

OTTE ÅR MED AMAGERBANENS OMNIBUSRUTER

- 1950-1958 -

I. Arbejde og Personale

II. Passagerer og Trafik

III. Afslutning

Leif Rasmussen

Nov. 1994.

Indholdsfortegnelse

I. Arbejde og Personale

Min første ansættelse

Arbejdet

Hvordan man undgik lange cykelture

Billettørerne

Chaufførerne

Leif Busck-Jensen

Kørselslederne

Regnskabskontoret

Opholdsstuen

Busserne

Ahlefeldtsgade: garage og værksted

Faglige problemer

Problemer med tjenesteplaner

II. Passagerer og Trafik

Passagererne

Amtssygehuset i Gentofte

Trafikkaos

Amager Travbane

III. Afslutning

Afsluttende bemærkninger

I. Arbejde og Personale

Min første ansættelse (på prøve)

I løbet af marts 1950 - jeg var 18 år og gik i 3.G - blev det klart, at jeg behøvede en indtægt for at financiere mine studieplaner. Jeg havde ingen idé om, hvorledes det kunne ske. Vi boede på Amager på hjørnet af Irlandsvej og Sundbyvestervej tæt ved Sundbyvester Plads. Hertil ankom busser med passagerer og personale fra Københavns Sporveje fra Rådhuspladsen. De skulle videre mod enten Kastrup, Lufthavnen, Dragør, eller Tårnby. På Pladsen blev de overtaget af personale fra Amagerbanen. Passagererne blev siddende, men måtte have nye rejsehjemler. Desuden udgik Amagerbanens busser fra samme sted til Kongelunden, til Dragør Nord- og Sydstrand og nogle år senere også til Nøragersminde. Endvidere kørte busser til Amager Travbane på Løjtegaardsvej på travdage. Endelig kørte en bus om søndagen med besøgende til Københavns Amtssygehus i Gentofte, hvortil Amagers beboere syd for kommunegrænsen hører.

Der var et opslag i et vindue tilhørende Amagerbanens kontor på Sundbyvester Plads. Det lød:

"Reservebilletttører antages". Jeg gik ind og spurgte, hvad en reservebilletttør er. Jeg fik en besked, jeg ikke forstod samt en lille bog med **"Instruktioner for**

Billettører" på 16 sider til gennemlæsning på stedet. En kommende kollega hviskede: "Du skal bare sige, at en billettør skal være høflig over for passagererne; resten er ligegyldigt". Så da kontorchef S.M. Madsen spurgte, hvad jeg havde fået ud af instruktionsbogen, havde jeg ingen vanskeligheder med at vælge de rette ord. Jeg blev derefter - på Banens regning - sendt til godkendelse på Hovedkontoret på Kastrup Station. Den øjensynligt vigtigste kvalifikation var min alder. Hr. Soelberg spurgte blot, om jeg var fyldt 18 år. Jeg svarede bekræftende, og blev antaget som **reservebillettør på prøve**. Skærtorsdag 1950 kort før studentereksamen begyndte min første arbejdsdag; den praktiske oplæring tog ca. en uge. Jeg var nu ved at tjene penge, ca. kr. 2,25 i timen. Jeg kom til at tilbringe næsten alle week end'er og alle ferier i otte år som reservebillettør.

Arbejdet

Banens problem var en betydeligt udvidet køreplan i week end'er, på helligdage og i ferier. Det stillede krav om ekstra-chauffører og -billettører i disse tidsrum. Tolv-femten unge mennesker under uddannelse tjente penge som dette ekstrapersonale. Jobbet var særdeles velegnet for os: det var let og kunne passes ind i næsten alle uddannelsesforløb. De faste folk og reserverne kom bemærkelsesværdigt godt ud af det med hinanden i min tid, selvom de sidstnævnte ikke var

medlem af fagforeningen.

Det var let at sælge billetter og give penge tilbage på trods af, at der var fire takster afhængig af rejsens længde. Det var også let at ringe *stop* og *afgang*. Amagers geografi var heller ikke vanskelig. Men i begyndelsen var det næsten uoverkommeligt at håndtere alt dette på én gang og samtidigt holde øje med om passagerer skulle af og på, og med hvor langt vi var kommet på ruten. Det blev lettere med øvelsen.

Jeg fik ikke altid tildelt tjeneste. Men jeg boede nær kontoret på Sundbyvester Plads, kunne komme uden varsel og slap derfor alligevel ikke fri ret tit. Der var ulemper: jeg kunne få en tjeneste med afgang fra Dragør med første bus, 05.13, eller med sidste bus med ankomst til Dragør 01.08. I begge tilfælde måtte jeg cykle til Dragør før og efter tjeneste, en afstand på ca. 9 kilometer hver vej. Sådan var det i hvert fald i begyndelsen af min ansættelse. Senere, måske i 1953, blev der i week end'er indsat en bus uden for køreplanen fra Dragør ad Amager Landevej og Saltværksvej til Kastrup kl. 01.20, efter aflæggelse af dagens regnskab for personalet på de sidste vogne. Denne bus var meget nyttig, især for reservisterne, fordi cykelvejen reduceredes fra 9 til 3-4 kilometer eller mindre. Trods trusler om repræssalier fra ledelsens side kørte denne bus altid fra Dragør til

Kastrup via Sundbyvester Plads, hvis det var nødvendigt. Det var risikabelt, fordi Banens direktør, Richard Andersen, boede i en lejlighed med udsigt til Pladsen.

Hvordan man undgik lange cykelture

Der var ingen, der var interesseret i at cykle længere end nødvendigt. Det var derfor godt, at der fandtes en uofficiel forståelse om, at Banens folk kunne køre med avisbilen om morgenen til Dragør via Lufthavnen. Man skulle vente på Sundbyvester Plads nøjagtigt dér, hvor avisbilen gjorde holdt klokken 04.30 i 10-15 sekunder, mens chaufføren læssede sine aviser af. Så kunne man få lov at ligge på ladet i fri luft uden noget særligt fjedersystem mellem sig og brostenene. Det var ubehageligt, men man slap for de to lange cykelture.

Der var to andre mere farlige udveje. Jeg prøvede dem begge. Man ringede efter aftale privat til sin chauffør om morgenen og sagde, at man var oppe og alt gik planmæssigt. Så kørte chaufføren fra Dragør uden billettør til normal afgangstid. Billettøren kørte imidlertid halvvejs mod Dragør på cykel, mødte bussen, steg ombord og billetterede. Om eftermiddagen var der så kun en kort tur for at få fat i cyklen og køre den hjem igen. En variant kunne bruges søndag

morgen, hvor der var meget få passagerer på første bus. Man tog cyklen med på bagperronen og satte den af, når man var kommet halvvejs mod byen. Alle disse numre krævede tillid mellem chauffør og billettør - og ville have kostet dem begge jobbet, hvis de var blevet opdaget.

Det er overraskende i dag at tænke på, at vejrmeldingerne ingen rolle spillede for os dengang. Ingen lyttede til dem, ingen kendte dem, man tog vejret, som det kom. Selv når det betød, at man måtte cykle hjem fra Dragør i regnvejr. Vejrmeldinger var nok meget upålidelige dengang, og i 1950 udsendtes de kun over radioen. Henrik Voldborg var næppe mere end en skoledreng.

Billettørerne

Der var mange buslinjer, og de blev betjent af et dagligt personale på henved 50 grupper af billettører og chauffører. Der stilledes to krav til billettørerne udover det med høfligheden. For det første skulle man have orden i sine pengesager. Især skulle man ikke låne af taskens byttepenge til cigaretter eller pølser, og slet ikke til det illegale, men florerende kortspil om penge. Man blev fyret, hvis der manglede penge i kassen ved den ugentlige, uanmeldte revision. For det andet skulle man møde til tiden, så køreplanen kunne overholdes.

Jeg havde ingen problemer med disse tre punkter. Men udskiftningen blandt billettørerne var omfattende.

Kravet til dem var periodevist stort. En fyldt bus ankommet fra Rådhuspladsen med ca. 48 passagerer skulle billetteres på ca. tre minutter. Under sådanne forhold var det almindelig praksis, at chaufførerne kørte forholdsvis langsomt til *Korsvejen*, det tredje stoppested. Det var så meningen, at billetteringen skulle være overstået på dette tidspunkt. Det svarede til mindre end fem sekunder pr. passager. Mange havde månedskort, men de, der betalte, skulle ofte have penge tilbage. Så man rubbede neglene.

Det tog som regel ikke lang tid at lære taksterne. For mit eget vedkommende forbavsede det mig, at jeg foruden taksterne hurtigt lærte, hvilke mønter jeg skulle give tilbage. To til Dragør (2 x 70 øre eller kr. 1,40) krævede 2 x 25 øre plus en 10 øre tilbage på 2 kr. To voksne og et barn til Kastrup (kr. 0,90) krævede en 10 øre tilbage på 1 kr., osv.

Billettørerne havde yderligere én opgave. På den tid havde alle busser åben bagperron. Det var billettørens pligt at stå ved døren med ryggen mod kørselsretningen, så snart forretningerne i vognen var afsluttet. Formålet var at hjælpe folk op og

forhindre, at nogen faldt ud under kørslen. Man lærte hurtigt at løfte sine hæle fra gulvet, når man stod her. Og det var også nødvendigt, når man skulle udfylde sin kørebog i bussen. Det skulle ske efter, at man havde forladt sidste stoppested på en rute. Så skulle man nemlig udfylde sin bog med de billetnumre, der stod øverst på blokkene, og som ville blive solgt først. Det var fyringsgrund, hvis billetkontrolløren greb én i at have glemt at udfylde bogens rubrikker før afgang. Man skulle også sørge for, at skiltningen var i orden, før man nåede endestationen, hvis bussen skiftede bestemmelsessted.

Chaufførerne

Chaufførernes opgave var selvfølgelig at føre busserne sikkert frem. Jobbet havde flere ulemper. Det foregik i tiden, før automatiske gearskift og synkromesh gearkasser indførtes i busser. Så arbejdet var tungt. Tre gearskift efter hvert stop, alle med stram "dobbelt udkobling". Der var otte stoppesteder fra Sundbyvester Plads til Kastrup Station. Det betød, der skulle kobles ud mindst 48 gange på ti minutter. Det var hårdt for knæleddene. Mange chauffører klagede desuden over natarbejdet. De behøvede undertiden én eller to timer for at falde i søvn efter tjenesten på trods af fysisk træthed. De fortalte, de lå og "kørte" i sengen. Endelig ramte skifteholdsarbejdet især de ældre chauffører hårdt.

Jeg hørte aldrig de yngre chauffører eller billettørerne klage over dette.

Mange chauffører havde fast billettør i årevis. Der udvikledes ofte stort venskab mellem dem i disse tilfælde.

Udskiftningen blandt reservechaufførerne var stor. De nye folk skulle lære meget for at kunne gebærde sig rigtigt. Jeg fortalte én af dem, der syntes, at nu gik det rigtig fint, at han skulle tage sig i agt for og ikke passere personbilen foran. Dens nummer, K 42 813, afslørede nemlig, at den tilhørte Banens direktør.

Blandt chaufførerne husker jeg "Lille Christian" (Hansen), der aldrig var hjemme, men som tjente mangel en ekstraskilling ved at sælge drikkevarer til overpris i folkestuen. Han sørgede også for indbetaling af kontingent til fagforeningen for alle. Desuden var der "godsejeren", Svend Jakobsen. Navnet hentydede til hans omfang, ikke til hans jordbesiddelser. Ole Pramvig forårsagede den eneste ulykke, jeg husker at have hørt om. Han kørte i grøften på Englandsvej en fredelig formiddag. Ingen kom alvorligt til skade. Der var også "Onkel", der hed Johansen, og som altid var i højt humør. Kaj Andreasens søn blev først billettør og senere

chauffør. H.C. Jørgensen var fritidsassurandør og gammel lokomotivfører. H.P. Olsen var også lokomotivfører. Ved endestationerne så han altid efter, om passagererne havde tabt penge og stoleryggene. Han gav sig selv lov til at købe chokoladefrøer for de fundne midler. Desuden var der Leif Busck-Jensen, der var den eneste studerende chauffør.

Leif Busck-Jensen

læste politisk videnskab ved Københavns Universitet. Hans speciale var Offentlig Trafik. Han elskede busser og ville med glæde have kørt dem uden løn. En af årsagerne var, at han som dreng havde kravlet rundt i Amagerbanens busser, mens de blev bygget på *Dansk Automobil Byggeri*, DAB, i Silkeborg under ledelse af hans onkel. (Hans far arbejdede der fra 1919 til pensionsalderen, og hans bror Gunni arbejder der stadig i 1994. Alle de gule busser i København idag, november 1994, er bygget af DAB.) Leif Busck-Jensen kendte alle enkeltheder om busserne, og vidste hvilken af dem, der havde en diesel U-bådsmotor om bord. Vi blev gode venner.

Han boede på Elers Kollegium i Store Kannikestræde og inviterede engang i 1952 Egon Poulsen (se senere) og mig hjem til stor middag på kollegiet. Hamburgerryg med en overdådighed af grøntsager og vin.

Studentervinen var dengang *Rosé d'Anjou* til kr. 3,25 pr. flaske. Desserten og vejen hjem har jeg glemt. Senere, i februar 1953, netop da 1. del af mit studium var vel overstået, så jeg et opslag i porten til Studiegaarden på Københavns Universitet i Studiestræde. Det fortalte, at der var et gratis værelse ledigt på Elers kollegium for en naturhistoriker. Det passede på mig, og jeg så notitsen ved en tilfældighed. Den sad godt gemt mellem snesevis af andre. Nu kendte jeg kollegiet fra tidligere besøg, søgte pladsen, fik den tildelt og flyttede ind sidst i april. Opslaget havde i sandhed været godt skjult: det viste sig senere, at jeg var den eneste ansøger. Jeg boede på Elers Kollegium i mere end syv år, først som student, senere som kandidat.

Netop i forbindelse med Leif Busck-Jensen opstod der fagforeningsproblemer på Banen. Chaufførkollegerne forlangte på et tidspunkt, at han blev medlem af Chaufførernes fagforening i Rosenørns allé. Det blev han så, men da han ikke arbejdede fra mandag til fredag, hævede han arbejdsløshedsunderstøttelse for denne periode. Dermed havde han - vel utilsigtet fra kollegernes side - overskud på sit fagforeningsregnskab.

(Han dræbtes ved en bilulykke nord for Frankfurt i

1956. Han ville have haft mig med på turen, men jeg afslog.)

Kørselslederne

Foruden chaufførerne var der kørselslederne, af hvilke én altid var i funktion. Den højest placerede hed Poul Westphael og boede i St. Magleby. Han var ansvarlig for afvikling af busdriften på det overordnede niveau. Han skulle om torsdagen bestemme antallet af ekstravogne med tilhørende mandskab til week end'en. Det var lidt af et lotteri: i busdistriktet var der tusindvis af sommerhuse og kolonihaver. Derfor var antallet af passagerer på forårets helligdage nøje relateret til vejrliget. Dårligt vejr holdt folk hjemme; det indkaldte ekstramandskab fordrev ventetiden med kortspil. Og Westphael stillede så til "øretæver" næste dag på hovedkontoret. Godt vejr kaldte folk på besøg i haverne i tusindtal. Hvis der ikke var (ekstra-)vogne nok til at transportere dem alle, blev der klaget til Hovedkontoret. Og så stillede Westphael også til øretæver. Han traf nøddigt afgørelser uden at rådføre sig med de øvrige kørselsledere. Han var vellidt af mandskabet, som tydeligt så hans vanskeligheder med Hovedkontoret, hvis forhold til omverden var helt teoretisk.

De øvrige kørselsledere delte enkeltvis ansvar for og

opsyn med busdriften dagen igennem. De dirigerede ekstravognene, så alle blev transporteret ud om formiddagen på de store trafikdage. De måtte også have på fornemmelsen, hvornår der skulle sendes vogne ud for at transportere de rejsende tilbage igen om aftenen.

Egon Poulsen kom næsteften Westpael i rækkefølgen. Han var lille af bygning og hurtig i hoved og bevægelser. Han ville have været jockey på travbanen i sine unge dage. Ham havde jeg det bedste forhold til. Når jeg var reserve, og han skønnede, at der ikke blev brug for mig, slap jeg tit for den sidste time omkring midnat. I perioder, hvor jeg var reserve om aften (der var altid én), lod han mig skrive sin daglige rapport på maskine. Der førtes en log-bog over alle dagens uregelmæssigheder: personalets sygemeldinger eller udeblivelser, fejlmeldinger af busserne, indkaldelse af ekstra mandskab, udskiftning af vogne etc. En kopi af denne rapport skulle indsendes til Hovedkontoret hver dag. Det var første gang, jeg rørte en skrivemaskine, og jeg husker endnu følelsen af ærefrygt over det mekaniske vidunder.

Også Wernskjold var kørselsleder, altid venlig og korrekt. Det er vel karakteristisk, at jeg nu ikke længere husker hans fornavn (Aage?). På senere

tidspunkter forfremmedes Aage Petersen(?) fra Dragør, Poul Nagel, også fra Dragør og Kaalby fra Sundby - alle fra chauffør-gruppen - også til kørselsledere.

Som kørselsleder virkede undertiden også M.O. Jensen (?), stationsforstander i Dragør. Han udstrålede autoritet og tryghed og fik alting til at glide. En aften uden problemer viste han kortkunster i opholdsstuen, bl.a. et trick, der fik alle tilstedeværende til at tabe næse og mund af overraskelse. Han havde intet mod at afsløre sit trick bagefter. Jeg har med samme trick fået fornuftige mennesker til at overveje et kort øjeblik, om det virkelig kunne være muligt, at

Kørselslederne var initiativrige og evnede at kombinere, når noget gik galt. De kunne alle tale til mandskabet, så det forstod meningen.

Regnskabskontoret

Der var også et kontor for regnskab, billetter og månedskort. Personalegrupperne fra kørselsleder- og regnskabskontoret henvendte sig aldrig til hinanden. Folkene på regnskabskontoret var alle korrekte, og den allermest korrekte var hr. Greisen. Han boede i Dragør og skulle hver dag på og af ved stoppestedet "Sophus Falcks allé". Han var ofte på bagperronen på min vogn, men sagde aldrig et ord udover: "Vil De

være venlig at standse ved Sophus Falcks allé?". En enkelt gang genkendte jeg ham ikke i skaren - der var plads til 19 på bagperronen. Jeg spurgte, om han havde fået en billet, og han trak sit frikort frem uden et ord men med et blik som en fornærmet imperator.

Vi afleverede regnskab hver dag før fyraften. Hr. Greisen kontrollerede dem og kaldte os ind, når der havde været fejl, der måtte udlignes. Han skrev: "der mgl. 0.80 kr.", underforstået: i sidste regnskab. I dag skriver jeg ofte "mgl." i stedet for "mangler" og tænker på hr. Greisen hver gang.

Når passagerer insisterede på skriftlige klager, havde han en dertil indrettet protokol. Leif Busck-Jensen overværede en dag tilfældigt en klage blive ført ind. Hr. Greisen spurgte med hævede øjenbryn: "Er De nu sikker på, at De har fået det hele med?", hvilket bekræftedes. Mens klageren var på vej ud, men uden han hørte det, hvislede hr. Greisen: "Det er godt, for der er ingen, der kommer til at se det!" og smækkede bogen sammen. Dette kontor kunne behandle alle med foragt.

Som billetkontrollører på busserne virkede i mine tidligste dage en Rasmussen(?), der efterfulgtes af Kjeldsen, Poul Nagel og Poul Langkilde. De kom

uanmeldt på bussen og kontrollerede alle billetter. Var der fejl, blev der gjort kort proces, man blev fyret samme dag. Et stort problem var vel, om nogen prøvede at sælge den samme billet to gange. Billetkontrollørerne var frygtet af alle billettører. De af dem, der kun fungerede i denne egenskab må have haft en besynderlig isoleret tilværelse. De hørte ikke til nogen steder. Så deres "sociale netværk" må have været dårligere end den yngste reserves.

Opholdsstuen

lå i en stueétage i et hus på Sundbyvester Plads, på Sundbyvestervej 11, meget tæt ved bussernes holdeplads. Den deltes af personale fra Københavns Sporveje og Amagerbanen. Der var altid nogle minutter mellem ankomst med én bus og afgang med den næste. Noget af personalet havde længere pauser til frokost eller aftensmad. Derfor var der altid 10-15 mennesker tilstede, hvoraf nogle spillede kort. Man kom også her for at se de kommende tjenesteplaner, som var slået op for følgende week end.

Undertiden slog lynet ned. Der var ugentlig revision af taskebeholdningen (man havde fået 20 kr. i byttepenge). Den foregik hyppigst ved, at man fik at vide på Pladsen uden for, at man var ønsket på billetkontoret. Dette varsel gav mulighed for, at man kunne gå gennem opholdsstuen og på vejen låne det

nødvendige til at dække sit eventuelle underskud. Men hvis man var under speciel mistanke, så dukkede hr. Greisen op ude i folkestuen og krævede éns nærvær på kontoret med det samme. Så fulgtes alle éns bevægelser med hans ørneblik. Ofte blev reserven så sat ind på ofrets næste tur, fordi en revision kunne tage 15-20 minutter.

Alle holdt af opholdsstuen. Her mødte man vennerne, her hørte man nyt, her kunne man følge med i det evige drama i kortspillet eller deltage i de lige så lange politiske eller faglige diskussioner: "Men i følge septemberforliget" kan jeg høre endnu. Et af de uopslidelige emner drejede sig om, hvorfor Sporvejspersonalet havde bedre løn- og arbejdsforhold end Amagerbanens. Svaret var selvfølgelig, at Københavns kommune var under socialdemokratisk ledelse og Amagerbanen et privat selskab. Men sådan blev der aldrig argumenteret.

Det var også her i opholdsstuen, at man skrev "regningen til vognmanden", altså gjorde rede for ugens aktiviteter på papir. Opholdsstuen var samlingsstedet. På endestationerne var det anderledes: dér var man helt overladt til sit eget selskab - i mange tilfælde uden andet tag over hovedet end bussens. Det var herude, jeg lærte forskel på benzin- og dieselmotorer, og første gang

hørte om koblingens mysterier.

Et af emnerne for diskussionerne på folkestuen midt i 50'erne var spørgsmålet om dyrtidsportionerne og deres hensigtsmæssighed. De fleste gik selvfølgelig ind for denne regulering, nogle få imod. Vi véd nu, at den automatiske dyrtidsregulering først afskaffedes 20 år senere, omkring 1974.

Folkeviddet blomstrede. Et af de bedste eksempler drejede sig om navne på ekstravogne til Kastrup uden for myldretid. Det var på et tidspunkt, hvor bryggeriet "Stjernen" endnu eksisterede. Ekstravogne til Kastrup blev indføjet i køreplanen mellem dem, der kom fra Rådhuspladsen på minuttallene 00 og 30. Ekstravognene kørte hver time på minuttallene 15 og 45. De blev i køreplanen forsynet med en stjerne (*) for at markere, at de udgik fra/kørte til Sundbyvester Plads. De kaldtes så "stjernevogne". Da der kort tid efter indførtes endnu et hold ekstravogne til Kastrup med minuttallene 07, 22, 37 og 52, kaldtes de (uundgåeligt) for "Carlsbergvogne". Det vigtige var, at navnene indeholdt oplysninger om afgangstiderne.

Busserne

Banen rådede vel omkring 25 busser af meget forskellig alder og personlighed. De to ældste var

små og benzindrevne. Den næste gruppe var større og dieseldrevet. Disse vognene havde fem fremadrettede gear, hvoraf det højeste var et "overgear". De var alle bygget hos DAB i Silkeborg. Der var også én eller to anhängere, der kunne kobles på en hovedvogn. De benyttedes bl.a. på de store travdage (se senere). Efter man indledte samarbejdet med Sporvejene, blev der indkøbt *Leyland*-busser i samme stil som Sporvejenes med separat kabine til chaufføren men med en mørkere gul-brun farve. (Karrosseriet stammede nok også fra DAB.) I slutningen af min periode indkøbtes busser fra Steyr i Østrig. Jeg husker intet om dem - måske fordi de var én-mandsbetjente og derfor ikke behøvede billettører.

Der var værksteder i Kastrup - øst for Hovedkontoret på den anden side banelegemet. Der kom vi sjældent, og jeg har ingen mening om, hvor mange mekanikere, der var ansat. Vognene vaskedes hver nat enten i Kastrup eller Dragør. Begge steder var der også garager. Det var i vaskehallen, man fik at vide, hvilken vogn, man skulle tage om morgenen.

Vognvaskerne kørte ofte skolebusser om morgenen. De transportererede børn fra de yderste gårde ved Søvang til skole i St. Magleby. Jeg husker intet om, hvordan børnene kom tilbage om eftermiddagen, men størstedelen af min aktivitetsperiode faldt jo sammen

med, at børnene havde fri fra skole.

Ahlefeldtsgade: garage og værksted

Hovedværkstedet for Sporvejenes busser lå i Ahlefeldtsgade nær det gamle Grønttorv (i dag Israels Plads). Jeg husker ikke anledningen, men engang blev jeg sendt med Leif Busck-Jensen for at aflevere én bus og få en anden med tilbage netop her fra værkstedet. Han holdt meget af disse værksteder. Da han fik tilbudt et værelse i Ahlefeldtsgade kun 10 meter fra værkstedet, kunne han ikke afslå det og flyttede ind.

Faglige problemer

Man arbejdede seks dage á otte timer. Et punkt, de ansatte var utilfredse med, var den såkaldte "mellemtid". Tjenester kunne tilrettelægges meget uheldigt. Man kunne begynde klokken 06.00 om morgenen, arbejde til omkring klokken 09.30, have fri til klokken 15.00 og arbejde igen til klokken 19.00. Dette arrangement var overenskomstmæssigt lovligt, blot der var ét minut mindre end 13 timer fra arbejdstids begyndelse til dens ophør. Man fik kr. 1,00 i timen for hver af mellemtimerne. Boede man nær busruterne, så kunne man måske benytte denne tid fornuftigt. Boede man længere væk, f.eks. på Nørrebro (hvilket forekom), så gik tiden med transport. Banens interesse var selvfølgelig at få dækket både

med, at børnene havde fri fra skole.

Ahlefeldtsgade: garage og værksted

Hovedværkstedet for Sporvejenes busser lå i Ahlefeldtsgade nær det gamle Grønttorv (i dag Israels Plads). Jeg husker ikke anledningen, men engang blev jeg sendt med Leif Busck-Jensen for at aflevere én bus og få en anden med tilbage netop her fra værkstedet. Han holdt meget af disse værksteder. Da han fik tilbudt et værelse i Ahlefeldtsgade kun 10 meter fra værkstedet, kunne han ikke afslå det og flyttede ind.

Faglige problemer

Man arbejdede seks dage á otte timer. Et punkt, de ansatte var utilfredse med, var den såkaldte "mellemtid". Tjenester kunne tilrettelægges meget uheldigt. Man kunne begynde klokken 06.00 om morgenen, arbejde til omkring klokken 09.30, have fri til klokken 15.00 og arbejde igen til klokken 19.00. Dette arrangement var overenskomstmæssigt lovligt, blot der var ét minut mindre end 13 timer fra arbejdstids begyndelse til dens ophør. Man fik kr. 1,00 i timen for hver af mellemtimerne. Boede man nær busruterne, så kunne man måske benytte denne tid fornuftigt. Boede man længere væk, f.eks. på Nørrebro (hvilket forekom), så gik tiden med transport. Banens interesse var selvfølgelig at få dækket både

morgenens og aftenens myldretidstrafik af samme mandskab.

En anden regel beskyttede de ansatte bedre: der skulle gå 9 timer mellem to tjenester. Jeg oplevede, at en billettør kom fem minutter for sent en morgen i Kastrup og skulle fyres. Imidlertid påpegede han, at den ny tjeneste begyndte for tidligt i forhold til 9-timersreglen, fordi han havde haft overarbejde dagen før. Han reddede sit skind ved trusler om fagforeningens mellemkomst.

Midt i min ansættelsesperiode indførtes i overenskomsten, at der udbetaltes "fejltællingspenge": den højeste billetpris - i begyndelsen 70 øre - lagdes til lønnen hver dag.

Problemer med tjenesteplaner

I dagens aviser omtales DSB's lokoføreres udbredte sygemeldinger som resultat af ledelsens (dårlige) tjenesteplanlægninger. Jeg husker en tjenesteplan i halvtredserne fra Hovedkontoret i Kastrup. Set med de ansattes øjne var den ikke morsom. Der var unødigt mange mellemtimer til kr. 1,00 for hver. Leif Busck-Jensen og jeg lavede en alternativ plan. Den indeholdt ca. 50 arbejdsforløb, der passede ind i hinanden, med de gældende overenskomster og de foreliggende køreplaner. Vores arbejde var enormt og

krævede mere end en uges slid og meget papir. Men til sidst fik vi alle kabalerne til at gå op. Vi præsenterede resultatet på Hovedkontoret i Kastrup. Ingen var det mindste interesseret. Konklusionen må blive, at så længe der er offentlig trafik, vil der blive udarbejdet tjenesteplaner, og det er deres lod at blive kritiseret sønder og sammen: "Men i følge septemberforliget er det arbejdsgiverens ret at lede og fordele arbejdet".

II. Passagerer og Trafik

Passagererne

Der var mange grupper af passagerer. Mange beboere i Kastrup, Tårnby og Dragør arbejdede i København og kørte frem og tilbage hver dag. For dem var månedsrabatkort en billig udvej. Man multiplicerede prisen for en enkeltrejse med 28, og så kunne kortet bruges ubegrænset i en måned. (Først i 1950'erne var enkeltpriserne fra Sundbyvester Plads: 35 øre til Kastrup (5,3 km), og 70 øre til Dragør (8 km).)

Der var mange havekolonier på det yderste Amager. Hertil kom ejerne og deres gæster i meget stort tal på lørdage og søndage forår, sommer og efterår. Havefolket kom om morgenen, gæsterne om eftermiddagen, og de fleste skulle hjem igen om

aftenen, hvilket gav god udnyttelse af Banens mandskab og materiel.

Lufthavnens personale benyttede meget ofte busserne til og fra Rådshuspladsen. Hertil kom, at flyvepladsen i 1950'erne især på sommersøndage med godt vejr var et stort trækplaster for Københavns befolkning. På det tidspunkt var lufthavnsanlægget meget lille og overskueligt ("et cafeteria med landingsfaciliteter"(?)). Tilskuerne kom dengang på nært hold af flyvemaskinerne. Og meget få havde fløjet på det tidspunkt, hvilket vel bidrog til fascinationen.

Desuden var der en ikke ubetydelig gruppe, der kom hvert forår og kørte til Kongelunden blot for at nyde de mange tulipanmarker i blomst mellem Tømmerup og Kongelunden. Det gjaldt om at komme på det rigtige tidspunkt. Markerne ejedes nemlig af *løgavlere*, der rev hovederne af deres planter, så snart de havde blomstret. Det var let at kende disse blomsterglade passagerer. De forlod ikke bussen, men kørte henrykt med hjem igen.

Desuden var der endnu en kategori af ukendt størrelse. Viceregensprovst, Regensens elskede "VP", Thune-Jacobsen kom (hver?) søndag eftermiddag og kørte til Dragør. Han blev stående på bagperronen og

forlod vist aldrig bussen derude. Jeg talte tit med ham, og han forstod omend med undren, at flere studenter arbejdede på busserne. Jeg tror, det var hans søndagsudflugt. Hvor mange, der delte hans variation af *En Søndag på Amager* er uvist.

Amtssygehuset i Gentofte

Det var eftertragtet for personalet side at køre på ruten til Amtssygehuset. Arbejdet var minimalt, og man fik en tur gennem hele byen. Ruten udgik fra Dragør med kort ophold på Sundbyvester Plads. Det var kun få, der havde privatbiler dengang, så den direkte bus var meget nyttig og altid godt besat. Køreturen tog 40 minutter. Det var vanskeligt at parkere bussen blandt alle personbilerne. Første gang jeg var derude, benyttede jeg lejligheden til at besøge min onkel, der var indlagt på Sygehuset. Anden gang sneg Leif Busck-Jensen og jeg os ned til det (nyåbnede?) Karen Volfs Konditori på Lyngbyvej i ventetiden.

Trafikkaos

Den mærkeligste dag i min ansættelse begyndte uden forvarsel. En hverdag i juli i 1951 eller 1952 var der for første gang flyveopvisning af amerikanske maskiner i lufthavnen. Den var annonceret i aviserne, men Banen havde vist ikke gjort noget særligt usædvanligt i den anledning. Der kom imidlertid så mange tilskuere fra hele byen, at al trafik på Amager

gik i stå. En vigtig årsag var, at mange store amerikanskbyggede biler, de såkaldte "dollargrin", holdt i kø, blev varme og brød sammen, fordi deres kølesystem var baseret på stor fart gennem luften. En anden årsag var, at fiffige chauffører for at komme forbi andre biler, kørte op på fortove, sad fast og blokerede alt. Busserne blev også hængende i de kilometerlange køer, bl.a. på Amager Boulevard, så personalet nåede ikke frem til at overtage næste vogn efter køreplanen. Der var masser af overarbejde, og kørselslederne havde deres livs vanskeligste dag.

Amager Travbane

På de store løbedage på Travbanen var der brug for alle de ekstravogne, der kunne mobiliseres.

Travgæster mødte i godt vejr op i tusindvis. Nogle travgæster spillede altid på deres billets endetal - og viderebragte på bussen denne gode idé til alle, der gad høre på dem.

Der var kun brug for busserne til ud- og hjemkørslen. Udkørslen var som regel fredelig nok, for passagererne fordelte sig nogenlunde jævnt mellem klokken 12 og 14. Men hjemkørslen var vanskelig, fordi de allerfleste ville hjem samtidigt.

Busserne holdt parat ved Travbanen til at køre publikum hjem, når sidste løb var færdigt. Der blev

ofte posteret en kørselsleder derude med den håbløse opgave at dirigere hjemkørslen. Først var alting dog afslappet. Chaufførkasket og Banens pengetaske over skulderen gav gratis adgang til tilskuerpladserne, og det benyttede vi os altid af til at se de sidste løb. Men når det allersidste løb var afsluttet, havde hovedparten af tilskuerne kun den ene tanke i hovedet: at komme hjem så hurtigt som muligt. På trods af opstillede rækværker opstod der altid kaotiske situationer ved hjemkørslen. Og de, der havde tabt på hestene, og som måske også havde ondt i hovederne, var gnavne og klagede over alt.

Det kunne være vigtigt at være billettør på én af de sidste vogne derudefra: præmieudbetalingerne fra sidste løb tog tid. Derfor var det dels vinderne fra sidste løb samt andre vindere, der var blevet opholdt i Restaurationen samt restaurationens tjenere, der var med her. Og så kunne drikkepenge - som iøvrigt var et ukendt begreb - flyde i rigelig mængde. Tonen her var ganske anderledes end på de første busser, der forlod Travbanen.

III. Afslutning

Afsluttende bemærkninger

Under hele mit studium billetterede jeg på

Amagerbanens Omnibusruter på fridage. De sidste gange som arbejdsløs kandidat fra Københavns Universitet. Jeg dækkede omtrent otte år fra Påsken 1950 til februar/marts 1958. Denne ansættelse var meget længere end andre reserves. Det var så længe, at jeg stadig kan vågne op og have drømt, at jeg ikke har fået rekvireret tilstrækkelig mange 50-øres billetter.

Fordelen ved ansættelsen var, at jeg kunne slutte studierne uden studiegæld. Der var mange som jeg, der her tjente lidt ekstra under et uddannelsesforløb. Den ugentlige lærlingeløn i kroner kunne nemlig dengang skrives med et ét-cifret tal, og legatmidler til studerende var mikroskopiske i både antal og omfang.

Som ung lægger man planer for sit liv, men ens livsforløb kommer alligevel til i et svimlende omfang at bero på utallige, uforudsigelige tilfældigheder. Blandt andet fordi man måske ikke vidste, at der fandtes **Reservebillettører og -chauffører på Amagerbanens Omnibusruter.**

Dette er en tyve-årige oplevelser i en afgrænset verden, i et afgrænset tidsrum, som de huskes 40 år senere. Det har været magtpåliggende for mig at nedskrive disse erindringer. Perioden var meget

vigtig for mit senere liv, og jeg føler i dag stor taknemmelighed både over for nære og fjerne kolleger og over for Banen. Alle de omtalte personer er forlængst døde, og jeg traf ingen af dem efter 1958.

Amagerbanen selv ophørte vel med at eksistere d. 30. september 1974 ved dannelsen af *Hovedstadsområdets Trafikselkab, HT*. Den vigtigste overordnede forskel på dengang og nu, fyrré år senere, er vel, at mange flere personer dengang beroede på offentlige trafikmidler med stor variation i trafiktæthed til følge. Det stillede store krav til kendskab til de lokale kunders vaner og forventninger.