



AMAGERBANEN

1907-1917

17. JULI

PETER ROLAND HANSEN
Birkevang 32 — Telf. 85 38 52
VIRUM

AMAGERBANEN

1907 ❁ 17. JULI ❁ 1917



AMAGERBANEN

DENS FORHISTORIE OG FØRSTE TIAAR

————— AF —————
CHR. NICOLAISEN OG C. F. KLÆR



UDGIVET VED AMAGERBANENS FORANSTALTNING

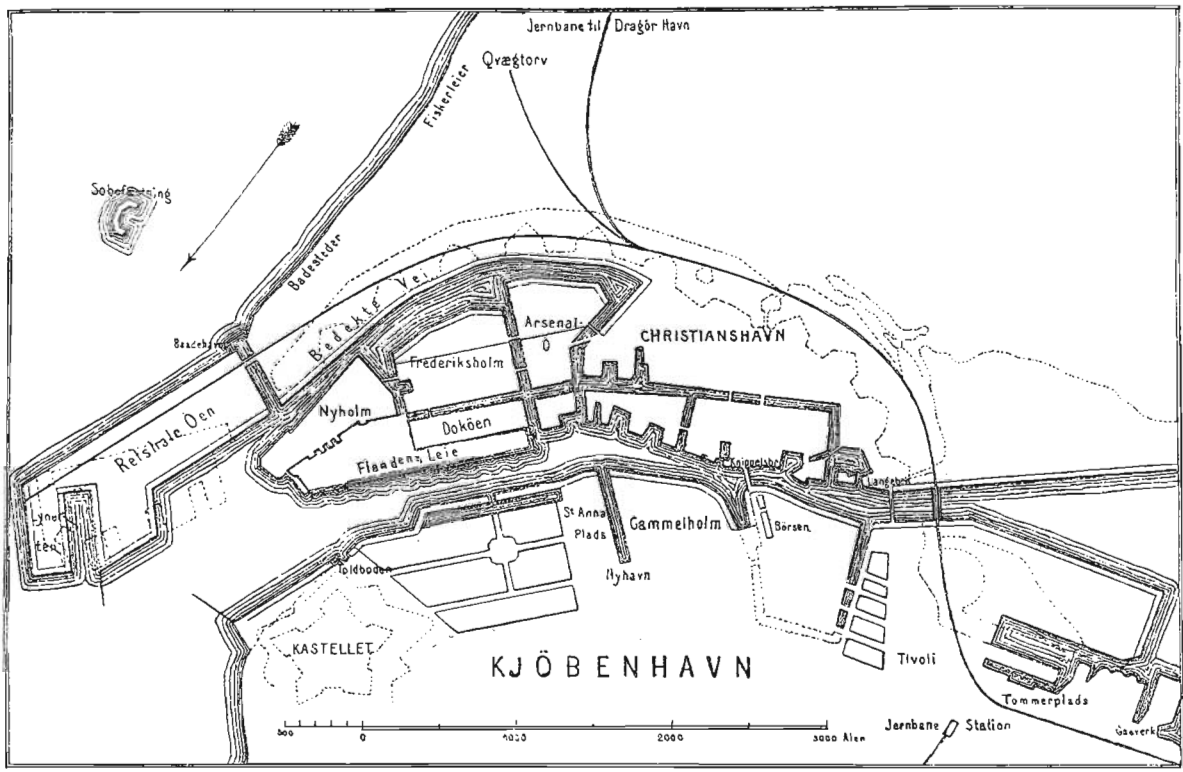
KØBENHAVN
CENTRALTRYKKERIEET
1917

I

KOMMANDØR WILDES PLAN

TANKEN om en Jærnbane paa Amager er af ældre Dato. Den blev første Gang offentlig fremsat for over 50 Aar siden (1866) og har siden da ofte været fremme og sat mange Sind og Kræfter i Bevægelse, inden den endelig i 1907 blev virkeliggjort. Det var sikkert Amagers naturlige Beliggenhed mellem Danmarks Hovedstad og Sydskaane, der først henledte Tanken paa at benytte Øen som et Bindeled for den gennemgaaende sydskandinaviske Trafik. Iøvrigt var Øen jo en rigt befolket Enklave, fra gammel Tid indrettet og drevet som Københavns Køkkenhave. Øens den Gang vigtigste By — Dragør — var forlængst en af Landets største Søfartsbyer, som havde livlig Forbindelse med Hovedstaden. Det var da næsten en selvfølgelig Ting, at man efter de første danske Baners Anlæg — Banen til Helsingør blev færdig i 1864 — henvendte Opmærksomheden paa en Bane over Amager i Forbindelse med en Færgesfart over Sundet og i Tilslutning til de sydsvenske Baner.

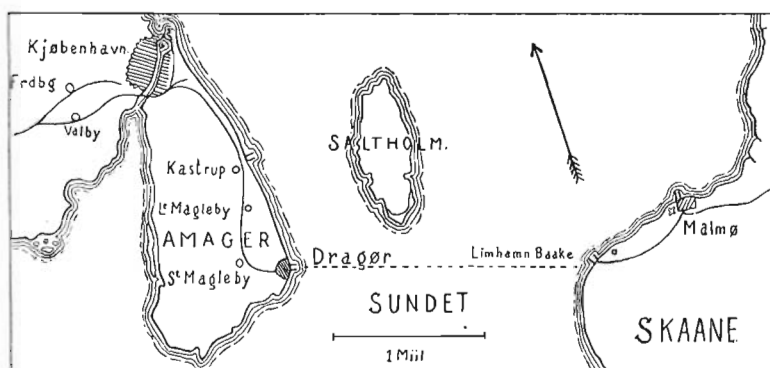
Den første Plan til en Amagerbane, eller rettere en Transitbane over Amager med en Dampfærgesforbindelse Dragør — Limhamn, fremsattes 1866 af daværende Kaptajnløjtnant, senere Kommandør *O. A. K. Wilde* (Ill. Tid. 16. Decbr. s. A.). Det vidner om et Fremsyn hos denne Mand, mere end en Tilfældighed, at netop den samme Retningslinje, som han 40 Aar i Forvejen byggede sin Plan paa, blev den, hvorefter Banen blev anlagt, og at dens Udgangspunkt og Til-



KOMMANDØR WILDES PLAN

slutning til Københavns Banenet blev saa at sige overensstemmende med hans Projekt. Dette stod iøvrigt i Forbindelse med en anden Plan, som nu ogsaa er ifærd med at blive realiseret, nemlig en Udvidelse af Københavns Havn mod Sydøst med en Inddragelse af en Del af Voldterrænet og Christianshavns Fællede til Oplagspladser osv. Foranstaende Skitse, som er taget fra Illustreret Tidende, giver en Oversigt over den indre Del af Kommandør Wildes Plan.

I sine Motiver siger han, at det var hans Tanke at indvinde et større Areal ved Opfyldning i Kalvebodstrand samt at søge anvendt



OVERSIGT OVER DET SAMLEDE PROJEKT

det store ubenyttede Fællede terræn paa Amager til Udvidelse af Hovedstadens Handel og Industri. Hans Konklusion gaar ud paa:

„at Arealet fra Langebro og sydefter inddæmnes og opfyldes for at benyttes navnlig til *Skibsværfter* og *Dokker**),

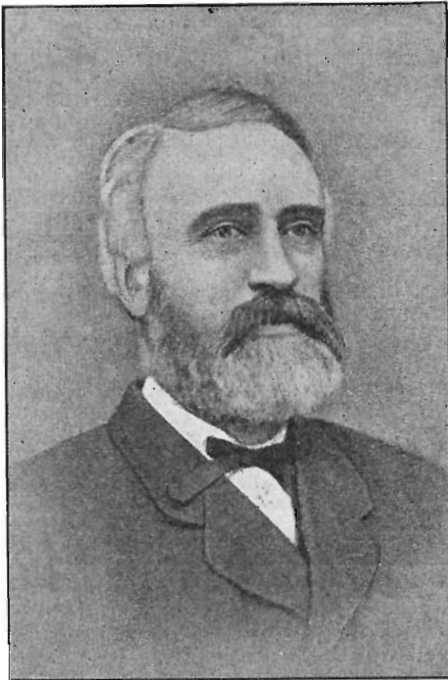
at der føres en Bane fra Langebro til Refshaleøen, hvor *Baadehavn* osv. anlægges,

at denne Bane føres til et *Kvægtorv* og *Slagteri* paa Christianshavns Fællede,

*) Dette Areal er senere opfyldt dels i militært Øjemed dels til Bebyggelse (Islands Brygge-Kvarteret).

at Banen herfra føres videre til Dragør Havn, hvorfra kun er 40 Min. Sejlads med et kraftigt Dampskib til Sverrigs nærmeste Fastland.“

Det er interessant at se, hvilket Fremsyn og Retsyn disse Planer



KOMMANDØR O. A. K. WILDE

rummede om Udviklingsmuligheder paa Amager, Tanker, af hvilke mange enten er eller vil komme til Udfoldelse i den nærmeste Tid. Her bør maaske ogsaa erindres om, at Kommandør Wilde i sin Tid var en af de ivrigste for at faa Københavns Hovedbanegaard lagt paa Sydsiden af Vesterbros Passage, hvor den nu er flyttet hen, idet han saa, at dens Forbindelse med Havnen var en vigtig Betingelse for begge Parter. — At imidlertid hverken Banesagen eller Udviklingen paa Amager fandt gunstig Jordbund skyldtes vel væsentligst finansielle og militære Vanskeligheder. Der lag-

des tværtimod Demarkationsservitut paa hele det nærmest udenfor Volden liggende Terræn. Og den Beliggenhed, som Københavns Hovedbanegaard fik, var en stærkt medvirkende Aarsag til, at Sagen for en længere Tid faldt til Ro.

Det skyldes ikke destomindre Kommandør Wilde, at Interessen for en Bane paa Amager blev vakt til Live. Han henledte Opmærksomheden paa vor afsides liggende og ved Fæstningslinjen endnu

mere afsondrede Ø, dels som Bindeled i den sydiskandinaviske Transitfrekvens, og dels som et Omraade, der rummede store Udviklingsmuligheder for Hovedstaden.

Med vaagen Kritik og Uegennytte tog han lige til sin Død, 1896, da han var 80½ Aar, livlig Del i Hovedstadens kommercielle og industrielle Liv og Fornyelse gennem forrige Aarhundredes sidste Halvdel, og navnlig da paa Trafikvæsenets Omraade.



II

DET SJÆLLANDSKE JÆRNBANESELSKABS PLAN

EN Gang vakt, vilde Tanken om en Bane paa Amager ikke falde til Ro igen. Efter at Kommandør Wildes Plan havde henligget i 8 Aar, vakttes den til Live paany af nye Mænd og i en noget forandret Skikkelse. I 1874 havde *Det sjællandske Jærnbaneselskab*, hvis Formand var Direktør, senere Kammerherre *V. R. Rothe*, netop fuldført de vigtigste sjællandske Baner og syntes tilbøjeligt til at optage Tanken om en Forbindelsesrute over Amager til Sydsverrig. Der udarbejdedes detaillerede Planer af Ingeniør *Glæsner* over Banen og Færgehavnen ved *Dragør*. Og 24. Maj 1875 vedtoges en Lov, som gav Ministeriet Bemyndigelse til at udstede Koncession paa Anlægget af Banen og Færgehavnen samt paa Basis af nærmere Forhandling med Sverrig at søge anlagt en Færgehavn ved *Limhamn* og en Bane derfra til Malmø i Tilslutning til den svenske Stambane. Det var særligt de gunstigere Isforhold i Sundets sydlige Udløb end ved København, der bevirkede, at man valgte Ruten her Syd om Saltholmen til Færgeforbindelsen. Selve Baneplanen og Baneruten ændredes ikke meget fra den Wildeske Plan, hvorimod Havneudvidelsen udenfor Refshaleøen lodes helt ude af Betragtning. Med Udgangspunktet fra Hovedbanegaarden skulde Banelinjen føres Vest om Tivoli til Kalvebodstrand, over en ny Langebro, hvorfra et

Vigespor ind til Torvegade, Vest om Sundbyerne, Øst om Kastrup, svingende op om Maglebylille og Syd om Dragør til Havnen paa 16–18 Fods Dybde. Molen og Havneprojektet var beregnet til ca. $\frac{1}{2}$ Million Kr. En ny Langebro krævede ogsaa en stor Kapital. Overskæringen af Vesterbros Passage var meget betænkelig. En Omordning af Københavns Banegaardsforhold begyndte at dæmre. Endelig laa Statens Overtagelse af de sjællandske Jærnbaner, der fandt Sted 1880, som en Lysstribe i Luften. Alle disse Forhold bevirkede Sagens Udskydelse, og der blev saavidt vides aldrig givet nogen Koncession efter den første Lov om en Amagerbane, som vedtoges 1875.

Atter faldt Tanken til Ro nogle Aar. Der var endnu ikke vakt nogen lokal Interesse for Sagen paa selve Amager, og i Hovedstadens ledende Kredse var man begyndt at vende Tanken mod Nord. Med Spørgsmaalet om Anlægget af Københavns Frihavn nordpaa flyttedes ogsaa Planen om Færgeruten til Malmø bort fra Amager, og Tanken om en Amagerbane paa dette Grundlag syntes for stedse at maatte opgives.

Nogle Aar senere, omkring 1880, søgte en engelsk Ingeniør *William Rowan*, en Søn af den kendte Overingeniør Rowan, som byggede de jysk-fynske Baner for Staten, Koncession paa en elektrisk Sporvej eller en Dampsporvej langs Hovedlandevejen til Hol-lænderbyen og Dragør. Dette Projekt, som her i Forbigaaende nævnes, var væsentligt anlagt paa Amagerbøndernes Torvekørsel og Færdselen af Lodser mellem Dragør og København. Koncessions-søgeren døde imidlertid, inden Sagen naaede frem til Gennemførelse, og han tog saaledes det tredje Baneprojekt paa Amager med sig i Graven.



III

RINGBANEN

AFTER henrandt nogle Aar, i hvilke Tanken om at se Amagerbanen virkeliggjort syntes meget fjern. Imidlertid vaagnede der i Begyndelsen af 80erne en Bevægelse og Stemning for at gøre Dragør til et Sommeropholdssted, nærmest for Hovedstadens Middelstand, hvortil denne By ved Sund og Bugt med sin frie, aabne Strand fandtes at rumme gode Betingelser. Foreningen „Dragørs Fremme“, der stiftedes 1887, rettede en Henvendelse til Krigsministeriet om en mulig Overdragelse af „Krudttaarnsvejen“ langs Sundet til en Baneforbindelse eller Sporvej mellem København og Dragør. Man opnaaede ogsaa Løfter om Støtte for Planen; men Tilvejebringelsen af den nødvendige Kapital voldte Vanskeligheder. Gennem nogle Aar arbejdedes for denne „Dragørs Livssag“, hvis fremtrædende Repræsentanter navnlig var fhv. Skibsfører *C. P. Krause*, Kroejer *Johan Rander* og Postexpeditør *Chr. Nicolaisen*. Senere blev nedsat et Udvalg af ledende Mænd i Øens forskellige Kommuner til at søge frembragt en Løsning af Banespørgsmaalet, der var begyndt at blive aktuelt ogsaa for de andre Byer paa Amager. Her maa særligt nævnes Kommunernes Repræsentanter: Brygger *C. M. Larsen* og Maltgører *Carl Larsen* i Kastrup, Sogneraadformand *Crilles Dirchsen* og Sognefoged *Crilles Zibrandtsen* i Store Magleby. Det vilde ikke lykkes at finde Veje eller Midler til at faa Banen financieret. Kommunerne mente ikke at kunne bringe større økonomiske

Ofre, selv om de nok vilde have en Bane, især naar den tillige kunde føre Gødning ud, og af Staten syntes man ikke at kunne vente anden Støtte end en mulig Overladelse af Krudttaarnsvejen, naar man vilde købe Krudttaarnene. Det søgtes gennem formaende Privatmænd, som Etatsraad *L. P. Holmblad* og Etatsraad *Niels Andersen* at skaffe Forbindelser, hvorved Kapitalen kunde tilvebringes; men det viste sig stadig vanskeligt at finde nogen Basis, hvorpaa Baneprojektet kunde bygges op.

Medens det saaledes syntes ret haabløst at faa Banesagen ført igennem, aabnede der sig pludselig en uventet Mulighed. Den 11. Juni 1890 indsendte Konsul *Joh. Steenberg* til Ministeriet Andragende om Koncession paa en stor Del Lokalbaner, deriblandt ogsaa en Bane til Dragør. Det nedsatte Udvalg paa Amager sluttede sig til denne Plan og gjorde fælles Sag med Hr. Steenberg for Amagerbanens Vedkommende. Da han forblev uden Svar paa sit Andragende, fornyede han Aaret efter sin Henvendelse til Staten om Koncession paa tre af de mange Lokalbaner, nemlig de fra København udgaende, saakaldte „Renovationsbaner“: 1) til Dragør, 2) til Værløse og 3) til Vallensbæk. Et Lovforslag om disse tre Baner blev ogsaa — efter den Pression, der udøvedes af Befolkningen og Kommunerne i de paagældende Egne — strax forelagt og vedtaget i Folketinget, men faldt under Behandlingen i Landstinget.

I den følgende Rigsdagssamling (1892—93) blev Andragendet om Koncession paa de tre Baner atter forebragt, men med den Ændring, at Amagerbanen udskiltes fra de andre to og behandledes for sig, forandret til en *Ringbane*, idet den fra Dragør ønskedes ført videre over *Store Magleby, Ullerup, Tømmerup, Taarnby* og Vest om Sundbyerne til Udgangspunktet udenfor Langebro. Iøvrigt gaves der for denne Banes Vedkommende Afkald paa fri Expropriation for af Hensyn til de Forhandlinger, der stod paa med Magistraten om Renovationsudførselen, at faa Sagen hurtig gennemført. Den 13. April

1894 vedtoges Loven om de tre Københavnske Lokalbaner; men de finansielle Betingelser, der stilledes af Ministeriet, var ganske vist af en saadan Natur, at det maatte blive meget vanskeligt at skaffe Kapitalen til dem tilveje.

Det bærende Moment i Sagen var Tilvejebringelsen af en Overenskomst med Københavns Magistrat om Udførsel af Stadens Dag- og Natrenovation med disse tre Baner og da særligt med Amagerbanen. Kommunerne paa Amager, ligesom Kommunerne paa de andre Sider af Staden, var stærkt interesserede deri, og Københavns Amts Landboforening optog Tanken og virkede for dens Gennemførelse. Magistraten syntes ogsaa strax tilbøjelig til at gaa med til en Overenskomst derom; men af Hensyn til Omordningen af Københavns Banegaardsforhold, som Rigsdagen beskæftigede sig med, og andre Planer m. H. t. Renovationens Udnyttelse, vilde det være vanskeligt at bestemme de tre Baners Udgangspunkter og i det Hele at give noget bestemt Tilsagn om Gødningstransporten.

Under disse Forhold besluttede Konsul Steenberg sig til først at gennemføre Ringbanen paa Amager med Station udenfor Langebro, eventuelt med Tilslutning til Havnebanen og et Spor til det paatænkte nye Grønttorv. Anlægget var beregnet til ca. 1½ Mill. Kr. I September 1893 var til Københavns Magistrat indsendt en Adresse fra alle Amagers Byer om at støtte denne Plan og om muligt give Tilsagn om, at man vilde benytte Banen til Udførsel af en Del af Dag- eller Natrenovationen, hvad der var en Betingelse for at skaffe Kapitalen tilveje.

Under de fortsatte Forhandlinger med Magistraten fremstod der saa mange Vanskeligheder og saa mange Forslag og Planer til Renovationsforholdenes Ordning, at en Overenskomst om Udførsel pr. Bane syntes uopnaaelig. En Plan, der mødte saa mange andre Planer paa sin Vej, maatte absolut strande. Gødningens Transport og dens Anvendelse paa Amager, hvor den frem for noget andet

Sted vilde kunne udnyttes, maatte opgives. Og Forudsætningen for at faa Banen financieret med udenlandsk Kapital syntes dermed bristet. Fristen for Indløsningen af Koncessionen udløb 1. Maj 1895, og der forlangtes stillet et Depositum paa 15,000 Kr. for hver af de tre Baner. Det Finansfirma, der havde lovet at stille Kapitalen til Raadighed, og allerede havde gjort Skridt til at bekoste Udstikning og Nivellement af Amagerbanen, forlangte nu en Erklæring fra Ministeriet om, at det Depositum, der stilledes, vilde blive tilbagebetalt, saafremt det ikke lykkedes Konsul Steenberg at faa en Ordning med Magistraten i Stand. Dette vilde Ministeriet ikke gaa ind paa. Og Finansfirmaet, som her var repræsenteret ved Etatsraad *Glückstadt*, trak sig tilbage. Der blev saaledes ikke givet nogen Koncession efter den vedtagne Lov. Haabet om en Ordning med Københavns Kommune om Renovationstransporten maatte betragtes som bristet, og der maatte atter søges et nyt Grundlag, hvorpaa Banesagen paa Amager kunde rejses.



IV

ØSTKYSTBANEN

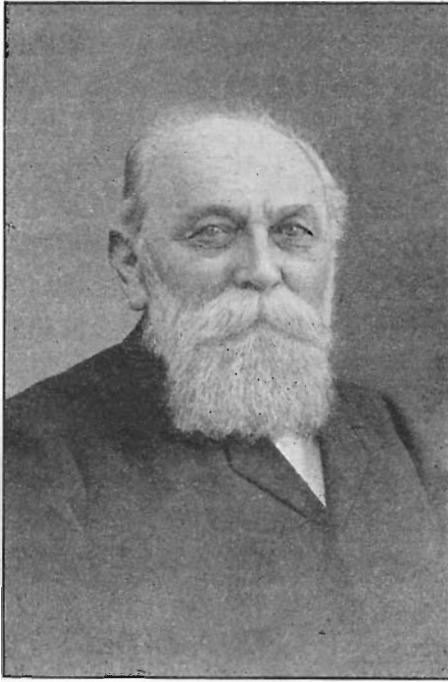
ENDNU samme Aar ansøgte Konsul Steenberg Regeringen om at faa fornyet Loven om Amagerbanen for sig, saaledes, at den kun gjaldt en Bane langs *Østkysten* af Øen med Udgangspunkt ved Amagerbro og Endestation ved Dragør. Samtidig søgtes dog Tilladelse til eventuelt at føre Banen videre over Store Magleby til Ullerup (Kongelunden). Det var Tanken med denne Bane at basere den væsentligt paa Persontrafik, saavel den almindelige Frekvens som Lyst- og Sommertrafik samt paa Villabebyggelse og Landliggeri langs Sundet. Loven blev bevilget af Rigsdagen inden Samlingen sluttede. Et fransk Syndikat i Paris gik ind paa at anbringe en betydelig Kapital, ikke alene i Banen, men ogsaa i Grundarealer langs denne til Bebyggelse. Gennem Repræsentanter i København og paa Amager sikrede Syndikatet sig omkring 20 større og mindre Arealer, ialt henved et Par Hundrede Tdr. Land i Nærheden af Kastrup og Dragør til en Pris af 2—3000 Kr. pr. Td. L. og der udbetaltes et Par Tusind Kr. i Haandpenge for Forkøbsretten i et Aar.

Koncessionsbevillingen paa denne Bane blev udstedt 17. Juli 1895, og det franske Syndikat deponerede 15,000 Kr. for Amagerbanen. Arbejdet paa Banen skulde være paabegyndt inden et Aars Forløb. Der viste sig da en Omstændighed, som man ikke havde regnet med. Den daværende Indenrigsminister *Ingerslev* havde ind-

ført i Koncessionen en Bestemmelse om, at der ikke maatte optages Laan mod Pant i Banen uden Ministeriets Samtykke, og da man søgte om et saadant Samtykke, blev det nægtet. Man erindre, at der ikke var Tale om noget som helst Tilskud fra Staten til Banens Anlæg. Under disse Forhold vægrede det franske Selskab sig ved at financiere Banen. Da der desuden indtraadte knappe Tider paa Pengemarkedet, lykkedes det ikke inden Koncessionsfristens Udløb at skaffe Kapitalen tilveje. Det stillede Depositum paa 15,000 Kr. maatte anses for tabt, og det syntes umuligt at skaffe Kapitalen. Spørgsmaalet om, hvorvidt Ministeren var i sin Ret til at indføre den nævnte Betingelse i Koncessionen, bragte i al Fald ikke Banespørgsmaalets Løsning et Skridt nærmere. Man stod atter paa bar Bund. Og det Stridsforhold, som derved opstod mellem Konsul Steenberg og Ministeren, gav ham kun ringere Haab om at faa gennemført sin Plan om nogen af de tre fra København udgaende Smaabaner, der saa at sige var blevet ham en Livssag. Efter mange Aars Kamp og betydelige Ofre af Tid og Penge følte han sig dybt skuffet over ikke at se sit Navn knyttet til Gennemførelsen af i det mindste den ene af „de steenbergske Smaabaner“ — Amagerbanen.

Nogle biografiske Notitser om denne Mand, der har lagt et stort Arbejde i Amagers Banesag, vil være paa sin Plads.

Konsul Joh. Steenberg er født 1832 i Aarhus. Som ung Købmand havde han en stor Tømmerforretning i Randers og paatog sig store Leverancer til Staten. Han var den første danske Mand, som optog Konkurrencen med Englænderne ved vore Jærnbaneanlæg. Da Vendsysselbanen 1868 blev udbudt i Entreprise, indgav han sammen med Overintendant *Svendsen* Tilbud paa Anlægget, som derved blev 700,000 Rdlr. under den engelske Overingeniør *Rowans* Tilbud og hvorved Staten sparede ikke alene dette Beløb, men senere mange Millioner, idet alle de efterfølgende Baner her i Landet anlagdes af Danske langt billigere end Englænderne vilde have gjort det.



KONSUL STEENBERG.

Den daværende Indenrigsminister *Estrup* udtalte i samme Anledning: „Det var kækt og rosværdigt af Steenberg at træde op mod Englænderne. Gud give, at vi havde flere af den Slags Mænd i Danmark. Jeg ved meget godt, at han sætter Alt paa Spil, men sig ham fra mig, at det er min Overbevisning, at til den af Regeringen forelagte Overslagssum skal det nok vise sig at være et lønnende Foretagende. Det er slet ikke saa farlig en Entreprise, som Rowan vil gøre den til. Vi kunne meget godt selv bygge vore Jærnbaner.“

Medens Banen var under Bygning, solgte Steenberg sin Trediepart af Entreprisen til *Gedalia*. Det viste sig, at hans Anlægsberegning holdt Stik, og han blev — som den første danske Baneentreprenør — udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Konsul Steenbergs foreløbigt mislykkede Forhold til Banesagen paa Amager bragte den dog ikke helt til Selvopgivelse. Andre optog det afbrudte Arbejde for endnu engang at søge at føre den igennem. I det væsentlige med det steenbergske Projekt som Grundlag optog Etatsraad *C. Juel* og Oberstløjtnant *J. P. Clausen* Forhandlingerne med de interesserede Parter. Højesteretssagfører *C.*

Liebe søgte 1896 Koncessionen, og Vexellerfirmaet *Rubin & Bing* samt Privatbanken skulde financiere de to Baner: Amagerbanen og Farumbanen (Slangerupbanen). Med den sidste stillede Forholdene sig gunstigt; Mænd som Bankdirektør *Heide* og Admiral *Richelieu* interesserede sig for Sagen, og Slangerupbanen blev til. Derimod mødte Banen til Dragør stadig Modstand og finansielle Vanskeligheder. Direktør *Heide* mente ikke, at Tiden var kommen til Gennemførelsen af en Bane paa Amager, og under Sagens Behandling i Rigsdagen forlød det, at Amagerne ikke selv vilde bringe noget økonomisk Offer, hvorfor man ikke kunde tillægge Sagen saa stor Betydning. I Virkeligheden var det vistnok Sporvejen gennem Sundbyerne, hvori Privatbanken havde bundet en betydelig Kapital, og Afsætningen af nylig opfyldte Arealer ved Langebro, som var Skyld i, at Tiden til Amagerbanens Gennemførelse endnu ikke var inde.

Spørgsmaalet faldt saa atter til Ro nogle Aar, indtil 1900, da Folketingsmand Dr. *Oscar Hansen*, som repræsenterede Amager i Tinget, sammen med Vexellerer *Rubin* o. fl. tog Sagen op. Under Behandlingen af Loven om den ny Langebro fik han gennemført Bestemmelsen om, at der blev Banespor over Broen. Sammen med *C. Hørdum* forelagde han et Lovforslag om Banen. Under dettes Behandling i Tinget krævedes, at Koncessionssøgerne skulde affinde sig med Konsul Steenberg og godtgøre ham et passende Beløb for det Udlæg og Arbejde, han havde haft. Der blev ogsaa gjort Hr. Steenberg et Tilbud paa 5000 Kr., hvad han ikke vilde modtage. Iøvrigt faldt dette — det syvende — Baneprojekt paa Amager hurtigt til Jorden, vistnok nærmest af den Grund, at Vexellerer *Rubin* døde, inden Loven blev gennemført.



V

BANEN AF 1907

INTERESSEN for en Bane paa Amager synes at voxe med Baneprojekternes Tal. Under de mange Forhandlinger og Møder om Sagen, Opraab gennem Pressen, Agitationen blandt Befolkningen gennem snart 20 Aar, var der selvfølgelig vakt en Del Forhaabninger om Planens endelige Gennemførelse. Tiden havde modnet den i og for sig naturlige Tanke at bringe Amager, en vigtig og ret afsides liggende Del af Hovedstadens Opland, i nærmere Forbindelse med Staden, Øens Afsætningssted og Frekvenspunkt. Og ledende Mænd herude indsaar nu, at hvis Banesagen skulde løses i en nær Fremtid, maatte selve Øens Befolkning være med til at løse den og skabe dens økonomiske Grundlag.

I Sommeren 1903 toges da Spørgsmaalet op igen efter et Par Aars Hvile, idet man søgte at sikre sig en Del af Kapitalen herude. Det første Skridt gjordes af Overretssagfører *Victor Fischer*, der var Interessent i en Del Ejendomme i Sundbyøster, idet han henvendte sig til Direktør *C. M. Larsen*, som da ejede Kastrupværk, om at tage Sagen i Haand. Direktør Larsen, der sad inde med indgaaende Kendskab til Øens lokale Forhold, stillede sammen med Hr. Fischer Kapital til Raadighed, hvorefter man tog fat paa Planer og Beregninger, som udførtes af Oberstløjtnant *P. Hansen*. Ved Hr. Fischers energiske Arbejde og gode Forbindelser i Finanskredse lykkedes det snart at skaffe Tilsagn fra Dansk Arbejderbank om et 1ste Prio-

ritetslaan og begrundet Haab om tillige at faa et 2det Prioritetslaan i Grundejerbanken imod at Banesagens interesserede og ledende Mænd stillede en personlig Garanti for en Del af det sidste Laan.

Derved kom Sagen hurtig i god Gænge. I Løbet af Aaret 1904 holdtes der Møder omkring i Øens Byer for at faa tegnet en Aktiekapital, der foreløbig bestemtes til 350,000 Kroner. Samtidig dannedes en Kommité af Mænd fra Øens Byer samt D'hrr. Fischer og P. Hansen. Deres første Opgave blev at søge Loven gennemført. I Begyndelsen af 1905 indgav Kommitéen Andragende til Regeringen om Eneret til Banens Anlæg støttet af Kommunerne og Grundejere paa den nordligste Del af Øen. Dragør Kommune var endnu ikke tiltraadt. Kommitéen nedsatte et Forretningsudvalg, bestaaende af følgende Medlemmer: Direktør *C. M. Larsen* (Dbm. og R. af Dbg.) (Formand), Gaardejer *P. Thønnesen*, Kastrup, Gaardejer *Jan Zibr. Jansen*, Store Magleby, og Overretssagfører *Victor Fischer*.*)

Den Regeringen forelagde Plan gik ud paa at anlægge Banen fra et Punkt ved Stadens Renholdningsstation ved Amagerbro, over Fælleden, uden om Sundbyøster mellem Strandlodsvej og Krudttaarnsvej, over Kastrup til et Punkt Vest for Maglebylille. Samtidig søgtes dog Tilladelse til eventuelt at maatte forlænge Banen over Store Magleby til Dragør.

Det trak imidlertid hen med Bevillingen. Regeringen havde formentlig sine Betæneligheder ved en kombineret Renovations- og Personbanetrafik, i hvilken Anledning Jens Busk ved en tidligere Lejlighed under Behandlingen i Tinget havde spurgt om Folk skulde køre paa Møglæsset! — Endnu i Marts 1905 var intet Lovforslag forelagt. Men ved Hr. Fischers Henvendelse og indtrængende Anmodning til Departementschefen i Ministeriet lykkedes det at faa

*) Udvalget supplerede sig senere med Ingeniør *G. Kähler* og Direktør *H. Siegmundfeldt*.

Forslaget frem for Rigsdagen den 14. Marts, og i den korte Tid, der var tilbage af Samlingen, ophøjet til Lov.

Loven blev stadfæstet 1. April 1905. I Begyndelsen af Juni modtoges fra Ministeriet Udkast til Koncession, og 17. Juni afholdtes den konstituerende Generalforsamling, hvor *Aktieselskabet Amagerbanen* dannedes og dets Love vedtoges.

Den første Bestyrelse valgtes og kom til at bestaa af de sex foran nævnte Herrer i Forretningsudvalget, samt en Repræsentant for Sundbyerne: Fabrikant *J. P. Johansen*. Paa hosstaaende Fællesbillede vil ses Medlemmerne af den samlede Bestyrelse.

Paa den konstituerende Generalforsamling meddelte Direktør *C. M. Larsen*, at man havde maattet nøjes med at søge Koncessionsbevilling for Banens Anlæg til Maglebylille, idet Dragør Kommune ikke havde villet gaa med til at yde det forlangte Tilskud for at faa Banen ført der ud. Det vedtoges samtidig at benytte den ved Loven givne Tilladelse til at forlænge Banen til Dragør, saafremt denne Kommune tegnede det forlangte Tilskud til Aktiekapitalen, nemlig 60,000 Kr. Fra en Del Beboere i Dragør var allerede under Sagens Behandling i Rigsdagen rejst en stærk Opposition mod Planen om at standse ved Maglebylille, og senere vedtoges det ved et Møde, sammenkaldt af Foreningen Dragørs Fremme, at rette en Opfordring til Kommunens Bestyrelse om at tegne sig for det nævnte Tilskud, hvad den da ogsaa endelig besluttede sig til.

Banen til Maglebylille var kalkuleret til at koste 526,000 Kr., hvoraf var tegnet som Aktiekapital 300,000 Kr. (deraf af Taarnby Kommune de 100,000 Kr. og Store Magleby Kommune de 50,000 Kr.) og sikret som Laan 245,000 Kr. Der var kalkuleret en aarlig Godstrafik af 46,000 Tons med en Indtægt af ca. 35,000 Kr. og en Persontrafik af 220,000 P., der med en Gennemsnitsindtægt af 20 Øre vilde give en Indtægt af 46,000 Kr. Den samlede Indtægt ansloges til 81,000 Kr., Udgiften til 60,000 Kr., iberegnet Forrentningen



C. M. LARSEN.



G. KÄHLER.



H. SIEGUMFELDT.



VICTOR FISCHER.



JAN Z. JANSEN.



P. THØNNESEN.



J. P. JOHANSEN.

MEMLEMMER AF AMAGERBANENS FØRSTE BESTYRELSE.

af Prioritetslaanene. Forlængelsen til Dragør medførte væsentlige Ændringer i hele Planen. Anlægskapitalen forhøjedes fra 525,000 Kr. til 767,000 Kr., altsaa med 242,000 Kr. Deraf tegnede Dragør Kommune 60,000 Kr., Store Magleby Kommune forhøjede sit Bidrag fra 50,000 til 70,000 Kr. Laanene forhøjedes med 125,000 Kr. og 37,000 Kr. tegnedes i mindre Aktier.

Ved Koncessionens Udstedelse, 10. Juli 1905, gaves Eneret paa Banens Drift i 90 Aar, og denne Ret udvidedes ogsaa for Forlængelsen til Dragør 27. Marts 1906. Det først stillede Depositum paa 15,000 Kr. maatte forhøjes til 20,000 Kr.

Samtidig udnævntes Kammerherre *Tobiesen* som Statens Tilsynsførende ved Anlægget, Etatsraad *P. Bentzon* som Landinspektør, Statsbaneanlægene antoges som teknisk Leder, Ingeniør *Lorenz Petersen* som tilsynsførende Ingeniør og Ingeniør *Elgstrøm* som ledende Maskiningeniør.

I Foraaret 1906 paabegyndtes Arbejderne i Marken efter den allerede udstukne Banelinie, der mærkelig nok var bleven den samme, som den Kommandør Wilde 60 Aar tidligere havde planlagt. Besigtigelse og Expropriation af Grunden efter Forordning af 5. Marts 1840 foretoges i Dagene 8.—10. Maj under Ledelse af Kammerherre *Tobiesen* som Kommissionens Formand. Banens Udgangspunkt blev lagt paa den nedlagte holmbladske Limfabriks Grund ved Amagerbro, hvor man fandt en central og god Plads for Amagerbro Station. Om de øvrige Stationers og Holdepladsers Tal og Beliggenhed var der nogen Divergens mellem Kommissionen og Bestyrelsen. Overretssagfører Fischer var meget ivrig for at faa en Station ved Øresundsvej, skønt den ikke var nævnt i Loven. Hr. Fischer fremhævede, at det var den eneste Nytte Sundbyerne fik af Banen. Morsomt har han fortalt om, hvorledes Kammerherren under Forhandlingerne med sædvanlig Humor udbredte sig over, at han absolut vilde have en Station her, hvor der ikke boede et eneste

Menneske. Men Hr. Fischer har naturligvis sine Grunde, sagde han, ja han indrømmer det endogsaa! Han skal have en Station, og vi kan jo kalde den Victor! — Stationen ved Syrevej tænkte man først senere paa. Derimod anlagdes Trinbrædt-Holdepladser ved Engvej efter Oberstløjtnant P. Hansens Opfordring og ved Saltværksvej; det sidste blev hurtigt nedlagt. Om Stationerne ved Kastrup, Tømmerup, Store Magleby og Dragør var der god Enighed.

Efter afholdt Licitation overdroges i Juli 1906 Entreprenørerne *Wätzold & Jørgensen* at udføre Over- og Underbygning til Banelinjen. Skinnerne købtes af Statsbanerne, Sporskifter m. m. leveredes af Fabrikken *Svanholm*, Tømmer og Sveller af *R. Collstrop*. De tre Lokomotiver leveredes af *Nydvist & Holm* i Trollhättan. Det øvrige rullende Materiel leveredes af *Scandia* i Randers. Samtlige Stationsbygninger tegnedes af Professor *Wenck* som ledende Arkitekt. Opførelsen af Amagerbro Station toges i Entreprise af Tømrrmester *Kastrup-Nielsen* og de andre fem Stationer af Tømrrmester *Storm*, Aarhus.

Allerede efter Expropriationen af Grunden og Modtagelsen af Tilbudene paa Arbejdet og Leverancer indsaa man, at Banens Anlæg vilde blive betydelig dyrere end beregnet. Det blev derfor nødvendigt at forhøje Anlægskapitalen til 1 Mill. 250,000 Kr., nemlig Aktiekapitalen til 500,000 Kr. og Laanene til 250,000 Kr. Dansk Arbejderbank gik da ind paa at forhøje 1. Prioritetslaanet til 475,000 Kr., og Grundejerbanken ydede, foruden 2. Prioritetslaanet paa 150,000 Kr., en Kassekredit paa 125,000 Kr. Begge de to sidste Beløb overtoges senere af *Københavns Handelsbank*.

Fra 1. Oktober 1906 ansattes Kaptajn *C. F. Kiær* (R. af Dbg.) til Assistance for Bestyrelsen ved Udfærdigelse af Reglementer og Bestemmelse af Inventar osv., og fra 1. April 1907 som Driftsbestyrer. Fra 10. April s. A. ansattes tre Stationsforstandere til Overtagelse af Stationerne Amagerbro, Kastrup og Dragør, nemlig *E. Baht*,

J. P. Kure og *A. Kastberg*, samt to Assistenten *Frimodt-Hansen* og *Olsson*. De tre mindre Stationer: Øresundsvej, Tømmerup og Store Magleby vedtoges det at lade bestyre af Portører.

Driften aabnedes den 17. Juli 1907.

Særlig Persontrafikken oversteg strax de Forventninger, man med Rimelighed havde turdet nære, og man maatte snarest muligt skride

til betydelige Udvidelser baade af Banelegemet og Materiellet samt Personalet. Paa Generalforsamlingen den 16. Decbr. 1907 henstillede Bestyrelsen, at man „paa Grund af den overordentlige store Trafik“ maatte forøge Materiellet.



KAPTAJN C. F. KLÆR

Ved *Syrevej* maatte 1908 bygges en Station, hvortil Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik ydede et Laan paa 20,000 Kr., imod at Trafiken paa Fabrikens store Sidespor besørge- des — uden Rangerafgift og med noget nedsatte Fragter. I

lang Tid arbejdede Driften med Pengevanskeligheder, idet den til Udvidelsesudgifter maatte afholde betydelige Summer af den løbende Indtægt.

Hele Anlægget kostede over 1,300,000 Kr., hvilken Sum efter statsautoriseret Revisor *Adolph Poulsens* Statusopgørelse fordelte sig paa følgende Poster:

	Kr.	Ø.
Statsbaneanlægene (Forarbejder).....	18773	01
Expropriationer	271269,96	
÷ Dansk Svovlsyre- & Superphosphat-Fabrik	9582,18	
	261687	78
Banelegemet.....	190129,42	
÷ Dansk Svovlsyre- & Superphosphat-Fabrik og Kastrup Havn.....	34000,00	
	156129	42
Entreprenør-Arbejder	204641	54
Kloakanlæg, Vand og Gas	16490	09
Bygninger	190447	00
Rullende Materiel	313020	82
Diverse Materiel	20958	88
Inventar	12272	52
Renter	33425	66
Salærer til Bestyrelsen	5600	00
Diverse Omkostninger	68611	10
do. (Billetter, Tvist, Petroleum, Kul etc.)..	3277	59
Ialt...	1305335	41

Ved Handelsbankens Velvilje har Banen faaet ordnet sine Pengeforhold paa en god og sund Maade. Banken har beredvilligt medvirket til, at man ved en Konvertering af de tidligere optagne Anlægslaan har faaet et større amortisabelt Laan til en billig Rente. Herfor skyldes Banken Paaskønnelse og Tak, saavel fra Aktionærernes som fra Bestyrelsens Side.

I det forløbne Tiaar har Banen taget et meget betydeligt Opsving. Udvidelser har paa flere Omraader fundet Sted i ret væsentlig Grad.

Saaledes er *Amagerbro* Station udvidet med ca. 600 Meter Spor med tilhørende Udvidelse af Læsseveje m. m., og der forestaar yderligere Udvidelse paa 750 m Spor. Arealet er udvidet med 4000 m² ved Køb og Expropriation, og der er afsluttet Overenskomst med Københavns Kommune om Tilslutning af et stort Sporanlæg paa Kommunens Fabriksgrunde paa Christianshavns Fælle. Under Stationen er inddraget en Del af Holmblads tidligere Ejendom, der er bygget en Ventesalsbygning, og Remisen er udvidet.

I Forbindelse med *Øresundsvej* Station er 1908 tilbygget et Sporanlæg til Sundby Gasværk, og i indeværende Aar et lignende til Nielsen & Winthers Flyvemaskinfabrik, ligesom der projekteres Spor til to andre Fabriks- og Pladsanlæg.

Ogsaa ved *Syrevej* St. er et nyt Sidespor under Projektering.

Ved *Kastrup* St. er Arealet udvidet og der ventes, saasnart Forholdene tillader det, anlagt Spor til den ny Porcellænsfabrik.

Ved *Tømmerup* St. har efterhaanden Spornettet maattet udvides med 600 m Læssespor og tilhørende Læssevej. Arealet er forøget med 5,500 m². Her er anlagt to Fabriksspor.

Ved *Store Magleby* St. vil i den nærmeste Tid blive anlagt ca. 80 m Læssespor og Vej.

Ved *Dragør* St. er projekteret et privat Sidespor.

Alle Stationer er forsynet med elektriske Anlæg til Belysning samt til Sporskifte- og Signaltjenesten.

Af den tabellariske Oversigt Side 30 vil iøvrigt ses Fremgangen paa de forskellige Driftsomraader, og det maa vistnok siges, at Amagerbanen har haft en ret enestaaende Udvikling i de forløbne 10 Aar.

Banens Materiel er fra 1907 udvidet betydeligt, saaledes fra 3 Stkr.

20 Tons Lokomotiver til 4 Stkr. 20 Tons og 2 Stkr. 30 Tons, ialt 6 Stkr.

Personvognene er forøgede fra 1 Truckvogn, 2 lukkede og 2 aabne III-Klasses Vogne til 2 Truckvogne, 2 II-Klasses og 6 lukkede III-Klasses Personvogne, og de 2 aabne Vogne er indrettede til ogsaa at bruges om Vinteren.

Godsvognsantallet – der var 6 lukkede og 11 aabne Vogne – er nu 16 lukkede og 13 aabne.

I de 2 Bagagevogne er indrettet Kupeer for Rejsende med Hunde.

I det samme Tidsrum er indtraadt mange Forandringer i Bestyrelsen. Dens første Formand, Direktør *C. M. Larsen*, Bestyrelsesmedlemmerne Grdr. *Jan. Z. Jansen*, Ingeniør *G. Kähler* og Overretssagfører *V. Fischer* er alle afgaaede ved Døden. I deres Sted er valgt: Direktør *E. B. Petersen*, Grdr. *Edv. Gjertsen*, Oberstløjtnant *H. Ulrich* (senere atter fratraadt), Fabrikant *W. Wieder* og Gartner *M. Kristensen*. Efter Direktør *C. M. Larsens* Død ($\frac{26}{5}$ 1910) var Direktør *H. Siegumfeldt* indtil September 1912 Formand, hvorefter Formandspladsen tiltraadtes af Hr. Fabrikant *Wieder*.



	Antal Rejsende	Antal Rejsende pr. Dag	Antal Abonnementskort	Antal Tonsgods	Indtægt af Personer Kr.	Indtægt af Gods Kr.	Samlet Indtægt Kr.	Samlet Udgift Kr.	Driftsoverskud Kr.
19 ⁰⁷ / ₀₈ (259 Dage)	212256	820	200	19742	84027.50	20579.61	108905.28	55009.19	53896.09
19 ⁰⁸ / ₀₉	303842	833	346	33956	107872.72	37303.67	155473.93	106394.47	49079.46
19 ⁰⁹ / ₁₀	312039	855	461	33501	105852.40	36249.53	154068.67	110196.89	43871.78
19 ¹⁰ / ₁₁	333444	914	486	42791	108785.10	45812.58	166073.53	111673.41	54400.12
19 ¹¹ / ₁₂	339407	927	479	53645	112271.25	58102.46	183626.44	106037.82	78588.62
19 ¹² / ₁₃	415168	1137	588	53825	124887.95	57168.78	194004.15	118957.74	75046.41
19 ¹³ / ₁₄	423893	1161	639	73489	129230.80	78199.78	219841.79	131872.92	87968.87
19 ¹⁴ / ₁₅	500667	1372	783	81419	159107.46	93405.30	271388.02	139799.79	131588.23
19 ¹⁵ / ₁₆	667965	1825	1076	144462	213650.95	148202.53	387608.89	191884.60	195724.29
19 ¹⁶ / ₁₇	808713	2216	1369	180769	261424.60	206490.46	499865.61	307122.78	192742.83

Anm. De i 19¹³/₁₄ og 19¹⁶/₁₇ udbetalte Dyrtidstillæg, henholdsvis Kr. 4918,37 og Kr. 14741,50, er ikke medregnede i Udgiften, men afholdte af Aarenes Overskud.

