

# Ideen til Dragør-Limhamn- ruten snart 100 år gammel

I Vingehjulet den 10. april 1960 berettede vi om åbningen af øresundsselskabernes nye færgerute mellem Dragør og Limhamn, og der blev ved den lejlighed gjort rede for de overvejelser, der gik forud for etableringen af denne rute, og som kort kan sammenfattes i, at der skønnedes at forelige behov for en færgerute mellem Amager (Sjælland) og det sydlige Sverige, en færgeforbindelse, der navnlig var indstillet på at overføre personbiler, busser og lastbiler, idet de vejtmæssige forbindelser til Amager efterhånden var blevet således udbygget, at landevejstrafikken mellem Sjælland og Sverige ved etablering af en færgerute mellem Amager og Sydsverige kunne slippe for at komme ind i Storkøbenhavns til tider voldsomme gadetrafik. Imidlertid har havnebygmester Rode, Københavns havnevesen, været så elskværdig at overlade Vingehjulet et eksemplar af Illustreret Tidende for den 16. december 1866, og af en artikel deri fremgår, at tanken om en overfart fra Dragør til Limhamn allerede var levende i 1866. Den pågældende artikel, der er skrevet af Capitainlieutenant Wilde, beskæftiger sig med temaet: »Udvidelse af Københavns Havn og dens Forbindelse med Jernbanen over Amager«, og vi tillader os fra de gamle gulnede blade at citere:

»København er i Forhold til Danmarks Folkemængde en af de største Hovedstæder, idet Indbygger-Antallet er en Tiendedeel af hele Landets. Da dette Forhold, eller rettere Misforhold, er i stadig Stigen, bliver det et Spørgsmaal, om en fortsat Udvidelse vil bære sig, og om der ikke maa gjøres store Anstrengelser, for at København i en udvidet Handel og Industri kan skaffe sin Befolkning nye og tilstrækkelige Erhvervskilder. Med Hensyn til udvidet Handel er ofte yttret, at København ligger fordeelagtigt som Oplagssted for amerikanske Varer, hvilke med store Sellskibe kunne bringes hertil, og med Dampskibe videre til Rusland, hvis Farvand ikke er aabent saa længe som vort. Men udelukkende at regne paa et saadant Handelsopsving, der afhænger af Conjuncturer og Fremmede, er ikke saa sikkert, som at stole paa eget Arbejde og paa egne Kræfter, der altid ere tilstede, hvor henvend to Gange hundredetusinde Mennesker boe sammen paa een Plet. Uden derfor at overse, at København ogsaa kan opnaae gunstigere Forhold ligeoverfor en fortsat Udvidelse ved større og friere Handel, saa er det dog bedst at stole paa Industrien, der bør udvikles saameget, at mange Livsfornödenheder, som nu i dyre Domme kjøbes hos Fremmede, efterhaanden kunne fremskaffes herhjemme, ikke al-

ene til eget Brug, men ogsaa til vore Naboers. Hertil udfordres Capital, Credit, Arbejdsdygtighed og Plads ved Søen til Anlæg af Fabriker og Oplag af Raamateriale, Kul m. m. Capital er vistnok i fuldt Maal tilstede, hvorimod Crediten ikke er saa stor, tildeels fordi Arbejdsdygtigheden ikke er tilstrækkeligt udviklet.

Efter således at have peget på de muligheder, som Københavns havn ville få, hvis den blev passende udbygget, fortsætter Capitainlieutenant Wilde med at forelægge sin plan til udbygning af havnen, og som led i denne udbygning foreslår han bl. a.:

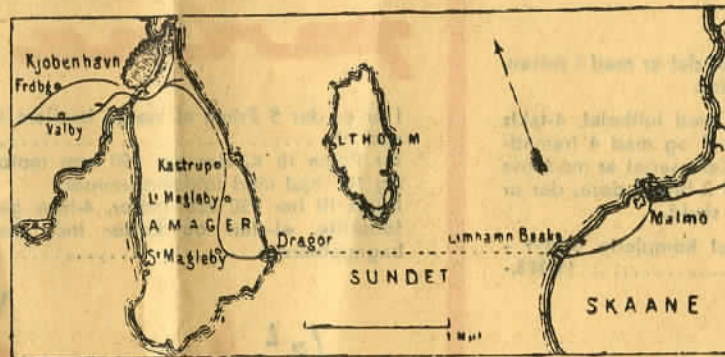
»At det nedlagte Stykke Valby-Jernbane igjen tages i Brug og føres videre mellem Tømmerpladsen og Tivoli over paa Amager, langs Kaierne paa den bedækte Vel, og ud paa Refshaleøen.

At denne Jernbane ogsaa føres til et Kvægtorv og Slagteri udenfor Christianshavn, samt

At den føres videre til Dragør Havn, hvorfra kun er 40 Minutters Seilads med et kraftigt Dampskib til Sverigs nærmeste Fastland.

Af kortet fremgår, hvorledes Capitainlieutenant Wilde tænkte sig en jernbaneforbindelse fra Valby til Dragør, idet der ved udtrykket den nedlagte Valby-Jernbane skal forstås banestykket mellem Københavns første station og Valby, hvorved det må erindres, at Københavns første station lå omkring, hvor Københavns H nu ligger, og at Københavns anden station, da artiklen blev offentliggjort, kun var 2 år gammel. Det hedder herefter i artiklen:

»Af ovenstaaende sees, at Jernbanen paa Udkastet er overført til Amagersiden. Ifølge Havneplanen skulle derimod de Jernbanevogne, der ankomme til Københavns Station, og have Fragt til Havnen, kjøres ned til den paa en Hestebane, som, for at naae Toldboden, maa overskære Københavns Kanaler og Hovedpassagen mellem København og Christianshavn. — Ifølge mit Forslag skulle de Jernbanevogne, der til Exempel komme fra Korsør, og have Fragt til Havnen, Amager og Sverrig, ved Ankomsten til det Sted, hvor Valbybanen begynder, sættes ud af Forbindelse med det øvrige Tog,



Skitse, der viser, hvorledes Capitainlieutenant Wilde tænkte sig jernbaneforbindelsen Sjælland—Amager.

som gaar videre til Frederiksberg og København. Et Locomotiv, der er kjørt Toget imøde paa Valbybanen, gaar paa denne med Resten af Toget forbi Tivoli, over den Bro, som ogsaa findes paa den approberede Havneplan, til Amager, langs Kaien paa den bedækte Vel til Refshaleøen. Ved at benytte Valbybanen undgaaes Overskæringen af Vesterbro, og den Mangel paa Plads, hvoraf Kjø-

benhavns Jernbanestation sandsynligvis vil lide, naar den sydsjællandske Jernbane kommer istand, vil føles mindre, naar mange Varer og alle Kreaturer føres videre udenom Københavns Station, der, indeklemt mellem Søerne og Vesterbro, vanskeligt kan udvides.

Er Jernbanen ovre paa Amager, ligger det nær at forlænge den til Dragør over Kastrup og begge Maglebyerne, navnlig for den svenske gennemgaaende Trafik, da en Jernbanerejsende over Valby er ligesaa hurtigt i Dragør Havn, som paa Kvæsthusbroen, over København, hvorfra Veien

til Malmö er længere og vanskeligere end mellem Dragør og Skaanes Kyst, hvilken sidste Vel kan udseiles paa en Kurs, saavel Dag som Nat, og besørger af eet til to Dampskibe. Og kan en Havn ligeoverfor Dragør ikke opnaaes, saa er Linien Dragør-Malmö dog at foretrække for København-Malmö.

Ud over en passant at bemærke, at Capitainlieutenant Wilde er

utilfreds med placeringen af Københavns anden station, der ikke har nogen udvidelsesmuligheder, men som ikke desto mindre tjente hovedstaden indtil 1912, er det interessant af Capitainlieutenantens redegørelse at notere, at man allerede i 1866 havde blikket åbent for de muligheder en overfart mellem Dragør og Limhamn indebar.

Om Amagerbanens fædre har kendt Capitainlieutenantens artikel, da de udstak den hyggelige lille privatbane mellem Amagerbro station og Dragør, som åbnedes i 1907, vides ikke, men interessant er det at bemærke, at banens linieføring faktisk blev som foreslået i artiklen. Automobilismens sejrsgang tvang imidlertid banen til at indstille persontrafikken i 1938. Denne trafik oplevede en renaissance under krigen og i de første efterkrigsår, men da der atter kunne skaffes benzin og gummi, flyttedes persontrafikken i 1948 påny tilbage til landevejen, og banen er nu — efter afkortningen i 1957 som følge af lufthavnsudvidelsen, der nødvendig gjorde nedlægningen af strækningen Kastrup—Dragør — i realiteten et langt (men såre vigtigt) sidespor, der danner skinneforbindelse til en række store industrivirksomheder i Kastrup og Sundby foruden med benzinhavnen ved Provstenen.

»Det kraftige dampskib«, som hr. Wilde tænkte sig sat ind »mellem Dragør og Skaanes Kyst«, kom først i 1934, hvor et privat aktieselskab indsatte det lille dampskib »Dragør« mellem Dragør og Limhamn. Skibet var kun på 32 netto-ton og havde plads til ca. 150 rej-

sende. Endvidere kunne der måtages indtil 5 personbiler, der blev taget ombord over skibssiden. Skibet gjorde på sommersøndage 5 dobbeltture mellem Dragør og Limhamn, og ruten havde — ligesom den nuværende rute — en ret stor persontrafik. Ruten besejledes til krigsforholdene nødvendig gjorde en standsning. I begyndelsen af besættelsen beslaglagde tyskerne det lille skib, der efter foreliggende oplysninger endte sine dage på bunden af Kielerkanalen som offer for et engelsk bombeangreb.

I efterkrigsårene var der nu og da røster fremme om genåbning af ruten, men det var — som omtalt i en tidligere artikel her i bladet — først etableringen af Sjællandsbroen, der satte fart i disse planer og resulterede i øresundsselskabernes bilfærgerute, der nu har været i drift i ca. 4 måneder. Allerede nu har denne rute, der siden den 1. juli har været besejlet med 2 færges, en sådan søgning, at der ikke kan herske tvivl om dens eksistensberettigelse, hvilket tallene i nedenstående tabel sikkert ogsaa vil vise:

	Antal dobbelt-rejser	personbiler	lastbiler	busser
april 1960	105	23,951	1402	59 1
maj 1960	147	29,381	1770	112 47
juni 1960	176	46,133	2948	91 51
juli 1960	395	104,892	6475	158 136