

Leif Rasmussen, professor ved Odense Universitet, skrev i 1994 følgende ungdomserindringer om sin tid som billettør ved Amagerbanens busser i 1950'erne.

I marts 1950 var jeg 18 år og gik i 3.G. Jeg behøvede en indtægt for at finansiere 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 via Finderupvej til Nøragersminde.



Sundbyvester Plads med Amagerbanens busser ca. 1953

Endvidere kørte busser til Amager Travbane på Løjtegårdsvej 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:

*“Reservebillettører antages”. Jeg gik ind og spurgte, hvad reservebillettør 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 med en passerseddel for en tjenesterejse, værdi i alt 2 x 35 øre - 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 weekender og alle ferier i otte år som reservebillettør.*

Arbejdet

Banens problem var en betydelig udvidet køreplan i weekender og på helligdage. Det stillede krav om ekstra-chauffører og -billettører i disse tidsrum. Desuden behøvedes ekstra-personale i sommerferierne. 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 sidstnævnte ikke var medlemmer og fagforeningen.

Det var let at sælge billetter og give penge tilbage, også selvom der var fire takster afhængige af rejsernes 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, holde øje med om passagerer skulle af og på og vide, 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 weekender indsat en bus fra Dragør ad Amager Landevej og Saltværksvej til Kastrup kl. 01.20. Den kørte, når den sidste billettør havde aflagt regnskab og var beregnet 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 repressalier fra ledelsens side kørte denne bus altid fra Dragør til Kastrup via Sundbyvester Plads, hvis det var nødvendigt. Det var risikabelt, fordi Banans 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 nøjagtig dér, hvor avisbilen gjorde holdt kl. 04.30 i 10-15 sekunder, mens chaufføren læssede sine aviser af. Så kunne man få lov til 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.



Amagerbanens busbilletør ved lufthavnen i 1949

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 billetør 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 vejmeldingerne 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. Vejmeldinger var nok meget upålidelige dengang, og i 1950 udsendtes de kun over radioen. Henrik Voldborg var nok kun 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 de have orden i deres pengesager. Især måtte de ikke låne af taskens byttepenge til cigaretter eller pølser, og slet ikke til det illegale, men florerende kortspil om penge. De blev fyret, hvis der manglede penge i kassen ved den ugentlige, uanmeldte revision. For det andet skulle de 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 til Sundbyvester Plads 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 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 busserne åbne bagperroner. Det var billettørens pligt, at stå ved døren med ryggen mod kørselsretningen, så snart forretningerne i vognen var afsluttede. Formålet var, at man skulle 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 næste 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

busserne. 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 natarbejde. De behøvede undertiden én eller to timer for at falde i søvn efter tjenesten på trods af fysisk træthed. De fortalte, at de lå og "kørte" i sengen. Endelig ramte skifteholdsarbejdet især de ældre chauffører hårdt. Jeg hørte aldrig de yngre billettører klage over, at de ikke kunne falde i søvn.

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 rigtigt 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 mangen 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 nær Vandtårnet en fredelig formiddag. Ingen kom alvorligt til skade. Der var også "Onkel", der hed Johansen, og som altid var i højt humør. Chauffør Kaj Andreassens søn blev først billettør og senere også selv chauffør. H.C. Jørgensen var fritidsassurandør og gammel lokomotivfører. H.P. Olsen var også

lokomotivfører. Ved endestationerne så han altid efter, om passagerne havde tabt penge bag 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.