, nu blevet en påtvungen levevej. Denne lov ophævede Chr. V's lovbestemmelser om, at utugt var strafbart.

Der var bordeller i Magstræde, Gåsegade, Farvergade, Løngangsstræde, Knabrostræde, Mikkalbryggersgade, Sct. Gertrudsstræde, Store og Lille Brøndstræde, Didrik Badskærs gang, Holmsgade, Dybensgade, Landemærket, Hummergade, Lille Kongensgade, Vognmagergade, Helsingørgade, Adel- og Borgergade, Prinsensgade, Gothersgade og et enkelt sted på Halmtorvet, den nuværende Rådhusplads. På Vesterbro fandtes der kun offentlige huse i Knudsgade (det nuværende Eskildsgade).

Xylografi 1888 efter tegning fra 1881.

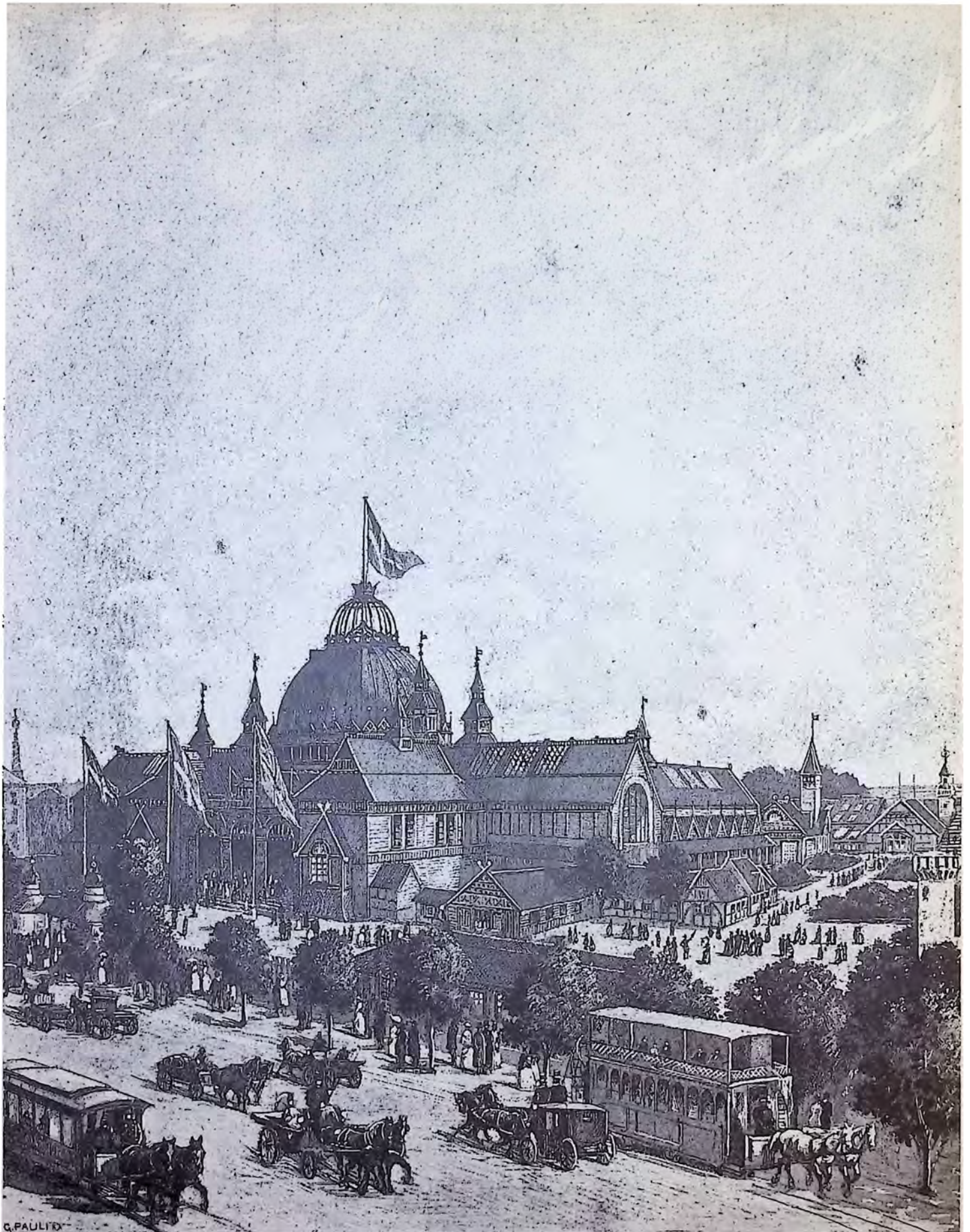


Hovedbygningen på den nordiske Industri-, Landbrugs- og Kunstudstilling i 1888. Til venstre i billedet ses en hestesporvogn fra Forstædernes Sporvejselskab, den kører på Blegdamsvejlinjen.

Til højre ses en to-etages vogn fra Københavns Sporvejs-Selskab på hovedlinjen.

Begge sporvognene har dårlig portrætlighed.

Xylografi 1888.



G. PAULIX

På hundredårsdagen for Stavnsbåndets ophævelse festedes der i København og over det ganske land. Et af stavnsbåndsfestens højdepunkter var et vældigt optog, der drog igennem København. På billedet passerer optoget Frihedsstøtten.

Til venstre for Frihedsstøtten ses forlystelsesetablissementet »National« med hvælvet tag og flag. Det var på dette sted, lige uden for »National«, Københavns første elektriske buelampe blev

tændt i 1881. Til højre for Frihedsstøtten ses Nikolaj Tårn med Tidssignalet.

Nyrops Rådhus er endnu ikke bygget. Den store bygning (med kuplet tag og flag) næsten midt i billedet er Panoptikon, der blev åbnet i 1885 - og lukkede 1924.

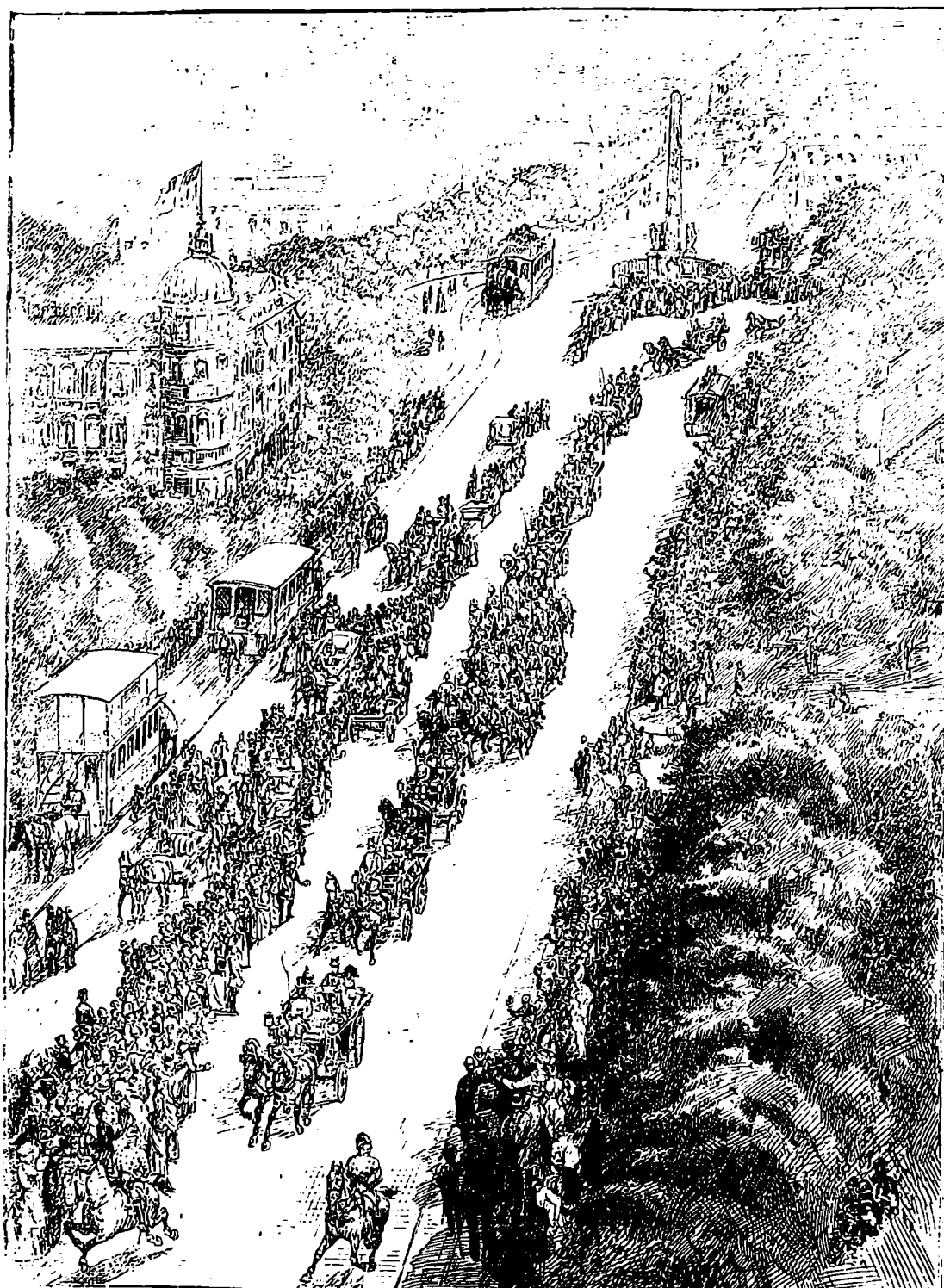
Bemærk skorstensfejeren på taget af bygningen længst til højre.

Xylografi 1888.





38



Det sachsiske kongepars besøg i København i 1888. Kong Albert og dronning Caroline af Sachsen aflagde i juli et besøg ved det danske hof. Kongeparrets egentlige rejsemål var det svenske hof og Stockholm, men på vejen ønskede majestæterne at se den nordiske udstilling i København.

Da dette forlydende nåede det danske hof, blev der straks afsendt en invitation. Ankomsten fandt sted den 6. juli, og det er den, der er skildret på billedet. Opholdet varede til den 9., hvorefter gæsterne drog videre mod Stockholm.✦

I Stockholm blev der gjort enorm stads af gæsterne, dronning Caroline var jo også svensk prinsesse.

Den forreste sporvogn til venstre i billedet hører til hovedlinjen og den næste, eenspændervognen, kører på Sorte-Hest-Linjen, og den har endestation ved Tivoli. Den tredje i rækken er også fra hovedlinjen.

En Keifler-sporbus har lige passeret højre om Frihedsstøtten. Det er lige før, den forlader Vesterbrogade for at svinge til højre ad Trommesalen.

Xylografi 1888.

En Keifler-sporomnibus på Amagertorv ved juletid i 1886. I baggrunden Nikolaj Tårn med tidssignalet.
Xylografi 1888 efter tegning fra 1886.





En hestesporvogn fra Farimagsgade-linjen passerer Cirkusbygningen i 1888. I dag fremtræder Cirkusbygningen med én stor kuppel. Den første bygning, den på billedet, brændte i 1914. Ydermurene blev genanvendt til den nuværende bygning. I baggrunden ses kuplen fra Cirkus Panorama, og længst til højre »National«.

Xylografi 1888.

Hotel d'Angleterre på Kongens Nytorv i 1888. Efter Københavns anden store ildebrand i 1795 flyttede Hotel d'Angleterre fra Vingårdsstræde til Grams Gård på Kongens Nytorv, hvor det endnu findes. Navnet fik hotellet i 1791, fordi det husede den engelske klub.

Sit nuværende udseende fik bygningen efter en brand i 1914.

Keifler-sporbussen længst til højre i billedet er på afveje. Den havde sin holdeplads helt ovre i venstre side af tegningen! Vagtafløsningen er på vej til Hovedvagen, der lå nord for d'Angleterre.

Xylografi 1888.





Slotsholmsgade med Børsen i 1888. I gadebilledet ses en vogn fra Københavns Sporveie på Sundby hestesporvognslinje (Christiansborg-Sundby). Det var Christian IV, der lod Børsen bygge. Opførelsen stod på i 20 år fra 1620 til 1640.

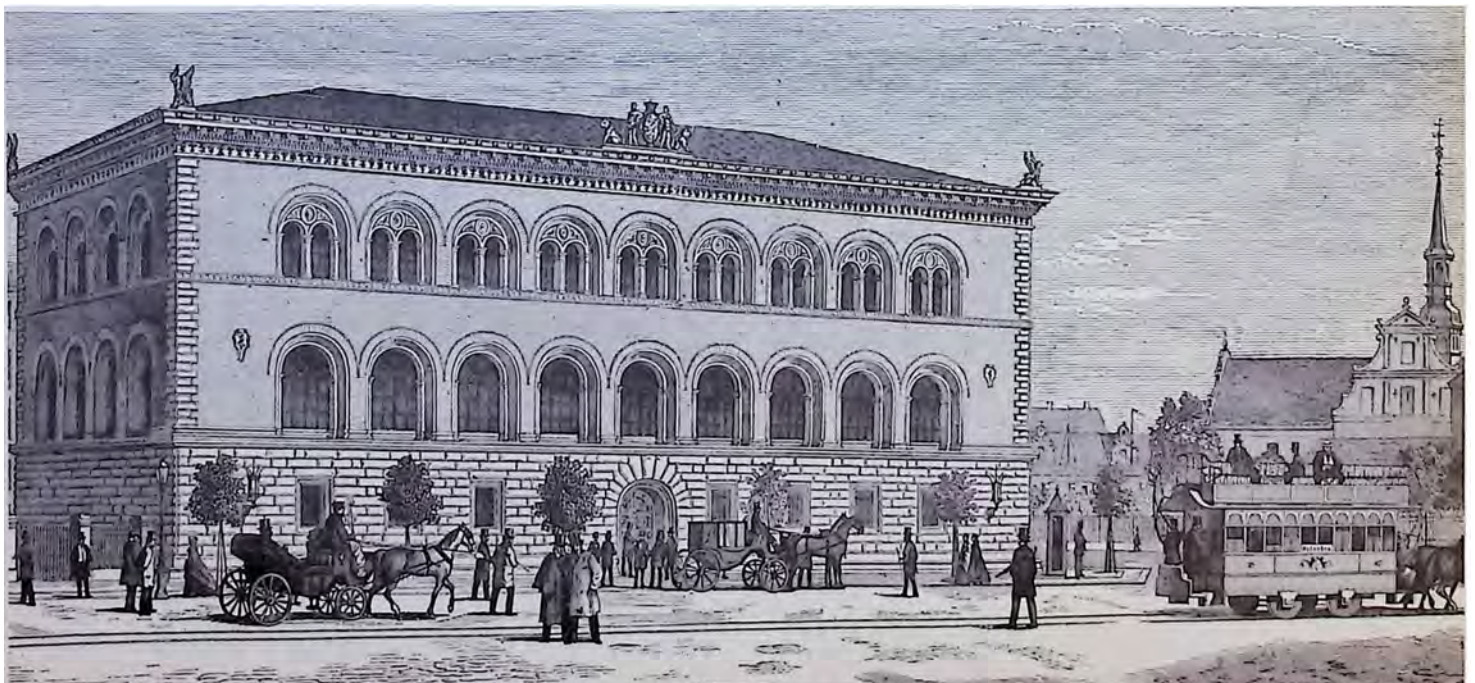
Indtil 1866 havde Børsen vand på begge sider idet Børsgraven strakte sig fra havneindløbet helt ind til bygningen. Den gang kunne mindre skibe sejle ind på begge sider og læse direkte ned i Børsens kælder.

I 1866 blev Børsgraven tilkastet, og Slotsholmsgade blev anlagt.

Xylografi 1888.

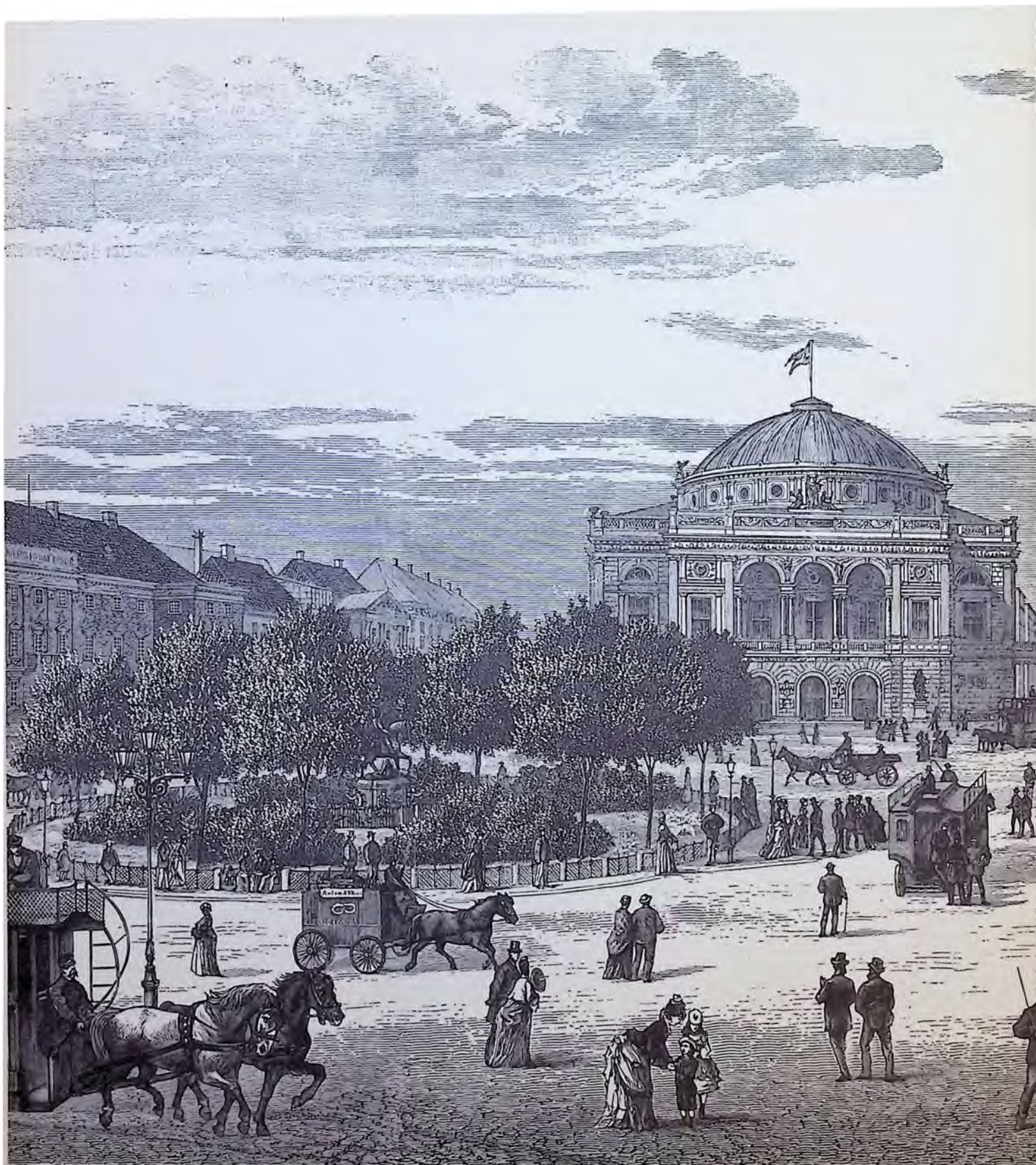
Nationalbanken i 1888. Bemærk skildervagt og skilderhus. Indtil 1907 var der militærvagt ved Nationalbanken. En Starbuck-vogn er smukt gengivet ud for Holmens Kirke. I sporvognens vindue ses et skilt med »Østerbro«.

Xylografi 1888.



Kongens Nytorv i 1888. Endnu er »Krindsen« træer så unge, at de ikke ganske skjuler »Hesten«. Rytterstatuen af Christian V er den første statue på en offentlig plads i København. Den blev rejst i 1688. I vor tid begyndte den at synke i koderne, fordi den var støbt i bly. I 1946 blev den støbt på ny - men denne gang i bronze.

Til venstre forspandet og lidt af forpartiet på en sporvogn, det er enten hovedlinjen ad St. Kongensgade eller Nørrebro-linjen ad Gothersgade. Midt i billedet en Keifler-omnibus.
Xylografi 1888.



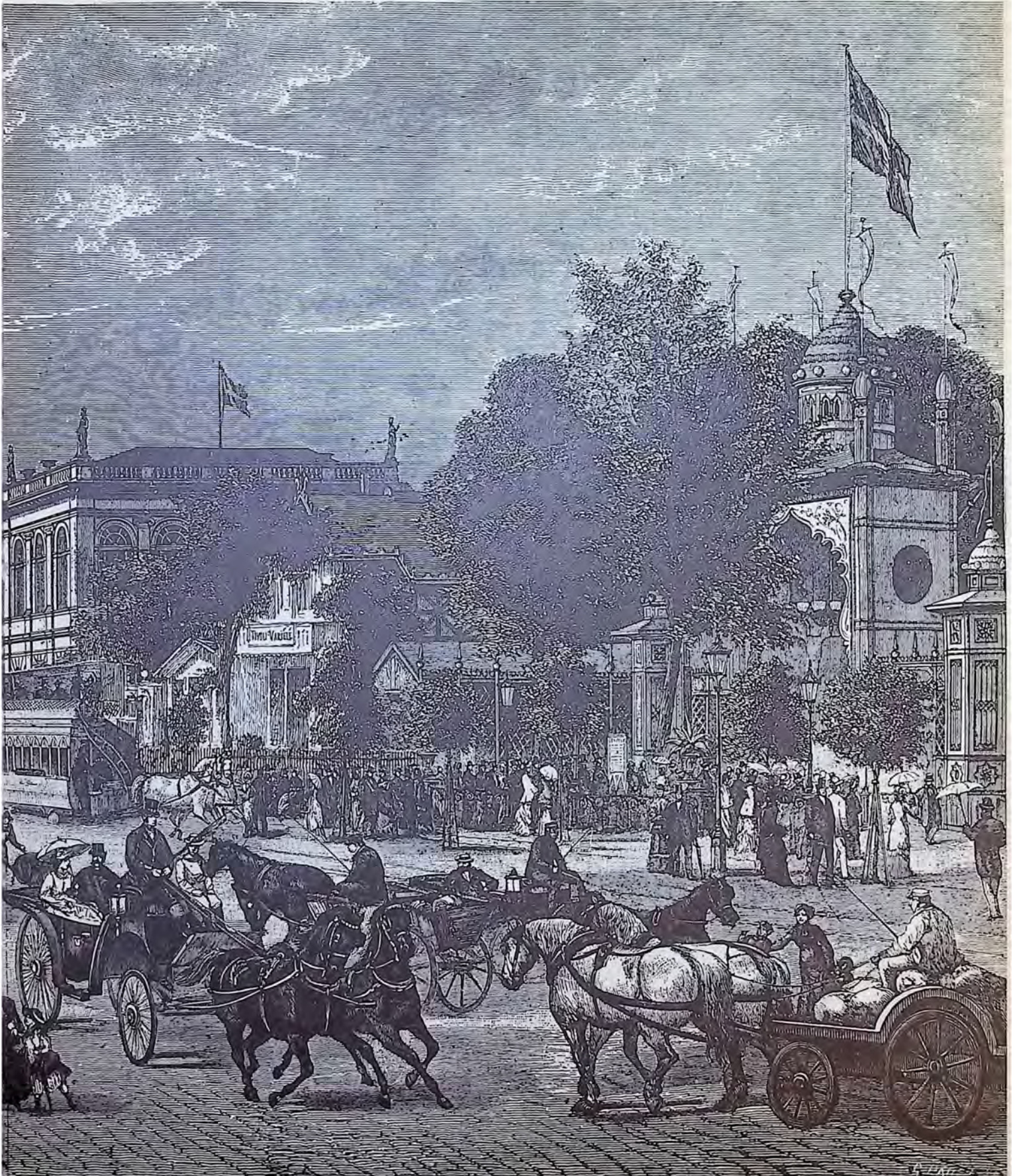


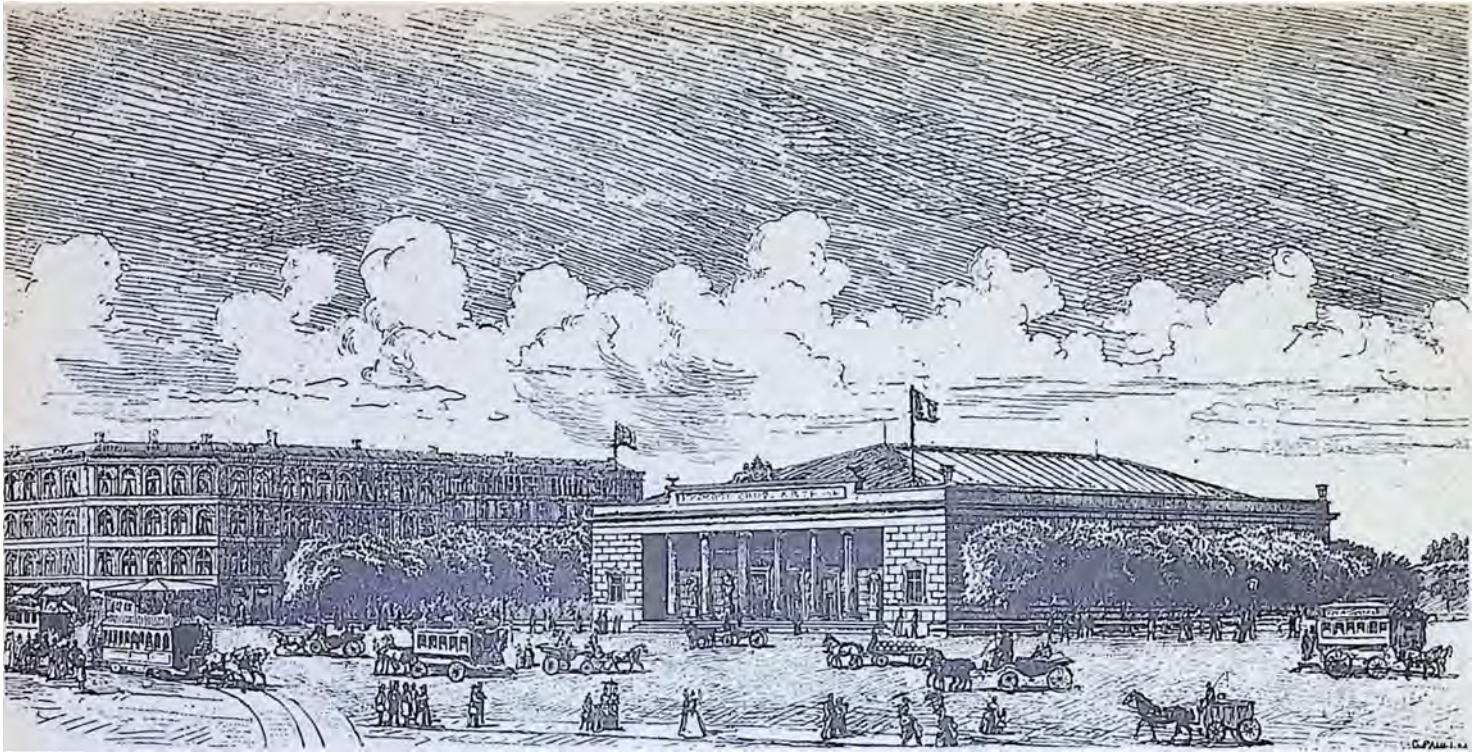
Vesterbrogade 1888. I forgrunden ses en hestesporvogn på Blegdamsvejlinjen, det var Forstædernes Sporvejselskab, der havde koncession på denne linje. Midt i billedet en Keifler-hestesporbus

og bag denne en sporvogn på hovedlinjen. Den store bygning i midten er Industribygningen fra 1872. Til højre i billedet Tivolis gamle hovedindgang fra 1879, tegnet af J.V. Dahlerup. Den nu-

værende hovedportal med de to facadebygninger blev rejst i 1890, efter tegning af arkitekterne R. Bergmann og E. Blichfeldt.
Xylografi 1888.







Rådhuspladsen, som den så ud i 1888. Til højre ses udstillingsbygningen til den franske kunstudstilling, der åbnedes 18. maj 1888.

Til venstre, hvor nu Richshuset ligger, lå dengang Centralhotellet i ejendommen »Paraplyen«. Et navn den havde fået i københavnsk dagligtale på grund af den særprægede baldakin, »Centralhotellet« havde opsat på hjørnet.

Hestesporvognen længst til venstre kører på hovedlinjen, og mellem hestesporvognene og udstillingsbygningen kører en Keifler-sporbus, og endnu en Keifler-bus ses helt til højre i billedet. *Xylografi 1888.*



Hestesporvogn foran »Magasins du Nord« i 1890. Bygningen på tegningen var oprindelig »Det Holsteinske Palæ«, det blev i 1796 omdannet til »Hotel du Nord«. Stormagasinet videreførte navnet, i en lang årrække havde »Magasins« tilføjelsen »du Nord« som en del af navnet.

Det nuværende »Magasin« blev bygget i 1893 på samme sted. *Xylografi 1890.*

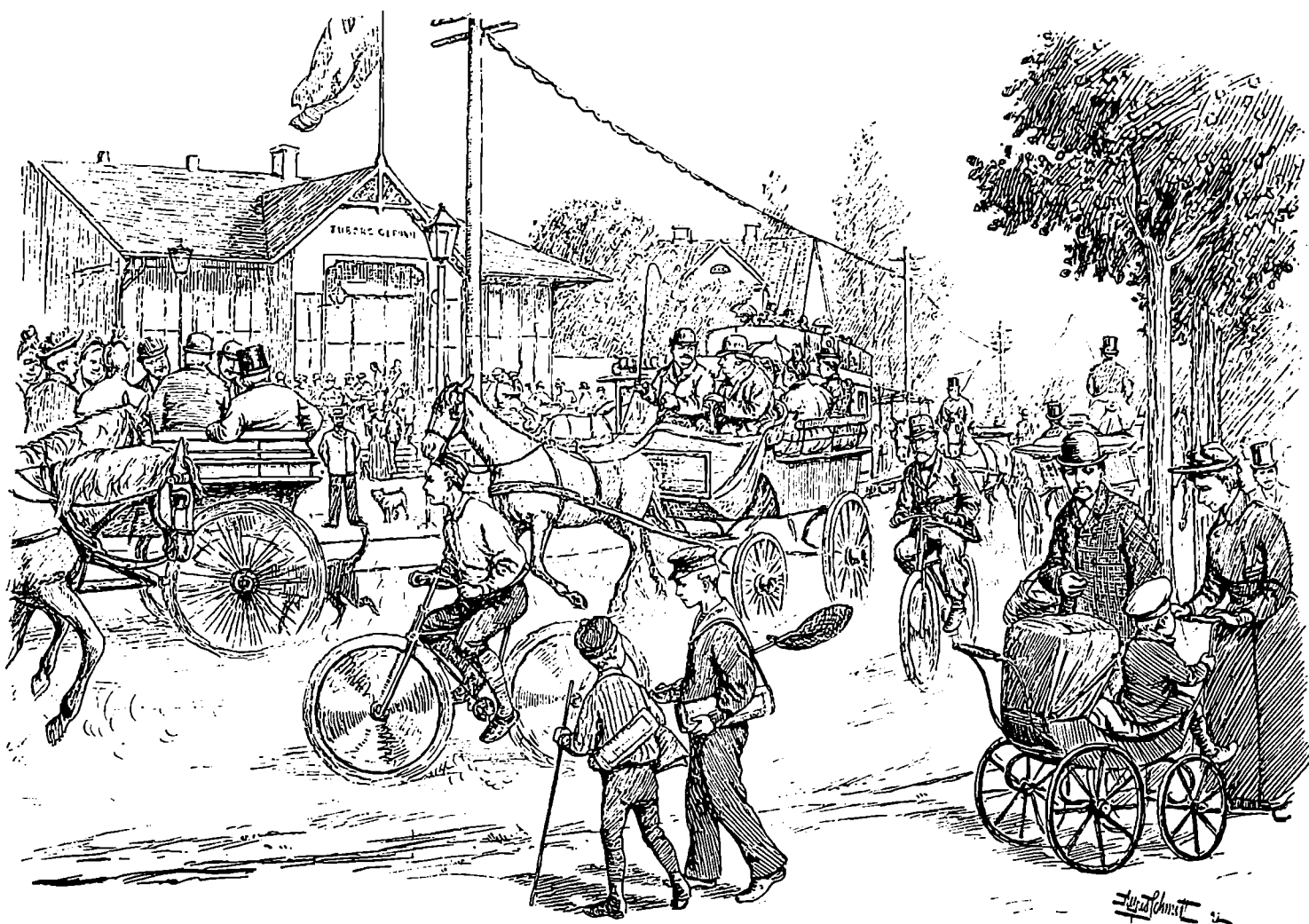


Fælledeerne 1890. Efterhånden som København bredte sig uden for voldene, blev også byens gamle fælleder bebyggede. Efter mange vanskeligheder fik magistraten fravristet militæret retten til øvelses- og paradepladsen.

Store dele af fælledeerne beslaglagde staten til bl.a. Rigshospitalet og Militærhospitalet. Fælledparken blev anlagt på de gamle fælleder, Øster og Nørre Fælled. Borgmester Jensens Allé i Fælledparken minder os om, at det var borgmester Jens Jensen, der har æren af, at dette område blev bevaret som rekreativt område.

Enspænder-sporvogn til venstre i billedet er fra Sølvgades Sporvejselskab, og den kører på Sølvgadelinjen. Den to-etages vogn med to heste for kører på Blegdamslinjen, og den er fra Forstædernes Sporvejs Selskab.

Xylografi 1890.



Trafik på Strandvejen 1892. Dette år blev dampsporvognens sidste. Den er med på tegningen - men er så svær at finde, at tegningen kunne have været et af de fikserbilleder, der på den tid var så

moderne. Det er ikke noget fikserbillede. Tegneren (Alfred Schmidt) har blot tegnet situationen, som den så ud for ham. På den lille skitse har vi trukket konturerne af et dampsporvognstog op,

så det er lettere at orientere sig på det store billede.

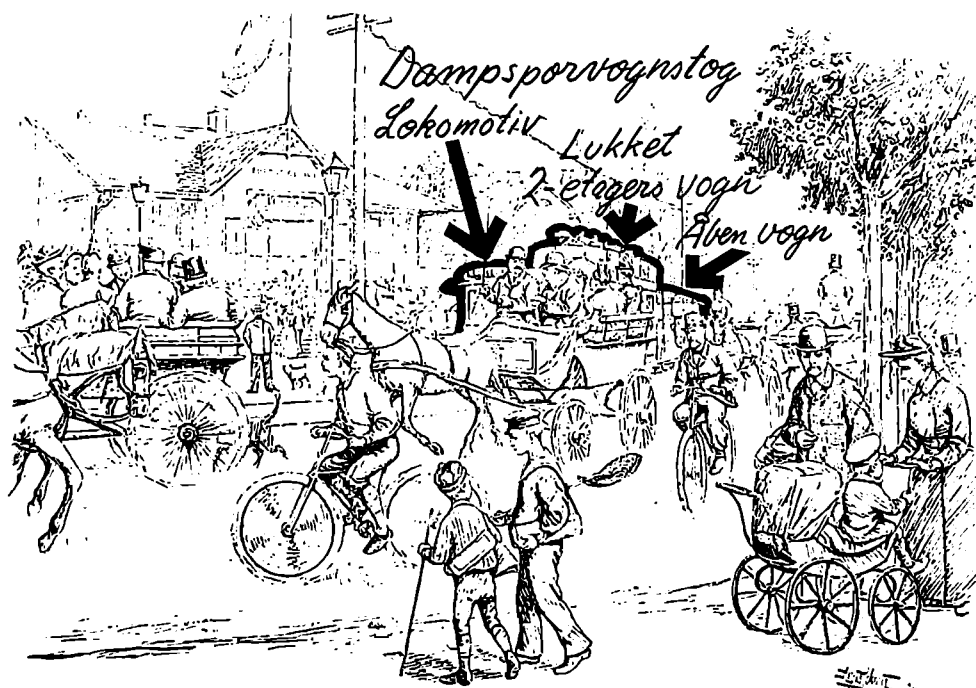
Beværtningen i baggrunden med teksten på muren »TUBORG ØL-PAVILLON« har god søgning. Dampsporvognen betød øget søgning for restauranterne langs ruten. Inden ruten startede, havde restauratører tilbudt både at betale kontanter og at indrette ventesale for passagerer, dersom der måtte blive et stoppested ved deres forretning. En af de få, det lykkedes for, var restauratøren i »Slukefter« i Hellerup, og han udnyttede det i sine annoncer:

»Dampsporvogns Ventesal Slukefter, Damp-Karrusel.

2 Salon-Keglebaner. Fugleskydning.

En ny anlagt Danse-Estrade staar til ærede Foreningers fri Afbenyttelse samt flere Forlystelser og en ny opført Øl-Pavillon, hvorfra der udskænkes Carlsberger-øl«.

Xylografi 1893.



Triangeln i 1892. Farimagsgadelinjen til venstre i billedet og hovedlinjen til højre. Zinkætsning fra 1893 efter tegning fra 1892.



Droscher og sporvogne på Kongens Nytorv i 1892. Zinkætsning 1893 efter tegning fra 1892.

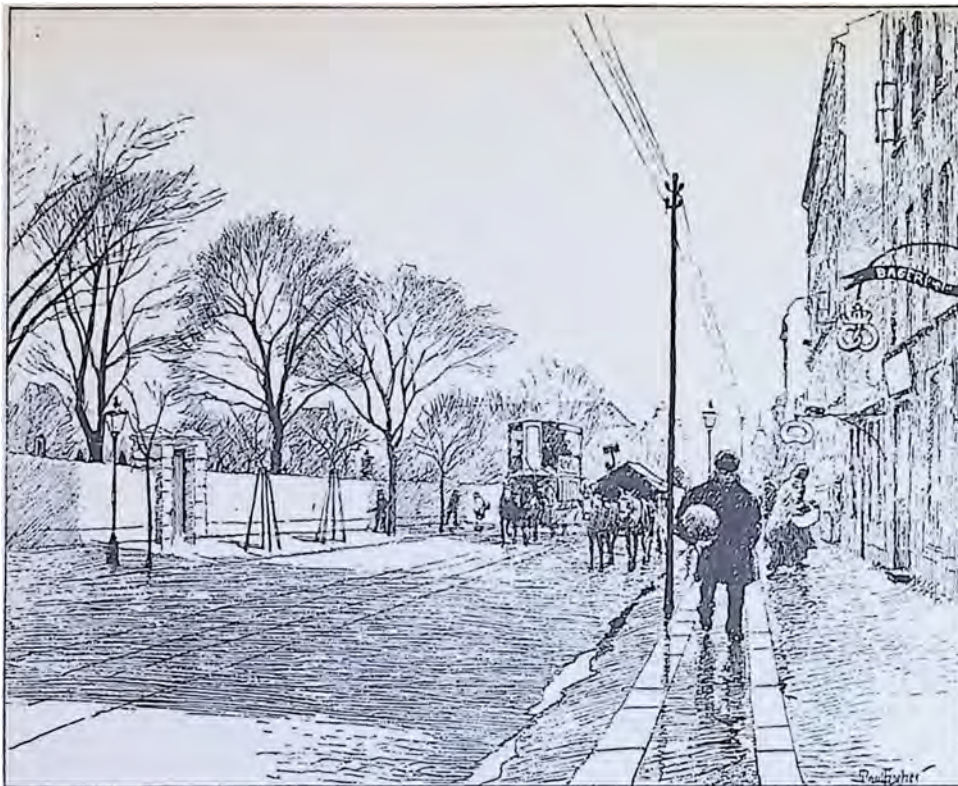




*Frederiksberg Allé.
Xylografi 1893.*



*Allégade på Frederiksberg i 1892. I baggrunden en hestesporvogn fra Falkonerallé-linjen (Frederiksberg Runddel - Nørrebros Runddel).
Zinkætsning 1893 efter tegning fra 1892.*



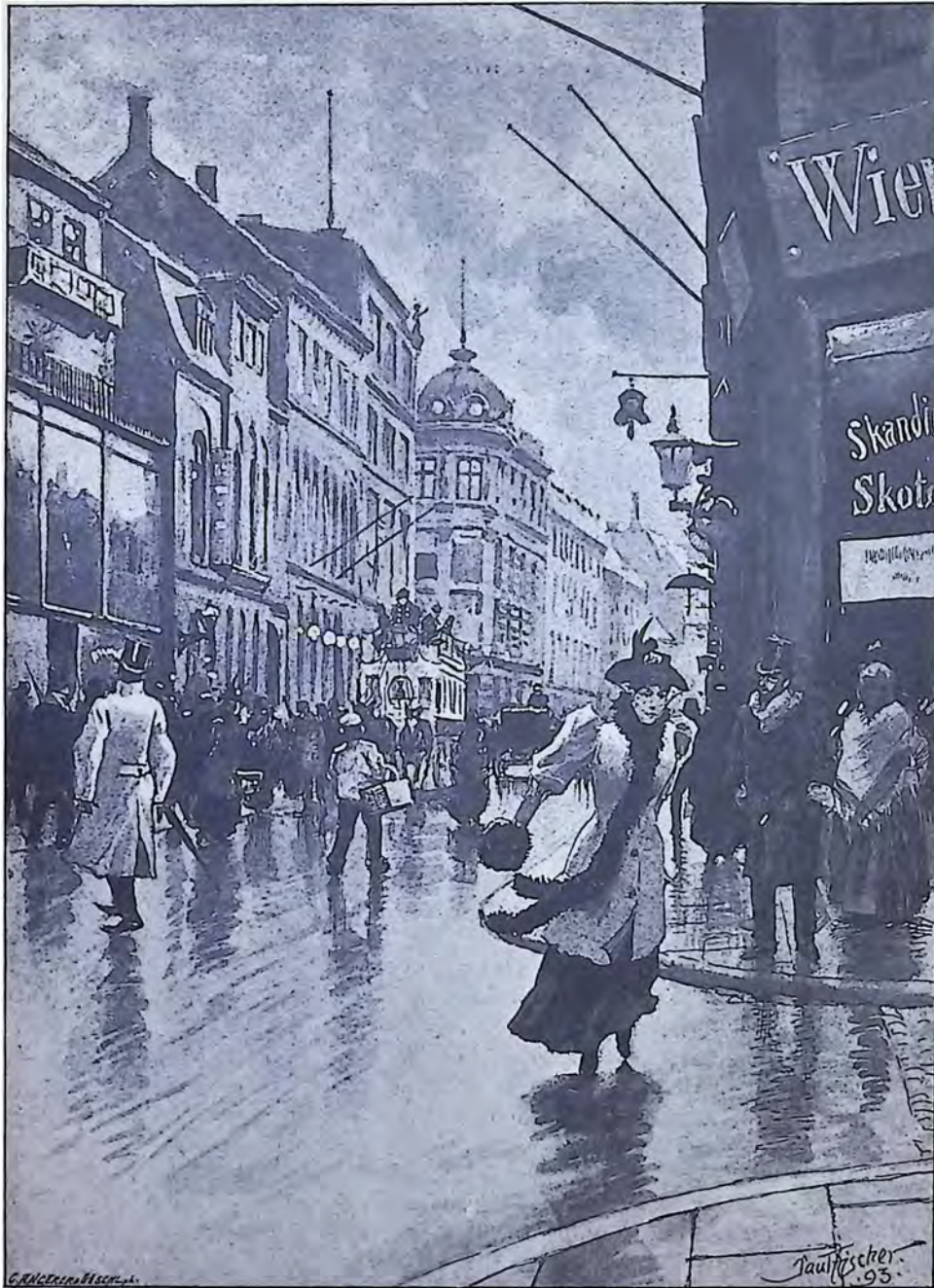
To-etages sporvogn fra Nørrebros Sporveje på Nørrebrogade ved Assistens Kirkegården.

Zinkætsning 1893.



Uden for Koncertpalæet i Bredgade efter en koncertaften i 1893. På lang afstand kunne det selv i halvmørke ses, at sporvognen gik til Østerbro.

Zinkætsning 1893.



Keifler-omnibus på Strøget.
Zinkætsning 1893.



Markedsdag på Gammeltorv.
Zinkætsning 1893.

Københavns Rådhus i forgrunden til venstre. I dag er det gamle rådhus Københavns Domhus. Ligesom det gamle Christiansborg og Frue Kirke er de tegnet af arkitekten C. F. Hansen.

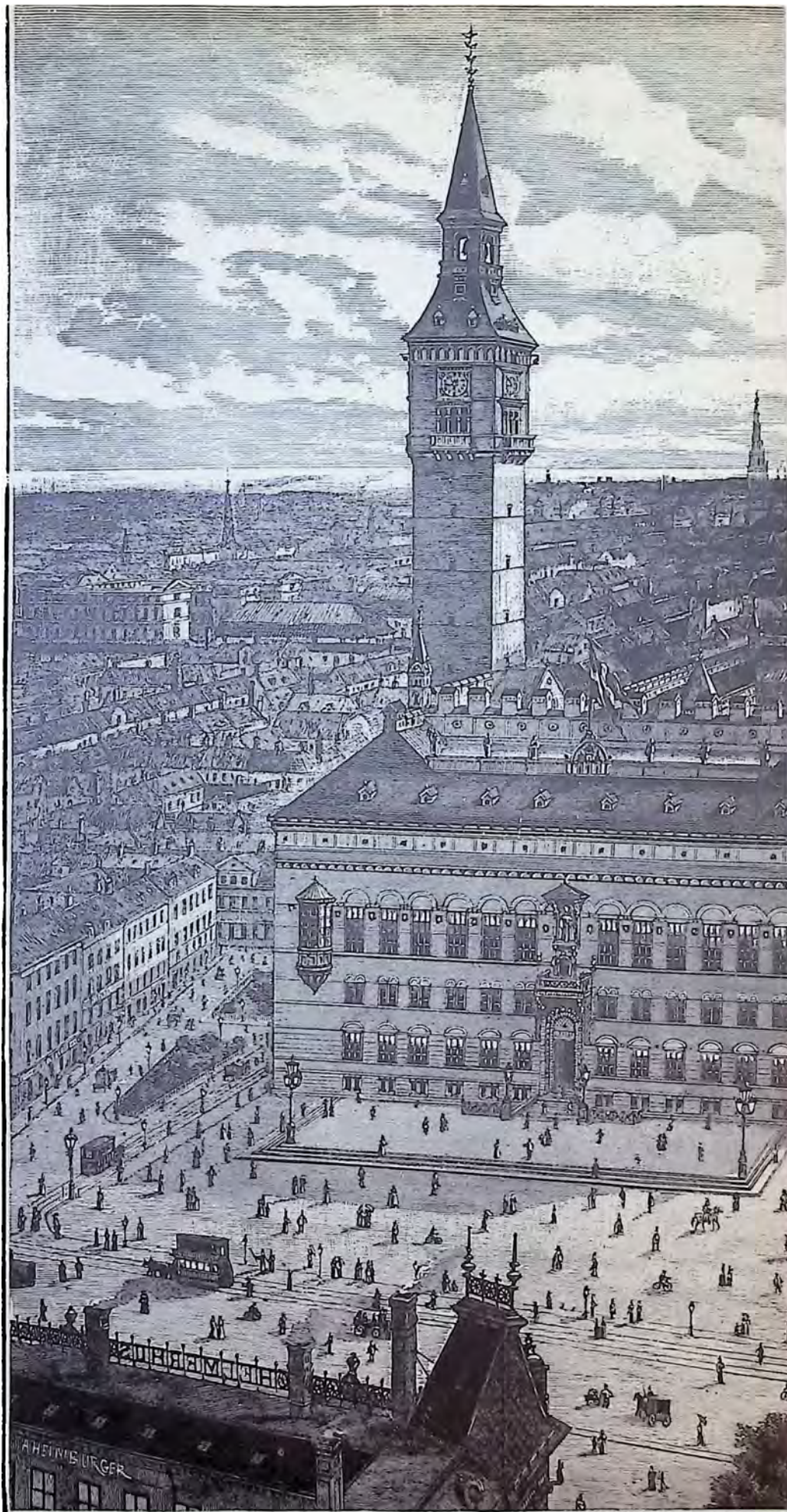
Den smukke gamle lygte i højre side er den ene af det par, der står foran Domhuset. De blev skænket til byen af det engelske firma, der byggede Københavns første gas- og vandværk. Foruden en engelsk indskrift er der også en dansk, hvorpå der står: »Oprejst i Hans Majestæt Kong Frederik VII's ellefte Regeringsaar 1858«.

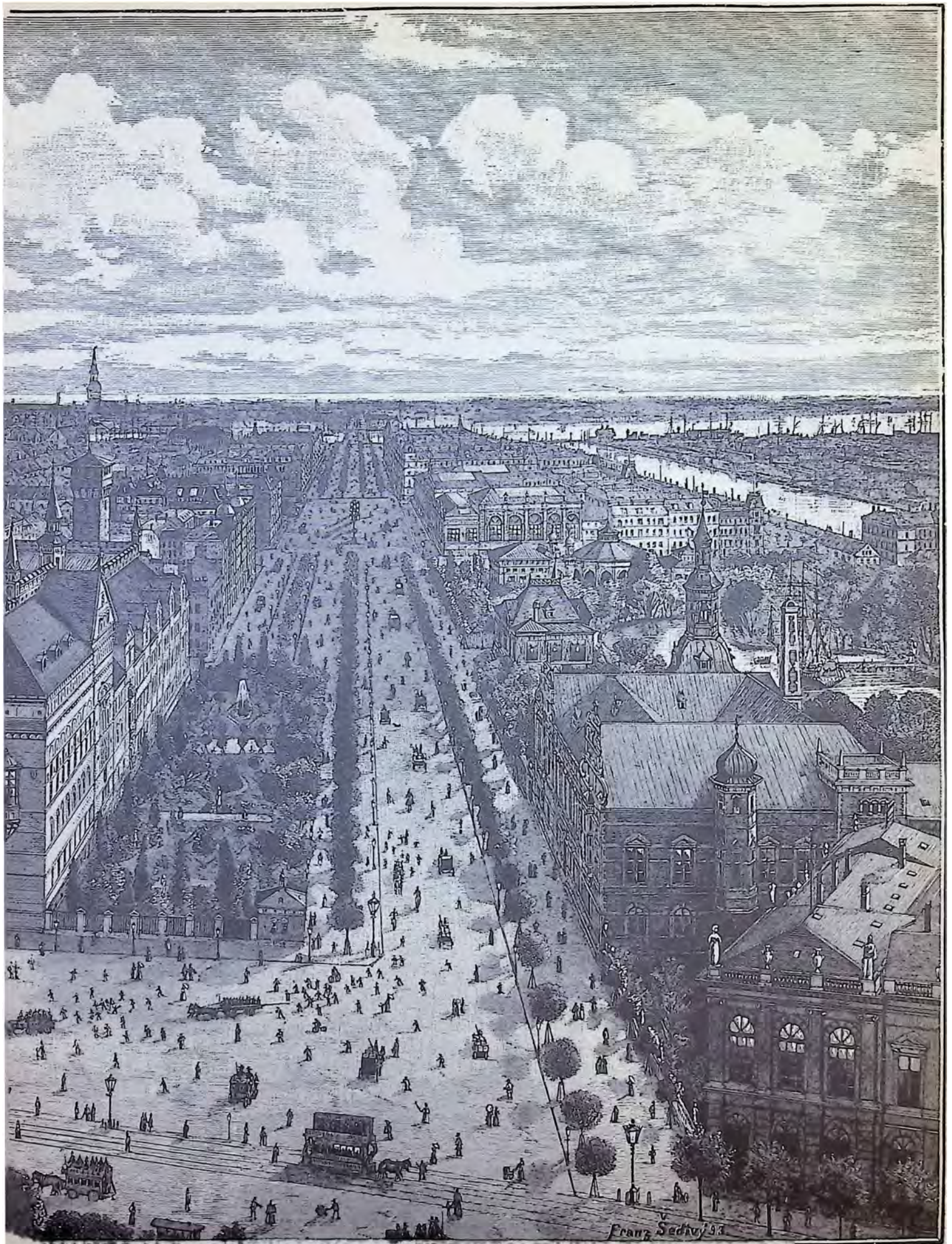
Københavns nye rådhus. Tegning fra 1893. Tegningen er en fremtidsplan - rådhuset opførtes først fra 1895. Rådhuset blev tegnet af Martin Nyrop. Du-eplagen på Rådhuspladsen kan også føres tilbage til ham. Et af de små tårne lod han indrette som dueslag i begejstret erindring om duerne på Marcuspladsen i Venedig.

I forgrunden, midt i billedet, er indtegnet en Keifler-sporomnibus, og på sporene, der fører over Rådhuspladsen, er indtegnet to hovedlinjevogne.

Sporvognen svinger til højre ned ad Vester Voldgade, og her ses endnu en vogn fra hovedlinjen.

Xylografi 1893.



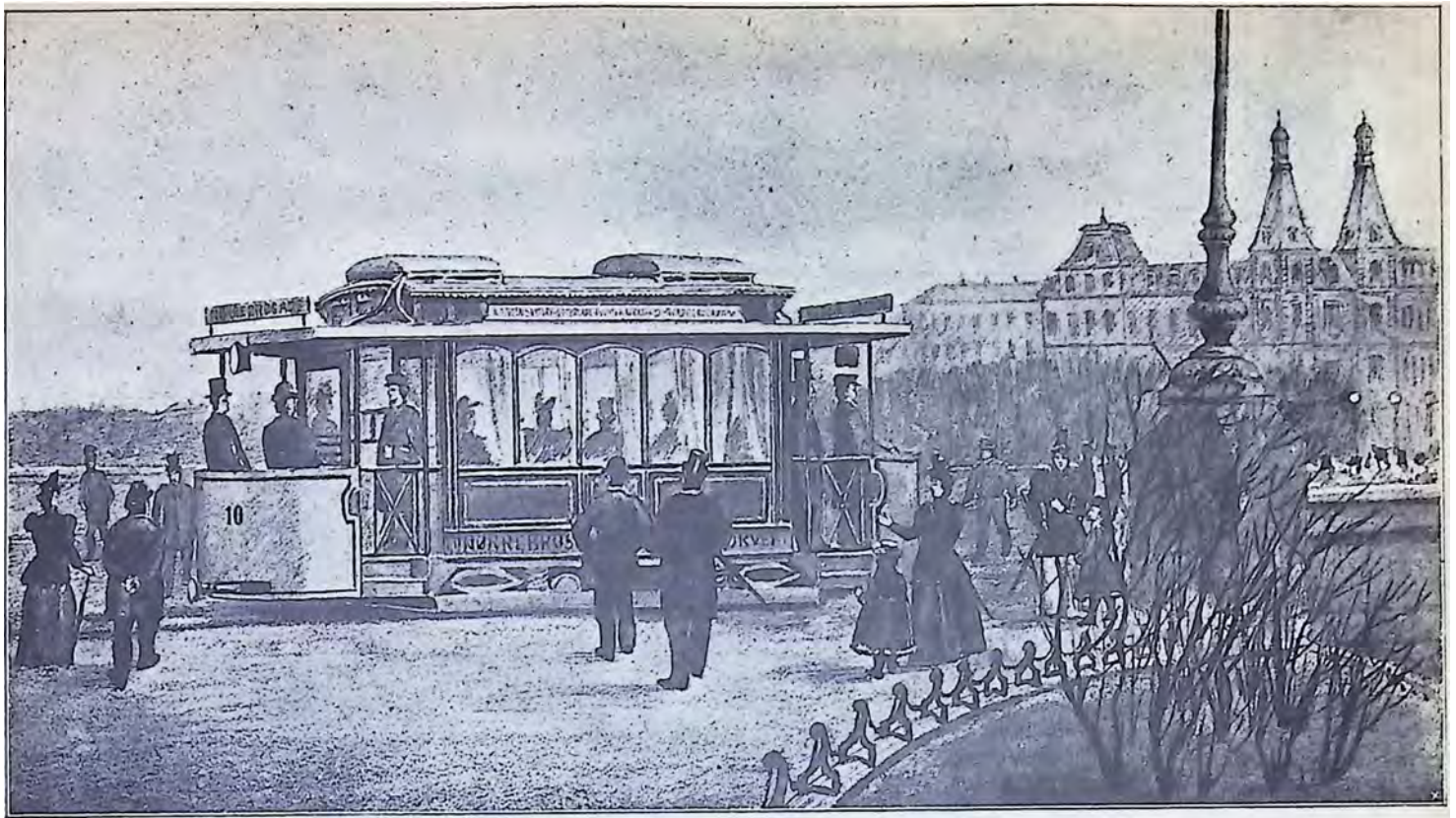




Halmtorvet i 1893. Byens centrum forrykkede sig. Byens rådhus blev flyttet fra Gammeltorv til Halmtorvet. Det nye rådhus stod færdigt i 1905, og da blev Halmtorvet til Rådhuspladsen.
Zinkætsning 1893.



Vesterbros Passage i 1892. Forrest til venstre Industribygningen fra 1872, og længere nede i husrækken ses Panoptikonbygningen, og til højre i billedet ses »Nationalk«. Zinkætsning 1893 efter tegning fra 1892.



Den første elektriske sporvogn 1897. Ved overgangen til elektricitet var endelig den drivkraft fundet, der kunne afløse sporvognshestene. Erfaringerne med Strandvejens dampsporvogne fristede ikke til flere forsøg med damp.

I 1896 forsøgte man sig med gas. Prøvekørslerne med en gasmotorsporvogn fristede heller ikke til at sætte gasdrevne vogne ind i driften. Det var på tærsklen til vort århundrede klart, at fremtidens sporvogne skulle bruge el som fremdriftsmiddel - men man stod noget usikker over for, hvilket system det skulle være.

Den 4. marts 1897 kom den første elsporvogn i drift. Det skete på Nørrebro-linjen, som Københavns kommune havde overtaget. Til en begyndelse var indkøbt to akkumulatorvogne, og meget hurtigt blev hele driften på Nørrebro-linjen elektrisk. Københavnerviddet døbte hurtigt akkumulatorvognene om til »Syrevogne«, og de blev aldrig populære.

I 1902 blev driften indstillet. Det blev luftledningssystemet, der sejrede. Da driften med akkumulatorvogne ophørte, rådede F.S.E.A. over 10 en-etages og 5 to-etages vogne af denne type. De blev alle ombyggede til luftledningsvogne.
Zinkætsning 1897.



Tegningen, der skuffende ligner et fotografi, er fra 1894. En Nørrebro hesteporvogn er på vej over Dronning Louises Bro.

Fra 1896 og helt op til 1920 var der motorbådsrute mellem Østerbro og Nørrebro. Turen kostede 10 øre.
Zinkætsning 1894.

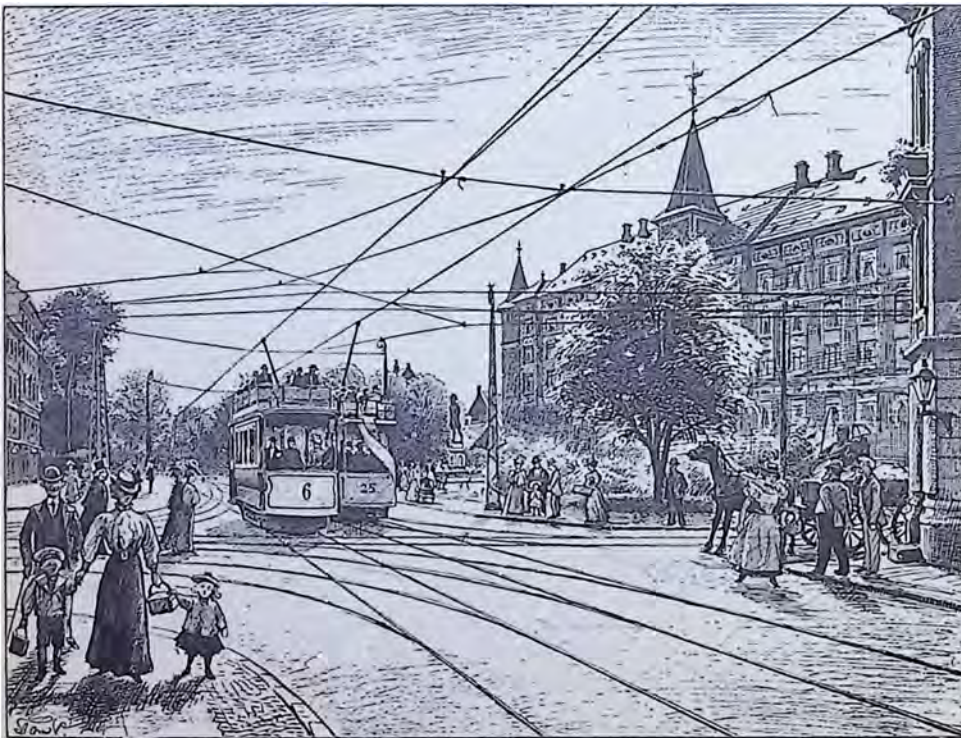


Den nordlige del af Kongens Nytorv i 1899. Syrevogne fra Nørrebro-linjen holder under opladning. Til højre for dem holder en overdækket to-etages hestespovogn. Det er en Ø-vogn.

I baggrunden til venstre ses Store Nordiske Telegraf-selskabs hovedsæde. Huset bag Ø-vognen har et mærkeligt tårn på taget, det er et af de mange tårne, som dengang ragede op over de københavnske tage for at bære telefon-ledningsnettet. Ved Ø-vognen og længere fremme i billedet ses to af de første offentlige gadebelysninger med kulbelys.

Gadebilledet er i øvrigt præget af de mange markiser. Det var der ikke noget nyt i for københavnernes, for allerede i 70'erne var det blevet almindeligt med markiser.

Xylografi 1899.



De første elektriske sporvogne med luftledninger 1899. Partiet fra Allégade på Frederiksberg gengiver to to-etages elektriske sporvogne fra Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab.

De to sporvogne krydser hinanden på Frederiksbergs tværlinje Frederiksberg Runddel-Nørrebro Runddel. Da det ikke kunne lade sig gøre at anlægge en sporvognssløjfe på Frederiksberg Runddel, måtte bivognen kobles fra motorvognen, hvorefter den følgende motorvogn skubbede bivognen foran sig. Til gengæld afkoblede denne motorvogn sin bivogn og efterlod den til næste sporvogn.

Det var besværligt, og efterhånden gik man over til at lave sløjfer ved endestationerne overalt, hvor det kunne lade sig gøre.

Med ruten åbnet i 1899 var F.S.E.A. de første, der tog elektriske luftledninger i brug. I 1901 fulgte Københavns Sporveie efter. I de nærmeste år overgik de fleste linjer til elektrisk drift.

Den sidste hestesporvogn, »Hønen«, kørte dog langt ind i vort århundrede, den forsvandt først i 1915.

Hestedriftens epoke sluttede definitivt i 1917, da omnibuskørslen på den korte strækning fra Søtorvet til Højbro op-hørte.

Xylografi 1899.



Charlottenborg på Kongens Nytorv. En Starbuck-vogn passerer hovedindgangen. Bygningen er opført 1672-77 af Ulrik Frederik Gyldenløve. Da Kalø Slot blev nedrevet i 1672, blev murstenene

sejlet til København og genanvendt ved opførelsen af Gyldenløves Palæ.

I år 1700 fik den navn efter den daværende ejerinde, Christian V's enke, Charlotte Amalie. Siden 1754 har byg-

Den sydlige del af Kongens Nytorv 1899. En vogn fra Strøglinjen ses midt i billedet og bag denne en to-etages vogn fra hovedlinjen.

»Hesten« er Christian V's rytterstatue fra 1688. Det kgl. Teater blev opført i årene 1872-74 af V. Dahlerup og Ove Petersen. Længst til højre ligger Handelsbankens ejendom, det tidligere Erichsenske Palæ.

Xylografi 1899.

ningen været hjemsted for Det kgl. Kunstakademi.

Xylografi 1899.



*Parti fra Amagertorv.
Xylografi fra 1899.*



*En Nørrebro-vogn på vej over Dronning
Louises Bro.
Xylografi 1899.*



Hestespurvogn fra hovedlinjen passerer Thorvaldsens Museum.
Xylografi 1899.

H.C. Andersen, der var en varm beundrer af Berthel Thorvaldsen, skrev i »Mit Livs Eventyr«:

»Thorvaldsen ventedes i Efteraaret 1838 til Danmark . . . Det var en Nationalfest. Baade pyntede med Blomster og Flag, gyngede mellem Langelinie og Trekroner . . . Det sees endnu antydet i den malede Frise paa Thorvaldsens Museum, i Digterbaaden der, kjendes Oehlenschläger, Heiberg, Hertz og Grundtvig; jeg staaer op paa Roerbænken, holder mig til Masten og svinger med Hatten.«

Og i »Nabofamilierne«:

»Vinduerne var bredere for nedend end for oven, og kiggede Spurvenerne derind, saa var hver Stue, syntes dem, ligesom om de saae ned i en Tulipan, alle mulige Couleurer og Snirkler, og midt i Tulipanen stode hvide Mennesker; de vare af Marmor, nogle vare ogsaa af Gips men det kommer ud paa Eet for Spurve-Øine.«



Hestespurvogn fra hovedlinjen i Store Kongensgade i 1902. På højre hånd Nyboder og på venstre den gamle husarkasernes nedlagte hovedbygning og stalde.
Zinkætsning 1902.



Udsigt over Valby i 1905 er valgt til slutbillede i denne bog om sporvogne og omnibusser i forrige århundrede. Det åbne land på billedet fortæller os om den store vækst, der siden er sket i Kø-



benhavns omegn - og dermed også om de store opgaver Københavns Sporveje blev stillet overfor i begyndelsen af vort århundrede.
Den brede vej, den elektriske spor-

vogn kører på, er Valby Langgade. Sporvognen, der på denne strækning før hed Valby-Sundby-linjen, hedder nu linje 2. I november 1902 fik sporvognene numre.

Jernbanen til Roskilde ses også på billedet, den løber omtrent diagonalt fra billedets nederste venstre hjørne til øverste højre. Kirken i forgrunden er Jesuskirken, opført af brygger Carl Jacobsen.
Zinkætsning fra 1905.

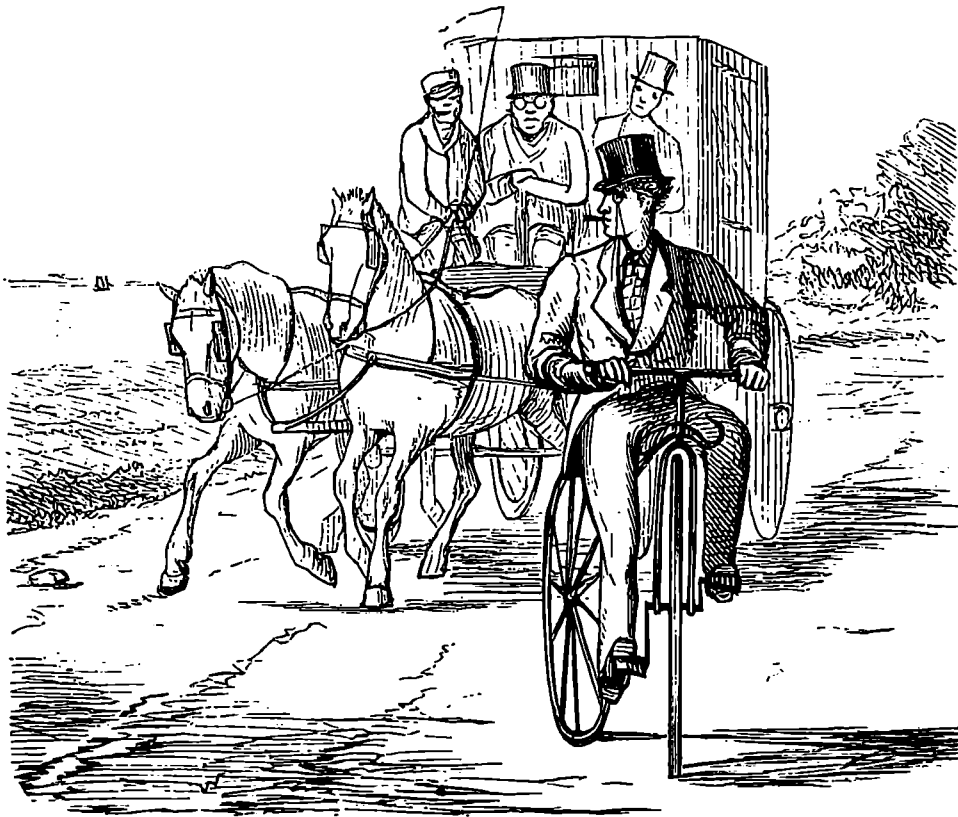
Register

Gennemgående ord er ikke medtaget i registret. F.eks.: Sporvogn, omnibus, hestesporvogn, hest omnibus, dampsporvogn, Københavns Sporvej-Selskab, Frederiksberg Sporvej-Selskab, gadenavne, konduktør, vognstyrer, stoppested, Illustreret Tidende etc.

Abonnementsbillet 37
Abrahamsen, Arthur 22
Accisebod 14
Acciseundersøgelse 14
Afskedigelse 48, 49
Agepost 18
Akkumulatorvogn 119
Albert, konge af Sachsen 100
Alexander III 77
Alexander Newski-kirken 77
Amici, Gaétano, fyrværker 57
Andersen, H.C. 123
Ansættelsesforhold 36
Antagelse af konduktører 38
Arbejdsstandsning 48, 49

Arbejdstid 39, 40, 43, 48, 49
Arbejdsvilkår 45
Arbejdsvogn 12
Assistens kirkegård 113
Athenæum, læseselskab 81
Batavias Sporvei 64, 65, 66
Bergue & Co.s Fabriker i London 65
Bespisningsforening 78
Bindesbøll, M.G., arkitekt 73
Bissen, H.V., billedhugger 73
Blegdamslinjen 96, 109
Blegdamsrute 49
Blichfeldts projekt (broanlæg til Nørrebro) 86, 87
Bohn, vognmand 22

Bornhus 14
Bompenge 14
Bondevogn 12
Bonneford & Co.s fabrik i Paris 65
Bordeller i København 96
Borgbjerg, Frederik 44, 48
Bortvisning 39
»Brætmanden« 60, 61, 62
Byporte 8, 11
Byttepenge 37
Bærestol 6, 7
Bøgh, Erik, red. af »Folkets Avis« 26
Bændervogn 12, 14
Børsen 103



Efter vedholdende Anstrengelser trodser
Hr. Pedersen paa en længere Udflugt
Omnibussen paa Strandvejen.
Xylografi fra Illustreret Tidende 1869.

Caroline, dronning af Sachsen 100
Cavling, Henrik 67
Centralhotellet 108
Charabanc 15
Charlotte Amalie, Christian V's enke 121
Charlottenborg 121
Christens, direktør 42
Christensen, Carl, kusk 42
Christensen, H.C., vognstyret nr. 2 43, 44, 45
Christian II 60
Christian IV 76, 103
Christian V 94, 104, 121
Christian VII 9
Christiansborg, det gamle 77, 115
Christiansen, konduktør nr. 20 43
Cirkus Panorama 102
Cirkusbygningen 102
Copenhagen Railway Company Ltd. 26, 36, 49
Cwaskey, R. 26

Dagvogn 16, 17
Dahlerup, Vilh., professor 63, 68, 73, 121
Dampsporvogn 19
»De Dion Bouton«-omnibus 69
»De røde omnibusser« 69
»Den sorte tavle« 45, 46

Diligence 16, 17
Domhuset 115
Dronning Louises bro 90
Drosche 21, 111
Droscheordning 7
Droszki 7
»Dyvekes gård« 60
Eigtved 85
Ekstrapost 16, 17, 19
Ekstrapoststation 17
Elektrisk sporvogn, den første 119, 120
Elektriske luftledninger 47
Enhedstakst 43
Enkeltmandskontrakt 44
Enspænderkøretøj 12, 60
Enspændersporvogn 109
Erichsenske palæ 121
Etlar, Carit 22

Faber, S.A., teknisk direktør 49
Fagforening 39
Falkonéralléens Sporvejsselskab 50, 93
Falkonérallélinjen 112
»Familiedroscher« 7
Farimagsgadelinjen 49, 102, 111

Filosofgangen 28
Findeseddel 38
Fjællevogn 12, 13
Forstædernes Sporvejsselskab 32, 43, 83, 96, 109
Frederik II 76
Frederik V 19
Frederik VI 9, 60
Frederik VII 22, 115
Frederiksberg kirke 24
Frederikskirke 85
Fribefordring 38
Fribolig 40
Fridage 39
Frihedsstøtten 79, 88, 98
Frue kirke 115
Fruervogn 7, 63
Fynsk dagvogn 18
Fælledeerne 109
Fæsteprotokol 38

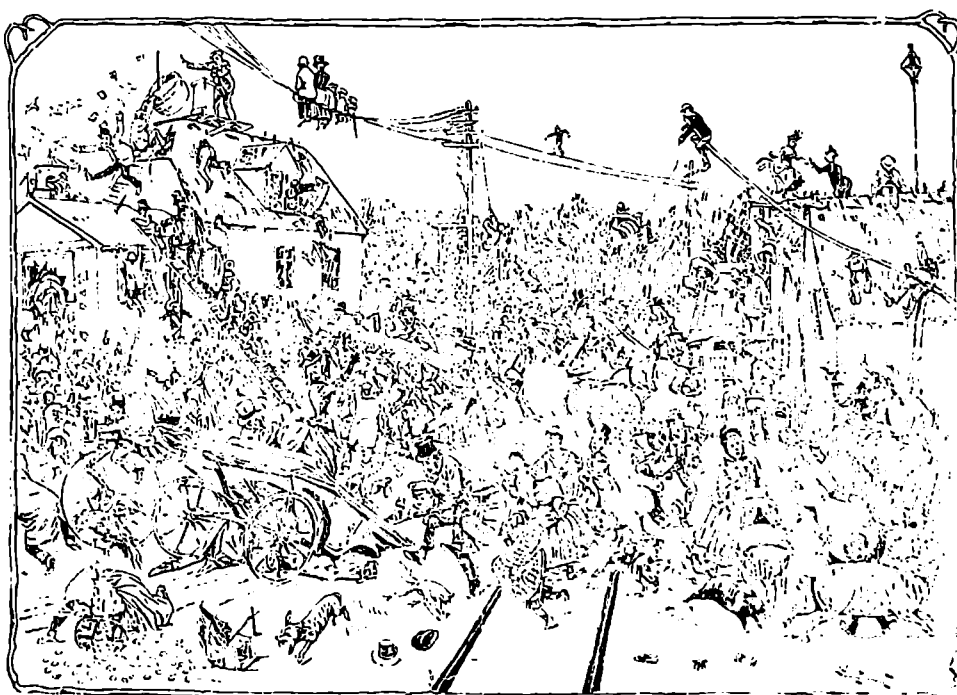
Gadelokomotiv 67
Garde, C.F., løjtnant 26
Garderkasernen 20
Gasmotorsporvogn 119
Glæsel, Henry, arkitekt 67
Grams gård (på Kongens Nytorv) 102

Denne tegning blev til i dampsporvognens første driftsår, 1884.

Når en god dansk tegner som Alfred Schmidt under et dansk motiv i et dansk tidsskrift Punch sætter tysk tekst under billedet:

DER DAMPSPURWAGEN KOMMT!, kan det kun betyde, at billedet foruden at være en satire over Strandvejens dampsporvogne også er en satire over de utallige vittighedstegninger med trafikkaos på grund af en dampsporvogn i en eller anden tysk by.

Stentryk i Punch i 1884.



DER DAMPSPURWAGEN KOMMT!

Grevinde Danner 60
Grimm, gehejmeråd 77
Grundtvig 123
Gumpekærre 12
Gyldenløve, Ulrik Frederik 121
Gøge, Mogens 60

Handelsbanken 121
Hansen, kusk 39, 40
Hansen, C.F., arkitekt 85, 115
Hansen, Constantin, maler 73
Hansen, Heinrich, maler 73
Hansen, Mathias, borgmester 60
Hansen, N. 48
Harsdorff 85
Hedemann, kammerjunker 64, 65
Heiberg 123
Heide, Axel, direktør for Privatbanken 40,
43, 46, 47, 48, 49
Herskabskøretøj 12
Herskabsvogn 19
Hertz 123
Hestedrosche 8
»Hesten« (på Kongens Nytorv) 104, 121
Hesteomnibussers navne 21, 22
Hilker, C.G., maler

Himmelseng på hjul 63
Hjælpeforening 38
Hjælpeforeningens Pensionskasse 39
Holmens kirke, 76, 77, 103
»Horatio«, dampskib 19
Hornemann og Erslev musikhandel 60
Hotel d'Angleterre 102
Hotel Kongen af Danmark 78
Hotel l'Europe 78
Husarkasernen 123
Huslejhjælp 42
»Hyrekusken« 22
Hyre- og lejevogn 7, 10
Højbro, den gamle 54
»Hønen« 120
Høstvogn 12

Industribygningen 95, 118

Jacobsen, konduktør 39
Jacobsen, Carl, brygger 125
Jacoby, E., dr. med., kommunalbestyrelses-
formand 48, 49
Jansen, Jens, borgmester 39
Jardin 85
Jensen, maler 40

Jensen, Alb. Chr., arkitekt 67
Jensen, Chr. 47, 48
Jensen, Jens, borgmester 43, 44, 47
Jensen-Christensen, konduktør nr. 12 41
Jernbanen til Roskilde 125
Jesuskirken 125
Johansen, F. 47
Johnson, Charly, fabrikant 47, 48, 49
Josephsen, N. 47
Juel, Niels 77
»Jødemaskerader« 10
Jørgensen, L.F., leder 40

»Kaffemølle« 15
Kalechevogn 17
Kancellibygningen (den røde bygning) 84
Kapervogn 8, 15
Karet 8, 9
Karosse 7
Keifler, Adolph 68
Keiflers heste-sporbus 68, 69, 72, 76, 79, 88, 89,
94, 95, 100, 101, 102, 104, 114
»Kisten« i Tivoli 57
Kjøreseddel 37
Klampenborgbanen 19
Klæstrup, Christian 62

Endnu seks år efter, nemlig i 1890 er emnet Strandvejens dampsporvogn ikke slidt op for Alfred Schmidt, der også er mester for dette billede, denne gang dog med dansk tekst.

To år efter var dampsporvognen slidt op - både som vittighedstegninger og i bogstaveligste forstand. Dens sidste driftsår blev 1892, og tilbage var kun noget udslidt materiel.

Xylografi 1890 i Illustreret Familie-Journal.



Koncertpalæet i Bredgade 113
 Koncession på sporvejsdrift 26
 Kgl. Kunstakademi 121
 Kontrolbillet 37
 Korsgadelinjen 95
 Kramat, sporvejsstation 65
 »Krindsen« 104
 Kuglepost 16
 Kunst-, industri- og landbrugsudstilling 1888
 93, 94, 95, 96
 »Kærlighedsstien« 63
 Københavns Omnibus-kompagni 50
 Københavns rådhus 115
 Københavns sporvej-selskabs regulativ 1880 36
 Københavns sporvejs- og omnibus-selskaber,
 oversigt over 50
 Købke, maler 73
 Købmagergades omnibus 50
 Køhl, Alexis 66, 67
 Køhls dampsporvognslokomotiv 66
 Køreplan 49

Landskadetakademiet 85
 Larsen, N., konduktør nr. 9 41
 Larsen, P., teologisk kandidat 26
 Lautrup, E., overdirektør 42, 44, 45, 46, 49

Lockout 47
 Lundbye, J. Th., tegner 19
 Lundstikovn 14
 Lyngsie, M.C. 40, 41, 44
 Lægeforeningens boliger 81
 Lønninger 36, 40, 42, 45
 Lønnings- og arbejdsvilkår 44, 46, 47, 48

Madsen, A.P., maler 73
 Maldahl 85
 »Manden med gipsfigurerne« 60, 61, 62
 Markedsdag på Gammeltorv 115
 Marmorkirken 85
 Meester Cornelis, sporvejsstation 65
 Morskabstheatret 36
 Møller, Carl 29

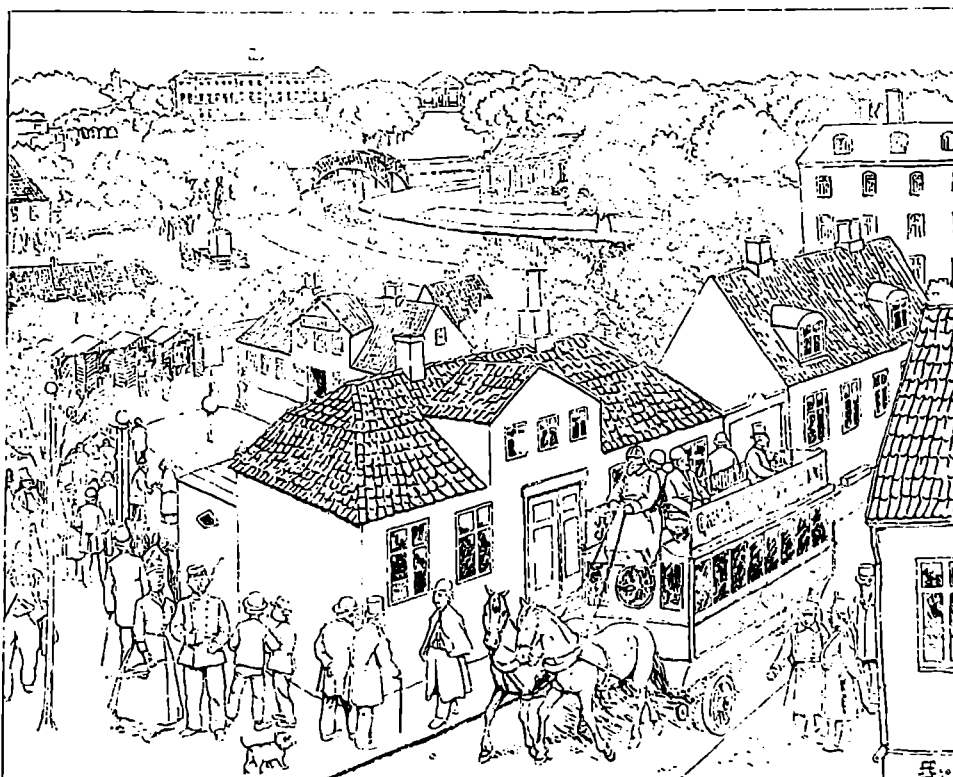
Napoleon 60
 »National«, forlystelsesetablissement 98,
 102, 118
 Nationalbanken 103
 Neiiendam, Carl, restauratør 81
 Nellemann, højesteretssagfører 43
 Nielsen, Chr. V., professor 68
 Nikolaj tårn 76
 Nimb 95

Nummerering af sporvejsfolk 28, 29
 Nummerrulle 37
 Nyboder 123
 Nyrops rådhus 98
 Nørrebro linjen 104, 119, 120, 122
 Nørrebros sporvejselskab 43, 50, 71, 90, 92, 113
 Nørregaard, Kaj, merkantil direktør 49

Observatoriet 20
 Oehlenschläger, Adam 21, 123
 Omnibuskane 54
 Omstigningssystem 43
 Opsigelse 39
 »Orfeum« 39
 Osten, van der, køgemester 6

Pangeran Adipati Arjo Mangkoe Negoro
 den IV, prins 65
 Panoptikon 98, 118
 »Paraplyen« 108
 Peder Madsens gang 23
 Pedersen, Wilhelm, illustratør 17
 Pension 42, 45
 »Personposterne« 17
 Petersen, Ove 121
 Pindevogn 12

Anderledes rolig opfattede Alfred Schmidt Frederiksberg i 1890. Læg mærke til styrehjulene på Keifleromnibussen. Selv om det er en humoristisk tegning, har omnibussen stor portrætlighed.
Xylografi 1890 i Illustreret Familie-Journal.



Portechaise 6
 Posekigger 14
 Postillon 17
 Postlov 16
 Postpersonale 16
 Postvogne 17
 Postvæsen 16, 17
 Postvæsenets vogne 12

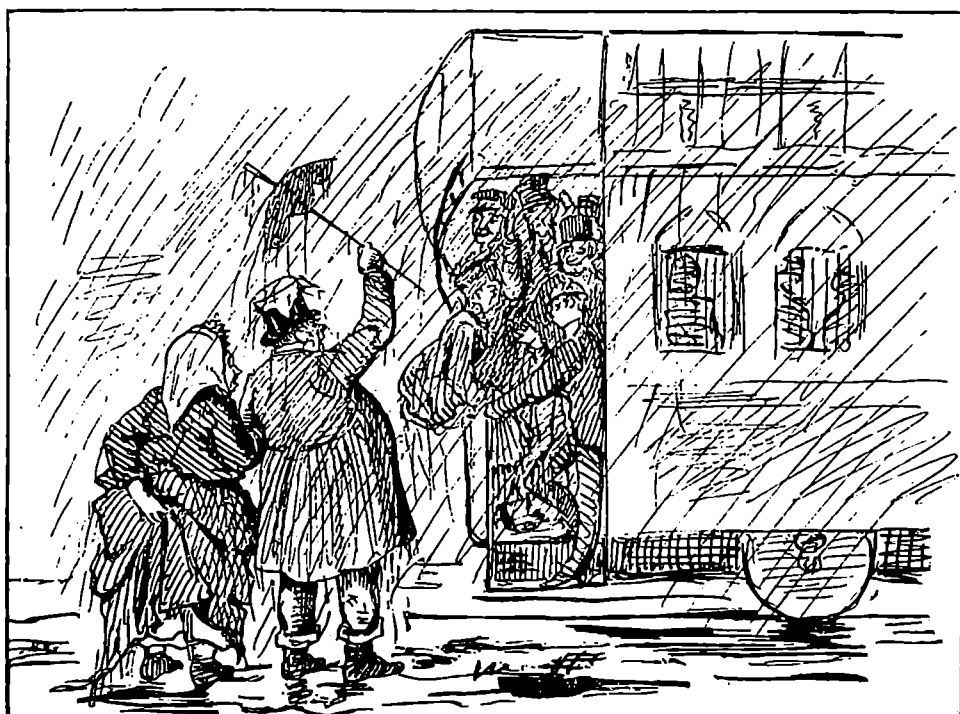
 Rasmussen, Herløv, formand 40, 43, 45, 46,
 47, 48, 49
 Rasmussen, Louise 60
 Reserve 49
 Reservefunktionær 40
 Riedel & Lindegaard 66
 Rubens fabrik på Rolighedsvej 69
 Rubin, Gottfred 47
 Rundetårn 76
 Russiske kirke i Bredgade 77, 85
 Rygning forbudt 37

 Salto, Axel, maler 73
 Scheuer, H. 47
 Schmidt, Alfred, tegner 110, 128, 129, 130
 Schmidt, Viggo, ingeniør 64, 65, 66
 »Sedan Chair« 7

Sedivy, Karel, tegner 62
 Silopakhuset i Frihavnen 76
 Skov, konduktør 41
 »Slavekirken« 76
 Slotsholmskanalen 91
 »Slukefter« i Hellerup 110
 Slukefter-Routerne 37
 Smith, ingeniør 67
 Smith og Myginds lokomotiv 67
 Smøretår 14
 »Socialisten« 39
 Sommerfeldt, E.J. 47
 Sommerlyst 27
 Sonne, Jørgen, maler 73
 Sonnes frise 123
 Sorte-Hest-linjen 100
 Spisetid 40
 Sporrensere 48
 Sporvejsheste 36, 43
 Sporvejskoncession 26
 Sporvejslokomotiv 67
 Sporvejsmuseet Skjoldnæsholm 27
 Sporvognsanlæg, første danske 36
 Sporvognsbilleder 51
 Sporvognsnumre 125
 Sporvognspassager 28

Sporvognsremisen, Nordre Frihavnsgade 78
 Stage-coach 16
 Starbuck-vogne 28, 29, 51, 54, 57, 66, 67, 73,
 77, 78, 103, 121
 Stein, Th., billedhugger 77
 Store Nordiske Telegrafelskab 120
 Strandvejens Damp-Sporvejs-selskab 50, 81, 83
 Strejke 49
 Strøglinjen 121
 Sundby hestesporvognsline 91, 103
 Sunddamper 19
 Sygdom 45
 Sygeattest 39
 »Syrevogne« 119
 Sølvgades Sporvejselskab 50, 109
 Sørensen, C.F., maler 73

 Thaysen, direktør, etatsråd 39
 Thomsen, J. Chr. 47, 48
 Thomsen, N. 47
 Thorvaldsen, Bertel 123
 Thorvaldsens museum 73, 123
 Tivoli 57, 93, 95, 100
 Tjenesteforfeelse 49
 Tjenestetid 45
 Torp, F.L., generalkommissær 40



Stentryk fra Karnevals billeder 1874.

Traffikkoncession 6
Transport af varer 37
Trier, H., folketingsmand 45
»Tuborg øl-pavillon« 110
Tunge vogne 10

Udstillingsbygning til den franske kunst-
udstilling 108
Ulfeldts Plads 6

Uniform 45
Uniformsudstyr 36

Valby, udsigt over 124
Valby-Sundbylinjen 125
Vesterbro passage 58, 75, 118
Vognmandskøretøj 12
Voldens sløjfning 20

Wagner, W. 26
Wessel & Co., Th. (på Kongens Nytorv) 67
Winsløv, direktør 48

Zimmermann, inspektør 40, 42, 43
Zinn, Adolf, koks- og brændselsforretning 62

»Øresund«, dampskib 19

I sikkerhed

Herren (nede paa Gaden): »Ja, hvor jeg dog misunder Skorstensfejeren deroppe, han skal kun være paa Tagene, der er han da forholdsvis i Sikkerhed, hvad skal vi andre Stakler gøre midt imellem alle disse Automobiler, elektriske Sporvogne, Cykler og andre Ting!«

Xylografi i Illustreret Familie-Journal, ca. 1890.

