
GLEMMER DU

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE TIDSSKRIFT

NUMMER 7 / AUGUST 2007



LOKALHISTORIE I TÅRNBY
AMAGERBANEN
2. DEL



BANEN UNDER BESÆTTELSEN,
FRIHEDSKAMPEN & BEFRIElsen



FORSIDEILLUSTRATION:

Efter Amagerbanens ophør kørte der gennem flere år veteran tog på Amagerbanens spor, bl.a. i julen.

Foto: Knud Marker. KT-Posten, 1974

ISSN 1397-5412

Tidsskriftet "Glemmer du" er udgivet af:

Tårnby Kommunebiblioteker, Stads- og lokalarkivet.

Skrevet og redigeret af: Inger Kjær Jansen

Layout: exponent.as

AMAGERBANEN 2. DEL

Som sidstenummeromtalervi kun jernbanedelens udvikling med fokus på, hvad der skete i Tårnby Kommune.

Først et par rettelser fra sidstenummer: Der var ikke station ved Engvej ment trinbræt. St. Magleby og Tømmerup Station er var ikke ens men lignede hinanden. Passagerantallet på den første ordinære togtur var ikke 27.000, men 2.700 rejsende hele dagen.

GODSTOGENE

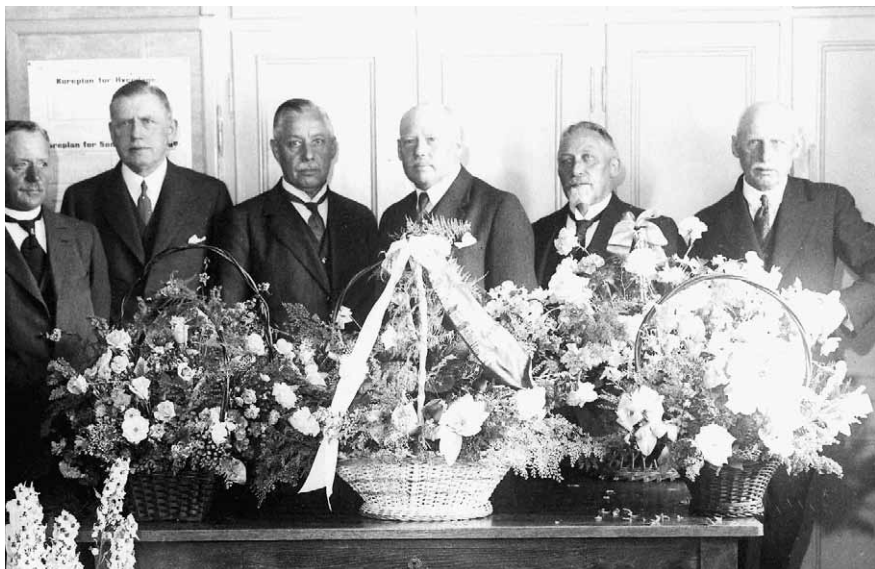
Amagerbanen kørte med en stor mængde gods fra specielt Jens Villadsens Fabrikker på Amager Landevej. Det foregik fra Tømmerup Station og godset bestod af stål-slaggeraffald og skæve grussamt tjæretilvebelægning. Dette gods blev først fragtet med Amagerbanen og senere med DSB til Sjælland og Jylland.

Desuden fragtede banen kalksalpetertil Gødningfabrikken,

syrefra A/S Dansk Svovlsyre og Superphosphatfabrik, benzin fra Det Danske Petroleumsselskab ved Kastrup Havn, samt isolationsmaterialer, og vejbelægning for A/S Kemisk Industri.

PASSAGERTOGET NEDLÆGGES

Amagerbanen gik i 1929/1930 under skud og man indførte derfor drift med omnibusser, der de efterfølgende årgange blev forbedret til et regnskabsforbedret regnskab. Hvis man havde fulgt befolkningsudviklingen og lagt sporene langs Amager Landevej, hvorefter urbanisering var gang fra omkring 1920'erne var passagertransporten nok blevet en større succes. Men det var som nævnt i forrige nummer af Glemmer du, først og fremmest industrien langs Amager Strandvej, der blev til gode set og sat set på. I 1938 var tallet så lavt, at man besluttede at nedlægge passagertogene.



Amagerbanensbestyrelse fejrer banens 25 års jubilæum den 17.7.1932. Nr. 2 fra højre den daværende formand, sognerådsformand, N.P. Nielsen og ved hans side, nr. 3 fra højre, driftsbestyrer Edmund Baht.

Man overvejede endvidere at gøre Tømmerup Station til endestation og lukke linjen fra den næststation til Dragør. Københavns Kommune havde på det tidspunkt aktiemajoriteten i banen og det var denne kommunes holdning, der på dette punkt gjorde sig gældende. Men foreløbig blev lukningen af strækningen Tømmerup-Dragør ikke gennemført, da besættelsen kom i vejen. Dets sidste passagertog kørte denne omgang den 31. marts 1938 fra Dragør mod Amagerbro. Lokomotivet blev ført af togfører Rygård, der også havde været med det første tog i 1907. Langs alle stationer tog man af-

sked med persontog, og nogle var endda klædt helt i sort. På et banner stod "Nu er det slut - i aften går Bahts lille fut." Baht var banens daværende driftsbestyrer. Da toget endelig nåede Amagerbro Station blev Rygård båret iguld-stol langs perronen.



Under besættelsen blev benzindepotet på Kastrup Havn camoufleret, for at undgå engelske flyangreb. Foto: 1941

BESÆTTELSEN

Allerede et par dage efter besættelsen blev man klar over, at mangelen på dæk og benzintil busserne ville gøre det nødvendigt at genoptage persontogdriften. Der var dog reparationer på banen, der først skulle være klar, og en ansøgning om genoptagelse af driftens skulle imødekommes af Ministeriet for offentlige Arbejder. Personvogne der var udlejet til Frederiksværkbanen kunne tilbage leveres med det samme, men de, der var udlejet til København-Slangerupbanen, kunne man først få tilbage i foråret 1941.

Den 6. maj 1940 rullede toget igen afsted med passagerer mel-

lem Amagerbro og Dragør. Social-Demokraten skrev bl.a.:

Da Amager-ekspressen genopstod. På Sydhavsrejse igår med den for længst nedlagte bane. Igår skruede Amagerbanen lidt nogle år tilbage og genoptog pr. damp togdriften på den gamle sporstrækning. Da det først morgen tog under rullenderøgs skyer satte sig i bevægelse fra den intermistiske perron i Uplandsgade, så ledere gennem det trøsteløse og rodede godsterrænder for Kløvermarksvejens gamle pumpestation. Derejsende var våde og utilfredse - der var ikke så meget som skyggen

afetskur, hvormankunnesøge lidt læfor regnen. Kun lokomotivfører Klerke var himmelhenrykt over afbrydelsen af sin rolige pensionisttilværelse og over igen at kunne tumle med stænger, sving og hjul i A.5's styrehus!.... På Kastrup Station gav overassistent Jørgensen igen tegnet til togets afgang. ... Man manglede dog et af de gamle ansigter, den populære Stationsmester i Tømmerup. Denne station er nu helt mennesketom - der standses kun, hvis passagerer skal stige på eller af. I øvrigt har Amagerbanens som sådan ikke forandret sig det mindste. Mans mil er genkendende til de hårde træsæder med de høje rygge og vinduerne i kupéerne rasler og ryster når jagtigtsom de gjorde foren halv snes år siden. Toget kører også med den samme stilfærdig er os altid. ... der er ikke noget at jage efter: Standser ikke før Kastrup. ... Overalt vækker det trygende, piftende og opmærksomhed. Folk vinker fra gårde og veje..

Det var dog kun 10% af personbefordringen, der ide første år af besættelsen foregik med tog. Iløbet af den æstetiske år blev brændslet dårligere og dårligere, og det medførte mange forsinkelser og dermed klager. En anden klage

gik ud på, at det dryppede fra loftet. Driftsbestyreren forklarede dette på et bestyrelsesmøde således:

"Driftsbestyreren erklærede, at vognene ikke var utætte, og når det dryppede fra loftet, skyldtes det passagerernes udånding, der fortættede sig til vand og dryppede ned."!

Fra 1. februar 1945 blev det i en periode forbudt at køre lørdag og søndag på demed busserne og toget p.g.a. afmangel på brændstof og dæk.

På banen mærkede man også det tyske besættelsesmagt på andre ubehagelige måder. Ved Tømmerup Station skulle værne magten bruge et stykke af stationspladsen til en feltjernbane fra Tømmerup Station over Magleby lille til Dragør. Denne bane blev i maj 1944 årsag til, at to gårde i Magleby lille brændte, den ene nedbrændte helt. Brandårsagen skyldtes at feltjernbanens personale sen aften havde fjernet røgspjældet på lokomotivet for at få større fart, og flammerne fra skorstenen havde antændt stråtaget på den ene gård, som lå tæt ved banen. Herfra sprang flammerne over gaden og antændte den anden gård.

I maj 1940 fik banen besked på gennem generaldirektora-

tetforstatsbanerneatindgå"En ordningafbetalingenforværnemagtstransporter".Hvad den præcis gjik ud på, fremgår ikke af banens arkiv. I 1944 måtte banen endvidere leje et lokomotiv ved Hillerød-Hundestedbanen til "særlige transporter for værnemagten". Man ville dog forsøge at få statsbanelokomotiv til disse transporter, og i stedet benyttede leje lokomotiv i banens øvrige trafik. Samtidig vorder oprettet en overenskomst med værnemagten om særtogs kørsel med arbejdere mellem Amagerbro og Tømmerup Station. I overenskomsten var inkluderet en opsigelse-sandsynligvis tidsbestemt-mend ville værnemagten ikke godkende.

Kort tid efter ønskede værnemagten, at særtog skulle køre helt til Dragør. Banen ønskede at denne togafgang skulle indføres i køreplanen, fordi man herved kunne spare busafgange. Men man forventede ministeriets godkendelse.

I 1944 nedsatte udenrigsministeriet leje af en borgerstue for den tyske værnemagt på Amagerbro Station fra 100 kr. til 30 kr. I 1944 udstedte værnemagten endvidere et forbud mod at køre med dets sidste aftentog.

I 1950 fik Amagerbanen en skrivelse angående banens omsæt-

ning under besættelsen fra Revisionsudvalget for tyske betalinger.

Udvalget var blevet nedsat for at undersøge effektiviteten, der havde haft økonomisk samarbejde med tyskerne, og myndighederne kunne kræve ekstraordinært store fortjenester tilbage. Hvad der stod i skrivelsen, fremgår ikke, men den blev taget til efterretning af bestyrelsen, og har vel næppe derfor haft økonomiske konsekvenser.

FRIHEDSKAMPEN OG BANEN

Besættelsen kunne også mærkes på andre områder. En af banens ansatte havde undersøgt nattevagt på remisen ved Amagerbro fået et "nervechok" fremkaldt af en luftalarm, og han var sygemeldt i længe tid. En noget mere alvorlig hændelse skete, da en kontorist ved banen, T. Nyholm, i 1944 blev taget af Gestapo.

Den 6. marts 1945 eksploderede en bombe i en jernbanevogn, der var fyldt med våben ved Amagerbro Station. Tre tyske soldater blev såret og 2 gods vogne beskadiget og en lang række ruder i lokomotivremisen, og i personvognene blev knust. Den 27. marts samme år varded sabotagemod Langebro. Målet var at ødelægge mekanismen i broen, så skibene i Sydhavnen blev

forhindret i at sejle. Bropersonalet var informeret om sabotagen, og trafikanten på vej over broen blev advaret af en højtalervogn. Trods dette omkom en mand. Dennes sabotage fik for entid følger for Amagerbanens godstrafik, der blev indstillet til og fra København.

Ifølge en overleveret historie kørte et lokomotiv på Amagerbanen ind i det flyderville krydsebanen ved Dragør. Tyskerne mente de havde fortrinsret og tog skulle have holdt tilbage. Ingen af disse episoder er om talt i den lokale avis.

MED DAMP TIL DRAGØR
Klaus Rifbjerg udgav i 1965 digtsamlingen *Amager Digte*. Her er et digt om forfatterens barndomsoplevelser med banen i besættelsesårene, bl.a. følgende vers:

Læg mærke til at det var et tog med lokomotiv.
I olie - og strømfattige tider kørte vi med damp over Amager, det fjerne bag - amager med station på Øresundsvej, Italiensvej og endelig Kastруп, hvorfra vi begav os ind på **FORBUDT OMRÅDE**.

Amagerbanen kørte igennem den afspærrede lufthavn, og ders advimede vores okkupation

slagsleder og spistecamouflagenet, grinede af de primitive forsøg på at gøre et bombemål til en fredelig landsby og åndede lettet op når vi uskadt var igennem det hele og St. Magleby lå inden for sikker rækkevidde.

BEFRIELSE OG INDSKRÆNKNINGER

Efter befrielsen havde banen stadig væk særtransporter, bl.a. mange afgang med tyske flygtninge til lejren på Kløvermarken og til de allierede tropper i Lufthavnen.

Entidligere arbejdede ved banen fik ansættelsesomportør, selv om han underen "C.B. tjeneste havde frateriseret med tyske flygtninge" og for dette fået 40 dages hæfte.

Busdriften blev forøget i takt med at man fik til dækket, og man indskrænkede tog afgang med passagerer, og regnedemede at indstillede sidste, når forsyningen af dæk var normal igen.

Fra trafikministeriet kom i august 1945 en henvendelse angående nedlæggelse af banen fra Kastrup til Dragør, da lufthavnen skulle udvides. Banen kunne dog forventes at statningskrav fra en af de største kunder, Jens Villadsens Fabrikker, også selv om man

eventuelt i stedet for toget indsatte lastbil til godstrafikken. Fabrikken bad banen om hjælp til at forsøge at bibeholde sporet mellem Kastrup og Tømmerup eventuelt som sidespor til transport af gods. Med nedlæggelsen af strækningen blev kerealisering første omgang. Der var på samme tid debat om DSB heltskulle overtage Amagerbanen, men det indgår også busdelen, som banen ikke ville afstå. Passagerbefordringen medtog ophørte dog på banen pr. 1.9.1947 og banen fik endelig i 1949 lov til at sælge personvogne af Trafikministeriet.

JUBILÆER

I 1947 var der tre 40-årsjubilærer, stationsforstander Kurei Dragør, stationsmester Skarvings samt Johanne Larsen, Tømmerup Station. Johanne Larsens mand, stationsforstander O.P. Larsen, var død i 1944. Johanne Larsen fik kundet halve gratiale af hvad det to andre jubilare modtog. Hun havde eftersin mands dødfæet lov til at blive boende i lejligheden i stationsbygningen.

GODSTRAFIKKEN

Godstaksterne blev hævet med 40% i slutningen af 1940'erne, og det fik Det Danske Petroleumsselskab ved Kastrup Havn til at reagere. Det lykkedes forselskabet at få nedsat taksten fra 2 kr. pr. vogn til 1 kr. pr. vogn fra Kastrup Havn til Kastrup Stationså fremt, der vartale om mindst 300 vogne pr. år. Benzintilbanen seget for brug kunne fragtes gratis. Myndigheder og lufthavnen lagde i 1950 stadig væk pres på banen for helt



Cornelius Madsen fører et lille motordrevet lokomotiv, kaldet Muggebikken, på Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabriksspør på fabrikkens område. Foto: 1929

skab ved Kastrup Havn til at reagere. Det lykkedes forselskabet at få nedsat taksten fra 2 kr. pr. vogn til 1 kr. pr. vogn fra Kastrup Havn til Kastrup Stationså fremt, der vartale om mindst 300 vogne pr. år. Benzintilbanen seget for brug kunne fragtes gratis. Myndigheder og lufthavnen lagde i 1950 stadig væk pres på banen for helt



Amagerbanens persontog på strækningen mellem Kastrup og St. Magleby.
Foto: Vagn Jakobsen, 1935

at få lukket strækningen mellem Kastrup og Dragør, da lufthavnen skulle udvides. Banens end teen forespørgsel udtild størstekunder af godstrafikken.

Trafikken omfattede i 1949 ca. 2940 vognladninger om året. Virksomhedemevar absolut interesseret i banens drift, da me getaf det gods, der blev sendt med banen, ikke kunne sendes med lastbiler. Det drejede sig f.eks. om syre iså kaldte krukke vogne, tjære, store maskindele, benzintankem.v.

Mange af virksomhederne var anlagt langs banen, fordi der fandtes sporforbindelse. Det fremgik af besvarelserne, at det ville være katastrofalt for flere af disse virksomheder, hvis banen blev nedlagt.

Desuden ville de protestere mod banens nedlæggelse og kræve driften fortsat. Banen lovede derfor at henvende sig til trafikministeriet igen.

LUKNING I TO ETAPER

Efter flere års debat og forhandling, opnåede banen i januar 1957 en udsættelse til 1.5. af de ellers fastsatte frister for ophør af driften mellem Tømmerup–Dragør og 1.7. mellem Kastrup og Tømmerup. Endvidere havde man fra banens side fastholdt, at luftfartsmyndigheden skulle eke og proprietere hele strækningen og betale Amagerbanen enerstatning.

Allerede i julivarsporet mellem Kastrup–Dragør taget op og endel skinner og svellersolgt, mens resten blev oplagret i stedet oprettede Amagerbanen engodsrute med lastbil til Dragør. Det varede til 1968, hvor godstransporterne var

faldets så meget at det ikke længe rekunne løber undt. Endelig den 1. oktober 1974 blev Amagerbanen en sag blot, da De Danske Statsbaner overtog jernbanen, mens busdelens samtidig blev overtaget af Hovedstadens Trafik selskab.

I 100 året for Amagerbanens fødsel åbnede metroen på strækningen Lergravsparken–Lufthavnen i traceet efter den gamle bane. Metrostationen i Kastrup er anlagt vedsiden af den gamle Kastrup Station, der er den eneste stationsbygning, der er tilbage i Tårnby kommune. Bygningen blev overtaget af Tårnby Kommune i 1974.

AMAGERBANEN

Jernbane fra Amagerbro til Dragør, 12 km. lang, 1. ordinære afgang den 17.7.1907. Persontrafikken indstillet fra 1.4.1938 til 5.5.1940, genoptaget 6.5.1940, nedlagt igen fra 1.9.1947. Godstrafikken Tømmerup–Dragør nedlagt 1.5.1957. Kastrup–Tømmerup nedlagt 1.7.1957.

Banen blev ”stillet i bero” i 1994. Metroen til Lufthavnen. Den 28.9.2007 indvies Metroen på strækningen Lergravsparken–Lufthavnen i traceet fra den gamle Amagerbane. Kronprins Frederik vil ”klippe snoren”.

En model af Amagerbanen kan ses på udstillingsstedet Plyssen, Amager Strandvej 350, 1. sal.



HENVENDELSE & ÅBNINGSTIDER

Hvis du har billeder, oplysninger eller andet af lokalhistorisk interesse, så henvend dig til Stads- og lokalarkivet. Vi har publikums-maskine med adgang til internettet og mange slægtsforskerlinks.

VI HAR ÅBENT

Mandag	15.00 - 19.00
Tirsdag	12.00 - 16.00
Fredag	12.00 - 15.00

STADS- OG LOKALARKIVET
HAR DESUDEN
UDSTILLINGER PÅ:

Kastrupgårdssamlingen
"MIDT PÅ AMAGER"
& "KASTRUP GLAS"

Tirsdag til søndag	14.00-17.00
Onsdag tillige	14.00-20.00

Plyssen Amager Strandvej 350:
PERMANENTE OG
SKIFTENDE UDSKILLINGER
Lørdag og søndag 13.00-16.00