

MÅNEDSBLADET

# Glemmer du



*Billettør på Amagerbanen  
i 1950'erne. II*

**Nr. 2 Februar 1999  
Tårnby Kommunes  
Lokalhistoriske Samling**

ISSN 1397-5412

*Glemmer du*

**Tårnby Kommunes Lokalhistoriske Samling**

Leif Rasmussen, professor ved Odense Universitet, skrev i 1994 følgende ungdomserindringer om sin tid som billettør ved Amagerbanens busser i 1950'erne. Første del blev bragt i sidste nummer af "*Glemmer du*". Her følger andet og sidste del

### **Busserne**

*Amagerbanen rådede over omkring 25 busser af meget forskellig alder og personlighed. De to ældste var små benzindrevne. Den næste gruppe var større og dieseldrevet. Disse vogne havde fem fremadrettede gear, hvoraf det højeste var et "overgear". De var alle bygget hos DAB i Silkeborg. Der var også én eller to anhængere, der kunne kobles på en hovedvogn. De benyttedes bl.a. på de store travdage (se senere). Efter man indledte samarbejdet med sporvejene, indkøbtes der Leyland-busser i samme stil som Sporvejenes med separat kabine til chaufføren med en mørkere gulbrun farve. (Karosseriet stammede nok stadig fra DAB). I slutningen af min periode indkøbtes to busser fra Steyr i Østrig. Jeg husker intet om dem - måske fordi de var én-mandsbetjente og derfor ikke behøvede billettører.*

*Der var værksted for busserne i Kastrup - øst for Hovedkontoret på den anden side af 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 transporterede børn fra de yderste gårde ved Søvang til skole i Store 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.*

*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 udenfor myldretiden 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 "stjernevognene". Da der kort tid efter indførtes et hold ekstravogne i myldretiden til Kastrup med minuttallene 07, 22, 37 og 52, kaldtes de (uundgåeligt) for "Carlsbergvognene".*

### ***Passagererne***

*Der var mange grupper af passagerer. Mange beboede 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. En lå syd for Kirkevej mellem Store Magleby og Dragør ved stoppestedet Slørvej. En anden langs Dragør Sydstrand og en tredje omkring Søvang. Senere kom også tusindvis af kolonihaver langs Kongelundsvej ind under Banens domæne. 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 Rådhuspladsen. Hertil kom, at flyvepladsen i 1950'erne især på sommersøndage med godt vejr var et stort trækplaster for Københavns befolkning. På dette 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.



Kastrup Lufthavn 1951

Desuden var der en ikke ubetydelig gruppe, der kom hvert forår og kørte til Kongelunden blot for at nyde de mange marker med tulipaner i blomst mellem Tømmerup og Kongelunden. Det gjaldt om at komme på de rigtige tidspunkt. Markerne ejedes nemlig af løgavlerne, der rev hovederne af deres afblomstrede planter. 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, Regensen elskede "VP", Thune-Jacoben kom mange søndag eftermiddage 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 at køre på ruten til Amtssygehuset om søndagen. 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 jetmaskiner 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 amerikansk byggede biler, de såkaldte "dollargrin", holdt i kø, blev varme og brød sammen. Deres kølesystem var nemlig 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 hængende i de kilometer lange køer, bl.a. på Amager Boulevard, så personalet nåede ikke frem til at overtage næste vogn efter køreplanen. Der var kaos og 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 op i tusindvis i godt vejr. Nogle passagerer 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 posteredes ofte 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, var gnavne og klagede over alt.*



Forventningsfulde travgæster forlader Amagerbanens busser, ca. 1950

*Det kunne være indbringende 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 i øvrigt var et ukendt begreb - flyde i rigelig mængde. Tonen her var ganske anderledes end på de første busser, der forlod Travbanen.*

### **III. Afslutning**



*Under hele mit studium billetterede jeg på Amagerbanens Omnibusser 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 de andres reservers. Det var så længe, at jeg stadig kan vågne op og have drømt, at jeg ikke har fået reserveret 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 på et tidligt tidspunkt intet kan vide om Reservebillettører og -chauffører på Amagerbanens Omnibusruter.*

*Dette er en tyve-års oplevelser i en afgrænset verden, i et afgrænset tidsrum, som de huskes 40 år senere. Der 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 for nære og fjerne kolleger og over for Banen. Alle de omtalte personer er nok forlængst døde, og jeg traf ingen af dem efter 1958 (note 3.)*

*Amagerbanen selv ophørte vel med at eksistere d. 30. september 1974 ved dannelsen af Hovedstadsområdets Trafikselskab, HT. Som så mange andre privatbaner og busselskaber oplugtes den*

*af/indgik i det store og mere effektive HT. De nye busser var én-mandsbetjente og billettører/konduktører rationaliseredes væk.*



En af Amagerbanens enmandsbetjente busser fra 1860'erne

*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.*

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til:

**LOKALHISTORISK SAMLING  
KAMILLEVEJ 10  
2770 KASTRUP  
TLF. 32 46 05 45**

ÅBNINGSTID:

MANDAG 16-20

TIRSDAG 12-16

FREDAG 12-15

Lokalhistorisk Samling har desuden udstillinger på Kastrupgårdsamlingen:

**Midt på Amager og Kastrup Glas**

Åbent: tirsdag - søndag 14-17

onsdag tillige 19-21

Og på Plydsen, Amager Strandvej 350, 1.sal:

**Kastrupfiskerne og havnen, Plydsen, og**

**Brobisser**

Åbent: Lørdag og søndag 13-16