

Screening for nye kulturmiljøer i kommuneplanen

Forslag til navn	Amagerbanen
Placering og afgrænsning	Amagerbanens trace skaber et grønt strøg gennem både Islands Brygge og Sundbyerne. Banen er ført over havneløbet på en svingbro i forbindelse med Langebro. Banen har på strækningen frem til Kløvermarken et kurvet, varieret forløb, hvorefter traceet er ført næsten parallelt med kysten til Kastrup Fort, for at fortsætte gennem Tårnby Kommune til Kastrup Havn.
Særlig historie	Den 11. juli 1905 udstedte Kong Christian d. IX lov: om eneret til Anlæg og Drift af en Jærnbane, der udgaar fra et Punkt i nærheden af Amagerbrogade, berører Københavns Grundejeres Renholdningsselskabs station ved Kløvermarksvejen, fører over Kastrup til Maglebylille og fortsættes over Store Magleby til Dragør". Stationsbygningerne blev tegnet af DSB's overarkitekt Heinrich Wenck, lokomotiverne kom fra Nydqvist og Holm og vognmateriellet fra Scandia. Den 17. juli 1907 åbnede Amagerbanen under stor festivitas. DSB's sidespor til Amager udgik fra Godsbanegården ved Kalvebod Brygge og gik over Langebro. Herfra fulgte sporet Islands Brygge via Reykjaviksgade og krydsede Thorshavnsgade, Artillerivej, Amager Fælledvej og Amagerbrogade forbi Amagerbanens personbanegård Amagerbro og frem til "endestationen" ved kloakværket. Herfra gik banen mod øst og efter Prags Boulevard mod sydøst, hvor der i 1936 blev etableret sidespor til benzin- og oliehavnen Prøvestenen. Efter 2,5 km. nåedes Øresundsvej. Herefter fulgte trinbrættet Engvej, som var den sidste station i det nuværende Amager Øst. I 1909 kørte der på hverdage 9 persontog i hver retning, Efter 1. verdenskrig var der 10 tog i hver retning men i 1923 blev Amagerbanen motoriseret med ikke mindre end 17 togpar på hverdage. I 1930 opkøbte Amagerbanen flere busruter i oplandet og reducerede samtidig toggangen med 50%. Den 31. marts 1938 nedlagdes persontrafikken på Amagerbanen. Kun to år senere - i 1940 - blev der igen brug for jernbanen på grund af tyskernes besættelse. Det meste materiel havde man endnu, men på arealet, hvor Amagerbro station havde ligget, var der nu bygget en stor etageejendom, så der måtte etableres en ny station med et lille ekspeditionsskur (først ved Vermlandsgade og senere i 1940 ved Amagerbrogade). Igennem hele krigen dampede Amagerbanen frem og tilbage med mængder af rejsende og det var først den 31. august 1947 at persontrafikken endegyldigt blev indstillet. Efter krigen var godstrafikken fortsat stor i kraft af de mange industrier langs banen og i 1956 indkøbtes et nyt dieselhydraulisk MaK lokomotiv således at dampdriften kunne ophøre. Op gennem 1960erne svandt godstransporterne mere og mere, og banen forfaldt tilsvarende. I 1974 overtog det nyoprettede Hovedstadsområdets Trafikselskab Amagerbanens buslinier og samme år blev man enige med DSB om overtagelse af den 6 km lange godsbane, hvorefter aktieselskabet Amagerbanen kunne nedlægges. DSB fortsatte med at betjene Prøvestenen i en del år indtil den endelige nedlæggelse i 1995. Sidenhen er del af Amagerbanens trace genopstået som Metro, men det er en helt anden historie. Foreningen Amagerbanens Venner har etableret skinnecykling på den gamle historiske jernbane fra 1907. Desuden vil man gøre baneterrænet attraktivt med f.eks. togsignaler, gamle DSB-skilte og tavler med tekst og billeder fra banens historie. Det samlede mål er at gøre banen til et folkeligt udflugtsmål, samt afholde arrangementer med skinnecykelkørsel m.m.

Fortælling(er)	Københavnernes velfærd.
Væsentligste elementer	De væsentlige elementer er de tilbageværende spor langs med Kløvermarken, som i dag vedligeholdes og driftes af Amagerbanens venner.
Kilder	Der findes adskillige kilder, der belyser den historiske udvikling. Materiale desangående kan bl.a. indhentes hos Sundby lokalhistoriske arkiv, på Jørgen Grands hjemmeside og Ole Pedersens bog om Amager Øst bydel.
Bemærkninger	Amagerbanens historie er tæt knyttet sammen med hele Amager Østs historie, særligt historien om industriens udvikling og udbredelse i bydelen. Desuden har utallige amagerkanere oplevet i nyere tid, at der stadig var godstoge, der krydsede de to store hovedtrafikårer Amager Boulevard og Amagerbrogade. Selve tracéet har i årtier snoet sig igennem bydelen som et grønt vildnis, men har nu udviklet sig til nye moderne cykelstiruter og vandreservoir.