

Nogle Oplysninger om Amagerbanens Tilblivelse og dens

Virksomhed gennem 25 Aar.

- - - - -

Af Driftsbestyrer E. Baht.

- - - - -

Amagerbanen er anlagt i Henhold til Lov af 1'April 1905 og aabnedes for Drift den 17'Juli 1907. Eneretsbevillingen blev udfærdiget til Aktieselskabet Amagerbanen, hvis første Bestyrelse bestod af følgende:

Direktør C. M. Larsen, Kastrup, Bestyrelsens Formand, Gaardejer P. Thønnesen, Kastrup, Gaardejer Jan Zibrandt Jansen, St.Magleby, Overretssagfører Victor Fischer, Direktør H. Sigumfeldt, Direktør G. Kähler og Fabrikant I. P. Johansen.

Aktiekapitalen var 500000 Kr. og tegnedes for ca. Halvdelen Vedkommende af de 3 Kommuner paa Amager, medens Restbeløbet overtoges af Private, hovedsagelig af Befolkningen paa Amager og af de Fabriksvirksomheder i Banens Opland, der ventede sig Nytte af Banen.

Den samlede Anlægskapital udgjorde ca 1300000 Kr., og da der ikke opnaaedes Bidrag fra Staten til Banens Anlæg, maatte de resterende 800000 Kr for største Partens Vedkommende skaffes til Veje ved Optagelsen af Prioritetslaan.

Ved Bedømmelsen af Anlægets Forrentningsmuligheder havde man i væsentlig Grad baseret sig paa Indtægten ved Godstransport, medens man med Hensyn til Banens Betydning for Persontrafiken stillede sig noget mere tvivlende. Det viste sig dog hurtigt, at Banen ogsaa som Personbane skulde faa en Betydning, som oversteg Forventningerne.

Som Driftsbestyrer ansattes Kaptain C. F. Kiær, og foruden denne bestod Personalet af ialt 38 Personer, af hvilke de 11 efter 25 Aars Forløb fremdeles er i Banens Tjeneste.

I Løbet af de første Aar efter Banens Aabning for Drift steg Trafiken i en saadan Grad, at det var nødvendigt at skride til betydelige Udvidelser af Anlægget saavet for Banelegemets med tilhørende Overbygning som for Materiellets Vedkommende.

Dette har medført, at der i Aarenes Løb har maattet anvendes ca. 750000 Kr. til Nyanlæg, og Jernbaneanlæggets Værdi er i Øjeblikket efter Fradrag af de i Aarenes Løb foretagne Afskrivninger bogført med ca. 1180000 Kr.

I den Højkonjunktur, der beherskede Erhvervslivet i Efterkrigsaarene, kulminerede ogsaa Trafiken over Banen, saaledes at der i Driftsaarene 1919 - 21 aarlig befordredes ca. 1 Million rejsende over Banen og op imod 200000 Tons Gods. I Forhold til de første Aar betegner dette en Fremgang i Banens Transportvirksomhed paa mere end 200% for Persontrafikens Vedkommende, medens Godstrafiken havde vokset sig ca. 5 Gange større.

At disse gode Aar ogsaa bragte Banen en betydelig økonomisk Fremgang er en Selvfølge. Medens den aarlige Driftsindtægt i de første Aar udgjorde ca. 150000 - 160000 Kr., var denne i Aaret 1920/21 vokset til 1107000 Kr. Banen blev derved allerede fra Aarene 1913/14 og indtil Nedgangen i 1927 satte stærkt ind i Stand til at forrente sin Aktiekapital og opspare en Reservefond, der i Øjeblikket andrager 143000 Kr.

Ligeledes benyttedes disse Aar til at sætte Banen i Stand til at udvide Toggangen ved Anskaffelse af Motorvogne. Allerede i 1923 var Amagerbanen mellem de første af Landets Baner, der betraadte den Vej ved Indførelsen af Motordrift at billiggøre Driften og give Befolkningen Adgang til hyppigere Befordring. Efter den første Anskaffelse af en Benzinmotorvogn fulgte i 1925 Anskaffelsen af et Diesellokomotiv og dermed en Køreplansudvidelse fra ca. 100000 Togkm aarlig til ca. 170000 Togkm.

Imidlertid kunde end ikke denne Forbedring af Toggangen hindre en fortsat voksende Nedgang i Trafiken, fremkaldt af den fremtrængende Landevejstrafik med Automobiler. Et af Banens Bestyrelse nedsat Udvalg til Overvejelse og Planlæggelse af andre Driftsformer beskæftigede sig bl.a. med Planen om at elektrificere Banen, men kom til det Resultat, at Omkostningerne herved ikke gav nogen Mulighed for en rentabel Drift.

Hertil kom, at Udviklingen med Hensyn til Bebyggelsen paa Amager ikke er sket langs Banen, hvis Retningslinie oprindelig blev

bestemt under Hensyn til Beliggenheden af de industrielle Anlæg ved Øresundsvej, Syrevej og Kastrup, som det var Banens Opgave at betjene, medens man i mindre Grad havde Øje for de Muligheder, en Udstykning af Arealerne langs Amager Landevej midt gennem Øen vilde frembyde. Forholdene er imidlertid nu totalt ændrede, og dette gav sig det Udtryk i Udvalgets Betænkning, at det tilraadedes at omlægge Driften, saaledes at kun Godstrafiken - og for Persontrafikens Vedkommende kun Spidsbelastningerne - lededes ind over Banen, medens hele den øvrige Personbefordring mellem Hovedstaden og Amager besørgedes med Trolleyomnibusser. Gennemførelsen af denne Plan viste sig imidlertid at møde saa store Vanskeligheder, paa Grund af den betydelige Kapital, der maatte stilles til Raadighed for Anlægget, at Planen maatte opgives, og Tanken om at forsøge sig med benzindrevne Omnibusser var da nærliggende.

Allerede siden 1921 havde en saadan Rutebilforbindelse været etableret mellem Sundby og Kastrup, og senere var opstaaet Ruter til Kongelunden og til Taarnby. Disse Transportmidler havde ogsaa paa Amager som andre Steder i Landet vist sig at udøve stor Tiltrækning paa Publikum, og de fortsatte Overvejelser med Hensyn til Løsningen af Trafikproblemet paa Amager førte da til, at A/S Amagerbanen opnåede Tilladelse fra Københavns Amtsråd til fra 1^o April 1930 at overtage de bestaaende Bilruter og oprette en ny Rute mellem Sundby og Dragør.

En senere Udvidelse har inddraget Lufthavnen som Endepunkt i en Forbindelse med Sundby, og Omnibusdriften omfatter nu Ruter til Kastrup, Lufthavnen, Taarnby, Englandsvej, Kalvebodhøj (Kongelunden), Søvang og Dragør, en samlet Vej længde af ca 51 km.

Ruterne trafikeres gennemgaaende med Halvtimeskørsel, paa de travle Tider med Kvarterskørsel, og der udgaar daglig fra Sundby 138 Omnibusforbindelser med tilsvarende Returforbindelser foruden en betydelig Ekstrakørsel paa Søn- og Helligdage og ved særlige Lejligheder. Der køres aarlig ca. 850000 km og til Raadighed for denne Kørsel haves 17 moderne Ruteomnibusser med tilsammen 432 Pladser. I sidst forløbne Driftsaar er paa Omnibusruterne transporteret mere end 1½ Million Passagerer.

Til Anskaffelse af Omnibusmateriel, Opførelse af Garager m. m. er medgaaet ca. 300000 Kr. Denne Kapital er fremskaffet mod Kaution af de 3 Amagerkommuner: Taarnby, St.Magleby og Dragør.

At denne gennemførte Omlægning af A/S Amagerbanens Virksomhed har udøvet en meget betydelig Indflydelse paa Jernbanedriften og ændret, d.v.s. forringet dennes Opgave paa Trafikomraadet er naturligt og var ventet. Toggangen blev samtidig med Overtagelsen af Omnibusdriften nedsat med ca 50% og omfatter nu kun Forbindelser paa de Tider af Døgnet, hvor Omnibusserne alene ikke formaar at klare Trafiken.

Ved Indskrænkningen af Banens Drift blev en Del af de fast ansatte Tjenestemænd overflødige, men ved gensidig Overenskomst blev de paaagældende uddannet som Chauffører og gør nu Tjeneste som saadan, saaledes at Afskedigelser blev undgaaet.

Som Driftsforholdene nu er indrettet kan det ikke undgaaes, at Driften af Jernbanen giver et Underskud, men Resultatet af den samlede Virksomhed er saaledes, at der indtil nu kun er Grund til at føle Tilfredshed med de ændrede Forhold. Dermed skal intet være sagt om Fremtiden.

I 1924 tilbød Københavns Kommune at indløse de paa private Hænder værende Aktier til pari Kurs og erhvervede sig derved Aktiemajoriteten inden for Selskabet. Herefter er Aktiekapitalen med Undtagelse af ca 20000 Kr., der fremdeles indehaves af Private, fordelt mellem Kommunerne København, Taarnby, St.Magleby og Dragør. Bestyrelsen bestaar af 6 Medlemmer, hvoraf København vælger de 3 og de øvrige Kommuner hver 1.

For Tiden er Kommunerne repræsenteret saaledes:

København:	Borgmester Anthon Andersen, Ingeniør Julius Madsen, Fuldmægtig P. Wraae.
Taarnby:	Sogneraadsformand, Folketingsmand N. P. Nielsen.
St.Magleby:	Sogneraadsformand, Amsraadsmedlem D. B. Dirchsen.
Dragør:	Formand for Kommunalbestyrelsen, Kaptajn Agerlin.

Folketingsmand N. P. Nielsen er Formand for Selskabets Bestyrelse og har iøvrigt været knyttet til Selskabet gennem alle 25 Aar, idet Folketingsmanden paa den konstituerende Generalforsamling i 1905 valgtes som Selskabets Revisor og beklædte denne Stilling, indtil han i 1919 indtraadte i Bestyrelsen.

Efter Driftsbestyrer Kiær's Død i Januar 1929 ansattes Amagerbanens daværende Trafikinspektør som Driftsbestyrer.

Som tidligere nævnt kan 11 af de ved Banen ansatte Funktionærer fejre deres Jubilæum sammen med Banen, disse er foruden Driftsbestyrer Baht, Fuldmægtig P. Frimodt Hansen, Stationsforstander Kure, Stationsmestrene Skarving og O. Larsen, Ekspeditrice Fru Larsen, Lokomotivfører Klærke, Togførerne Rygaard og P. S. Pedersen, Rangerformand C. F. Hansen og Overportør N. Olsen.

Selskabet beskæftiger paa nærværende Tidspunkt et Personale, der omfatter ca. 130 Personer, hvoraf de 62 er fast ansatte Tjenestemænd.