

MÅNEDSBLADET

Glemmer du



En historisk rejse med
hestevogn - bus og tog
på Amager

Nr. 10 – November 2002

Tårnby Kommune - Lokalhistorisk Samling

Forsideillustration:

Dagvognen med Peter på bukken. Dagvognen kørte hver dag fra Kastrup havn til Øresundsvej.

Foto: Carl Flensburg ca. 1900

I denne udgave af "Glemmer du" er der hentet inspiration fra:

Amagerbørn år 1900 fortæller.

Udgivet af Tårnby Kommunes Lokalhistoriske Samling 1981.

Per Goe Jacobsen: Amagerbanens omnibusser
Sporvejshistorisk Selskab 2002.

Klaus Rifbjerg: Amagerdigte. 1965

samt de nævnte tidsskrift- og avisartikler

ISSN 1397-5412

Glemmer du er udgivet af: Tårnby Kommune - Lokalhistorisk Samling

Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen

Layout: Vicky Bonde

En historisk rejse med **hestevogn, bus og tog på Amager**

Amagers første jernbane blev indviet i 1907. Passagerbefordringen blev kun på ca. 30 år, så måtte man klare sig med busserne. I 1998 blev Kastrup og Tårnby Station indviet som et led i den nye forbindelse til Sverige.

Den 19.10 2002 blev første etape af metroen taget i brug. Her i kommunen blev der etableret en station ved Finderupvej, men da der er endnu ikke blevet etableret en ordentlig vej hertil er de fleste af kommunens borgere henvist til fortsat at benytte bussen.

I det følgende vil vi give et lille historisk rids af den offentlige trafik her i kommunen.

Med hestevogn

Aksel Theisen fhv. skatteinspektør f. 1908 på Amager Strandvej beretter i "Amagerbørn år 1900 fortæller" følgende:

Der vil også være grund til at skrive lidt om trafikmidlerne i min barndom. Rent trafikalt klarede bønderne sig godt med egne hestevogne m.v. Men for befolknin-

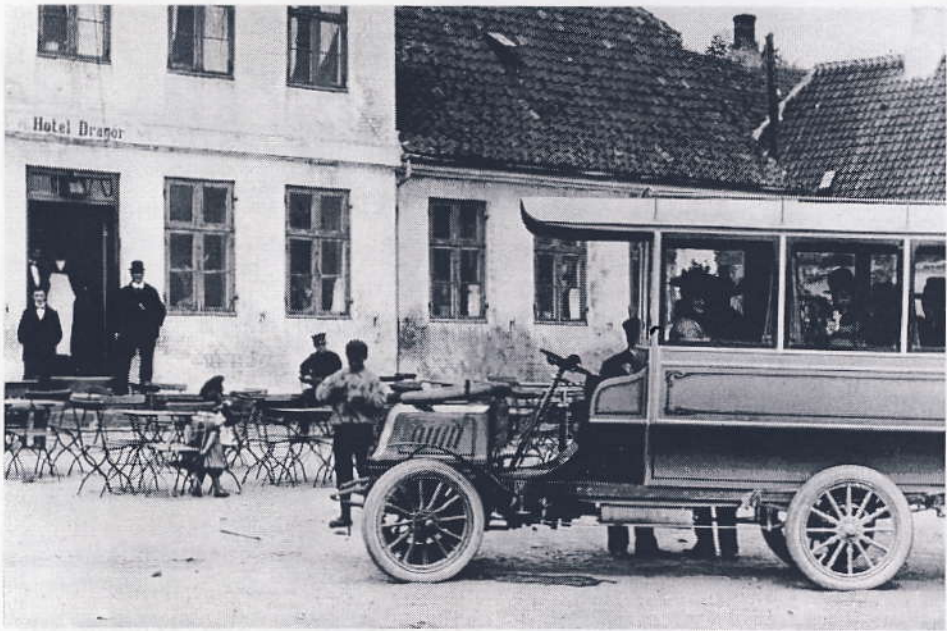
gen i Kastrup kneb det mere, man måtte simpelt hen gå, når man skulle til København.

I midten af 1890erne oprettede en driftig mand en rute kaldet "Dagvognen", en stor lukket vogn, der lignede en "Diligence". Manden hed Peter, og blev aldrig kaldt andet end "Bussepeter". Hans vogn kørte fra gæstgiveriet "Løvens gård" på Christianshavns Torv, ad Kastrupvej, gennem Kastrup og ned til havnen, hvor endestationen var ved "Tutten" (nu Havnecafeen). Her kunne tørstige passagerer få en snaps for 6 øre og et lille glas skibssøl for 4 øre.

Denne rute sluttede imidlertid i 1907, og en ny epoke oprandt, da Amagerbanen, den 17. juli 1907, sendte det første tog fra Amagerbrogade ud over øen, med endestation i Dragør.

Automobilrute på Amager

Danmarks første færdselslov trådte i kraft i 1904, samme år som en ny automobilrute mellem



Amagers første automobilrute indviet i 1904 kun med tab af et hønseliv. Her fotograferet i Dragør samme år.

Dragør og Sundby blev etableret. I loven var der sat begrænsning på hvor og hvornår automobilerne måtte køre. Færdsel med motorvogne var normalt tilladt på alle landeveje men på stærkt befærdede strøg kunne justitsministeriet beslutte at indskrænke trafikken. På særlig udvalgte biveje, herunder Amager Landevej, Tårnbyvej, Tømmerupvej og Saltværksvej måtte man ifølge lovens bekendtgørelse gerne køre med motorvogne.

Den nye rute på Amager blev etableret af Georg Nielsen fra

Sundby i samarbejde med F. Jansen fra Kastrup. Der blev anskaffet to automobiler af fransk fabrikat. Der var plads til 11 passagerer, ti inde i vognen og een ved chaufføren.

Bussen kørte fra Sundbyerne til Saltværksvej ned mod Kastrupvej og videre herfra til Maglebylillevej og mod St. Magleby og Dragør. Det kostede i alt 40 øre for hele turen.

I tidsskriftet *Jorden Rundt* 1904 stod følgende at læse om premieren:

København-Dragør

Dragør paa Amagers Sydspids har hidtil hørt til et af de steder, hvor Københavnerne ikke ofte finder ud. Forbindelsen dertil var ikke ideel. Med en gammeldags Dagvogn rullede man møjsommeligt derud, naar man da ikke havde Cykle eller Fartøj.

Nu har denne By som den første paa Sjælland faaet sin Automobilrute. Paa 20 Minuter kan man nu køre fra Sporvognens Endestation ved Sundbyerne til Dragør, og den nye Motoromnibus skal afgaa fra begge Sider hver Time.

Vognen, der er leveret af "Nordisk Motor Kompagni", er en let, gul Omnibus med Plads til 10 Personer. Den kører uden nogen Støj og uden Rysten.

Den blev forevist for Pressen Dagen før Kristi himmelfartsdag, da Ruten aabnedes. Prøvekørslen forløb uden Uheld, kun med tabet af et Liv, og det endda kun et hønoliv, som straks paa Ejerens energiske Fordring blev takseret til 5 Kr., der udbetaltes kontant.

Dragør er en rar lille By med fortrinlige Bade, et godt Hotel, en ypperlig Strandkant og Kongelunden ikke ret langt borte. Det skulde ikke undre, om det vilde blive et yndet Udflugtssted, nu der er

kommet en saa nem og hurtig Forbindelse.

Ruten måtte stoppe i 1907 da Amagerbanen kom til. I Motor stod der i 1907 blandt andet følgende i den anledning:

Ruten Sufidby-Dragør aabnedes for offentlig Drift den 12te Maj 1904 med to Omnibusser af Fransk Fabrikat. Siden den Dag er der kørt faste Ture indtil 7 Gange daglig i hver Retning foruden mange Ekstrature.

Det første Aar viste der sig en hel Del Vanskeligheder begrundet paa, at de første Vogne ikke var store og kraftige nok.

I Sommeren 1905 blev der anskaffet en ny og større Omnibus, bygget paa "Dansk Automobilfabrik" i St. Kongensgade. Denne udmærkede Vogn har siden da besørgt næsten alle de faste Ture. Den har tilbagelagt 9800 danske Mil og befordret ca. 100.000 Personer.

Ialt er der med alle tre Vogne kørt 15.900 danske Mil og befordret 156.000 Personer. Trods det, at de første Vogne ikke svarede til Bestemmelsen, og trods Konkurrencen fra "Dansk Automobilskab", som fra Efteraaret 1905 til



Amagerbanens tog ved Tømmerup Station i 1908.

Tømmerup Station var et vigtigt knudepunkt for den videre transport af amagergrønsager der skulle eksporteres. Det var den eneste station der havde vægt (træhuset til højre) og en dertil kongelig udnævnt vejer og måler som samtidig var stationsforstander. Som det ses på fotografiet er det her i 1908 godsvognene der dominerede.

Efteraaret 1906 ligeledes drev en Automobilforbindelse paa samme Rute, har Foretagenet kunnet svare, ikke blot de daglige Driftsomkostninger, men ogsaa en mere end rigelig Nedskrivning af Materiellets Værdi.

Der tales saa meget om, at Befolkningen paa Landet er i mod Automobiler, selv om de benyttes til praktisk Brug. Denne Modvilje eksisterer sikkert kun i enkelte Automobil-Haderes Fantasi. Paa

Amager har man i det mindste ikke mærket noget til den, Automobilerne er kommet udmærket godt ud af det med alle andre Vejfarende. Ca. 15.000 Gange har denne Rutes Automobil-Omni-busser befaret Vejen saavel ved Dag som ved Nat, men ikke en eneste Gang har Turens Ledere eller Chauffører maattet møde hos Politiet, endsige betale en eneste Øre i Mulkt for nogen som helst Overtrædelse. Hvad dette vil sige, forstaar enhver,

som kender en lille Smule til Kørsel med Automobiler under den danske Automobillovs Bestemmelser!

så Amagerbanen kom blev det klart, at det selvfølgelig var et Varsel om den. Jernbanespooret blev nemlig netop lagt mellem disse Bakker."

Amagerbanens tog

Martha Duekilde kommer med følgende lille spådom om Amagerbanen i "Amagerbørn år 1900 fortæller"

Bedstemor fortalte om noget spøgeri i Dragør, noget med et Væsen med Ildøjne, som for tværs gennem Bakkerne ved Dragør. da

Amagerbanen blev fløjet til sin første afgang fra Amagerbro Station mod Dragør den 17. juli 1907.

Jernbanen gik fra Sundby til Dragør langs østkysten. Bag banens etablering stod dels amagerkommunerne og dels lokale erhvervsinteresser.



Den sidste normale togafgang med passagerer den 1.4. 1938.

Baht var banens driftsbestyrer. Togfører Rygaard havde været med til åbne ruten og blev her i guldstol hyldet af passagerne.

Amagerbanen skulle først og fremmest tilgodese godstransport for de mange fabrikker langs østkysten, og der blev lagt specielle små spor ind til fabrikkerne. Latrin blev kørt med toget ud til amagerbønderne den ene vej og kål blev sendt den modsatte vej. Dragør var som den eneste kommune kun interesseret i passagertrafikken, der skulle sørge for turister til byen.

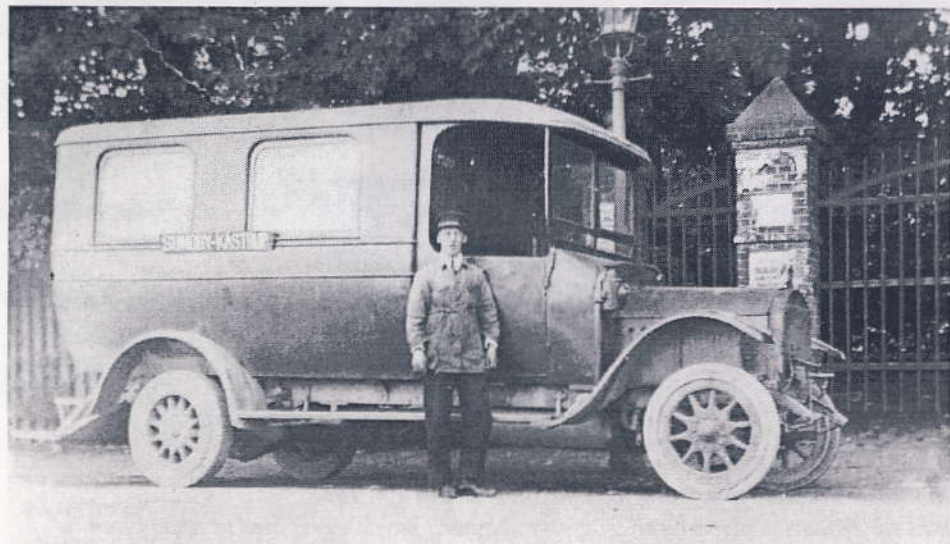
Banens glansperiode for personbefordring blev dog kort. Snart kom tyvernes krisetider og biler og busser holdt snart efter deres indtog. Krigens mangel på dæk og benzin betød en kort opgangsperiode, for under besættelsen blev

der atter indført passagertransport på banen.

Banen etablerede i stedet for, i 1930'erne, busser.

Igen med bus

Det var først og fremmest beboerne på Østamager, der havde fornøjelse af Amagerbanens tog, så derfor var ønsket om en busdrift stadigt stort hos kommunens øvrige borgere. Samtidig var de første kolonihavehuse dukket op ude ved Kongelunden, og de københavnere, der her havde fået et hyggeligt fristed, ville også gerne have mulighed for at blive transporteret derud.



Vognmand Langballe Sørensen med sin rutebil i Kastrup i 1920'erne.



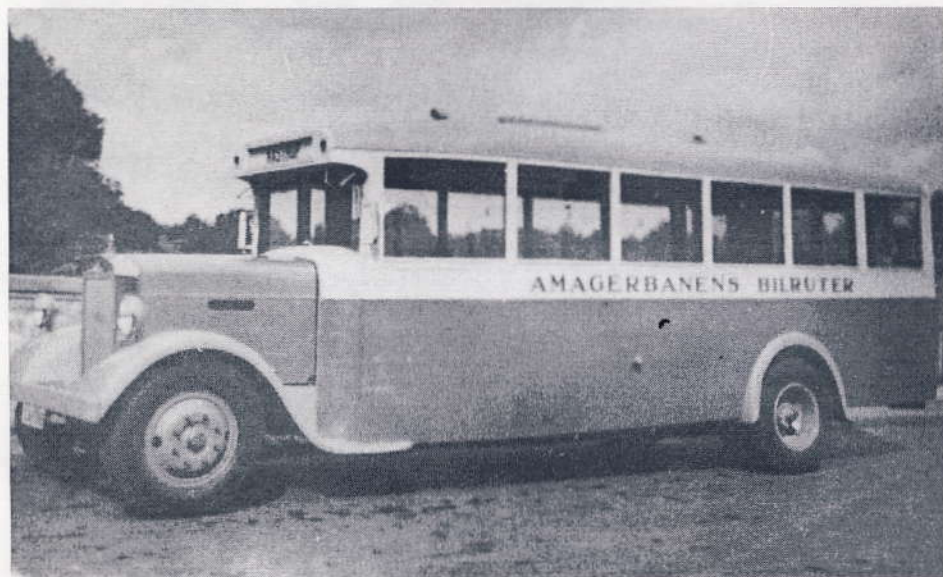
Rutebilen som Edvard Hansen, Borbygård, havde fra Sundby til Kastrup. Her er fra venstre chauffør Louis Sørensen og kontrollør Carlo Linder. Ca. 1928.

For blandt andet de sidstnævnte blev der i 1920 åbnet en privat busrute fra Sundby til Kongelunden. Den kørte grundlovsdag og søn- og helligdage i sommerhalvåret. Samme år fik John Wenneke og P. Langballe Sørensen tilladelse til at etablere en busrute, eller automobilrute som det hed dengang, fra Sundby til Kastrup. Der var dog en strid mellem rutens indehavere og Tårnby sogneråd om hvor endestationen i Kastrup skulle være. Sognerådet mente, det var nok at køre til Kastrup skole, mens

Wenneke mente til stationen. Det endte med, at sognerådets ultimatum måtte imødegås. Man var sandsynligvis bange for at Amagerbanen, som kommunen var økonomisk involveret i, skulle få en konkurrent i busruten.

I 1922 åbnes endnu en privat rute, denne gang var det Edvard Hansen, Borgbygård der etablerede en rute fra Englandsvej ved Amagerbrogade til Tårnby og Løjtegårdsvej.

I 1926 overtog A/S Amager Rutebiler Wennekes rutebilsforretning, Wenneke selv var dog aktionær i det nye rutebilsselskab



En af de første busser fra Amagerbanen, - en Triangel bus. Foto 1930-31.

I 1929 måtte Amagerbanen erkende at antallet af togpassagerer var for lavt. Man ønskede derfor at etablere busruter i stedet for.

Pr. 1 april 1930 overtog A/S Amagerbanen al omnibuskørsel på Amager. Edvard Hansen forpagtede dog ruten Sundby til Tårnby indtil 1932. Toget kørte dog fortsat med passagerer indtil 1. april 1938. Som nævnt måtte passagertrafikken på banen dog tages op igen under besættelsen.

Klaus Rifbjerg har i Amagerdigtet fra 1965 blandt andet skrevet et digt om en tur med Amagerbanen under besættelsen.

Her gengivet i uddrag:

Amagerbanen

*Det var en fantastisk rejse
med Amagerbanen fra St. Møllevej
til Dragør i gamle dage.*

*Læg mærke til at det var et tog
med lokomotiv*

*I olje- og strømfattige tider
kørte vi med damp over Amager
det fjerne Bag-amager
med station på Øresundsvej,
Italiensvej
og endelig Kastrup
hvorfra vi begav os ind på
FORBUDT OMRÅDE.*

*Fut, fut sagde vi
og gled til kajs på stationen i*

*Dragør
hankede op i den fredelige
besættelsestid
og gik belæssede
mellem lindetræernes flimreløv
ud til Sydtranden.*

Godstransporten på Amagerbanen vedblev, indtil banen blev overtaget af DSB i 1974, samtidig med nedgang af antallet af fabrikker i området. Banens busser blev samtidig overtaget af HT.

Amagerbanen blev endelig ned-

lagt i 1975.

Nu er der som bekendt igen tog og, som noget nyt, metro til at transportere os rundt på øen og videre. Men vi må som politikerne J.K. Lauridsen (1858-1905) sande at :

***"Næst efter køns-
driften er jernbane-
driften den vanskelig-***



Der stiges på Amagerbanens Omnibus til Lufthavnen. 1950'erne.

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

www.bibliotek.taarnby.dk

Klik på **Lokalhistorisk Samling**

Vi har publikumsmaskine med adgang til internettet og mange slægtsforskerlinks.

Åbningstider:

Mandag 16.00 - 20.00

Tirsdag 12.00 - 16.00

Fredag 12.00 - 15.00

Lokalhistorisk Samling har desuden udstillinger på:

Kastrupgårdssamlingen

"Midt på Amager"

&

"KASTRUP GLAS"

Åbent Tirsdag til søndag

14.00-17.00

Onsdag tillige

14.00-20.00

Plyssen

Amager Strandvej 350:

**Permanente og
skiftende udstillinger**

Åbent Lørdag og søndag

13.00-16.00