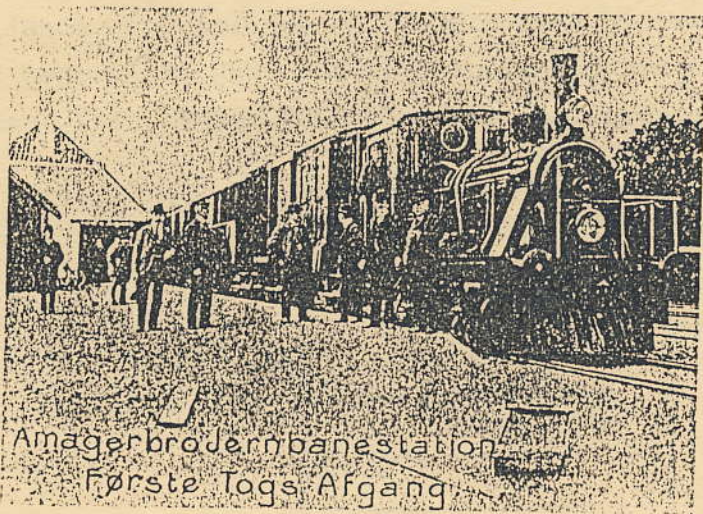


MÅNEDSBLADET

-glemmer du ...



Amagerbrodørbanestation
Første Togs Afgang

TÅRNBY KOMMUNES LOKALHISTORISKE SAMLING

NR. 7 AUGUST 1994

AMAGERBANEN

Amager får i forbindelse med Øresundsbroen også en jernbane, men dette er ikke første gang togskiner krydser øen. Amagerbanen kom først.

Tårnby Lokalhistoriske Samling har adskillige protokoller og regnskaber fra Amagerbanen samt en del billedmateriale.

Følgende oplysninger om Amagerbanens historie er hentet fra Hans Henrik Fafners bog Amagerbanen, 1985. Bogen findes også i samlingen.



Aktie i Amagerbanen



C. M. LARSEN.



O. KÄHLER.



H. SIEGMUND.



VICTOR FISCHER.



JAN Z. JANSEN.



P. THONNESEN.



J. P. JOHANSEN.

MEDLEMMER AF AMAGERBANKENS FØRSTE BESTYRELSE.

AKTIESELSKABET AMAGERBANEN

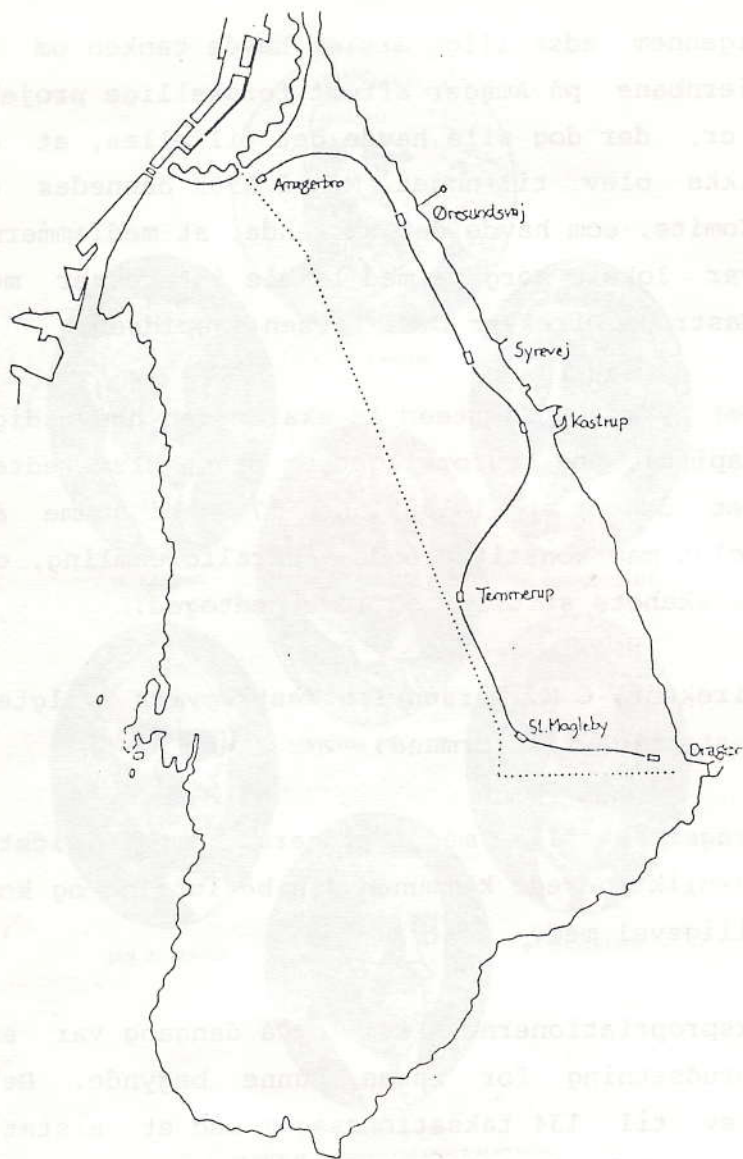
Igennem adskillige årtier havde tanken om en jernbane på Amager affødt forskellige projekter, der dog alle havde det tilfælles, at de ikke blev til noget. Men i 1903 dannedes en Komite, som havde det særkende, at medlemmerne var lokale borgere med lokale interesser med Kastrups Direktør C.M. Larsen i spidsen.

Det lykkedes Komiteen at skaffe den nødvendige kapital, og lovforslaget om banen blev vedtaget den 1. april 1905. Den 17. juni samme år holdt man konstituerende generalforsamling, og selskabets struktur og love vedtoges.

Direktør C.M. Larsen fra Kastrupværk valgtes enstemmigt til formand.

Dragør var ikke med i planerne, men i sidste øjeblik ændrede kommunen sin beslutning og kom alligevel med.

Ekspropriationerne, som også dengang var en forudsætning for banen, kunne begynde. Det blev til 134 taksationssager med et erstatningsbeløb på 261.694,70 kr.



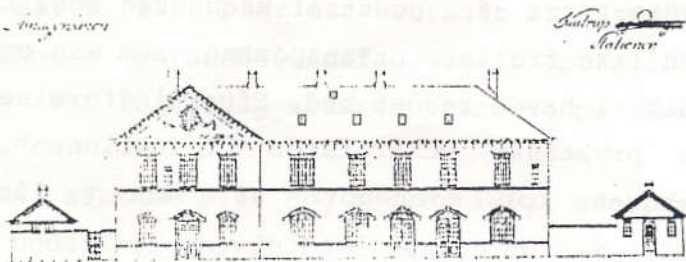
Amagerbanens linieføring. Den stiplede linie
viser Amagerbrogade/Amager Landevej.

ANLÆGNINGEN AF BANEN

Anlægget af banen tog sin begyndelse i 1905. Stationerne var tegnet af arkitekt Wenck og rummede stationslokaler, boliger for stationsforstanderen og postlokaler. Anlægningen blev dyrere end beregnet og man måtte forøge anlægskapitalen, hvilket voldte problemer. Københavns Handelsbank reddede dog projektet med en kassekredit.

Man indkøbte tre lokomotiver hos Nydqvist & Holm i Trolhättan og hos Scandia i Randers købte man 7 personvogne og 17 godsvogne. En fordeling som tydelig viser, at godstrafikken blev anset for hovedindtægtskilde.

I 1912 forelå det endelige anlægsregnskab og viste en samlet anlægsudgift på 1.305.335,41 kr.



Bygningstegning til Kastrup Station.

BANEN TAGES I BRUG

Det første ordinære tog afgik fra Amagerbro station om morgenen den 17. juli 1907 kl. 6.15. Pressen skrev begejstret om begivenheden, og allerede fra første dag benyttedes banen af mange passagerer, som viser sig at være stabile. Stik imod alle forventninger kommer langt den overvejende del af indtægterne fra personbefordringen. De otte daglige toggange på hverdage og femten på søndage blev hurtigt for lidt, og i slutningen af 1907 købtes endnu et lokomotiv og 7 personvogne. Amagerbro og Tømmerup stationer måtte udvides.

Der anlægges nye stationer ved industrier i Kastrup, Syrevej, og ved Kastrup Havn. Salget af abonnementskort stiger støt og viser, at banen allerede på et tidligt tidspunkt blev befordringsmiddel for hverdagsrejsende, som brugte den regelmæssigt.

Indtægterne fra godstrafikken steg også støt, men ikke fra latrintransporten, som man oprindeligt havde regnet med. Efter indførelse af de praktiske WC'er faldt "produktionen", og behovet for transport af latrin ligeså.

KRISETIDER OG OMNIBUSSER

Tyvernes lavkonjunktur ramte også Amagerbanen og gav tydelige spor i driftsresultaterne. Nedskæringer på personalet og store rabatter på billetprisen var ikke nok til at hindre en generel tilbagegang for Amagerbanen.

Man forsøgte med indkøb af motorvogne som gav en langt større kapacitet end de gamle damplokomotiver, men lige meget hjalp det. Den væsentligste årsag var nok en ny privat busrute mellem Kastrup og Sundbyvester Plads.

Et udvalg blev nedsat, som skulle overveje og planlægge andre driftsformer. Resultatet kom 1. april 1930, hvor Amagerbanen overtog de eksisterende bilruter og oprettede en ny rute mellem Sundby og Dragør.

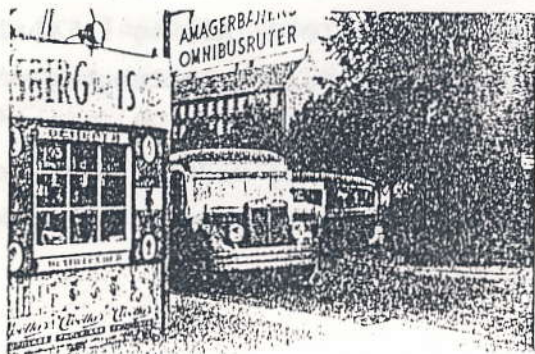
22. marts 1938 blev det vedtaget at standse jernbanens personbefordring, og 1. april 1938 kørte det foreløbig sidste persontog på Amagerbanen.

Persontrafikken blev dog midlertidigt genoptaget under krigen, da både benzin og dæk blev umulige at få fat på.

AMAGERBANENS NEDLÆGGELSE

Amagerbanen blev nedlagt i 1975 ved en overdragelse til DSB. Mange forhold gjorde sig gældende forud for dette skridt, bl.a. lufthavnens udvidelse og dermed store dele af banens nedlæggelse. Det upraktiske ved at godstransporten skulle noget af vejen med DSB og det sidste stykke vej med Amagerbanen. For personbefordringen blev et stadigt større samarbejde med Københavns Sporveje et trin på vejen til en afvikling. Hovedstadsområdets Trafikselskab overtog i 1974 busruterne, mens Tårnby Kommune købte Kastrup Station. I juni 1975 overtog DSB samtlige aktiver, og aktier kunne indløses til pari i en af Amagerbankens filialer.

Forfatteren konkluderer, at Amagerbanens endeligt skyldtes en forkert linieføring i forhold til udviklingen på Amager. Skiftende behov og manglende evne til at opfylde disse behov blev banens undergang.



Hvis du har billeder, oplysninger
eller andet af lokalhistorisk inter-
esse, så henvend dig til :

LOKALHISTORISK SAMLING
KAMILLEVEJ 10
2770 KASTRUP

ÅBNINGSTID:
MANDAG 16 - 20
TIRSDAG 12 - 16
FREDAG 12 - 15

~~~~~  
Lokalhistorisk Samling  
har desuden en fast  
udstilling på Kastrupgård:

MIDT PÅ AMAGER

Åbent: tirsdag - søndag 14 - 17  
          onsdag tillige 19 - 21