

Amagerbanen på skinner



Udflugtstog 1972, Foto: Allan Meyer

Allan Meyer
Udstillingscenter Plyssen
2016

Indhold

Forord	2
Planer.....	3
Anlæg og drift	4
Strækning og stationer.....	4
Amagerbro - Øresundsvej.....	4
Amagerbro station	4
Godsstationen	5
Øresundsvej	5
Engvej trb.	5
Syrevej - Kastrup.....	7
Syrevej.....	7
Saltværksvej	8
Kastrup	8
Lufthavnen trb.....	10
Tømmerup – Dragør	10
Tømmerup	10
Store Magleby	12
Dragør	13
Postbefordring	15
Rullende materiel.....	16
Damplokomotiver	16
Motormateriel	17
Personvogne m. m.	18
Postvogne	18
Rejsegodsvogne	18
Godsvogne	19
Københavns Grundejeres Renholdningsselskab - KGR	19
På skinner igen	21
Efterskrift.....	22
Tak	22



Forord

Selvom det efterhånden er over 25 år siden, at der sidst kørte tog på Amagerbanen¹, så er der stadig en vis interesse for banen og dens historie.

Der er i tidens løb udgivet et par bøger om Amagerbanen, men de er for længst udsolgt. Desuden har Stads- og Lokalarkivet i Tårnby udgivet et par hæfter i serien "Glemmer du", men disse fås i dag kun som pdf-filer, der skal downloades fra bibliotekets hjemmeside.

Endelig har Erik V. Pedersen en hjemmeside² hvor der også er en del om Amagerbanen.

Der således flere kilder, hvis man vil dykke ned i historien.

Med tilladelse af Erik V. Pedersen har jeg valgt at lave et sammendrag af hans hjemmeside til forhåbentlig glæde for Plyssens gæster.

Allan Meyer



¹ Wikipedia: I 1991 ophørte den sidste egentlige jernbanedrift på Amagerbanens strækning.

² www.evp.dk

Planer

Så tidligt som i 1866 fremsattes en plan om bygning af en jernbane på Amager, der var udarbejdet af daværende kaptajnløjtnant O.A.K. Wilde. Han foreslog bygning af en jernbane langs øens østkyst, stort set svarende til den linjeføring banen senere fik, da den endelig blev bygget. Wilde's plan omfattede imidlertid ikke kun anlægget af banen, som tænkte at skulle have endestation i Dragør, men også etablering af en dampfærgeforbindelse over Øresund fra Dragør til Limhamn. Denne sidste del af projektet var dog langt forud for sin tid, og både af denne og af andre grunde, måtte planen opgives.

I 1874, otte år senere, tog man igen tanken om en jernbane på Amager op. Ved denne lejlighed kom man så vidt, at Ministeriet for Offentlige Arbejder ved lov af 24. maj 1875 bemyndigedes til at udstede koncession på baneanlægget, men igen gjorde forskellige uheldige forhold sig gældende, bl.a. den allerede da synlige mulighed for, at de daværende københavnske banegårdsforhold måtte ændres. Projektet måtte opgives.

Ved det næste forslag forlod man tanken om en "østkystbane", og i stedet arbejdedes på et projekt om bygning af en ringbane berørende alle større bebyggelser på øen. Heller ikke dette forslag, hvis rentabilitet delvis skulle sikres ved renovationskørsel for Københavns Kommune, fik nogen bedre skæbne end de foregående.

Efter at fornøden lovhjemmel var tilvejebragt, fik "Kjøbenhavns Localbaneselskab" den 17. juli 1895 meddelt koncession på bygning af en jernbane følgende det af (nu) kommandør Wilde i 1866 skitserede forslag, dog med den tilføjelse, at banen fra Dragør førtes videre til Ullerup (Kongelunden). Projektet finansieredes i det væsentlige af fransk kapital, og de franske investorer opkøbte yderligere større arealer langs den foreslåede bane, hvorved man gik ind i en ret omfattende grundspekulation. Endnu en gang måtte projektet dog, af forskellige årsager, opgives. Bl.a. lykkedes det ikke - inden koncessionsfristens udløb - at fremskaffe den fornødne anlægskapital.

Efter kort tid blev et gentaget forsøg på at skabe grundlag for bygning af en bane strande også, da hovedinvestorerne - i dette tilfælde vekselererfirmaet Rubin og Bing samt Privatbanken -, trak sig

tilbage (sidstnævnte vistnok i øvrigt, fordi man kort tid forinden havde anbragt betydelige beløb i den netop åbnede sporvejslinie til Sundbyerne).

Fra forskellig side havde man dog efterhånden fået den opfattelse, at tiden for virkeliggørelsen af tanken om bygning af en bane på Amager var nær, og derfor arbejdede man videre med planerne.

I løbet af 1903 og 04 indhentes tilsagn fra såvel kommunal som privat side om tegning af aktier i et nyt jernbaneselskab, hvis aktiekapital foreløbig ansattes til kr. 350.000,-.

Imidlertid lod eneretsbevillingen vente på sig, og først efter, at forskellige vanskeligheder var overvundet, og lovforslag om banens bygning var fremsat, lykkedes det at få det fornødne grundlag for banens bygning i form af vedtagelsen af loven af 1. april 1905. Den 10. juli 1905 udstedtes eneretsbevilling til anlæg og drift til A/S Amagerbanen, hvis formand blev direktør C.M. Larsen (den daværende ejer af Kastrup Glasværk).

Det projekt der -ved vedtagelsen af loven- havde opnået fornøden approbation, omhandlede kun bygningen af en jernbane fra Amagerbro til Maglebylle. Længere kunne banen ikke føres, førend Dragør Kommune gik med til at yde et tilskud på kr. 60.000 kr., hvad man i første omgang var meget uvillig til. Efter kraftige opfordringer fra beboernes side, ændrede kommunalbestyrelsen dog til sidst standpunkt således, at man nu gik med til at medvirke ved banens bygning, hvorved Dragør blev endestation på den 12,0 km lange bane.

I foråret 1906 var man nået så vidt, at ekspropriationen kunne påbegyndes, og efter afholdt licitation overdroges arbejdet med bygningen af banen til entreprenørfirmaet Wätzold & Jørgensen. Banens stationer opførtes efter tegninger af professor Heinrich Wenck, idet Amagerbro station opførtes af tømrermester Kastrup-Nielsen, og de øvrige stationer af tømrermester Storm, Aarhus.

Anlæg og drift

Amagerbanen anlagdes som en let normalsporet, uindhegnet bane, med overbygning bestående af brugte 22,45 kg/m DSB-skiner. Maksimalhastigheden fastsattes til 45 km/t.

Efter at banen for en indbudt kreds var blevet forevist i forbindelse med en prøvetur den 10. juli 1907, påbegyndtes den daglige drift den 17. juli.

Allerede med det samme stod det klart, at der ville blive god brug af den nye bane, idet persontrafikken hurtigt tog et meget stort opsving. Dette gjaldt dog ikke persontrafikken alene. Også godstrafikken blev efterhånden meget stor, især foranlediget af de talrige fabriksanlæg, der allerede fandtes ved banens åbning, og de mange, der kom til i årene derefter. Dette stillede store krav om kapital til ny anlæg af flere sidespor, både på stationerne og ind til fabrikerne. Banens likviditet blev dermed stærkt anstrengt, men takket være en forstående bankforbindelse (Kjøbenhavns Handelsbank), kom man igen nem vanskelighederne.

Likviditeten var i banens første år noget anstrengt, men alligevel var man gennem mange år i stand til at, såvel forrente de i banen anbragte kapitaler, afdrage på de optagne lån, som at finansiere de mange omtalte ny anlæg med egne midler.

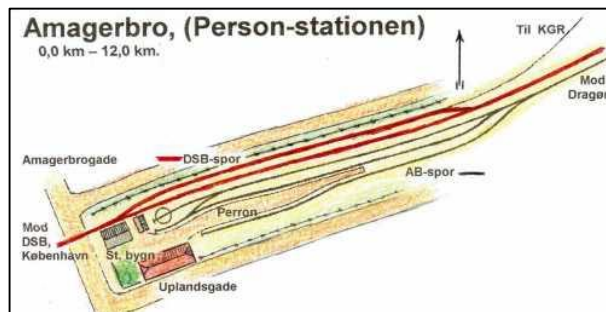
I driftsårene 1919-21 kulminerede trafikmængden på banen, idet der befordredes ca. 1 mill. rejsende og ca. 200.000 tons gods af alle kategorier. I de følgende år gik trafikmængden ned, og navnlig kunne tilbagegangen spores for personbefordringens vedkommende.

Årsagen til denne tilbagegang kunne i det væsentlige føres tilbage til den efterhånden tiltagende konkurrence fra automobilernes side. Fra begyndelsen af 1920-erne vandt landevejskøretøjerne stadig terræn i forhold til jernbanerne, og for Amagerbanens vedkommende, var denne konkurrence -som nævnt- meget mærkbar for persontrafikken vedkommende. Nedgangen i personbefordringen kunne imidlertid ikke alene tilskrives de dengang nymodens automobiler, men også den kendsgerning, at der i den tid banen havde eksisteret, ikke havde fundet væsentlige byggerier sted langs banen. Det byggeri, der havde været, var sket langs landevejen. En omstændighed der ret hurtigt skulle få indflydelse på banens dispositioner.

Strækning og stationer

Amagerbro - Øresundsvej

Amagerbro station



Sporplanen, som den så ud i trediveerne, dvs. før stationens lukning i 1938.

Ved persontrafikken genoptagelse i 1940, var det gamle AB-spor fjernet, og der var bygget en større beboelsesejendom på stedet. Man måtte derfor i begyndelsen lade persontogene udgå fra en perron på "godsstationen". Da man imidlertid fra 1942 atter lod banen udgå fra Amagerbrogade-stationen, måtte man benytte det med rødt markerede DSB-spor som omløbsspor.

Den oprindelige Amagerbro station var beliggende umiddelbart øst for banens (sporets) skæring med Amagerbrogade. Her lå den på sydsiden af sporet indtil den blev lukket 1. april 1938, hvorefter den blev revet ned kort tid efter.



Amagerbro Station (fra ældre postkort ca. 1910).

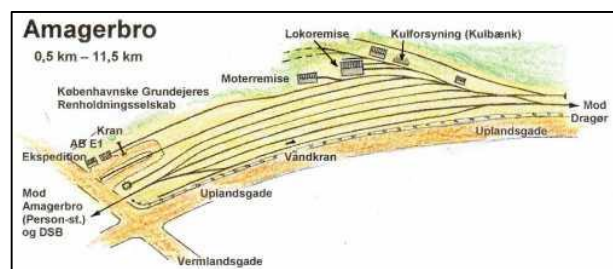
Efter krigsudbruddet i 1940 og genoptagelsen af persontogtrafikken blev der etableret en ny Amagerbro station i form af en grusperron langs sporet yderst mod Uplandsgade og et tilhørende omløbsspor.

Her måtte man nødtvunget opføre en lille venturumsbygning og billetsalg, men den lange afstand til sporvognene på Amagerbrogade gjorde, at man i

1942 måtte anlægge en tilsvarende perron med om-
løbsmulighed ved Amagerbrogade, ligesom billet-
salgsbygningen fra Uplandsgade-perronen senere
blev overflyttet hertil. Den 1. august blev den nye
perron taget i brug.

Efter den endelige indstilling af persontogtrafikken
i 1947, blev denne midlertidige station atter nedlagt.

Godsstationen



Sporplanen som den så ud i 1950-erne

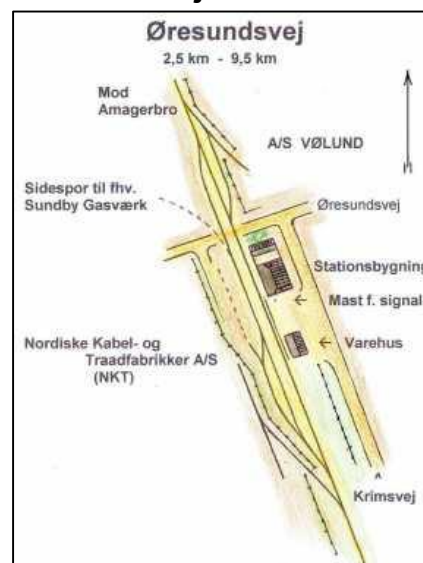
Øst for banens skæring med Vermlandsgade, på
langs ad Uplandsgade, anlagdes den resterende
del af de for banens drift nødvendige spor og byg-
ninger i form af en lille godsekspeditionsbygning, lo-
komotiv- og senere motor- remise samt andre nød-
vendige småbygninger. Her var der også mulighed
for kul- og vandtagning til damplokomotiverne og
læssevej med diverse læsse- og lossefaciliteter.

Her også et større sidespor ind til virksomheden Kø-
benhavnske Grundejeres Renholdningsselskab af
1998 (KGR, senere "R 98"). Sidesporet benyttedes
til læsning af natrenovation (latrin) fra en del af de
københavnske "lokummer i gården". Dette "produkt"
blev efter en "let forarbejdning" fyldt på dertil bereg-
nede specialvogne, dvs. undervogne med tre store
fastspændte trætønder.

Fra "Lortemøllen" -som virksomheden i daglig tale
kaldtes blandt den lokale befolkning- kørtes indhol-
det til hhv. Tømmerup og Store Magleby stationer,
hvor det spredtes ud over bøndernes marker (og
således var "ringen sluttet").

Ved persontrafikkens genoptagelse i 1940 var AB-
sporet på personstationen -som nævnt- fjernet,
hvorfor man i begyndelsen måtte tage til takke med
at lade togene udgå fra en midlertidig perron ved
sporet yderst mod Uplandsgade, lige ved Vermlands-
gade. Denne ordning ophørte dog i 1942, idet
man fra dette tidspunkt atter kunne lade togene
udgå fra Amagerbrogade (og sporvognene).

Øresundsvej



Bemærk på sporplanen den lidt anderledes udform-
ning af arealet omkring stationsbygningen end man
er vant til at se. På grund af den trange plads mel-
lem Krimsvej mod øst og NKT-grunden mod vest,
var det ikke muligt at anlægge perronen foran stati-
onsbygningen som sædvanligt. Perronen måtte an-
lægges i forlængelse af bygningen, med indgang til
ventesal og billet salg i bygningens gavl. Af samme
grund måtte man også lave adgangen til varehuset
gennem en dør i gavlen.



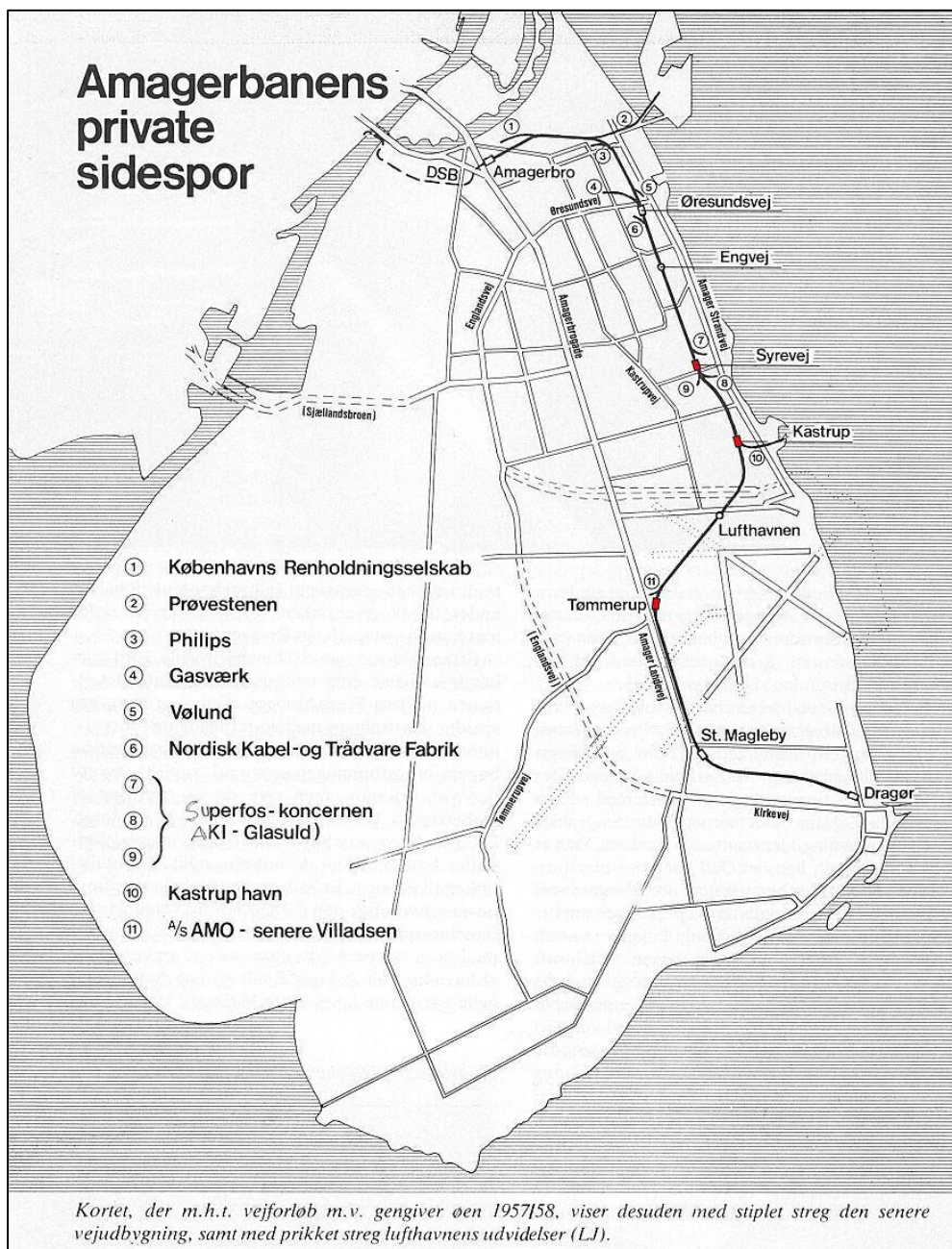
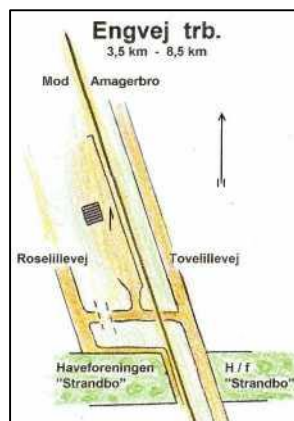
Foto: Erik V. Pedersen

*Stationsbygningen blev i 2005 nedtaget med hen-
blik på genopførelse på Frilandmuseet. Arbejdet
med genopførelsen pågår stadig (februar 2016).*

Engvej trb.

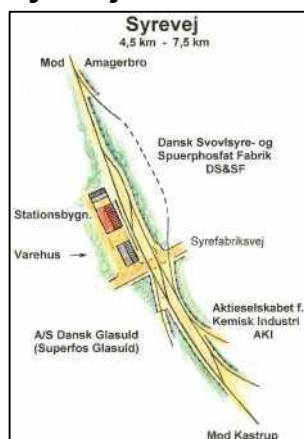
Mellem de to tværgående veje, Italiensvej og Kir-
sten Kimers Vej, anlagdes allerede fra banens åb-
ning og midt i et tyndt befolket villaområde trinbræt-
tet Engvej. Trinbrættet, der var udstyret med et lille
træventeskur, fik aldrig den store succes, og bedre

blev det næppe af, at en større del af det omkringliggende område var udlagt som "Haveforeningen Strandbo". Mange af haveejerne har formentlig været lokale beboere, der næppe benyttede toget på deres vej til kolonihavehuset, og de eventuelle haveejere, der dog har måttet benytte toget frem og tilbage, kørte næppe meget med Amagerbanen i vintersæsonen.



Syrevej - Kastrup

Syrevej



Allerede nogle hundrede meter før man når Syrevej station, begynder de(t) første sidespor ind til de gamle arealer for bl.a. Dansk Svovlsyre & Superfosfat Fabrik, der i tidens løb har været mere eller mindre forbundet med spornettet for Syrevej st.

Der blev ikke fra begyndelsen bygget en station ved Syrefabriksvej i Kastrup. De første opstillings- og sidespor var anlagt allerede fra banens åbning, men man regnede med, at den papirmæssige ekspedition kunne foretages fra Kastrup station. Her havde man tilsyneladende forregnet sig, og allerede et år efter åbningen af banen, måtte man også åbne en station her med navnet "Syrevej". Stationsbygningen er dog ikke -som de øvrige- tegnet af DSB's arkitekt Heinrich Wenck.

De store godsmængder til stationen gjorde det nødvendigt at anlægge en betjent station også her, og som allerede tidligere nævnt opstod her et ganske stort sidesporsnet i årenes løb.



Stationsbygningen, maj 1957, Foto: Erik V. Pedersen

A/S Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik begyndte sin virksomhed med fabrikation af svovlsyre

og superfosfat i 1892. Grundlaget for virksomheden var den tidligere "Albertis Svovlsyrefabrik og Amager Baker- Guano-Superfosfat-Fabrik" i Kastrup. Denne virksomhed var anlagt allerede i 1875.

På det store fabriksareal var der -foruden normalsporsnettet, der havde forbindelse til Amagerbanen- et større 1000 mm smalsporsnet, som krydsede Amager Strandvej, og endte ved virksomhedens egen udskibningsbro i Øresund.

Aktieselskabet for Kemisk Industri blev startet med det hovedformål at nyttiggøre gasværkernes biprodukter, bl. a. ved at aftage gasrensemassen, der kan anvendes til fremstilling af svovlsyre. Virksomhedens arbejde med tjære førte først til fabrikation af tagpap, dvs. tjære- og asfaltpap, og senere også til fabrikation af vejttjære. Senere kom andre byggematerialer til, f. eks. glasuld.

Området gik i forfald, og bygningerne blev efterhånden revet ned. I dag ligger næsten hele området "øde" hen.

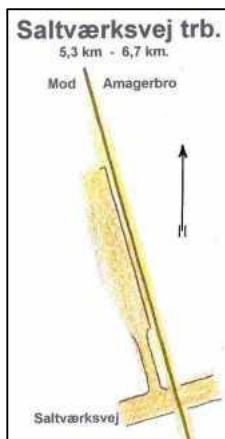


Amagerbanen set mod nord fra Søvnænge, april 2002.
Foto: Allan Meyer.

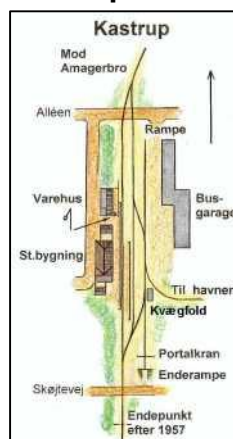
Saltværksvej

Mellem Syrevej og Kastrup stationer, ca. 400 meter før Kastrup, lå i nogle få år efter banens åbning et trinbræt "Saltværksvej".

Formentlig både på grund af manglende bebyggelse, men også på grund af den korte afstand til Kastrup station, blev trinbrættet ingen succes, og det blev hurtigt nedlagt.



Kastrup



Kastrup, by på Amagers østkyst. Egen havn med fiskeri. Siden 1918 selvstændig kommune (med 2950 indb. i 1921). I vore dage er Kastrup en del af Tårnby kommune. De første industrier blev anlagt her allerede i 1700 tallet, først et kalkbrænderi på basis af kalksten fra Saltholm. Derefter et teglværk og en fajancefabrik. Ved havnen ligger Bryggergården, hvor Christian V boede under jagterne på Amager, og gården blev senere hovedhus på fajancefabrikken.



Amagerbanen set mod nord. Foto: Allan Meyer.



... og mod syd fra Saltværksvej, april 2002.
Foto: Allan Meyer.



Bryggergården 2010. Foto: Allan Meyer

Yderligere en del industri med flere store fabrikker, (Glasværk, Syrefabrik o. a.) kom siden til Kastrup-området. I 1847 etableredes f. eks. Kastrup Glasværk, der senere kom ind under Holmegaards Glasværk, men dog nu for længst både er lukket og nedrevet, ligesom flere af områdets andre store virksomheder.

Syd for byen ligger den store Københavns Lufthavn i Kastrup, der oprettedes i 1920'erne, og til stadighed er udbygget.



Foto: Allan Meyer

I den sydlige udkant af bykernen lille den gamle "Kastrupgaard", en herregårdslignende bygning med en statelig portfløj. Den blev opført i 1700-tallet af kgl. bygmester Jacob Fortling, som hans beboelsesejendom. Han havde fået privilegier på at bryde kalk på Saltholm, og var den, der anlagde, det ovenfor omtalte kalkbrænderi. Gården er nu indrettet som kunstmuseum.



Stationsbygningen. Foto: Allan Meyer



September 1969. Foto: Erik V. Pedersen



Godstog med latrinvogn bagest mod Amagerbro. Postkort fra ca. 1910-15.



Stationsarealet set mod syd. Foto: Erik V. Pedersen



Varehuset ud mod Ved Stationen. Foto: Erik V. Pedersen

Kastrup Havn



Dansk Porcelænsfabrik under opførelse i 1917. Til venstre ses begyndelsen af Kastrups havnebane. Bygningen blev senere overtaget af cykelfabrikken

"Hamlet", og ejes siden 1984 af SAS.

Foto: Tårnby Kommunes Lokalhistoriske Samling.

Rangering med MH til Kastrup Havn

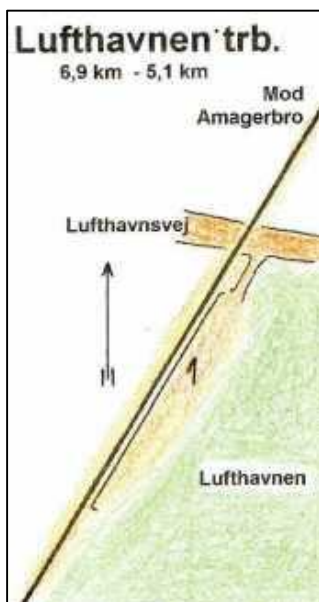


Kastrup havn, her set langs sporet 'Ved Havnen', juli 1979. Foto: Erik V. Pedersen

Lufthavnen trb.

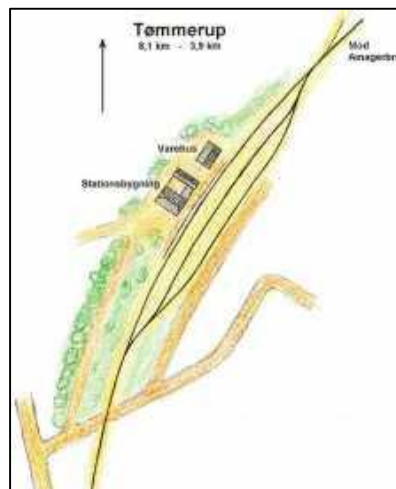
Trinbrættet ved Kastrup Lufthavn, der først blev oprettet i 1927, fik ikke nogen lang levetid, idet det atter blev nedlagt med persontrafikkens indstilling i 1938.

På grund af den tyske besættelse i årene 1940 – 45, blev trinbrættet ikke genåbnet sammen med genindførelsen af persontrafikken under krigen.



Tømmerup – Dragør

Tømmerup



Sporplanen maj 1957.

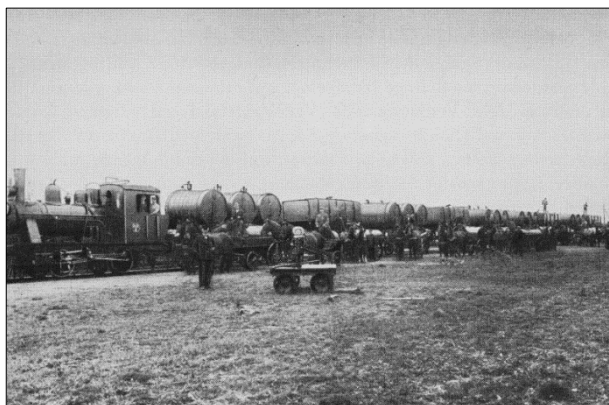
Hvis man spørger tilfældige mennesker rundt i landet, er det vist ikke mange, der umiddelbart ved, hvor Tømmerup ligger, -måske ligger byen lidt i "skyggen" af såvel København som Lufthavnen, og er vel også blevet kraftigt "amputeret" af sidstnævnte. I "gamle dage" gik landevejen (Amager Landevej) lige gennem byen på sin vej til Store Magleby og Dragør. Det gør den for så vidt endnu, men lige syd for byen, ud for den stadig eksisterende Tømmerup Stationsvej, skal man i vore dage dreje til højre, for ca. 1 km længere mod vest, at komme til den "nye" omfartsvej (Englandsvej) uden om -og alligevel også under- start- og landingsbanerne for den udvidede Københavns Lufthavn i Kastrup.



Latrinovogne under tømning.

Banemæssigt er stationen vel først og fremmest kendt for transporterne af "Natrenovation" (latrin, også kaldet) på specialvogne til udkørsel på markerne til de omkringliggende gårde og gartnerier.

Herudover er den vel også kendt for sit sidespor til den landsdækkende virksomhed: Jens Villadsens Fabrikker A/S.



AB 1-4 foran latrintog ca. 1912.

Lignende transporter fandt sted på privatbanen København-Slangerup Banen og DSB-strækningen Frederikssundsbanen. I begge tilfælde til nogle af de mindre stationer yderst på strækningerne

Fra stationerne kørtes indholdet ud på de omkringliggende gårdes marker, hvor det blev spredt som gødning for de dyrkede grøntsager!



Det kunne være på markerne her omkring, at latrinen er kørt ud.

Kortet er fra omkring 1950, men da var der ikke tænkt på lufthavn. Disse tanker opstod senere, og den lille landsby Maglebylille, øst for Tømmerup, blev brutalt jævnet ved jorden.

På grund af lufthavnens udvidelse i slutningen af 1950'erne, måtte Amagerbanen nedlægges fra Kastrup til Dragør, men det varede dog til 1968, førend stationen blev revet ned. Samme skæbne overgik den lille landsby Maglebylille, der lå lidt øst for Tømmerup, "midt" på startbanerne for den nuværende

Den 30. april 1957 blev driften på strækningen Tømmerup – Dragør nedlagt, medens fotografierne er taget i maj 1957. Stationen havde således stadig på dette tidspunkt et par måneder tilbage, inden også den skulle lukke.



Tømmerup Station, maj 1957.
Begge fotos: Erik V. Pedersen

I stationens nordende blev allerede i 1915 anlagt et sidespor ind til firmaet Jens Villadsens Fabrikker, der gjorde god brug af sidesporet helt til delstrækningens nedlæggelse i 1957.

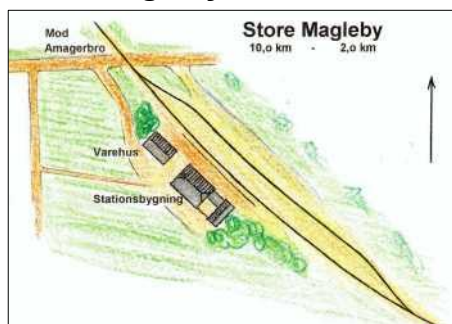
Jens Villadsen startede i 1894 en virksomhed, der gennem hans sønners dygtighed voksede og blev af verdensformat. Han begyndte som tømrer i sin fødeby, Aalborg, og fik i 1872 borgerskab som tømrermester i København. J.V. grundlagde i 1894 en fabrik, der ifølge hans egne erfaringer og gennem talrige eksperimenter kunne fremstille tagpap af en bedre kvalitet end den hidtil kendte.

Da fabrikken i 1912 blev omdannet til et aktieselskab blev firmaets danske fabrik flyttet fra Frederiksberg til Maglebylille (Tømmerup).

I stationens sydøstlige "hjørne" anlagdes omkring 1914 (?) et sidespor ind til en større virksomhed, "AMA".

Denne virksomhed tørrede og videreforarbejdede grøntsager fra hele landet. De tørrede produkter kunne -under 1. verdenskrig- eksporteres til store dele af Europa. Virksomheden -med en filial i Herlev- beskæftigede ca. 200 mand. Den lukkede i 1924, hvor efterspørgslen på disse "krigsvarer" ikke længere var tilstrækkelig stor. Siden har fabriksbygningerne været anvendt til forskellige andre virksomheder.

Store Magleby



Sporplanen i maj 1957

Store Magleby (i ældre tid også benævnt Hollænderbyen) er, om end den ikke er stor, nok en del mere kendt end Tømmerup.

I 1521 indkaldte Christian II 24 hollandske familier, der blev bosat i Store Magleby, med henblik på, at de skulle levere gode og friske grøntsager til Kongen og hans Hus. De blev fritaget for stavnsbånd og hoveri, og fra St. Magleby spredte de sig efterhånden ud over øen, der i generationer blev stærkt præget af det hollandske. Helt op til ca. 1800 prædikedes der således på hollandsk eller tysk i byens kirke. Egentlig stammer kirken helt fra middelalderen, men blev totalt ombygget i 1611.

Det hollandske særpræg smittede også af på øens folkedragter, nogle af landets smukkeste. I øvrigt benyttede amagerbønderne deres folkedragter længere op i tiden, end de fleste andre steder i landet.

Hollænderne viste sig at være meget dygtige grøntsagsavlere, og kom efterhånden til også at levere grøntsager til store dele af den københavnske befolkning. Således stammer navnet "Amagertorv" fra den tid, hvor hollænderne -i deres hestevogne- endnu bragte deres grøntsager til byen og solgte dem på torvet. "Københavns Spisekammer" er også et af de ord, der derfor ofte hæftedes på hele Amagers sydlige område, Tømmerup, Ullerup og Store Magleby. Amagergårdene leverede senere også

hvidkål til eksport, hvor kålen sendtes pr. skib til bl.a. så fjerne steder som USA og Rusland.



*Toget ankommer fra Dragør.....
Postkortet er stemplet 14.11.1907, så man har været "hurtigt ude" dengang.*



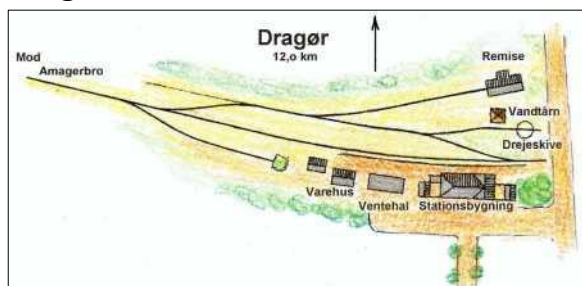
Travlhed på stationen Store Magleby ca. 1925.



*Efterhånden det sidste varehus, Store Magleby, 1997
Foto: Erik V. Pedersen.*

Den 30. april 1957 blev driften på strækningen Tømmerup – Dragør nedlagt.

Dragør



Sporplanen maj 1957.

Det lille udtræksspor øverst til venstre ses ikke på fotografierne, men da jeg har tegnet det på skitsen fra stedet, må det vel have været dér, mere eller mindre skjult under bevoksningen

Dragør er en gammel skipper- og lodsby, der med sine små maleriske huse, sine smalle brostensgader og små haver er en af Danmarks hyggeligste byer. Ca. 70 af husene er fredet i klasse B. De fleste af disse er fra 1800-tallet, og har ikke i sig selv større arkitektonisk værdi, men ved at de ligger ved siden af hinanden, stræde op og stræde ned, danner de tilsammen et helhedsbillede, som er ganske enestående.



Foto: Allan Meyer, 2000

Så sent som i 1877 var Dragør landets tredjestørste søfartsby. Et minde fra sejlskibstiden er et lille begyhus på havnen, hvor søfolkene opvarmede begen (det måtte på grund af brandfaren ikke ske ombord i skibene). Ved havnen står også et lodstårn og lidt nord for byen et noget specielt fyrtårn fra 1870'erne. Syd for byen blev i Estrups tid (ca. 1880 – 1890 ?) anlagt et fort, som et led i den daværende Øresundsbefæstning af hovedstaden. Til denne befæstning hører bl.a. også de mere kendte forter Middelgrundsfortet og Flakfortet.

I 1916 -dvs. 9 år efter Amagerbanens åbning- opgives byen at have 2016 indbyggere, men begyndte herefter ganske langsomt at blive "landliggerby", med deraf følgende modernisering på mange områder. Dog kunne man indtil for relativt få år siden se snadrende, løsgående gæse og ænder gå rundt i de smalle brostensbelagte gyder med rendestene i midten.



Sommergæsterne ankommer



.... og går som oftest til stranden.



Medens de lokale ser undrende til ...

Postkortene stammer fra årene omkring 1910.



Postkort



Stationsbygningen, maj 1957. Foto: Erik V. Pedersen



Remise og vandtårn, maj 1957. Foto: Erik V. Pedersen

Egentlig var det en overgang meningen, at banen også skulle have haft spor til havnen, hvor den tilsyneladende skulle have endepunkt ca. midt for "Strandhotellet".

Amagerbanen (antyder, at det kunne være en god idé) evt. anlægger en havnebane fra stationen til Dragør havn (eller evt. at få gjort noget ved de allerede eksisterende planer). Denne anmodning sker på baggrund af, at man forventer forsendelser af grøntsager -fra hele landet- til losning i enten Kastrup eller Dragør havne. Da Kastrup havn er privat-ejet, foretrækker man tilsyneladende den kommunaltejede Dragør havn, idet man nok forventer at kunne opnå nogle bedre aftaler her. Imidlertid er der det problem, at der ikke er jernbanespor helt ned i havnen, hvilket er en forudsætning for en rentabel transport, og derfor opfordringen. Tilsyneladende har anmodningen ikke gjort det store indtryk på banens ledelse, for i 1918 giver man foreningen "Dragørs Fremme" tilladelse til, at det eventuelle baneareal må benyttes til offentlig spadseresti, mod at banen til enhver tid og uden udgifter, igen kan få dispositionsret over arealet.

I 1924 lukker firmaet AMA deres virksomhed i Tømmerup, og året efter, --i 1925-- foretager Amagerbanen så den projektering af havnebanen (som AMA anmodede om i 1917 !?!?!?) over de aktuelle matrikler, men mere blev det dog aldrig til.

Så hvis nogen -i de pågældende haver- finder et gammelt stykke lodretstående jernbaneskinne (såkaldte "Justerpæle" til angivelse af sporets højde og retning i banens tidligste anlægsfase - så langt nåede man altså.), er det måske de sidste rester af den havnebane, der ikke blev til noget.

Postbefordring

Postvæsenet havde allerede i mange år haft post- og passagerkørsel i form af hestevognsruter, både egne og entreprenørdrevne dagvognsruter. Som noget nyt -og som den første- opnåede en løjtnant Fuglsang i 1904 en aftale med postvæsenet om at transportere post med sin rutebil. Postvæsenet havde på dette tidspunkt længe været i gang med at afvikle sine hestevognsruter i takt med baneindvielserne, og postvæsenets sidste passagerbefordrende hestevognsrute i hovedstadsområdet, ruten Roskilde-Skibby blev nedlagt i 1912.

I 1904 begyndte postvæsenet således -på landsplan- nogle forsøgskørsler med motoriseret post- og passagerkørsel på landevejene, men først i 1907 begyndte man at overveje noget tilsvarende i byerne. Der blev derfor i 1907 optaget et beløb, kr. 1100, på finansloven for 1908/09 til etablering af en motorcykelforbindelse mellem Amagerbro station og Københavns Hovedbanegård. På denne måde kunne man opnå en forbindelse mellem Amagerbanens postførende tog og de tilsvarende postførende tog fra Hovedbanegården.

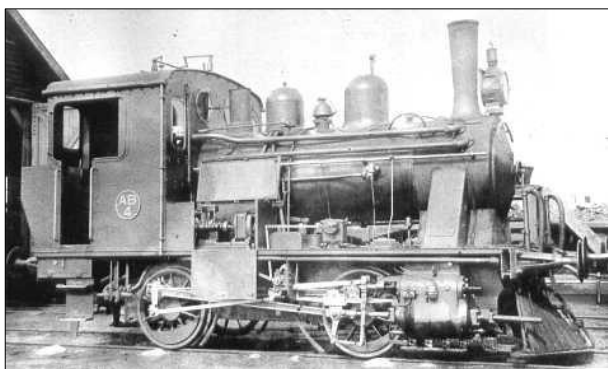
Foto: P&T



Rullende materiel

Damplokomotiver

Til banens åbning i 1907 anskaffede man 3 små 2-koblede tendermaskiner (AB 1-3) fra Nydquist og Holm (nr 852 – 54). Kedlerne forsynet med overheder af Wilhelm og Schmidt's dengang ret nye type, dvs. 2 små overheder- elementrør i hvert af de ret små røgrør. Det var de første lokomotiver med overheder i Danmark. De udvendige cylindre havde gennemgående stempelstang og rundglidere, som blev trukket af Walshaerts styring. Al forråds vandet opbevarede i en rammevandkasse. Der var både vakuum- og skruebremse på begge hjulsæt.



AB 1- 4 var ens, -her ses en ny AB 4 foran remisen på Amagerbro station ved leveringen i 1908.

De efter privatbaneforhold ret tunge maskiner var således i mange henseender "det sidste skrig". Det var det også, at der var adgang til førerhuset ikke alene fra siderne, men også fra lokomotivernes ender var der -via overgangsbroer- adgang til førerhusene. Man havde forestillet sig, at lade lokomotivfyrbøderen gå igennem toget for at sælge billetter og/eller kontrollere disse.

Ak ja, sådan var betingelserne for en forstadsjernbane i 1907.

På grund af banens succes, måtte man ret hurtigt anskaffe endnu en maskine. Det blev endnu en maskine af denne type, Nydquist nr 902 (AB 4), der leveredes til Amagerbanen i 1908.

I 1915 anskaffedes endnu et Nydquist lokomotiv (AB 5), et 3-koblet lokomotiv fortrinsvis beregnet til persontogskørsel.



Amagerbanens lokomotiv nr. AB 5.

I 1916 anskaffedes endnu et lokomotiv til persontogskørselen (AB 6). Dette lokomotiv var bygget af lokomotivfabrikken Krauss i München i 1910, og leveret til et entreprenørfirma Werner, København. Her skulle lokomotivet have været benyttet under anlægget af Nordfynske Jernbane, og være leveret og benyttet uden bagvæg i førerhuset. Af flere forskellige grunde -bl. a. at det ikke kunne køre så stærkt- benyttedes det sjældent til persontrafikken, men endte dog med at blive banens sidste "eget" lokomotiv.

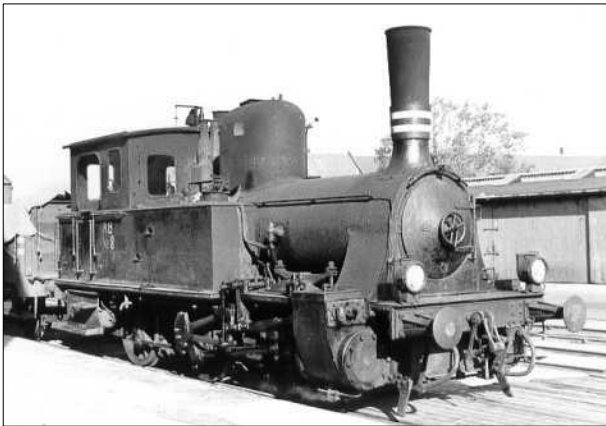


AB nr. 6, Amagerbro, juni 1960.

Foto:: Erik V. Pedersen.

Da banens første små lokomotiver i 1930'erne begyndte at være udslidte anskaffedes i 1931 endnu et 3-koblet tenderlokomotiv, bygget af Henschel und Sohn, Kassel.

Der skulle nu gå årene helt frem til 1964 før man igen måtte købe et damplokomotiv. Det skete, da man måtte opgive nr. 6 som nedbrudsreserve for motorlokomotivet. Her valgte man at købe et udrangeret DSB lokomotiv, F 466, bygget af lokomotivfabrikken Borsig i 1909. Denne maskine fik ved Amagerbanen nr 8, men udrangeredes allerede i 1969.



AB 8 (ex DSB F 466), Kastrup, september 1967.

Foto: Erik V. Pedersen

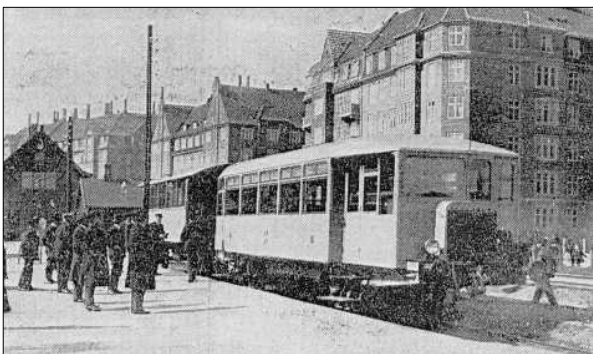
Herefter købte man endnu en F-maskine, nr 479 (lokomotivfabrikken Hüttemeier 1901). Maskinen udrangeredes allerede i 1971, uden at have fået AB-nummer. Resten af tiden -til Amagerbanens nedlæggelse- klarede man sig med lejede DSB-maskiner som nedbrudsreserve.

Lokomotiverne blev udrangeret således: 1 - 1930, 2 - 1936, 3 - 1958(59 ?), 4 - 1952, 5 - 1956, 6 - 1965, 7 - (solgt) 1938, 8 (F 466) - 1969 og F 479 - 1971.

Motormateriel

Ligesom andre baner fik også Amagerbanen hurtigt efter 1. verdenskrig problemer med konkurrencen fra den tiltagende bilisme ligesom de meget høje kulpriser også var et problem.

Man begyndte derfor at se sig om efter et motorlokomotiv, men besluttede dog først at anskaffe en motorvogn fra den tyske virksomhed AEG.



Amagerbanen M 1 på prøvekørsel. Amagerbro station, 12. april 1923.

Vognen var 2-akslet med en 75 HK motor og havde

50 pladser på 3. klasse, og kom til AB i 1923 som nr. M 1. Til trods for den ret svage motor, måtte den dog alligevel ofte trække rundt med en af banens lettere personvogne, men var -alt i alt- ikke ret populær. Efter indskrænkningen af persontrafikken i 1930 benyttedes den kun ganske lidt, og henstilledes efter persontrafikkens indstilling i 1938.

Det næste stykke motormateriel man anskaffede blev et dieselelektrisk motorlokomotiv, M 2, bygget af Scandia, Randers efter licens fra den svenske fabrik DEVA, et datterselskab af ASEA, Västerås. Lokomotivet var allerede fra bygningen beregnet for Amagerbanen, og blev prøvekørt i november måned 1924 på Hadsundbanen. "Det var noget kraftigere, 150 HK, 4-akslet med to banemotorer, og stærkt nok til at trække seks almindelige jernbanevogne. Det var udstyret med maskinrum, bagagerum, kedelrum til varmekedel, samt førerrum i begge ender, og det kørte lige godt i begge retninger uden at vende", som Vognfabrikken Scandia selv beskriver det.

Det blev leveret i 1924, og anvendtes hovedsagelig til fremførelse af persontog indtil det -også- henstilledes ved persontrafikkens indstilling i 1938.

Begge motorkøretøjer kom dog atter -mere eller mindre- i drift ved persontogsdriftens genoptagelse i 1940 - 47. M2 blev ophugget i 1948.

I maj måned 1956 ankom det næste motorlokomotiv man anskaffede. Dette var et 3-akslet diesel-hydraulisk lokomotiv fra fabrikken Maschinenbau AG Kiel (MAK) på 240 HK som kun fik nummeret "1".



AB 1 rangerer på sin 1. dag ved AB, d. 22. maj 1956. Mon ikke det er en repræsentant for banens ledelse der "hjælper" med at holde udkik? Foto: Erik V. Pedersen

Dette lokomotiv gjorde god fyldest på banen og var i drift -dog med nogle problemer i 1960'erne- helt til

det sammen med banen blev overtaget af DSB i 1975. DSB anvendte imidlertid ikke lokomotivet, men solgte det til Lollandsbanen.

Motorkøretøjerne udrangeredes således: M 1 - 1948, M 2 - 1948, 1 - 1975 (overtaget af DSB/LJ).

Personvogne m. m.

Allerede ved banens åbning i 1907 anskaffede man 11 personvogne, dvs. 2 stk. 4-akslede bogievogne, A 1 og 2, og 9 stk. 2-akslede vogne, B 1-6 og B 7 + 8 (senere -efter ombygning til postbefordring- Da 1+2) og 1 stk. Bc 1. Endvidere anskaffedes til sommertrafikken 2 stk "åbne" personvogne, C 1-2. Vognene, der alle var leveret af Scandia, Randers, var af en meget letbygget, pladebeklædt type, og viste sig hurtigt slet ikke at være tilstrækkelige til banens drift, hvorfor man f. eks. i udflugts trafikken måtte anvende 10 åbne godsvogne som såkaldte "bænkevogne".

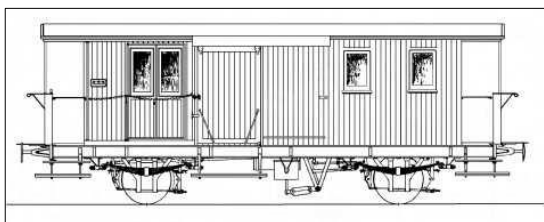


*Udflugts togets ankomst til Dragør.
Her gøres flittigt brug af bænkevognene formentlig til den overvældende søndagstrafik. Foto: Ukendt fotograf.*

I 1918 anskaffede man endnu en Scandia-personvogn. Denne vogn, Ba 1, der købtes fra Langelandsbanen, havde 16 pladser på II. og 16 pladser på III. Klasse. Oph. 1947?

Postvogne

Endvidere anskaffedes 2 stk. postvogne D 1-2.



Tegning: Erik V. Pedersen

Vognene ombyggedes senere, formentlig omkring 1920, til rejsegodsvogne og litreredes E 1-2. Ombygningen bestod hovedsagelig i, at postrummet og "svalegangen" nedlagdes, idet vognen fik "normale" vognsider, blot med et lille vindue i hver af de nye sidehalvdele (Se yderligere nedenfor under "Rejsegodsvogne").

Ifølge Birger Wikcke / bane bøgers bog "Damp tog til Dragør" blev AB- personvognene B 7 og 8 i 1914-15 ombygget til kombinerede II kl. person- og postvogne, BA 7 og 8.

Ved denne ombygning bibeholdtes tre fag vinduer i personvognsdelen, hvoraf der i de to af fagene -stadig med midtergang- blev indrettet (bibeholdt) 22 pladser, II kl. I vognens "anden ende indrettedes en postkupé – formentlig med sidedøre – og en åben veranda langs denne. Vognene omlitreredes omkring 1920 til DA 1 og 2, og efter 1933 anvendtes passagerafdelingen uden ombygning som III kl. og vognene udrangeredes først i 1947."

Rejsegodsvogne

AB E 1 udrangeredes ved persontrafikkens indstilling i 1938, og blev bygget ind i en mindre godsekspedition på Amagerbro station

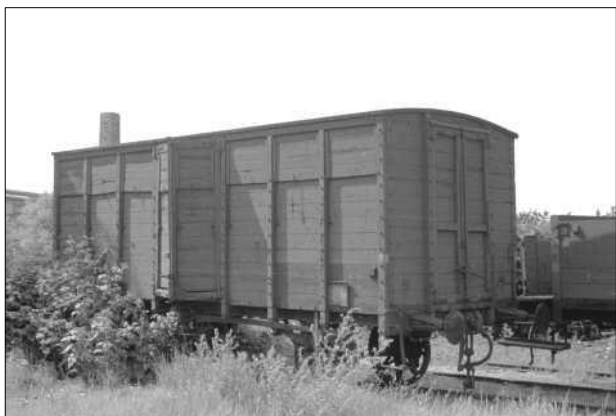


*E 2 på Amagerbro station, maj 1957.
Foto: Erik V. Pedersen*

E 2 fortsatte fra 1938 som togførervogn i banens godstog indtil den i 1964 blev erstattet af en lignende rejsegodsvogn (indkøbt hos Stubbekøbing-Nykøbing-Nysted Banen som G 66), ved AB litreret

Godsvogne

Af godsvogne anskaffedes 6 stk. lukkede (Q-vogne).



De sidste "anonyme" Q-vogne henstillet på Amagerbro i juni 1963. Foto: Erik V. Pedersen



og 23 åbne P-vogne. Foto: Erik V. Pedersen

Da man under 1. verdenskrig kom til at mangle lukkede godsvogne -til de mange store industriforetagender langs banen-, ombyggede man i 1916-17 (efter tysk forbillede) 10 af de åbne P-vogne således, at man forsynede dem med en lukket "overdel" med spidst tag. Disse vogne blev litereret "I" og fik numrene 41-49.



Foto: Erik V. Pedersen

Københavns Grundejeres Renholdningsselskab - KGR

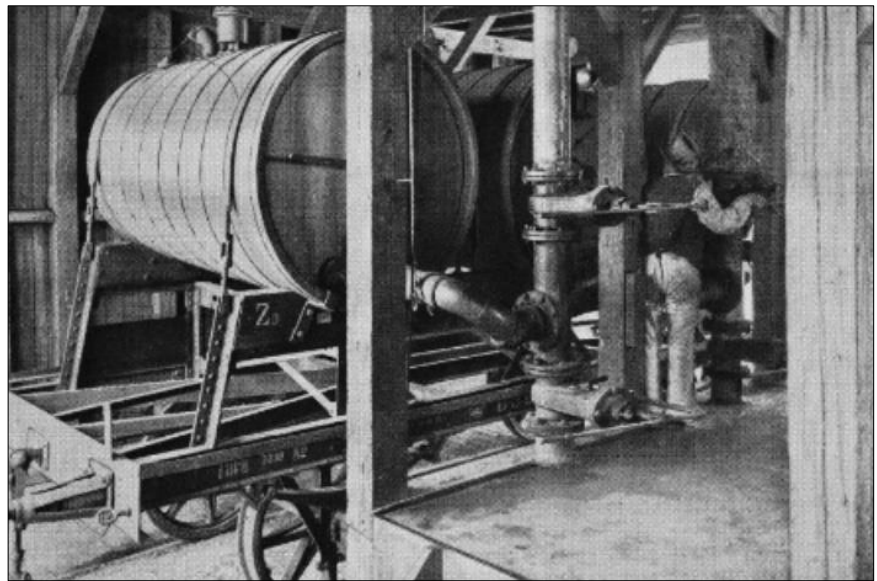
Selskabet, der blev stiftet d. 10. maj 1898, havde til formål at samle københavnske grundejerforeninger til en reform af den dengang forældede form for renovationsudførsel (bortkørsel af skrald og latrin (natrenovation). Udførslen af dette arbejde var efterhånden ikke længere hovedstaden værdig, og ikke i overensstemmelse med tidens krav til hygiejne. Til bortkørsel af hovedstadens latrin anskaffedes et antal hestevogne med tilhørende tønder, med hvilke man i nattens løb indsamlede byens latrin og bragte de til nogle opsamlingssteder på hhv. Nørrebro (Lersøen) og Amager (ved Amagerbro station). Herfra befordredes latrinen ud til flere af omegnens mindre landstationer, hvor den blev kørt ud på de omkringliggende marker som gødning. Til denne befordring anskaffedes i årenes løb et antal jernbanevogne, lette undervogne, hver med tre fastspændte træbeholdere. Senere anskaffedes et antal vogne med kun én stor firkantet træbeholder. Det nævnes i jubilæumsskriftet, at der -i 1930- på Amagerbanen udkørtes 242 vognladninger natrenovation til de to stationer Tømmerup og Store Magleby. I 1938 var selskabets (tilbageværende) jernbanevogne ikke længere i en sådan stand, at Statsbanerne ville lade dem befare sine spor uden en gennemgribende reparation. Selskabet lod derfor Statsbanerne vide, at vognene fremover fortrinsvis kun ville blive anvendt på Amagerbanen. Ikke mindst under 2. verdenskrig var latrinen/gødningen meget efterspurgt som erstatning for den manglende kunstgødning. Dette var navnlig tilfældet på Amager, som med sin intensive kåldyrkning blev hovedaftager, og det var da også her, at salget senest sygnede hen.



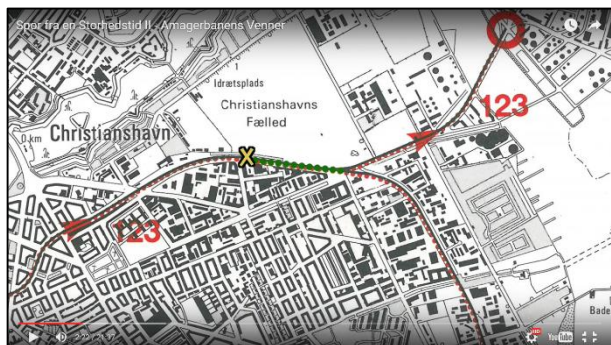
Latrintogsvogne ("Chokoladevogne"). - 1912.

Ikke "rigtige" Amagerbanevogne, men 6 endte dog med at blive det.

En af de karakteristiske "Lortevogne", DSB litra ZD, under påfyldning på Københavns Grundejeres Renholdningsselskab, "Lortemøllen", ved Amagerbro station, 1901.



På skinner igen



I 2015 så en ny forening dagens lys. Det er Foreningen Amagerbanens Venner, der har flere forenelige formål.

Først og fremmest vil de etablere skinncykling på den gamle historiske jernbane fra 1907. Derudover vil de gøre baneterrænet attraktivt med f.eks. tog-signaler, gamle DSB-skilte og tavler med tekst og billeder fra banens historie.

Det samlede mål er at gøre banen til et folkeligt udflugtsmål, samt afholde arrangementer med skinncykelkørsel m.m. Ligeledes støtter de de lokale havedejere med at bevare deres kolonihaver.

Foreningen kan findes på:
www.amagerbanensvenner.dk og på Facebook.
Billederne til højre er fra deres hjemmeside.



Efterskrift

Nogen har måske savnet Amagerbanens busser i denne gennemgang, men det er en helt anden historie, som vi måske tager fat på en anden gang.



Tak

Tak til Erik V. Pedersen for tilladelse til brug af hans tekst og billeder samt for bistand ved gennemlæsning.



*Udflugstog 1972
Foto: Allan Meyer*

Udgivet af: Udstillingscenter Plyssen, 2016
Redaktion: Allan Meyer
Layout: Allan Meyer
Tekst: Erik V. Pedersen m.fl.
Foto: Erik V. Pedersen og Allan Meyer m.fl.
Tegninger: Erik V. Pedersen
Tryk: Fælleskontoret, Englandsvej 290, 2770 Kastrup

Der er copyright © på tekst, fotos og tegninger.