

KULTURSPOR

Kortlægning af kulturhistoriske og landskabelige værdier ved Amagerbanen langs Uplandsgade

Rapport udarbejdet af PlanScape for Københavns Kommune, 2021

BAGGRUND

KULTURSPORET LANGS UPLANDSGADE

Amagerbanen er for mange et næsten legendarisk stykke jernbanehistorie. Fra banen blev anlagt i 1907 blev den hurtigt med sine mange sidespor en vigtig dynamo for Københavns udvikling af nye industriområder og udflytningen af industrier fra brokvartererne. Banen blev således ét af de første symboler på, at København var ved at udvikle sig fra en stor by til en moderne storby.

Siden nedlæggelsen af Amagerbanen i 1991 er hovedparten af sporene forsvundet, mens banens tracé dels er genanvendt til metroen, og dels er bevaret og synlig i byrummet som stiforløb. Over en strækning på 1,2 km langs Uplandsgade ligger sporene der endnu, selvom naturen gradvist kræver området tilbage, og tracéet springer i skov. Mellem de skarpe industribygninger langs Uplandsgade og Danmarks første flyveplads på Kløvermarken, er banestrækket og havelodderne både en fin kulturhistorisk tidslomme og et meget anvendt rekreativt areal med en helt særegen natur midt i den hektiske by.

Amagerbanen er et stykke jernbaneromantik, og selvom erindringen om banen med årene vil ændre karakter, har området nogle klare kultur- og naturmæssige værdier.

INDLEDNING

ØKONOMIFORVALTNINGENS OPGAVE

Den udbudte opgave er stillet med følgende formulering:

”For at kvalificere og underbygge fredningsforslaget ønsker Økonomiforvaltningen at få gennemført en kortlægning af de kulturhistoriske og landskabelige værdier i området, herunder de gamle jernbanespor og andre jernbaneelementer samt havelodderne og deres bebyggelse og beplantning. Endvidere ønskes en beskrivelse af områdets historie.”

PlanScape vil pege på en opdeling af opgaven i fire leverancer, der afspejler den proces, som vil være den bedst egnede i kortlægningen og vurderingen af områdets historie og af de kulturhistoriske og landskabelige værdier.

- **Leverance 1: Områdernes historie**
En fremstilling af de centrale historier og historiske sammenhænge i området fra 1907 og frem til i dag.
- **Leverance 2: Kortlægning af værdier**
En samlet kortlægning og beskrivelse af de kultur- historiske og landskabelige værdier, som findes i området i dag i form af fysiske kulturspor og sammenhænge samt immaterielle identitetstræk og anvendelser.
- **Leverance 3: Vurdering af værdier**
En afstemt vurdering og beskrivelse af områdets kulturhistoriske og landskabelige bærende værdier.
- **Leverance 4: Bidrag til det videre arbejde**
Samlet afrapportering af kortlægningen og vurderingen samt udarbejdelse af bidrag til den videre proces.



KULTURSPOR

Kortlægning af kulturhistoriske og landskabelige værdier ved Amagerbanen langs Uplandsgade

Rapporten er udarbejdet af Thomas Tram Pedersen ved PlanScape for Økonomiforvaltningen, Københavns Kommunes, januar 2021

© 2021 Københavns Kommune og PlanScape

Billeder: Thomas Tram Pedersen med mindre er andet er angivet.

INDHOLD

BAGGRUND	2
INDLEDNING	2
SAMMENFATNING	4
OVERSIGT OVER KULTURVÆRDIER	5
DEL 1 KORTLÆGNING AF HISTORIEN	6
DEL 2 KORTLÆGNING AF KULTURARVEN	26
Områdets karakter	27
Områdets centrale historier	27
Udgangspunktet for registreringen	28
Delområder	29
Delområde 1: Gods- og remiseområdet	30
Delområde 2: Strækingsarealet	35
Delområde 3: Havelodderne	40
Delområde 4: Omgivelserne	45
DEL 3 VURDERING AF KULTURVÆRDIERNE	49
Vurderingens præmisser	50
Eksisterende udpegninger	51
Vurdering af gods- og remiseområdet	53
Vurdering af Strækingsarealet	54
Vurdering af havelodderne	55
Områdets afgrænsning	56

SAMMENFATNING

Siden 1907 har området langs Uplandsgade mellem Vermlandsgade og Prags Boulevard være kendetegnet af Amagerbanens sporområder og dannede i mange år grænsen mellem byen København og dens opland på Amager. Banen blev netop etableret som et kommercielt projekt af interessenter fra Amager, som havde et ønske om at skabe bedre forbindelser for både passagerer og gods til og fra København. Projektet lykkedes på mange måder, og i løbet af de næste 30 år voksede en lang række nye industrier og boligområder på Amagerbro og langs Øresundskysten frem; godt hjulpet på vej af den nye baneforbindelse, der gjorde det muligt at komme fra Amagerbrogade til Dragør på bare 30 minutter. Nok så væsentligt kunne de store industrier i området nemt få transporteret varer ud på DSB's skinne-net og videre ud i landet og verden.

Banens centrale knudepunkt for den vigtige godstrafik var Amagerbro Godsstation ved Vermlandsgade/Uplandsgade. Her etablerede Amagerbanen allerede i 1907 sin godsstation og et stort rangerområde til at håndtere gods og ikke mindst latrin fra Renholdningsselskabets samlestation ved siden af. Samtidig rummede arealerne et remiseområde til banens rullende materiel. Herfra fortsatte banen videre mod øst langs de militære arealer på Kløvermarken for så at fortsætte mod syd og resten af Amager ved Prags Boulevard.

Banen blev et væsentligt element i byudviklingen – også helt lokalt og i samspillet mellem det militære på den ene side og det de civile industrier på den anden side. Denne udvikling blev bremsede af krisen i 30'erne og af Besættelsen men fortsatte efter krigen med mere godstrafik til blandt andet Prøvestenen. Først i løbet af sidste halvdel af 1960'erne mistede banen gradvist sin betydning med faldende godsmængder, da byen gradvist åd sig ind på industriområderne. Amagerbanen blev urentabel og blev i 1975 overtaget af DSB, som fortsatte den faldende drift på banen frem til 1995.

Siden 1995 har Amagerbanens tidligere baneterræn langs Uplandsgade i det store og hele ligget ubenyttet hen. Flere af områdets markante bygninger er forsvundet og dele af sporene er taget op. Den række af havelodder langs baneterrænet mod Kløvermarken, som til dels kan føres helt tilbage til Amagerbanens tidlige periode, er der til gengæld stadig.

En kortlægning og vurdering af bane- og havearealerne og deres historie peger på, at baneområdet spillede en afgørende rolle og var en økonomisk katalysator i udviklingen af hele Nord- og Østamager. Området ved Uplandsgade rummer idag stadig en række bærende og bevaringsværdige kulturværdier, der kan bidrage til at fastholde denne historie for eftertiden og gøre den til et aktiv i en fremtidig udvikling af Amagerbros tidligere industrier. Selvom området gror til, ligger banens spor der til dels endnu som klare og let afkodelige kulturspor, der vidner om hele områdets oprindelse og historie. Men de vidner også om Københavns industrielle og befolkningsmæssige udvikling gennem de sidste 120 år og om hvordan byen voksede ud over Amager. Disse kulturspor bør - og kan nemt - bevares som led i en naturfredning af området, der også kan bringe den grønne sporkilles naturmæssige og rekreative kvaliteter i spil som et aktiv for kvarteret og for byen.

De tilbageværende 20 havelodder er idag en del af områdets historie og væsentlige for områdets aktuelle aktiviteter, selvom de ikke i sig selv er bevaringsværdige i deres nuværende form på lang sigt. Sammen med baneterrænet og Amagerbanens Venners levendegørende formidlingsaktiviteter omkring banens historie skaber haverne indtil videre aktivitet og engagement i området, som er væsentlig at holde fast i en bæredygtig fornyelse af Amagerbanens gamle sporområder langs Uplandsgade.

OVERSIGT OVER KULTURVÆRDIER

På grundlag af kortlægningen af området historie og af de aktuelt bevarede kulturspor på Amagerbanens tidligere terræn langs Uplandsgade, peger PlanScape på følgende kulturværdier i området:

BÆRENDE KULTURVÆRDIER

Områderne langs Amagerbanens gamle sporområde ved Uplandsgade rummer en række bærende bevaringsværdier. Disse værdier *bør* bevares for eftertiden i en vis form, idet de er et centralt vidnesbyrd om både kvarterets og byens udvikling. Det drejer sig særligt om de disse værdier:

- Gennemgående spor med skinner og betjening
Det gennemgående spor fra Vermlandsgade til Raffinaderivej *bør* bevares. Mens selve sporet med tiden vil blive overgroet, *bør* dets tracé stadig kunne ses som en tunnel i bevoksningen. Sporskiftere *bør* sikres og forblive synlige.
- Sporene på rangerterrænet
De bevarede spor på rangerterrænet *bør* bevares og ikke tages op. Sporene vil med tiden blive overgroet, mens sporenes tracéer *bør* forblive synlige og eventuelt fremmes gennem rækker af bevoksning mellem sporene i øst-vest gående retning.
- Det åbne terræn på den tidligere godsstation
Det nuværende asfalterede terræn *bør* bevares som et åbent areal med eventuelt kun lavere bevoksning med henblik på at fremme oplevelsen af områdets oprindelige funktioner. Lysmasterne *bør* bevares.
- Det gennemgående hegn langs Uplandsgade *bør* bevares som en synlig afgrænsning af arealet.

- Haveloddernes afgrænsning nord/syd og mod Kløvermarken *bør* overvejes fastholdt som markeringer i bevoksningen. Samtidig kan haveloddernes oprindelige karakter som nyttehaver fremmes gennem beplantning.

AKTUELLE KULTURVÆRDIER

Områderne langs Amagerbanens sporområde langs Uplandsgade rummer en række aktuelle kulturværdier, der *kan* bevares, så længe de giver mening for den aktive anvendelse af området. Med tiden vil området og de tilstødende kvarterer ændre karakter fra industri- og baneområde til bolig- og rekreativt område, og i takt med, at erindringen om Amagerbanens aktive periode samtidig kommer på større afstand, vil området ikke længere naturligt blive forbundet med dets oprindelige historie. Det samme gælder i takt med at haverne mere og mere får karakter af kolonihaver mere end nyttehaver langs banen, og som derfor mest giver værdi for lejerne, men som ikke understøtter områdets bærende historier. De aktuelle aktiviteter omkring haverne og banen - vil derfor blive mindre vedkommende for offentligheden. De aktuelle kulturværdier vil således ikke nødvendigvis skulle bevares på langt sigt, da de for kommende generationer ikke længere vil have samme betydning eller relevans.

- Elementer vedrørende banen, herunder driftsduelige spor, der anvendes af eksempelvis Amagerbanens Venner som udgangspunkt for formidling af banens historie. Her *bør* samtidig på længere sigt ske en tilpasning af disse elementer, så ikke autentiske elementer langs sporene fjernes.
- Havelodderne kan i det omfang det er muligt fortsættes som et aktuelt kulturhistoriske spor, der vidner om denne del af historien, og som har en stor betydning for de aktuelle lejere af havelodderne.

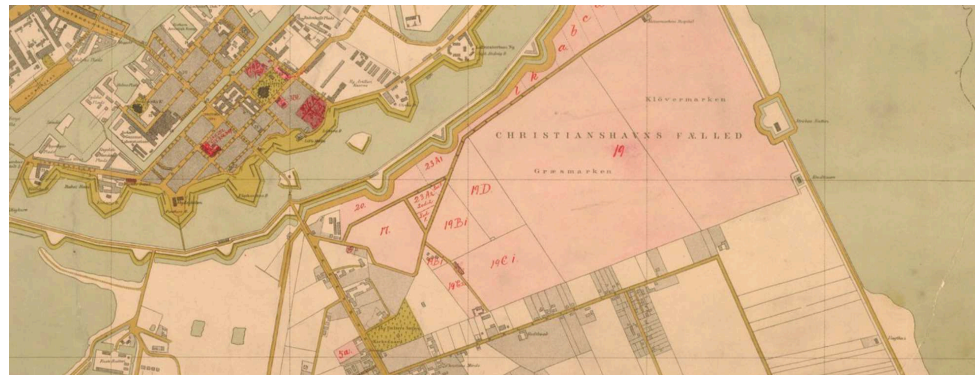
DEL 1 - KORTLÆGNING AF HISTORIEN



Ét af Amagerbanens godstog ankommer ad sporene langs Uplandsgade på stykket efter Laplandsgade ved til godsbanegården i juni 1959. Toget trækker en blanding af vogne til stykgods og større industriprodukter. Forrest i toget medføres stadig en postvogn, der befordrede post fra byerne på strækningen til København. Foto: Arkiv.dk

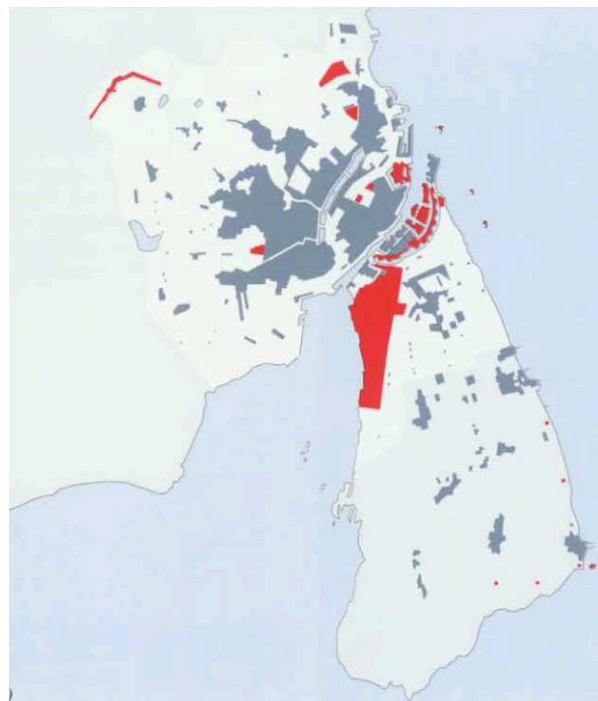
BANENS BEGYNDELSE

Hvor byen slutter og landet begynder. Historien bag det grønne stræk ved Amagerbanens tidligere baneterræn langs Uplandsgade er på mange måder et spejl af Københavns historie. Områdets historie er således uløseligt forbundet med byens relationer til Amager og arbejderbyens hastige udvikling i løbet af det 20. århundrede, ligesom det afspejler Københavns overgang fra militærby til industriby og nu til international service-metropol. En række historiske træk i Københavns historie kan stadig aflæses i den 50 m brede og 1,2 km lange åbne strimmel fra Amagerbro mod Sundbyvester. Områdets historie, karakter og værdi skal netop ses i det lys.



Københavns front mod sydøst

København var frem til 1922 en fæstningsby, hvilket har sat sit præg på byens muligheder for udvikling og på dens nuværende struktur. Befæstningerne og de militære hensyn havde helt tilbage til middelalderen lagt klare begrænsninger for byggeriet ved – og ikke mindst foran – byens volde, hvor artilleriet havde brug for frie skudfelter, hvor fjenden ikke kunne søge ly, og der derfor ikke måtte bygges faste bygninger og i mere end én etage. Først med ophævelsen af den såkaldte demarkationslinje fra 1866-67 blev det muligt at indlede etableringen af brokvartererne, herunder på den sydlige del af Amagerbro. Længere mod nord fandtes dog stadig store militære terræner og befæstningsanlæg, som regulerede byggeriet. Her var Christianshavns Vold og Holmen stadig en del af forsvarslinjen, og i 1860'erne blev anlæggene sågar udvidet med udbygningen af Strickers Batteri og anlægget af Lynettefort og Prøvestensfort. Tilsvarende blev Christianshavns Fælled en del af de militære arealer, der prægede hele den nordlige del af Amagerbro, som øvelsesområde for Bådsmadsstrædes Kaserne og fra 1911 som flyveplads for Hærens Flyvetropper. Selvom Befæstningskommis-



I det flade landskab på det nordlige Amager blev demarkationslinjen delvist opretholdt helt frem til 1917/1922. På kortet ovenfor fra 1879 ses tydeligt grænsen syd for Christianshavn Fælled. Bemærk også, at Strickers Batteri dengang lå helt ud mod kysten. Kort: SDE

Generelt rådede Forsvaret over store arealer på det nordlige Amager, som det fremgår af kortet over de militære områder omkring 1900. Kort: Miljøministeriet 1992.

sionen lavede en opblødning af reglerne for demarkation på den nordlige del af Amager i 1910, var områderne fra fælledens sydlige del og indtil Christianshavns Vold faktisk belagt med restriktioner på byggeriet helt frem til nedlæggelsen af Københavns Befæstning i 1922 (*Tram Pedersen 2019, Skaarup et. al. 1999*).

Oplandet Amager

Udenfor de militære områder – på den anden side af den nuværende Uplandsgade - startede det åbne land. Ganske vist voksede Amagerbro langsomt frem, ligesom der skete en udvikling i Sundbyerne og i Kastrup. Det var dog Amagers flade landskab og store inddæmmede områder og enge, der karakteriserede øen frem mod 1900. Landmænd og husmænd dyrkede de små men givtige lodder, og der opstod en betydelig landbrugsproduktion – særligt fra gartnerier – der forsynede den nærliggende storby med grøntsager og med fisk fra fiskerne i Kastrup og Dragør.

Til gengæld hjalp landmændene København af med de enorme mængder latrin, der hver nat blev tømt ud fra byens lokummer af natmænd. Fra begyndelsen af 1700-tallet blev latrinen på vogne kørt til Amager – herunder til Kløvermarken – hvor den blev udlagt til tørre. Herefter hentede landmænd fra Amager latrinen på vogne og anvendte den som gødning i gartnerierne. Trafikken var enorm, og i 1898 blev den sat mere i system af byen med etableringen af Grundejernes Renholdningsselskab – det senere R98, som fik koncessionen på at køre latrin til en ny modtagestation ved Herjedalsgade på Kløvermarken. (Museum Amager 2016) Anvendelsen af latrin som gødning og de deraf følgende lugtgener gav Amager det meget lidt flatterende tilnavn "Lorteøen" i København, som ikke mindst var forbundet

med netop området i Kløvermarkens sydlige ende, hvor samlecentralen - også kaldet "Lortemøllen" - blev placeret (*Miljøministeriet 1992*).

Københavns nye forbindelse til Amager

Den militære demarkationslinje gav grænsezonen mellem by og land. Anlæggelsen af Amagerbanen i 1906-07 skete netop langs demarkationslinjen, hvor man var fri af restriktionerne; næsten i hvert fald. Anlæggelsen af en bane, der kunne forbinde Hovedstaden med landbrugsområderne på Amager og med byerne i Kastrup og Dragør havde været diskuteret siden 1860'erne, og trods adskillige projekter lykkedes det ikke at rejse den fornødne kapital til at anlægge en jernbane på Amager. Statsbanerne meldte pas på opgaven, og det samme gjorde byen København, idet man vurderede, at det økonomiske grundlag for en jernbane var for spinkelt på det tyndtbefolkede Amager. Så mens Danmark mellem 1860 og 1890 blev forbundet med utallige nye banestrækninger, der bandt hele landet sammen, gik denne udvikling udenom Amager (*Thestrup 1997*).

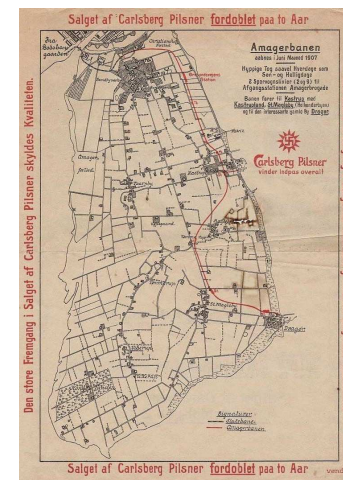
Amagers landmænd og ikke mindst de industrier, der begyndte at brede sig omkring Sundbyerne og Kastrup, ville det dog anderledes, og fra 1898 startede et nyt initiativ omkring anlæggelsen af en jernbane, der kunne forbinde Dragør, St. Magleby og Kastrup med København for både persontransport og ikke mindst for godstrafik. Landmændene ville gerne kunne fragte deres varer ind til byen og gødning tilbage til markerne, og de nye industrier havde et stort behov for at få transporteret varer og ikke mindst kul på den nye bane. Der blev derfor etableret et nyt selskab, som ud-bød aktier for at sikre den nødvendige finansiering. Selvom blandt andet Kastrup Glasværk og Glud og Marstrands Fabriker tegnede sig for store

aktieposter gik det trægt med finansieringen, og det var først efter pres på særligt Dragør Kommune, at finansieringen endeligt i 1904 kunne komme på plads (Poulsen 1997).

Én af de aktuelle foranledninger til, at det nu endeligt så ud til lykkedes at få etableret en jernbane var, at Statsbanerne allerede var begyndt at anlægge spor fra den nye godsbanegård på Christians Brygge og over den nye Langebro til Amager, hvor banen fortsatte ind over Islands Brygge. Der var dermed opstået en mulighed for at knytte den nye bane på Amager sammen med DSB's skinnetet. Samtidig viste både DSB og Renholdningsselskabet af 1898 interesse for at anvende den nye bane til transport af latrin frem til samlestationen på Herjedalsgade og derfra videre ud på Amagers marker (Poulsen 1997).



Et godstog på Havnesporene mod den nye godsbanegård på Christians Brygge, 1904. Den nye Langebro i baggrunden gav for første gang tog mulighed for at krydse havnen til Amager. Foto: Det kongelige Bibliotek.



Amagerbanen var et privat aktieselskab helt frem til dets overtagelse i 1975.

For at give kunder til den nye bane, blev der indrykket store dagsbladannoncer. Man lancerede her Amager som udflugtsmål for Københavnerne: Kilde: via Erik V. Pedersen.

Aktieselskabet Amagerbanen A/S fik sin endelige lovhjemmel til at anlægge banen ved en revision af Jernbaneloven den 1. april 1905 (Folketinget 1905). Da havde man fra Amagerbanens side besluttet sig for en linjeføring fra Amagerbro Station ved Amagerbrogade og ud mod samlestationen på Herjedalsgade og videre langs Kløvermarken for så at dreje mod syd til Kastrop og videre over Tømmerup og Store Magleby for at ende i Dragør. Det tyndtbeboede landskab gav selskabet gode muligheder for at lave lange lige stræk, og samtidig var det flade landskab med til at gøre opførelsen af banen billig. I løbet af 1906 blev der gennemført i alt 134 ekspropriationsforretninger for at tilvejebringe den nødvendige jord til banen (Fafner 1985). Allerede i foråret 1907 var sporene lagt efter kun 18 måneders anlægsarbejde. Fra den 17. juli 1907 kunne man tage toget hver halve time mod Dragør i morgen- og eftermiddagstimerne, mens der kun var et par afgang midt på dagen. Turen fra Amagerbro til Dragør tog 30 minutter; tre minutter kortere end idag. Amager havde fået sin egen jernbane.

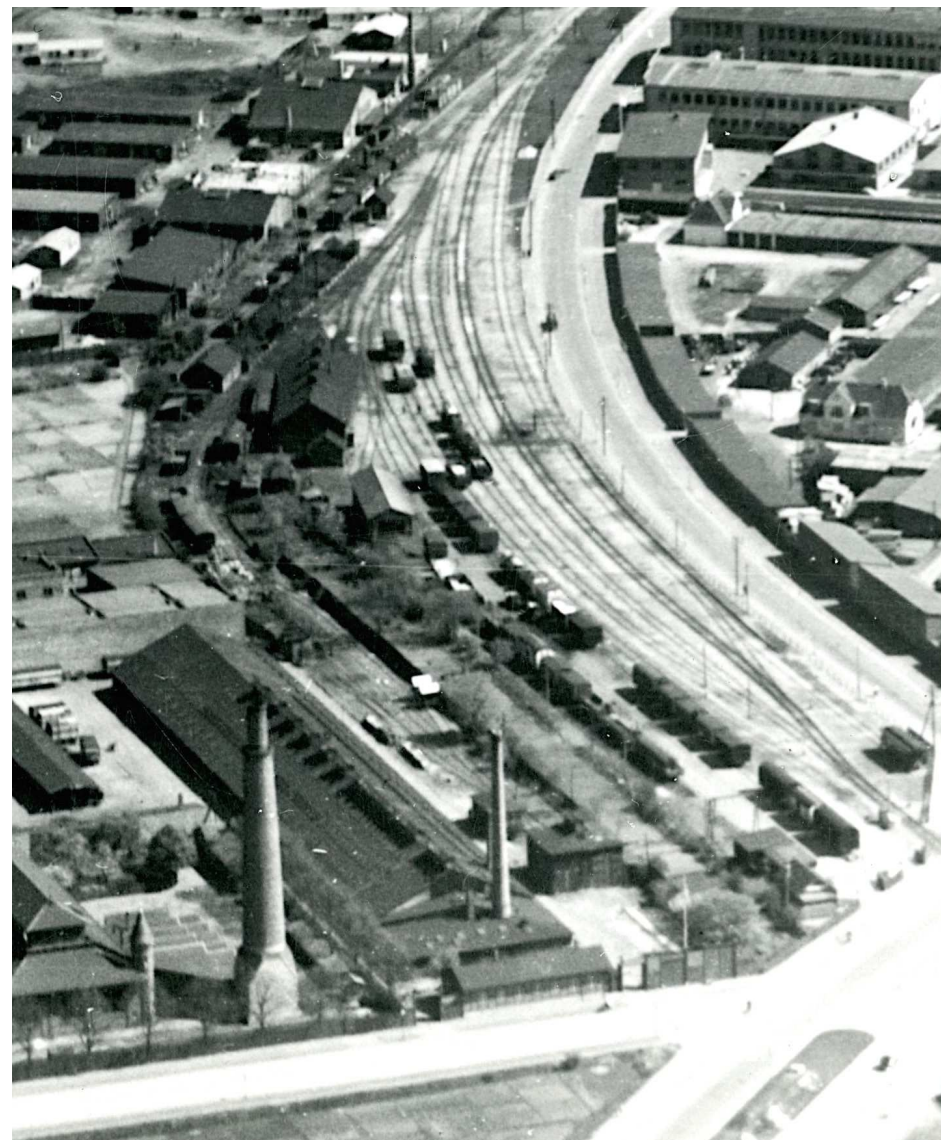
Den nye bane

Det var ikke bare den nye bane, der hurtigt kom til at markere landskabet. På Amagerbro blev banens nye hovedstation opført på få måneder i 1907. Som de øvrige bygninger langs den nye Amagerbane var det statsbanernes hovedarkitekt, Heinrich Wenck, der tegnede bygningerne, ligesom han havde tegnet den nye hovedbanegård og hovedpostkontor i København og et utal af stationer rundt om i Danmark. Stationen på Amagerbro adskilte sig dog noget, idet den efter krav fra Befæstningskommissionen ikke måtte være grundmuret og i stedet blev opført i bindingsværk og kun i én etage; bygningen skulle nemt kunne brændes af, hvis krigen skulle komme (*Fafner 1985*). Dermed fik bygningen ikke en nær så statelig fremtræden, som der ellers var fokus på i samtidens stationsbyggeri. Portalen til Amager fik derfor et meget landligt udtryk, hvilket kun understregede den almindelige opfattelse i København af Amagerbanen som "lortebanen".

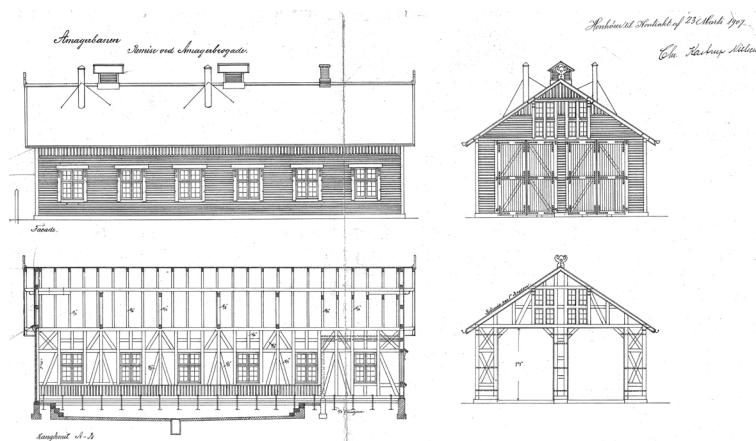
Af de samme militærtaktiske årsager blev bygningerne på Amagerbanens nye godsbanegård og remiseområde ved siden af latrinsamlestationen fra Herjedalsgade og Vermlandsgade og frem til Laplandsgade også opført i træ. Det var netop disse anlæg, som optog en hovedparten af pladsen i det her berørte område.

I remiseområdet byggede Amagerbanen først to remiser (en dobbelt og en enkelt) til de tre damplokomotiver, som banen havde anskaffet. Bygningerne var også tegnet af Heinrich Wenck og var holdt i samme byggestil

Et udsnit af et luftfoto fra 1946 viser tydeligt det ca. 325 m lange og 80 m brede remise- og rangerområde ved langs Uplandsgade fra Vermlandsgade og sidesporet til rensecentralen. Her er de to ældre remisebygninger også meget tydelige. Foto: Nationalmuseet



som personstationen på Amagerbro. Da banen i 1956 anskaffede et diesellokomotiv, kom der yderligere en motorremise til. Som en del af remiseområdetets fire spor anlagde man en stor kulbunker med kulkran og en mindre kulbænk, hvor lokomotiverne kunne forsynes med kul, samt slaggegrave til asken fra lokomotiverne. Den nødvendige vandkran, som var en høj påyldningshane, der skulle forsyne lokomotiverne med vand, blev til gengæld opstillet i den sydlige del af terrænet ud mod Uplandsgade ved det gennemgående spor, så togene i løbet af dagen kunne tankes op med vand. Amagerbanens små lokomotiver skulle bruge ca. 200 kg kul og 450 l vand på at trække med et godstog på 8 vogne en tur fra godsbanegården til Dragør. Endeligt omfattede remiseområdet 7-8 mindre træbygninger til banens driftskontorer, personale og materiel, der dels stod på baneterrænet mellem sporene og dels var opført langs det høje plankeværk, der skilte remiseområdet fra rensstationens område.



Heinrich Wencks tegninger fra 1907 til remisebygningen, som var områdets største bygning. Via Erik V. Pedersen

Baneområdet langs Uplandsgade skulle dog særligt fungere som Amagerbanens primære godsbanegård. For at kunne håndtere både de mange godsvogne, som DSB førte helt frem til godsbanegården, hvor de blev overtaget af Amagerbanen, og de personvogne, der ikke var i anvendelse, blev der i den sydlige del af baneterrænet anlagt et rangerareal med 5 spor foruden det gennemgående spor, der ledte mod Amagerbro i den ene retning og langs Kløvermarken i retning Amager. Gennem en stribe sporskifter kunne man her fordele godsvognene og sætte nye togstammer sammen. Ét af disse spor ledte hen til områdets nordvestligste hjørne, hvor der blev bygget en lille godsterminal. Her kunne virksomheder i Amagerbro-området med vogne eller lastbiler indlevere gods, der straks blev pakket i de relevante godsvogne med henblik på videre transport. Terminalen bestod af et brostensbelagt område mellem to spor, hvor der også var opstillet en lille portalkran til at løfte svært gods til eller fra jernbanevogne. Selve godssindleveringen havde til huse i et lille træhus, som endte med at blive den



Remisen som den så ud kort før den blev revet ned i 1991. Her var en stor del af sporene i remiseområdet allerede blevet fjernet eller asfalteret over. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

sidste oprindelige bygning i området. Bygningen blev først nedrevet i 2016.

Det er karakteristisk og sigende for Amagerbanens primære virkeområde, at der kun var behov for en mindre godsterminal og ingen egentlige pakhuse. Mængden af stykgods var ganske vist ret omfattende – særligt i perioden op til 2. Verdenskrig, men nærheden til København og de korte transportveje betød, at varer hurtigt passerede igennem på vej videre. Den primære godstransport bestod imidlertid af bulk-ladninger af ikke mindst kul til industrierne på Amager fra Københavns Havn. Da fragtmængderne toppede i 1930, blev der dagligt i gennemsnit fragtet syv vognlæs kul ad Amagerbanens spor ud på Amager; ialt 8.000 tons (*Fafner 1985*).

Det var dog ikke kulvognene, men transporterne af latrin, som mange for-



En hel togstamme af de karakteristiske og ildelugtende latrinvogne på Amagerbro Godsbanegård i 1916. Bemærk iøvrigt brolægningen af læsseområdet. Foto: Københavns Museum.

bandt med Amagerbanens godstrafik. Disse transporter havde været ét af de økonomiske grundlag for anlægget af banen, og fra starten blev der anlagt et sidespor på godsbanegården ind på samle- og rensstationens areal. Her ankom DSB-tog ad en særlig indkørsel i Herjedalsgade og blev overtaget af Amagerbanen og til dels læsset om. Fra 1907 og helt frem til 1956 transporterede banen latrin i særlige og meget karakteristiske trætankvogne med tre store tøndes. Togene kørte fra samlestationen videre ud på Amager, hvor latrinen stadig blev anvendt som gødning; frem til 1920'erne hver dag og senere ca. 3 gange om ugen. Trafikken toppede under 1. Verdenskrig, hvor man havde begrænsede muligheder for at importere mere effektiv kunstgødning og latrin derfor var en meget efterspurgt erstatning. Togene var forbundet med stærke lugtgener og fik folk i området til at vende sig væk eller lukke vinduerne, når de passerede gennem de tæt befolkede dele af banen. Med tiden faldt mængden af latrin, fordi der kom træk- og slip i flere og flere af Københavns boliger, og fra 1956 kørte man kun latrin til opfyldningsområder ved Slangerup. Samlestationen blev udbygget som kloakpumpestation, og sidesporet groede gradvist til (*Miljøministeriet 1992*). Det gav nye muligheder for nyttehaverne langs baneterrænet.

Haverne ved banen

Det var nemlig ikke kun landmændene, der havde øje for muligheden for at dyrke grøntsager på Amager. Fra 1893 bredte tendensen med at indrette nyttehaver for byens fabriksarbejdere sig også til Amager. De nye havekolonier og haveforeninger kendtes allerede fra udlandet og fra andre steder i Danmark, og de var typisk strimler af jord i randområder i byernes udkant, der blev nyttiggjort som nyttehaver. Her bød de store områder med militære restriktioner på byggeriet på det nordlige Amager sig netop



*Søndagsfred i haven. Tre arbejdere får sig en stille bajer i Haveforeningen Vennelyst i 1908. Om sommeren blev mange hverdagsaftener og søndage tilbragt i de mere end 20.000 kolonihaver, der skød rundt om København på bare 20 år.
Foto: Københavns Museum*

til med deres bynære placering. Haverne blev udlejet på korte kontrakter, og de kunne i tilfælde af en krig, eller hvis der opstod behov for byudvikling, nemt sløjfes. Det var netop i området mellem Christianshavn Vold og Kløvemarksvej at én af Københavns første – og den ældste bevarede – haveforening "Vennelyst" blev etableret. I årene hen over århundredeskiftet bredte nyttehaverne til helt at omslutte Kløvermarken og bredte sig ud til Øresund og ned over området ved den nuværende Prags Boulevard med mere end 1.000 havelodder (*Arbejdermuseet 2019 og Miljøministeriet 1992, Trap Danmark 2019*).

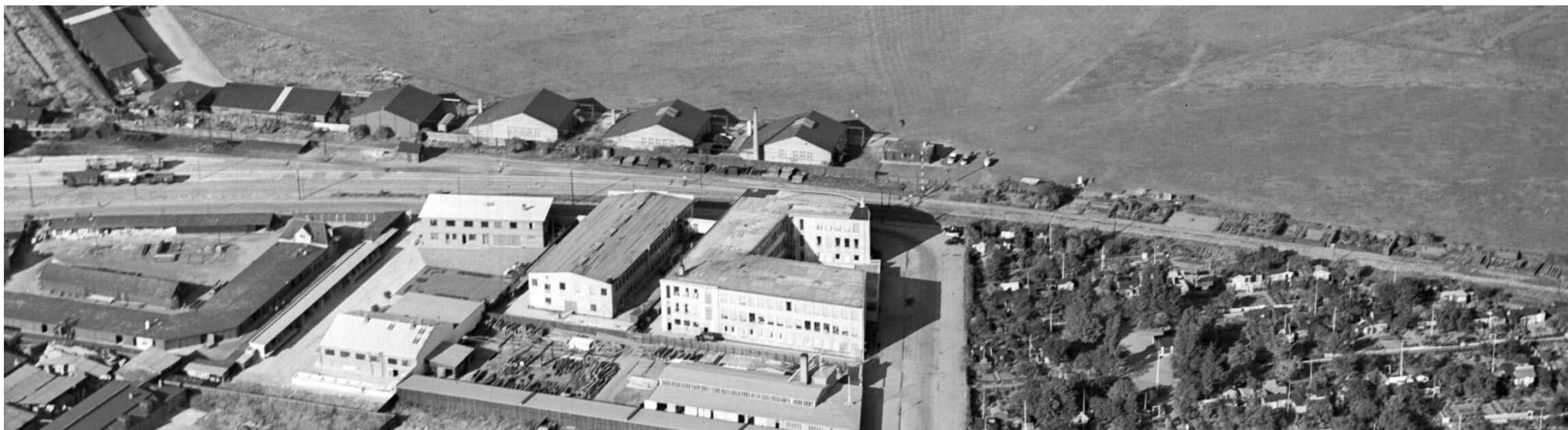
Banestrækninger var et andet oplagt sted at etablere havelodder; her var overskydende jord, hvor der ikke kunne bygges, og jernbaneselskaberne havde generelt udfordringer med, at gnister fra damplokomotiverne ofte satte ting langs banestrækningerne i brand. Derfor etablerede man i reglen en sikkerhedszone omkring tracéerne, hvor der ikke kunne opføres fast byggeri. Dette betød, at man kunne udleje arealerne som kolonihaver på tidsbestemte kontrakter med typisk 1-12 måneders opsigelse og med en ansvarsfraskrivelse. Langs de danske banestrækninger voksede op imod

7.000 kolonihaver frem, hvoraf der i dag stadig er ca. 1.500 tilbage (*Miljøministeriet 2000*).

Også langs Amagerbanens strækning ved Kløvermarken opstod der nye havelodder. Det fremgår ikke entydigt af litteraturen eller af de gennemgåede arkivalier, hvornår haverne blev etableret. Et studie af kilderne antyder dog, at det skete ad to omgange. Studier af luftfotos og af kort antyder, at de 11 havelodder, som stadig findes langs det tidligere tracé øst for Laplandsgade kan føres helt tilbage til den store havekoloni, der opstod i kvarteret omkring den nuværende Prags Boulevard omkring 1900. Langs de militære arealer ved både Kløvermarken og Strickers Batteri længere mod øst blev der anlagt kolonihaver, men en del af disse måtte lade livet, da Uplandsgade blev anlagt i 1915-17. Lodderne, der kom til at ligge langs det nye banetracé overlevede dog og er tydelige på samtidige billeder.

Af billederne fremgår det også, at haverne helt frem mod 1970'erne primært var egentlige nyttehaver til forskel fra de mere etablerede, permanente kolonihaver, som fandtes i områderne omkring. I nyttehaverne dyrkede man efter arbejdstid og om søndagen grøntsager og bær som et vigtigt tilskud til kosten. De små havelodder på hver godt 350 m² havde langt op i tiden få træer og ingen huse, og var kun opdelt af lave hække eller stakitter. De gav derfor et meget åbent indtryk og et klart gennemblik fra Uplandsgade, hen over det bare baneterræn og ud på Kløvermarken. Først i løbet af 1960'erne – i takt med neddroslingen af banens aktiviteter – begyndte haverne at få huse og hække.

Det er mere uklart, hvornår de 13 øvrige havelodder vest for Laplandsgade blev anlagt. Her lå baneterrænet helt op ad flyhangarerne på Kløvermarken og langs samlestationen og med Amagerbanens remiseområde og kulbun-



Havelodderne langs banen ses blandt tydeligt i dette skråfoto fra 1934. Haverne langs sporet øst den nuværende overskæring til supercykelstien (Uplandsgade 61-83) ses tydeligt, mens haverne på remiseområdet vest for overskæringen (Uplandsgade 37-59) ikke synes at være etableret på dette tidspunkt, selvom det ikke er entydigt. I stedet blev området anvendt til oplag af gods og jernbanesveller samt mindre skure. Umiddelbart bag dette stykke ses de fire karakteristiske flyhangarer på Kløvermarken. Bemærk også havekolonien syd for Uplandsgade, som på dette tidspunkt stadig eksisterede. Nye industribygninger langs Uplandsgade havde i 1934 allerede optaget de fleste af grundene frem til Laplandsgade. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

ker på den anden side af et smalt spor. Dette levnede ikke megen plads til nyttehaver og gjorde givetvis også lodderne langt mindre attraktive. Faktisk skete der tværtimod en reduktion af kolonihaverne i området under Besættelsen, hvor havekolonien Kløverengen efter tyskernes endelige overtagelse af Kløvermarken i august 1943 blev ryddet; formodentlig fordi den lå lige op ad hangarerne, som flere gange blev udsat for sabotage. Det var først efter etableringen af flygtningelejren på Kløvermarken i 1945, at livet vendte tilbage til denne havekoloni.

Meget antyder, at omdannelsen af den vestlige strimmel til haver er sket i takt med dels afviklingen af den militære tilstedeværelse på Kløvermarken i 1950-51 og dels den reducerede aktivitet på Amagerbanen omkring fra midten af 1950'erne, som frigjorde arealer langs Kløvermarken. Ikke mindst lukningen af samlestationen i 1956 gav nogle nye muligheder, og det er netop karakteristisk, at adgangen til denne del af nyttehaverne sta-

dig sker ad det tracé, som tidligere førte et sidespor ind på samlestationens område. Fra midten af 1950'erne ser man lodderne og deres bevoksning mere og mere tydeligt, og de hører i dag til de mest udviklede i området.

Det var ikke kun medarbejdere ved Amagerbanen, der blev lejere af havelodderne. Beretninger fra området tilbage til 1950'erne viser, at haverne her tiltrak dels lokale, men også beboere fra andre dele af byen. Til forskel fra andre havekolonier fortsatte haverne langt op i tiden som nævnt som rene nyttehaver, hvor der ikke blev opført bebyggelse. Først i løbet af 1970'erne begyndte der at komme interimistiske huse på lodderne, og helt frem til i dag er havehusene præget af, at de dels ikke må opstilles permanent og på fast fundament, men frem for alt, at der stadig ikke er indlagt vand, kloak eller elektricitet til havelodderne.

Industrien breder sig

Amagerbanen og dens godsbanegård er uløseligt forbundet med de industriområder, der med tiden bredte sig sydover. Banen og muligheden for nemt at transportere varer til og fra virksomhederne med god plads gjorde området attraktivt for mange virksomheder, der hidtil været spærret inde i de tæt befolkede brokvarterer.

Med den endelige frigivelse af området syd for Kløvermarken i 1922, var man ikke længere bundet af de militære hensyn på den samme måde. Allerede i 1909 var Prags Boulevard blevet til og i 1915-17 begyndte Københavns Kommune at forberede en udbygning af byen på de nye områder med anlæggelsen af blandt andet Uplandsgade, Vermlandsgade og Laplandsgade. Den nye Uplandsgade åbnede det nye område mod Amagerbanen og fik et langt krumbet forløb, der fulgte banens forløb på stykket frem til Strandlodsvej, hvor den svingede mod syd. Det var dog kun stykket frem til Laplandsgade, der i første omgang blev udlagt til nye industrier, og i løbet af 1920'erne etablerede en del virksomheder sig med produktion i området med blandt andet en skjortefabrik og et silkespinderi på Uplandsgade. Tilsvarende gav en ny stor tømmerhandel på gaden ny trafik på banen. Lidt længere mod syd i området omkring Vermlandsgade og Prags Boulevard blev det etableret en række kemiske industrier, medicinalindustri og den nye meget store fabrik til Toms Chokolade (*Miljøministeriet 1992*).

I begyndelsen af 1930'erne blev grundlaget lagt for langt mere trafik på Amagerbanens strækning langs Uplandsgade. Et konsortium af benzinselskaber etablerede i 1932 et nyt olie- og raffinaderiområde omkring det nu nedlagte Prøvestensfort ud for Øresundskysten i forlængelse af Kløvermarken og Strickers Batteri (*Miljøministeriet 1992*). Det nye område var en



ambitiøs udvidelse af Københavns Havn og en omfattende konstruktion, der blev forbundet med land via en lang betonbro til tog til en forlængelse af Uplandsgade/Prags Boulevard. Amagerbanen anlagde allerede til byggeriet et særskilt sidespor, der fortsatte langs Prags Boulevard til den nye bro og videre ud på benzinøen, som den nye ø Prøvestenen blev kaldt. Dette blev indledningen til den mest omfattende stigning i Amagerbanens transporter, og antallet af tog på strækningen langs Uplandsgade blev næsten fordoblet i løbet af 1930'erne. Det gav et nyt pres på den enkeltsporede bane og ikke mindst på rangerterrænet ved godsbanegården.

Der var dog også en række andre industrier, der fik anlagt sidespor til Amagerbanen i perioden. I 1938 fik blandt andet det nye store industrikompleks til elektronikvirksomhed Philips ved sammenfletningen af Uplandsgade og Prags Boulevard et sidespor, så man kunne køre varer direkte til og fra fabrikken. I alt blev der frem til 1958 anlagt 11 sidespor til Amagerbanen, der forbandt en stribe industrier (*Wilke 1986*).

Amagerbanens øgede godstrafik og fokus på at betjene industrikunderne på den nordlige del af Amager betød samtidig, at fokus flyttede sig fra at være den bane, der forbandt hele Amager med København. I 1938 tog man konsekvensen og omlagde personbefordringen mellem banegården på Amagerbro og stationerne på Amager fra tog til busser. Personbefordringen til det tyndtbefolkede Sydamager var ikke længere rentabel med persontog, som samtidig tog vigtig plads på de enkeltsporede bane fra godstrafikken. Amagerbanens nye busser kørte stadig til Amagerbro, men Wencks kun 30 år gamle stationsbygning blev revet ned og erstattet af en moderne boligkarré, Penahuset, der strakte sig som Københavns længste boligblok langs jernbanesporet i Uplandsgade fra Amagerbrogade og helt frem til Vermlandsgade (*Poulsen 1997*). Herefter var godsbanegården og remiseområdet ved Uplandsgade Amagerbanens nye endestation.

Fremkomsten af disse industrier og kort efter også nye boligkvarterer syd for Amagerbanen forvandlede i løbet af bare 20 år efter banens åbning området fra at være porten til det agrare Amager til at være et integreret byområde med en mere og mere urban karakter. Forskellen til Københavns øvrige brokvarterer var markant; området blev ét af Københavns første moderne industriområder, hvor der var åbent og god plads med boliger og industrier i moderne arkitektur. Og i kraft af banen var området forbundet med resten af byen. Alligevel forblev baneområdet og havelodderne sammen med Kløvermarken en lang og åben kile mellem Christianshavn og de nye kvarterer mod syd, der ikke helt formåede at koble sig på byen. Derfor beholdt området ved Uplandsgade i mange år en "udflytterkarakter" som en forstad indenfor bygrænsen.

Her hjalp krisen i 1930'erne og Besættelsen ikke meget på billedet. Fra

slutningen af 1920'erne og frem til begyndelsen af 1950'erne var udviklingen i området begrænset, og det kneb med at få afsat industrigrundene på Uplandsgade. Derfor fik en del af de havekolonier, som var blevet oprettet ved århundredeskiftet lov til at blive liggende som en klar kontrast til de omkringliggende moderne industrier.

Banen og krigen

Mod nord og øst lå baneterrænet langs Uplandsgade stadig i forsvarets skygge. Kløvermarken og Strickers Batteri var stadig store og aktive militære områder, der satte begrænsninger for banens aktiviteter.

Kløvermarken blev Danmarks første egentlige flyveplads, hvor flyvningen allerede startede i 1909. Fra 1911 lavede Hæren de første forsøg med egentlige militærfly på det store, flade græsområde, som derfor delvist blev klippet ned. Hæren etablerede sig mere permanent med flyvning fra 1917, hvor de første to træhangarer til fly blev opstillet i Kløvermarkens sydvestligste hjørne helt op ad Amagerbanens remiseområde. Hangarerne blev i løbet af 1920'erne og ikke mindst i 1931 suppleret med yderligere bygninger i det samme område og ikke mindst fire større, murede hangarer langs banetracéet, der blev afskærmet af et nyt hegn, der hindrede indblikket til Kløvermarken fra hele godsbaneterrænet, hvilket gav området en ny karakter.

Det var dog særligt Besættelsen, der fremhævede samspillet mellem den militære tilstedeværelse og Amagerbanen. Straks efter den tyske besættelse i april 1940 genoptog Amagerbanen sin passagertrafik med tog ad banen til Dragør. Benzin og gummidæk var rationerede, og der blev igen

indsat tog på strækningen. Amagerbro Station var allerede revet ned, og man måtte derfor indrette et nyt trinbræt i den østligste ende af Uplandsgade, hvorfra passagertogene kunne udgå med de begrænsninger omkring trafikken, som tyskerne gennem Besættelsen hele tiden skærpede. Togtrafikken fortsatte helt frem til 1947, hvor den endeligt blev indstillet og erstattet af busser (Fafner 1985).

Tyskerne overtog allerede 9. april den militære flyveplads på Kløvermarken, hvor man ødelagde de få danske militærfly, der stod på pladsen. Tyskerne overtog endeligt hele flyvepladsen efter opløsningen af den danske hær den 29. august 1943. Tyskerne havde få aktiviteter på pladsen, som primært fungerede som reparationsværksted for motorer. Disse motorer blev blandt andet fragtet til pladsen ad jernbanen, og der var således en del militær trafik på banen. Den største del af denne trafik skete dog til den nye lufthavn i Kastrup, som tyskerne benyttede som militærflyveplads. Banen blev således anvendt til transport af benzin, ammunition og reservedele frem til Tømmerup Station, hvorfra en tysk feltbane gik ind på flyvepladsens område, og trafikken fik et sådant omfang, at Amagerbanen i 1944 måtte leje et ekstra lokomotiv ved Hillerød-Hundested-banen for at kunne betjene de mange militære transportere. Transporterne betød også, at banens tog måtte køre med bevæbnede tyske sabotagevagter, og der på godsbanegården ved Uplandsgade blev etableret en permanent tysk militærvagt, der spærrede området af for uvedkommende, idet der ofte stod krigsmateriel på stationen (Tårnby Lokalhistoriske Arkiv, 2007).

Til forskel fra de fleste andre jernbanestrækninger i landet slap Amagerbanen dog for egentlige jernbanesabotager. Man slap dog ikke helt, og blandt andet den 6. marts 1945 eksploderede en bombe i en jernbanevogn, der var fyldt med våben ved Amagerbro godsbanegård. Tre tyske soldater blev



Ved en sabotage i december 1944 blev én af flyhangarerne langs banen sprængt. Både denne og nabohangaren blev så stærkt medtaget, at de måtte rives ned. Billedet er taget af sabotøren selv fra førstesalen i Uplandsgade 52 og giver et godt indtryk af sporområdet og nærheden til hangarerne. Foto: Frihedsmuseet

såret og 2 godsvogne beskadiget og en lang række rudere i lokomotivremisen og i personvognene blev knust (Tårnby Lokalhistoriske Arkiv 2007).

På dette tidspunkt i krigen havde tyskerne næsten helt overtaget godsbaneterrænet og rangerområdet ved Uplandsgade. Fra marts 1945 og helt frem til juli 1945 stod to lange tyske lazarettog med sårede tyske soldater fra Østfronten opstillet på terrænet, da man ikke havde mere kapacitet på byens hospitaler (Havrehed 1985).



Baneområdet langs Uplandsgade og flygtningelejren på Kløvermarken, som det så ud i sommeren 1946. Billedet er væsentlig reference for bedømmelsen af områdets karakter og oprindelige autenticitet, idet det viser områdets største udbygningsgrad. I årene efter forsvandt de oprindelige funktioner gradvist fra området, som med tiden ændrede karakter. Foto: Frihedsmuseet

Fra sensommeren 1945 flyttede tyskerne for alvor ind på Kløvermarken, hvilket også fik stor indflydelse på baneterrænet ved Uplandsgade. Flygtningeadministrationsen indrettede på Kløvermarken Danmarks næststørste flygtningelejr til at huse de mere end 22.000 civile tyske flygtninge, der på det tidspunkt var indkvarteret i skoler og haller over hele København. Der blev derfor opført flere hundrede svenske træbarakker på området, og disse barakker ankom med tog til godsbanegården. I tiden frem til oktober 1948 var mere end 19.000 civile tyske flygtninge indkvarteret bag et dobbelt pigtrådshegn, der omsluttede hele Kløvermarken, der opstod som en helt ny bydel med egen kirke og tre skoler. Flygtningene ankom med tog til indgangen til Kløvermarken ved Laplandsgade, og det var også herfra de gradvist blev kørt tilbage til Tyskland med tog i løbet af 1948.

I flygtningelejrens periode ændrede hele området markant karakter, og fra Uplandsgade og banen kunne de forbipasserende betragte de mange flygtninge på området. Selvom al kontakt til de tyske flygtninge var forbudt, og der var bevæbnede danske vagter, der patruljerede langs hegnet, var der ofte episoder og meningsudvekslinger mellem danskere og tyskere, og mange undgik helt at komme i området. Der var dog også adskillige eksempler på, at ejerne af kolonihaverne i området byttede sig til værdigenstande fra tyske flygtninge for grøntsager fra haverne (*Havrehed 1985*).

De sidste flygtninge forlod først Kløvermarken i marts 1949, hvorefter lejren blev nedrevet. Fra 1950 blev Kløvermarken omdannet til et rekreativt areal, og har siden huset boldbaner og sportsklubber.

Banen mister betydning

I tiden efter Besættelsen begyndte udviklingen i området langs Uplandsgade igen at tage fat efter 1930'ernes krise og Besættelsen i 1940'erne. Persontrafikken på Amagerbanen blev indstillet igen og omlagt til busser fra sommeren 1947, og banen var herefter en ren godsbane. Uplandsgade var fra midten 1950'erne fuldt udbygget som industrikvarter, og de sidste kolonihaver forsvandt fra gaden sydlige side. I stedet blev gaden præget af næsten udbrudt række af mindre industribygninger i typisk to etager, og det var dermed markant lavere byggeri end i den omkringliggende del af byen, hvilket gav et harmonisk samspil mellem det flade godsterræn og Kløvermarken på den ene side og de større bebyggelser mod syd.

Det var særligt småindustrier, håndværk og værksteder, der flyttede ind, mens områdets større industrier efterhånden flyttede ud, fordi produktionen af eksempelvis tekstiler gradvist hørte op (Miljøministeriet 1992).

Samtidig toppede godstrafikken på Amagerbanen i 1950'erne, hvor ikke mindst transporterne af olie og benzin til Prøvestenen nåede nye niveauer, ligesom transporterne af råvarer og produkter til og fra de store industrier langs Amager Strandvej; eksempelvis Dansk Svovlsyre og Superphosfatfabrik, Kastrup Glasværk, NKT's Valseværk og Maskinfabrikken Vølund stødte voksede. Disse industrier var afhængige af Amagerbanens muligheder for at transportere varer, der ikke kunne fragtes med lastbiler, og de stod i midten af 1950'erne for 2.900 vognladninger gods om året, hvilket gav masser af trafik i 1950'erne og 1960'erne på sporene langs Uplandsgade (Tårnby Lokalhistoriske Arkiv 2007).

Samtidig kom der nye kemiske industrier til i området og ikke mindst i



Samme område mellem Uplandsgade og Vermlandsgade 1939 og 1959. På bare 20 år ændrede området helt karakter. Foto: Det Kongelige Bibliotek.



forlængelse af Kløvermarken ud til Øresund. I 1954 blev Strickers Batteri bortsprængt og et nyt område indvundet ud mod Prøvestenen for at give plads til et nyt stort raffinaderi og pyrolyseværk, og Raffinaderivej blev anlagt på tværs af den østlige ende af Kløvermarken. Dermed blev området og udsigten mod Øresund endnu mere præget af et industrielt bagtæppe som ramme (Miljøministeriet 1992).

Amagerbanens sydlige del var til gengæld under pres, da Kastrup Lufthavn for alvor voksede med den stigende flytrafik i perioden efter 2. Verdenskrig. Amagerbanens spor mellem Kastrup over Tømmerup og videre til Dragør lå i vejen for en udvidelse af flyvefeltet, og i løbet af 1956 blev banens tracé eksproprieret for at give plads til en udvidelse af start- og landingsbanerne. Fra midten af 1957 hørte Amagerbanen op med at betjene strækningen til først Dragør og siden mellem Kastrup og Tømmerup, og dermed sluttede Amagerbanens grundlæggende karakter som en forbindelse mellem byen og Amager. I stedet blev banen en ren bybane-forlængelse af DSB's spor frem til godsbanegården på Uplandsgade.

Der var begyndt at blive trangt på Amagerbro og i Sundby Nord i løbet af 1970'erne og 1980'erne. Byen rykkede nærmere og overtog efterhånden større og større dele af de tidligere industrikvarterer til boliger. Fra 1981 spredte byudviklingen sig også til området langs Vermlandsgade og Uplandsgade, hvor nye butikcentre voksede frem for at kunne betjene områdets mange nye beboere, hvilket gav området omkring godsbanegården en helt ny karakter.

Også for industrierne på Amager begyndte der at blive trangt, ligesom den internationale konkurrence og stigende miljøkrav gjorde det sværere at drive rentable virksomheder. Allerede i 1964 lukkede én af Amagerbanens

store kunder, Vølund, sin store maskinfabrik ved Amager Strandvej. I 1979 måtte både NKT's Valseværk og Kastrup Glasværk samt syreproduktionen på Superfos give op efter flere års reduktioner i produktionen (Miljøministeriet 1992).

Dermed mistede Amagerbanen sine vigtigste kunder på godstrafikken. Allerede i 1974 var godstrafikken på Amagerbanen faldet i en sådan grad, at den ikke længere var rentabel for det lille aktieselskab, som havde stigende økonomiske problemer. Samtidig var karakteren af godstrafikken også ændret markant med stadig flere lastbilstransporter, faldende fragtrater og krav om hurtige overførsler af godsvogne. Dette gjorde det uhensigtsmæssigt, at DSB skulle overdrage godsvognene på Amagerbro Godsbanegård, så de kunne fragtes de sidste par kilometer af Amagerbanens lokomotiver.

Efter forhandlinger med Staten overtog DSB derfor Amagerbanen den 1. oktober 1974, og Aktieselskabet blev endeligt opløst året efter, og en epoke var endeligt slut. DSB overtog alle Amagerbanens aktiviteter og fortsatte driften af godstog på strækningen endnu 20 år endnu, selvom trafikken faldt støt gennem hele perioden (Wilcke 1986)

DSB overtog også alle Amagerbanens områder i 1974 og dermed også baneterrænerne langs Uplandsgade. DSB havde dog ikke brug for den samme omfattende infrastruktur, og i de følgende år blev banedriften gradvist indlemmet i DSB's egen struktur. Blandt andet var det store remiseområde ved Uplandsgade ikke længere nødvendigt, idet DSB betjente strækningen med sine egne lokomotiver fra remisserne på Otto Busses Vej. Amagerbanens vogne og lokomotiver blev solgt eller hugget op, og de mange opstillede gamle vogne på området forsvandt derfor også frem til 1980. Heller ikke rangerterrænet skulle anvendes, idet vognstammerne istedet blev sat

sammen på Godsbaneterrænet ved Dybbølsbro, og der forgik derfor ikke længere større rangering på Uplandsgade, hvilket gav området et mere øde udtryk.

I årene efter DSB's overtagelse af Amagerbanen ændrede området generelt markant karakter, idet en række bygningsværker forsvandt. Der havde ikke været trafik med latrin ad sidesporet til Renholdningsselskabets store rensestation i Herjedalsgade siden begyndelsen af 1950'erne, og sidesporet var groet fuldstændigt til. I 1976-77 blev den store bygning revet ned, efter at have dannet den visuelle baggrund for hele godsban- og remiseområde siden anlæggelsen af banen i 1907. Istedet blev opført en række nye, mindre bygninger bag plankeværket til Renholdningsselskabet R98, som fortsat har aktiviteter i området. Samtidig blev Amagerbanens remiseområde omdannet. To af de tre remiser forsvandt sammen med den tidligere kulbunker og en række små bygninger i 1975-76, og sporene i området blev asfalteret over for at give plads til nye aktiviteter. Den sidste remise forsvandt i 1992, men havde på det tidspunkt ikke haft forbindelse til sporene i flere år. Mod Uplandsgade erstattede et nyt lavt trådhegn, som hurtigt tiltrak bevoksning, de hidtidige hegn og stakitter. Området bar herefter præg af kun at blive anvendt til gennemkørsel af tog.

Længere mod vest havde de fire flyhangarer og flyvepladsens øvrige bygninger dannet den visuelle baggrund mod Kløvermarken, men disse forsvandt endeligt frem til 1952, hvorefter der var åbent for indblik. Endeligt blev en række bygninger på den sydlige side af Uplandsgade revet ned og kun delvist erstattet af andet byggeri.

I midten af 1990'erne var det endeligt slut med togdriften langs Uplandsga-

de. I 1994 blev togdriften sat i bero for endeligt at ophøre helt i 1995 efter 88 års anvendelse.



Et luftfoto af området fra 1977 viser den massive og tætte udbygning af byen og industrien. Af billedet fremgår også tydeligt udviklingen af havelodderne, hvor bevoksningen særligt mod Kløvermarken begyndte at være markant. Foto: Det Kongelige Bibliotek.

Efter banen

Med ophøret af togdriften stoppede DSB også eftersyn og vedligeholdelse af banens spor og signaler. Nogle af sporene, herunder det tidligere sidespor til rensestationen blev taget op, ligesom sporene ved flere overkørsler blev fjernet. Enkelte sporskifttere, signaler og lysmaster fik lov at blive stående, men blev ikke vedligeholdt og mistede deres funktionsevne. Samtidig indstillede man den heftige ukrudtsbekæmpelse med sprøjtemidler, som i 90'erne havde holdt al vegetation fra de hårde grusområder mellem sporene væk. Idet der samtidig længere var færdsel i området betød dette, at hovedparten af arealerne relativt hurtigt blev overgroet med græs, og i løbet af få år sprang de i skov og krævede området tilbage til naturen.

I en periode på 15 år frem til 2001 lå selve baneområdet i al væsentlighed øde hen med kun en enkelt lejer på det tidligere remiseområde. I 2001 indrettede KAB i samarbejde med Københavns Kommune 16 såkaldt "Skæve Boliger" på det asfalterede område på det tidligere godsbaneterræn, som kommunen lejede af DSB for en 15-årig periode. De skæve boliger bestod af en række pavilloner på hver ca. 30 m², som kunne huse hjemløse og andre, som ønskede en alternativ bolig. De skæve boliger gav nyt liv til området frem til de igen blev afviklet, da lejeperioden ikke blev forlænget. De 16 pavilloner forsvandt igen i december 2020.

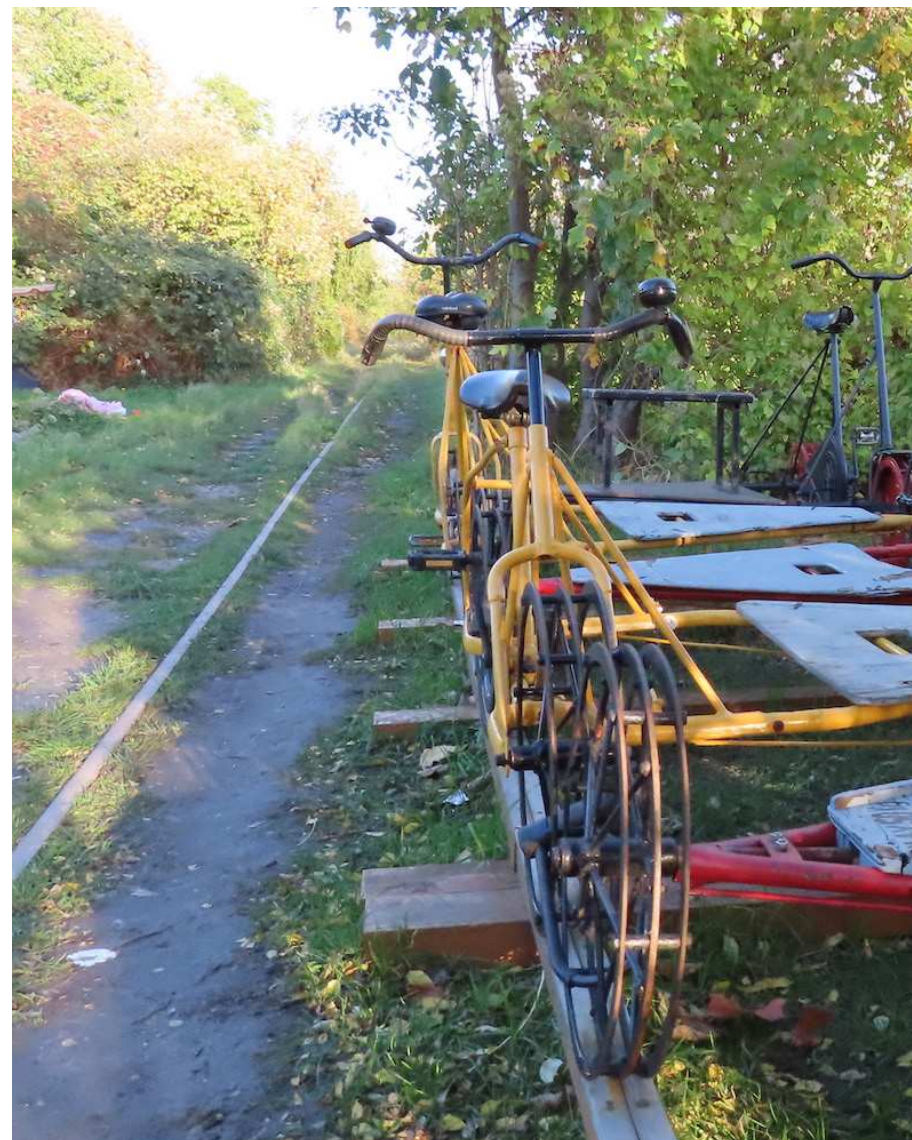
Havelodderne langs banen blev også overtaget af DSB fra Amagerbanen, og DSB har frem til 2019 udlejet dem for ét år ad gangen for en symbolsk pris. Haverne ændrede i perioden efter banens nedlæggelse gradvist også karakter og udtryk; flere og flere af de 24 havelodder fik huse og egentlige haver, der blev afskærmet mod både baneterrænet og mod Kløvermarken med hække eller plankeværk. Også havernes bevoksning tog til, hvor træ-

erne nu for alvor fik lov til at vokse op. DSB meddelte i marts 2020, at man ikke længere ønsker at forlænge lejeaftalerne på de 24 havelodder, hvoraf de 16 er aktive.

Også skinneområdet har fået nyt liv. Flere forsøg på at få bevaret en strækning af den tidligere Amagerbane som en egentlig aktiv museumsbane med tog er aldrig lykkedes. Siden 2007 har foreningen Amagerbanens Venner dog ydet en stor indsats for at bevare og anvende strækningen fra Vermlandsgade og frem til indkørslen til Kløvermarken og senere helt fra til Raffinaderivej. Den lille forening forstår således vedligeholdelse, formidling og udlejning af skinnecykler på området – blandt andet med støtte fra Amager Øst Lokaludvalg. Aktiviteterne har været med til generelt at fremme banestrækningen, som i stigende grad bliver brugt af lokale som rekreativt område.

Aktuelt ligger arealet til at blive en integreret del af byen i endnu højere grad. Spørgsmålet er så, i hvilken form området skal aktiveres for fremtiden; som rekreativt areal, som grøn passage mellem dele af byen, til boliger eller med fokus på de nuværende aktiviteter omkring haverne og jernbanehistorien. Det er netop diskussionen omkring, hvilken rolle arealet skal spille for lokalområdet og byen, og om hvordan dets fremtid skal udforme sig, der i løbet af 2019 og 2020 har givet anledning til, at både ejere, brugere og myndigheder nu overvejer, hvordan potentialerne i banetrænet langs Uplandsgade bedst kan aktiveres, så området også fortsat kan være et aktiv.

*Siden 2007 har man kunnet køre på banestrækningen frem til Strandlodsvej takket være et lille lokalt forenings-initiativ. Her står cyklerne opstillet ved klubhuset ved hjørnet af Vermlandsgade og Uplandsgade. Al den synlige bevoksning på stykket er vokset frem siden 1995 og havde formodentlig også opslugt banetracéet, hvis det ikke blev anvendt..
Foto: Amagerbanens Venner*



Anvendt litteratur og kilder

Der er skrevet ganske meget om Amagerbanens historie, men der findes kun få videnskabelige fremstillinger, der berører emnet. Den overvejende del er skrevet af jernbaneentusiaster på forskellige hjemmesider og er af meget varierende karakter. Der er således endnu ikke lavet en udtømmende historisk analyse af Amagerbanens historie og af banens betydning for Amagers og Københavns generelle udvikling på grundlag af de arkivalier omkring banen, som er bevaret i Rigsarkivet og i Københavns Stadsarkiv.

Det har i forbindelse med den foreliggende historiske redegørelse kun i begrænset omfang været muligt systematisk at afsøge alle relevante arkivdele, og redegørelsen er derfor i vid udstrækning udarbejdet på grundlag af en række valide publicerede kilder. Det er dog en klar vurdering, at disse kilder er tilstrækkelige til at belyse emnet, og kun efterlader få uafklarede spørgsmål. Ét af disse ubesvarede spørgsmål er detaljerne omkring tidspunkterne og omstændighederne ved oprettelsen af havelodderne langs banen. Disse oplysninger fremgår ikke af de gennemgåede arkivalier i Rigsarkivet og i Københavns Stadsarkiv. Relevante arkivalier vedrørende dette spørgsmål formodes at bero i DSB's arkiver, herunder ved DSB Ejendomme. I den foreliggende redegørelse er der derfor taget udgangspunkt i kort- og billedanalyser omkring dette spørgsmål, og manglen på endegyldig viden har ingen indvirkning på vurderingen af områdets kulturhistoriske værdier.

Anvendt litteratur

- Arbejdermuseet, *Kolonihavebevægelsen*, 2019.
- Fafner, Hans-Henrik; *Amagerbanen*, 1985
- Folketinget; *Bekendtgørelse af Lov om Jernbanedrift*, LBK 141 af 1. april 1905.

- Folketinget; *Bekendtgørelse af lov om kolonihaver*, LBK nr 790 af 21/06/2007
- Grandt, Jørgen; *Ved Amagerbanen og Uplandsgade*, 2019
- Havrehed, Henrik; *De tyske flygtninge i Danmark*, 1985.
- Miljøministeriet, Planstyrelsen; *Bydelsatlas Amager, Amagerbro, Sundbyerne, Islands Brygge*, 1992
- Miljøministeriet; *Paradisets Have. Et debatoplæg om kolonihavernes fremtid*, 2000
- Museum Amager; *Amagerhistorie*, 2016
- Poulsen, John; *Byens baner: jernbanen i København i 150 år*, 1997
- Skaarup, Bi, Bjørn Westerbeck Dahl og Peter Thorning Christensen, *Guide til Københavns Befæstning*, 1999.
- Thestrup, Poul; *På Sporet. Bind 1: Dampen binder Danmark sammen (1847-1914)*, 1997
- Tram Pedersen, Thomas; *Demarkationslinjen og Københavns Befæstninger* i Trap Danmark, 6. udgave, bind 32 og 33, 2019.
- Tårnby Lokalhistoriske Arkiv; *Amagerbanen under Besættelsen*, 2007.
- Wilcke, Birger; *Damptog til Dragør – Amagerbanens historie*, 1986
- Viinholt-Nielsen, Lars m. fl; *Privatbanerne gennem 150 år*, 1997

Arkivalier

Københavns Stadsarkiv

- Byplankontorets Kortsamling, rullerne 88, 243, 245
- Stadskonduktørens Matrikelkort, Christensens plan nr 13 Fæstningsterænet - Øresund – Amagerbanen
- Dir. K.N.Andersens sager vedr. Amagerbanen

- Insp. S.A.Jensen materiale vedr. Amagerbanen 1965-1975
- Stadsingeniøren; Amagerbanens sporanlæg på kommunens areal, XI 131/1970 500-699
- Stadsingeniøren; Fabriks og forretningskvarter ved Amagerbanen, XI 131/1970 500-699

Københavns Kommune Byggesagsarkiv

- Tidligere byggesager i det omhandlede område, herunder nedrivning af bygning AB-050 i 2016.

Rigsarkivet

Arkivalier vedr. Amagerbanen, Arkivnummer: SG-222, herunder særligt;

- 1914-1975 Registraturjournal, indgående korrespondance
- 1919-1975 Registraturjournal, indgående ministeriel korrespondance
- 1921-1975 Registraturjournal, udgående ministeriel korrespondance
- 1908-1976 Emneordnede journalsager
- 1897-1974 Kopibog
- 1951-1975 Kopibog

Jernbanemuseet

- Kilder vedrørende tekniske og materielmæssige forhold omkring Amagerbanen
- Jernbanekilder

DEL 2: KORTLÆGNING AF KULTURARVEN



OMRÅDETS KARAKTER

Det kortlagte område omfatter det tidligere baneterræn og havelodderne fra krydset Vermlandsgade/Uplandsgade i vest til krydset mellem Prags Boulevard og Raffinaderivej i øst sig over en strækning af 1.112 m, der er mellem 25 og 75 m bred. I alt rummer området, der spreder sig over tre matrikler, 34.742 m². Foruden at være langt og smalt, udmærker området sig også ved at være helt fladt med minimale forskelle i terrænhøjderne. Området lå oprindeligt langt tættere på Øresundskysten, end det gør i dag, og dets oprindelige landskabskarakter var således som et typisk kystnært engområde, der frem til midten af 1800-tallet blev anvendt som græsningsareal og til høslæt.

Baneområdet og havelodderne langs Uplandsgade ligger som en lang kile mellem andre områder med en hel anden kulturmiljøkarakter. Mod nord ligger Kløvermarken bag haveloddernes næsten ubrudte række af træer og hække som et enormt grønt område, som kun er tilgængeligt fra et enkelt hul i rækken af havelodder overfor Laplandsgade. Mod syd er området tilsvarende lukket inde, idet et næsten gennemgående trådhegn og den stigende bevoksning spærrer adgangen og en del af udsynet til Uplandsgade og rækken af lave industribygninger på vejens sydlige side.

Arealets oprindelige funktioner og karakter giver således en naturlig afgrænsning af området, der har rod i dets kulturhistorie. Som kortlægningen af områdets historie imidlertid også antyder, kan dets historie og udvikling dog ikke skilles fra de omkringliggende arealer, men er netop et spejl af den generelle kulturhistorie og byudvikling i hele området. Der tegner sig derfor også en række karakteristiske historier, som afspejler sig i områdets kulturarv.

OMRÅDETS CENTRALE HISTORIER

Områdets afgrænsning og centrale karakteristika, der også er bevaret gennem kulturspor, afspejler dets historie som baneterræn og havelodder i et nærområde, der gennem tiden har ændret væsentligt karakter, men hvor selve det omhandlede område i forbavsende grad har fastholdt dets funktioner og samlede udtryk i en meget stor del af perioden siden dets anlæggelse omkring 1907.

En af områdets centrale historier ligger i, at det særligt frem til 1950'erne har markeret en overgang fra by til land. Amagerbanen var tænkt til at skabe denne forbindelse, og området lå længe som en randzone til byen. Selv efter området blev opslugt af byen, havde det en klar forbindelse til resten af Amager gennem baneforbindelsen.

Et andet væsentligt aspekt ligger i områdets samspil med de militære fæstninger. Nærværet af militæret og hensynet til de militære områder spillede langt op gennem tiden en betydelig rolle for områdets udvikling og var med til at sætte en klar ramme for livet i området.

Tilsvarende gælder for det meget tætte samspil med den industrielle udvikling i nærområdet og i hovedstadens udvikling generelt. Hvor banen egentlig var tænkt som en forbindelse til det agrare opland, blev det erhvervsudvikling på Nord- og Østamager, der blev drivende faktorer for områdets anvendelse. Samtidig satte særligt udviklingen af industrier langs Uplandsgade en klar og urban kulisser for udviklingen mod syd.

Denne udvikling endte til sidst med helt at omringe og delvist opsluge området, som skabte tætte relationer til den omkringliggende by, som nærmede sig fra alle sider og til sidst var med til at fortrænge de økonomiske forudsætninger for områdets anvendelse.

UDGANGSPUNKTET FOR REGISTRERINGEN

Der er dog endeligt et selvstændigt aspekt i, at området – trods udviklingen omkring det – i så mange år formåede at fastholde sin funktionelle og visuelle integritet. Området blev nok omringet af byen, men det er indtil nu aldrig blevet opslugt af byudviklingen og ligger derfor stadig som en tidslomme, der afspejler hele det omkringliggende områdes historie og udvikling gennem de sidste mere end 100 år.

Udgangspunktet for registreringen

Det vil derfor være et centralt greb i både kortlægningen og vurderingen af områdets kulturværdier at se området som et særegent og på flere måder sammenhængende kulturmiljø, der trækker tråde ud i en lang række andre lokale historier op, som de har udfoldet sig siden 1900.

Hvad der kan opfattes som kulturværdier er således ikke en given og absolut størrelse, men afhænger i vid udstrækning af, hvilke historier og kriterier, man lægger til grund for udpegningen. Kortlægningen af kultursporene – og senere bedømmelsen af deres værdier beror derfor på en vurdering og en prioritering som alle de kulturspor, som området indeholder

Den foreliggende kortlægning af områdets kulturspor er gennemført som i alt tre omfattende besigtigelser og registreringer af selve området og dets nære omgivelser, som er gennemført i december 2020 og januar 2021. Ved besigtigelserne er samtidig gennemført en række interviews med lokale aktører fra foreningen af lejerne af havelodderne og med medlemmer af Amagerbanens Venner. Der er endeligt på stedet gennemført en overordnet teknisk gennemgang af områdets infrastruktur i samarbejde med en

rådgivende ingeniør. Denne kortlægning på stedet er suppleret af et omfattende studie af både nutidige og historiske billed- og kortmaterialer.

Der er ved kortlægningen valgt en tilgang, hvor registreringen af kulturspor er holdt op imod to udvalgte historiske fixpunkter, med henblik på at vurdere, fra hvilken periode de registrerede kulturspor stammer, og hvilke markante kulturspor eller funktioner, der gennem tiden er forsvundet fra området. I sidste ende hjælper denne tilgang med at kunne vurdere, i hvor høj grad de eksisterende kulturspor understøtter områdets centrale historier i et lokalt og regionalt perspektiv.

Det første af de to udvalgte historiske fixpunkter er områdets status, funktioner og udtryk i 1956. Det var netop i midten af 1950'erne, at Amagerbanen havde sit højdepunkt i forhold til banens oprindeligt tiltænkte funktioner. Samtidig var både baneområdet og havelodderne på dette tidspunkt fuldt etableret, og Uplandsgade og de øvrige omkringliggende kvarterer og industrier var fuldt udbygget. 1956 markerer således områdets historiske højdepunkt i forhold til dets oprindelige funktioner.

Det andet valgte historiske fixpunkt er 1995. Dette tidspunkt er valgt fremfor Amagerbanens ophør i 1975, fordi banetrafikken og dermed områdets oprindelige primære funktion endeligt ophørte i 1995. Dette fixpunkt markerer således afslutningen af områdets primære historier, mens områdets udvikling siden 1995 afspejler en anden historie, der handler om en afvikling og regenerering til nye former og anvendelser, som indtil videre har varet i 25 år.

DELOMRÅDER

Af praktiske årsager er der i kortlægningen taget udgangspunkt i tre delområder, som hver afspejler centrale funktioner i perioden frem til 1995.

For hvert af de enkelte delområder gennemgås nedenfor områdets karakter og funktioner samt naturligvis, hvilke fysiske kulturspor det pågældende område omfatter. Endeligt omfatter gennemgangen bemærkninger til eventuelle væsentlige strukturer, der har været karakteristiske for områdets funktioner i de forskellige perioder, men som med tiden er forsvundet.

Foruden de tre egentlige områder, som direkte er omfattet af denne undersøgelse, omfatter registreringen også kort de omkringliggende områder.

Delområde 1: Det tidligere gods- og remiseområde

Baneterrænerne vest for Laplandsgade og indkørslen til Kløvermarken

Delområde 2: Det tidligere strækningsareal

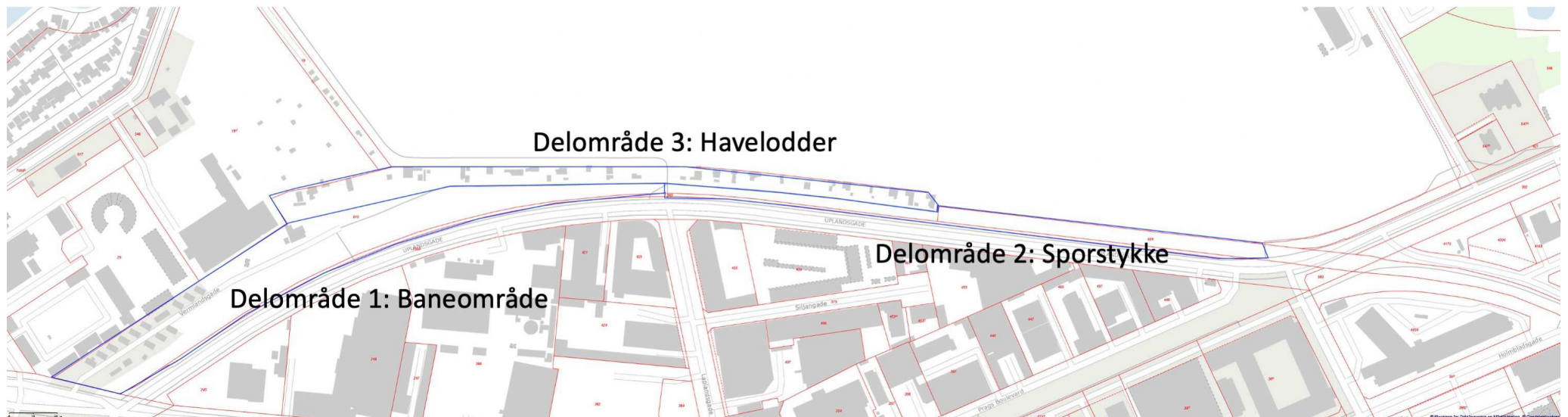
Det enkeltsporede baneterræn øst for Laplandsgade

Delområde 3: Havelodderne

De 24 havelodder langs Kløvermarken

Delområde 4: De umiddelbart omkringliggende arealer

Områder og bebyggelse langs Uplandsgade og på Kløvermarken



DELOMRÅDE 1: DET TIDLIGERE GODS- OG REMISEOMRÅDE



Referencefoto af området, 1954. Foto: Det Kongelige Bibliotek

Placering:

Delområdet er placeret i områdets vestligste ende mellem Vermlandsgade og overskæringen til supercykelstien ved Laplandsgade.

Tilstødende matrikler:

29, 19d, 19, 32, 7000i, 7000s, 609

Ejendomsforhold:

Området på matrikel 610 er ejet af DSB Ejendomsudvikling A/S

Delområdets funktioner

Området blev i 1907 udlagt som baneområde med fire primære funktioner:

- Som Amagerbro Godsbanegård. Denne funktion fortsatte til 1975 som del af Amagerbanen og til 1994 som del af DSB
- Som remisseområde for Amagerbanen. Denne funktion fortsatte frem til 1975.
- Som rangerterræn for Amagerbanen. Denne funktion fortsatte frem til 1975 og blev delvist fortsat frem til 1995.
- Som adgang til Renholdningselskabets Rensestation via et sidespor. Denne funktion ophørte i 1952.

I 1956 var arealet i fuld funktion og fuldt udbygget til sit oprindelige formål. Herunder fandtes de tilknyttede bygninger stadig, selvom sidesporet til rensestationen ikke længere blev benyttet.

I 1995 var dels remisse-funktionen og adgangen til rensestationen ophørt og til dels forsvundet, mens godsfunktionen og rangerfunktionen var stærkt reduceret og helt ophørte samme år.

Idag anvendes området kun delvist af dels Amagerbanens Venner, som driver formidlings- og oplevelsesaktivitet fra et opstillet skur i områdets vestligste ende. Endvidere er der en enkelt kommerciel biludlejer, der har sit kontor og parkeringsområde på arealet. Endeligt rummede arealet KAB's Skæve Boliger, som nu er fjernet.




Øresundselskabet er registreret som bruger af dele af området men har aktuelt ingen aktiviteter.

KORT OVER DELOMRÅDE 1: DET TIDLIGERE GODS- OG REMISEOMRÅDE



Sporplan

På kortet er angivet en omtrentlig sporplan, som den så ud omkring 1956 med sporenes status for 2020.

-  Spor som stadig er fuldt synlige og til dels anvendelige
-  Spor som nu er delvist synlige og ikke direkte anvendelige
-  Spor der helt er fjernet eller overdækkede.

Væsentlige forsvundne strukturer

- 1: Dobbeltremisse (1907-1991)
- 2: Enkeltremisse (1954-1985)
- 3: Godsterminal (1907-2016)
- 4: Rensestation (1899-1976)
- 5: Flyhangarer (1917/30-1944/55)



DELOMRÅDE 1: DET TIDLIGERE GODS- OG REMISEOMRÅDE

Væsentligste typer af kulturspor

De væsentligste typer af kulturspor i området er særligt sporene med skinner og sveller og til dels sporskiftere og skilte samt enkelte elementer, der har været anvendt til områdets banedrift. Disse elementer er vidnesbyrd om det oprindeligt omfattende sporterræn med adskillige spor.

En væsentlig og gennemgående type af kulturspor ligger i områdets åbne karakter, særligt i områdets nordvestlige del. Denne del er med til at understrege de åbne og frie spor- og læssearealer omkring særligt godsbanegården, som oprindeligt fandtes.

Der ligger samtidig et væsentligt kulturspor i den generelle øst-vest-vendte orientering af området, som følger den oprindelige sporføring med mange parallelle spor.

Endelig ligger der et væsentligt kulturspor i områdets eksterne afgrænsninger. Mod nord er adgangen til Renholdningsselskabets område fortsat blokeret af bygninger og plankeværk. Det samme gælder i forhold til udblikket mod Kløvermarken i områdets vestlige ende, hvor de tilvoksede havelodder har fortsat det begrænsede udblik mod nord. Endeligt giver det gennemgående trådhegn mod Vermlandsgade og Uplandsgade fortsat en præcis og autentisk afgrænsning af området.



Selvom bevoksningen er ved at overhale sporene i det tidligere rangerområde ud mod Uplandsgade, fornemmes antallet af spor stadig tydeligt.



Godsbanegårdens og remiseområdets tidlige åbne karakter kan stadig fornemmes i området ved den nuværende biludlejning og på pladsen for de skæve boliger.

DELOMRÅDE 1: DET TIDLIGERE GODS- OG REMISEOMRÅDE



Referencefoto af arealet, som det så ud i 1963 med de to remisebygninger bagerst. Bemærk det jævne grusterræn, som næsten dækker svellerne. Til højre fornemmes, at sidesporet til rensestationen allerede er ved at gro til. Foto; Erik V. Pedersen



Næsten samme motiv i 2004. En del spor er forsvundet, men bevoksningen er stadig begrænset. Foto: Erik V. Pedersen



Næsten samme sted i december 2020. Bevoksningen har næsten helt taget over, og sporene er ikke længere synlige.



Det tidligere remiseområde set mod øst. Det åbne område er en væsentlig kulturværdi, der antyder dets oprindelige karakter. Bemærk de tre autentiske lysmaster.

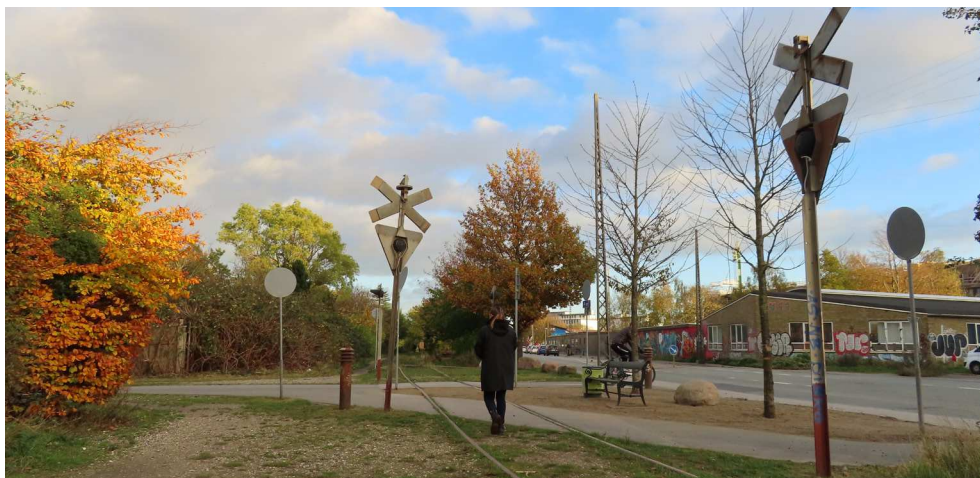
DELOMRÅDE 1: DET TIDLIGERE GODS- OG REMISEOMRÅDE



Skinncyklerne i området er et kun delvist autentisk indslag, men de er med til at understrege områdets banehistorie. Der er dog tilføjet andre ikke-autentiske elementer i området som billetautomater mv., som er med til at sløre den autentiske fortælling.



Flere steder på arealet findes små autentiske spor som dette sporskiftehåndtag. Disse elementer kunne med fordel sikres og fremhæves let, så de ikke helt forsvinder i bevoksningen.



Overskæringen ved supercykelstien er en ny opfindelse, men den er respektfuldt udført i forhold til områdets autenticitet.



I den østlige ende af området er sporene tydelige. Her fremgår også trådhegnet mod Uplandsgade, som giver området en vigtig og autentisk afgrænsning.

DELOMRÅDE 2: DET TIDLIGERE STRÆKNINGSAREAL



Referencefoto, 1958. Foto: Det Kongelige Bibliotek

Placering:

Delområdet er placeret i områdets østlige ende mellem overskæringen til supercykelstien ved Laplandsgade og krydset Prags Boulevard/Raffinaderivej.

Tilstødende matrikler:

32, 7000i, 610

Ejendomsforhold:

Området på matrikel 610 i den vestlige ende er ejet af DSB Ejendomsudvikling A/S. Matrikel 609 i den østlige del er ejet af Metroselskabet, mens matrikel 369 og 427 er ejet af Københavns Kommune

Delområdets funktioner

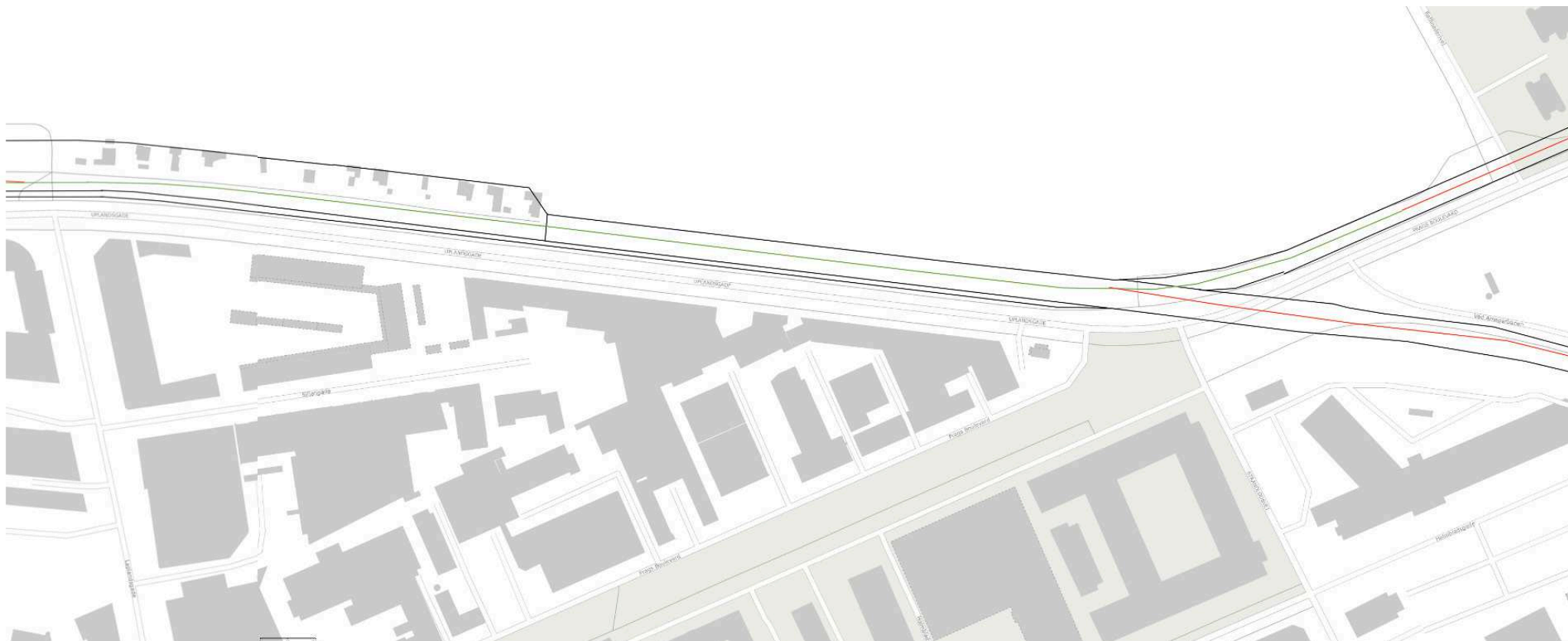
Området blev i 1907 udlagt som Amagerbanens primære strækning fra Amagerbro Godsbanegård og frem mod stationerne ved Syrevej og Øresundsvej. Denne funktion blev fastholdt uændret frem til 1995. Dog forbandt hovedstrækningen kun Tømmerup og Dragør frem til 1954.

I 1930-32 blev der anlagt et nyt sidespor til banen ved krydset Uplandsgade/Prags Boulevard. Sidesporet fortsatte langs Prags Boulevard til Prøvestenen. I 1954 fik dette spor en overskæring ved den nye Raffinaderivej.

Idag anvendes området kun delvist af dels Amagerbanens Venner, som driver formidlings- og oplevelsesaktivitet på stykket frem til Strandlodsvej.




Metroselskabet er registreret som ejer af hovedparten af området men har aktuelt ingen aktiviteter.

DELOMRÅDE 2: DET TIDLIGERE STRÆKNINGSAREAL



Sporplan

På kortet er angivet en omtrentlig sporplan, som den så ud omkring 1956 med sporenes status for 2020.

-  Spor som stadig er fuldt synlige og til dels anvendelige
-  Spor som nu er delvist synlige og ikke direkte anvendelige
-  Spor der helt er fjernet eller overdækkede.

DELOMRÅDE 2: DET TIDLIGERE STRÆKNINGSAREAL

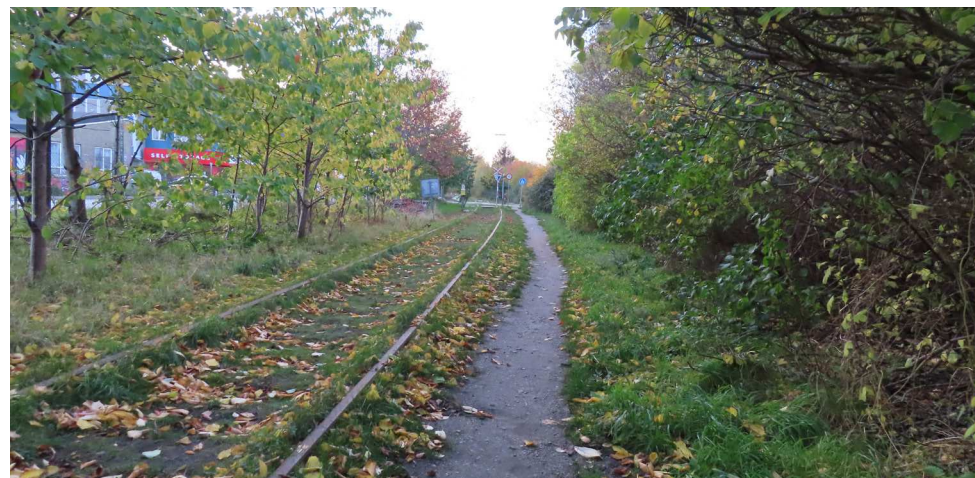
Delområdet typiske kulturspor

De væsentligste typer af kulturspor i området er særligt sporene med skinner og sveller og til dels sporskiftere og skilte samt enkelte elementer, der har været anvendt til områdets banedrift. Disse elementer er vidnesbyrd om det oprindelige langstrakte enkeltsporede sporterræn.

Det enkelte spor er bevaret langs hele strækningen, selvom dets stand er dårlig. Ligesom sporene i gods- og remiseområdet ligger sporene på denne strækning på en skjult skærveseng, hvilket giver tracéet en hård og jævn grusoverflade.

Et andet karakteristisk kulturspor er banestrækningens krumning mod syd, som kun understreges og rammesættes yderligere af den relativt høje bevoksning, der har rejst sig på begge sider af sporet, og som nærmest giver en tunneloplevelse flere steder.

Endeligt er udblikket til Uplandsgade og bygningerne på den anden side af vejen et karakteristisk træk, der understreger banens urbane ramme. Dette blik er på det første stykke kun muligt på enkelte steder på grund af den tætte bevoksning, mens bevoksningen på et stykke frem til mod Prags Boulevard mere får karakter af en allé for til sidst helt at forsvinde. Dette giver fornemmelsen af at bevæge sig fra byen og ud på landet.



Strækningsarealets karakteristiske buede forløb langs sporet og Uplandsgade indbyder til af fortsætte.



Mod områdets østligste ende åbner området sig mod Kløvermarken og giver indtryk af, at man har forladt byen.

DELOMRÅDE 2: DET TIDLIGERE STRÆKNINGSAREAL



Det enkeltsporede strækningsareal starter ved overskæringen af supercykelstien. Anlæggets form er med til at understrege områdets karakter som bane.



Ét af de stykker af banetracéet, hvor adgangen til området fra Uplandsgade er både tydelig og indbydende. Skinnerne er her generelt i god stand og fremstår autentiske.



Efter det lange buede forløb langs Uplandsgade retter banen sig ud mod Prags Boulevard og antyder et helt andet indtryk forude.



Enkelte steder i det vestligste stykke gør naturen sit for at kræve området tilbage. Her har et stort træ i det tosporede stykke løftet hele skinnestykket.

DELOMRÅDE 2: DET TIDLIGERE STRÆKNINGSAREAL



Enkelte steder langs strækingsarealet er adgangen mellem området og Uplandsgade helt åbent. Generelt er der intet hegn langs banens østligste del.



Samspelet mellem det buede spor, buen i Uplandsgades bebyggelse og buen på stien langs havelodderne er tydelig og giver en god harmoni, der gør området let forståeligt.



Sporskiftet, der delte banen mellem sidesporet til Prøvestenen og hovedruten sydover er stadig et tydeligt og bærende bevaringsværdigt kulturspor.



Sporet er i den østligste del af delområdet løftet væk fra sit oprindelige tracé i forbindelse med kloakarbejder. Det ligger nu på en vold af opgravet jord, hvilket gør det udsat.

DELOMRÅDE 3: HAVELODDERNE



Referencefoto af de østlige haver 1950. Foto: Det Kongelige Bibliotek

Placering:

Delområdet er placeret i områdets nordlige side mod Kløvermarken.

Tilstødende matrikler:

19, 19d, 32, 610

Ejendomsforhold:

Lodderne er ikke udmatrikuleret men er tildelt postadresser som Uplandsgade 37-83

Området på matrikel 610 er ejet af DSB Ejendomsudvikling A/S

Delområdets funktioner

Delområdet udgøres af de i alt 24 havelodder, der ligger langs Amagerbanens tidligere sporområde op imod Kløvermarken mod nord. Af de oprindelige 24 lodder er 16 stadig aktive, mens fire helt er blevet sløjfet.

Som det fremgår af den historiske redegørelse, er det ikke entydigt, hvornår de enkelte lodder er blevet etableret. Det fremgår dog af samtidig dokumentation, at etableringen er sket i to faser.

Den første halvdel af havelodderne øst for Laplandsgade synes allerede at være udlagt kort efter etableringen af Amagerbanen i 1907. Her havde de i mange år karakter af nyttehaver, der ikke havde bebyggelse. Disse haver var således veletablerede i 1956 og findes stadig.

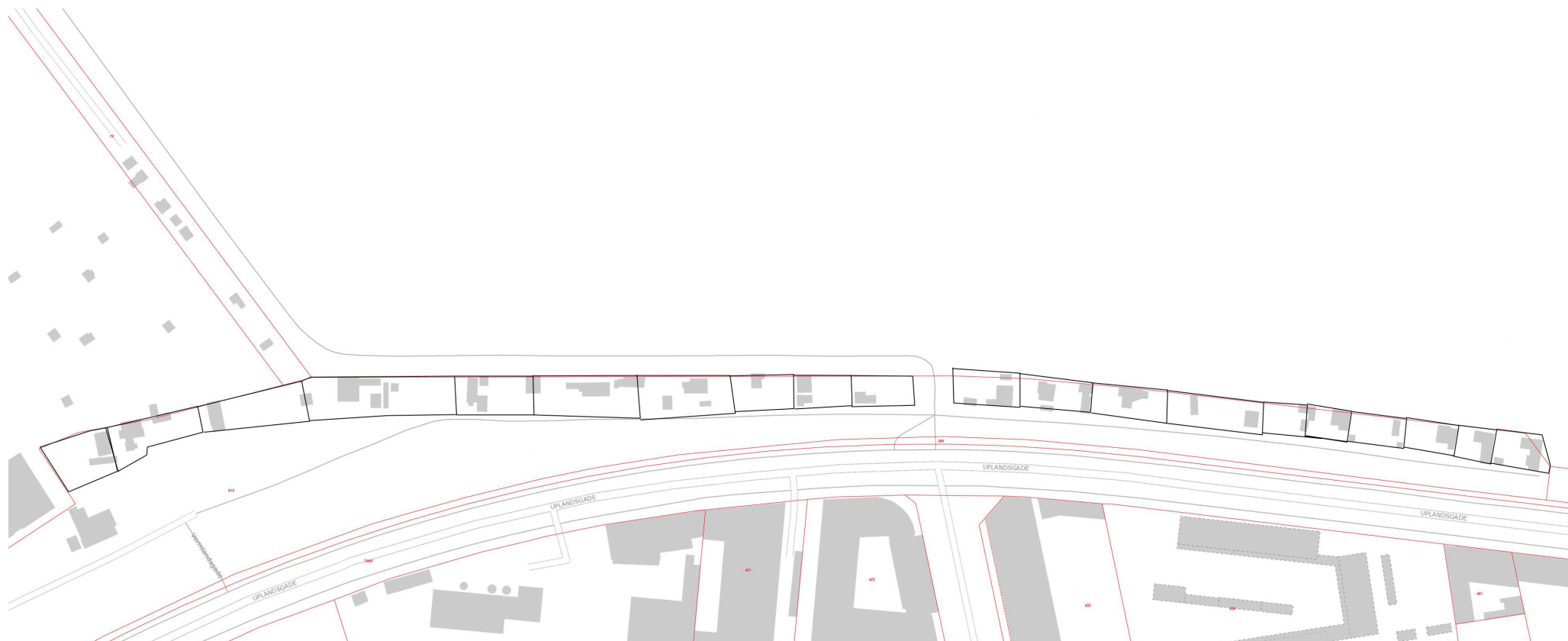
Den anden halvdel af havelodderne vest for Laplandsgade er opstået i løbet af 1950'erne i takt med, at banen ikke længere anvendte terrænet og de militære aktiviteter på Kløvermarken ophørte. En del af disse haver var allerede etableret i 1956.

Omkring 1995 var alle havelodderne veletablerede, og langt de fleste havde huse og var adskilt af hække, som det også gælder i dag.

16 af lejerne af havelodder er medlemmer af Haveforeningen ved Amagerbanen.

DSB Ejendomsudvikling A/S har i 2020 meddelt, at ingen af lejekontrakterne vil kunne fornyes efter 2021.01.30

DELOMRÅDE 3: HAVELODDERNE



Forklaringer

Haveloddernes omtrentlige afgrænsninger er her markeret med sort.

DELOMRÅDE 3: HAVELODDERNE

Særlige typer af kulturspor

De tilbageværende 20 havelodder er af vidt forskellig karakter og har hvert sit unikke udtryk. Der er dog en række fælles træk ved de fleste af havelodderne, som afspejler deres funktion som kolonihaver.

Langt de fleste af haverne har i dag en form for huse. Idet man ikke må etablere faste eller permanente bygninger er husene generelt interimistiske og har ofte startet livet som skurvogne eller tilsvarende. Disse er så med tiden blevet ud-, om- og tilbygget med redskabsrum og udestuer i forskellige former.

Der er tilsvarende meget stor variation i havernes bevoksning. Enkelte lodder har egentlige prydhaver mellem anlagte stier, mens andre blot har græs og enkelte buske eller træer. Samlet for haverne gælder dog, at ingen af dem udnyttes som traditionelle nyttehaver.

Et sidste karakteristisk og gennemgående træk er, at haverne lukker sig helt for omverden. Ud mod stierne, der løber langs lodderne ved det tidligere sporareal har samtlige lodder op til 3 m høje hække eller plankeværk, der skjuler ethvert indblik. Tilsvarende har lodderne mod Kløvermarken høje plankeværk og tæt kratbevoksning, der også herfra skjuler indblikket til haverne fra sportspladserne og supercykelstien. Dette karakteristiske kulturspor har sin baggrund i et ønske om at reducere støj og ikke mindst indbrud. Lodderne har dermed et næsten hermetisk lukket udtryk.

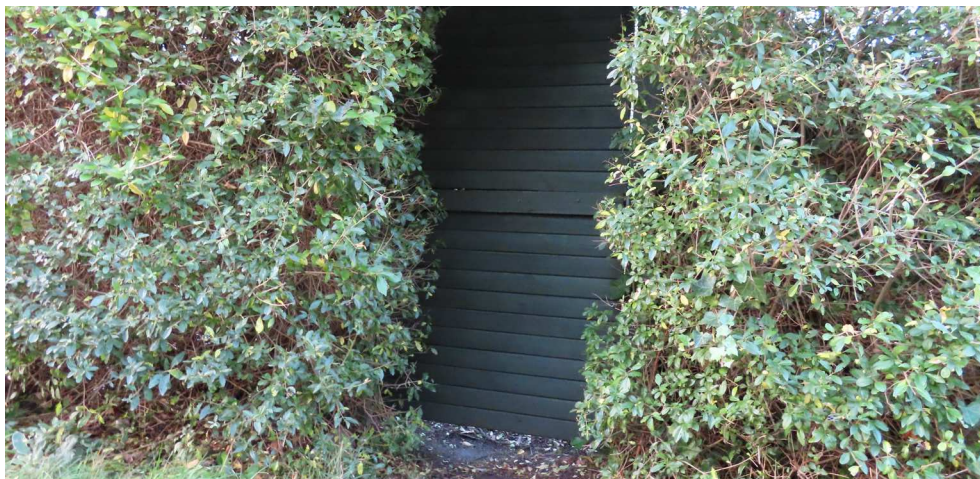


Mange af haveloddernes huse er oprindeligt skurvogne eller små pavilloner, der er klodset op på fliser eller jernbanesveller.



Mod sporterrænet og Uplandsgade lukker haverne sig helt for at holde ubudne gæster ude.

DELOMRÅDE 3: HAVELODDERNE



Indgangene til havelodderne fra sporterrænet tegner sig meget forskelligt.



Det gælder både i stil og vedligeholdelsesstand. Fælles er dog de høje plankeværker.

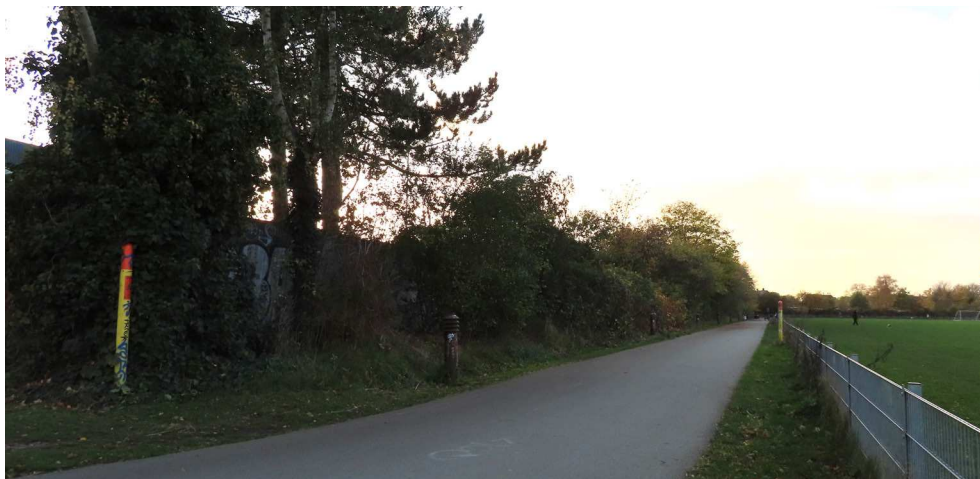


Havelodderne er hver på ca 350 m² og er dermed relativt store. Nogle haver er anlagt som egentlige prydhaver, mens man går forgæves efter rækkerne af kål.



Selv ved besigtigelserne i december måned var der aktivitet ved mange af havehusene, som lejerne typisk bruger meget flittigt.

DELOMRÅDE 3: HAVELODDERNE



Mod Kløvermarken tegner havelodderne sig også som en lukket række med plankeværker. Også oprindeligt havde man større træer ud mod Kløvermarken.



I de ældste lodder mod øst har træerne nået at vokse sig meget store. Iøvrigt udgør plænerne den største del af beplantningen i de fleste haver.



Også mod Kløvermarken er der store forskelle på beplantning..... Bemærk plankeværket, der er 3 m højt. Området plages af hyppige indbrud.



... og der er store forskelle i vedligeholdelsen. Fire af de 20 haver er helt forladte og overladt til ubudne gæster, der bruger dem til overnatning.

DELOMRÅDE 4: OMRÅDETS OMGIVELSER



SAMSPILLET MELLEM BANEN OG DENS OMGIVELSER

Amagerbanen blev en generator for udviklingen på Nord og Østamager. Tilsvarende er dens bevaringsværdige kulturspor idag et spejl på hele bydens udvikling og historie. Det er derfor naturligt at se baneterrænet langs Uplandsgade i relation til de omkringliggende områder. Disse områder skal

også fremover være med til at introducere og rammesætte det tidligere baneterræns kulturhistoriske og naturmæssige kvaliteter.

I det følgende er fremhævet en række eksempler på karakteristiske kulturværdier, der netop påpeger baneområdets lange samspil med dets omgivelser.

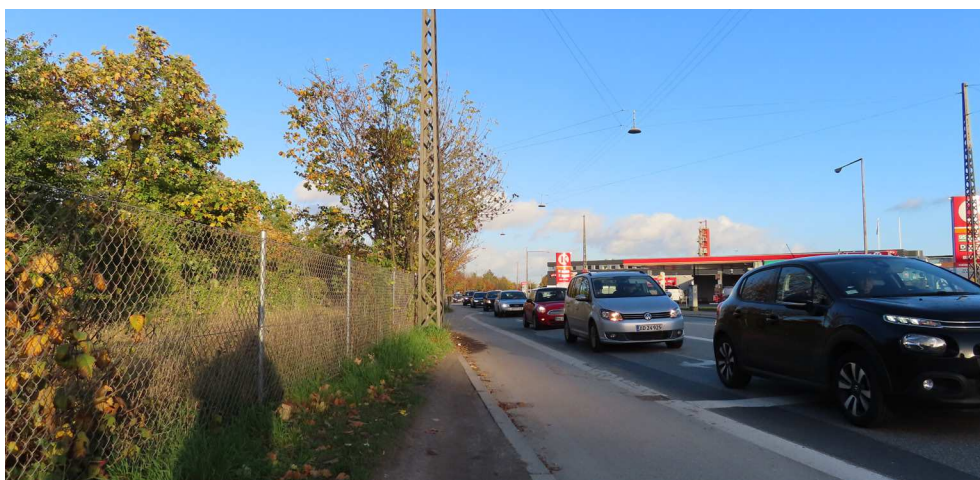
DELOMRÅDE 4: OMRÅDETS OMGIVELSER



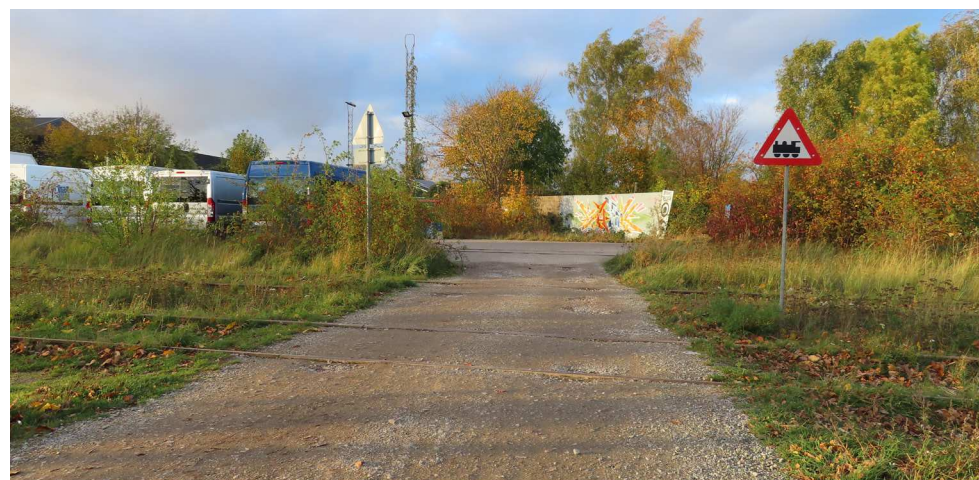
Gennem den første del af Uplandsgade er Amagerbanens oprindelige tracé fastholdt på forbillig vis i en grussti. Selvom grebet er subtilt, giver det en god introduktion til banen.



Selvom der bydes velkommen til Amagerbanen er den smalle indgangen til området næsten skjult. Oprindeligt var her et bredt tracé, der ledte tog og gods ind på terrænet.



Fra hjørnet af Uplandsgade er det svært at se, hvad der sker bag trådhegnet. Med tiden kan hegnet være med til at introducere og afgrænse det rekreative areal.



Indgangen til biludlejningen fra Uplandsgade er ikke autentisk og bryder områdets kulturhistoriske integritet ved at tænke på tværs af de tidligere spor og ikke langs med.

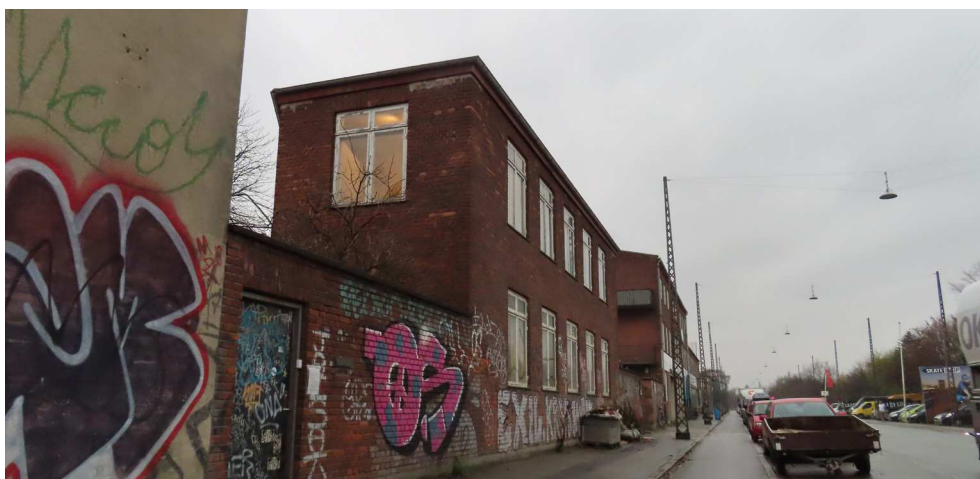
DELOMRÅDE 4: OMRÅDETS OMGIVELSER



Husene kom efter banen. De lave industribygninger langs Uplandsgade opstod sammen med gaden, fordi banen lå her. Banen og industrien er to sider af samme historie.



Overskæringen ved Laplandsgade har et udtryk, der signalerer tog og bane. Den giver en adgang til baneområdet, der klart understreger områdets historie.



Flere industribygninger langs Uplandsgade rummer stærke arkitektoniske værdier. Det lave udtryk i bygningerne står i en afstemt skala med baneterrænet overfor.



Med enkel greb kunne cyklister introduceres til den oprindelige bane mod syd Langs Amagerbanen. Også dette industriområde opstod i kraft af banen.

DELOMRÅDE 4: OMRÅDETS OMGIVELSER



Banen er stadig en færdssåre mod syd langs Øresundskysten. Mellem nybyggeriet har banen fået lov at beholde sig oprindelige brede tracé.



Baneterrænet og Kløvermarken har altid vendt ryggen til hinanden, fordi de orienterer sig forskelligt og har hver sin historie. Det udtryk bør fastholdes fremover i en elegant form.



Ved Prags Boulevard åbner terrænet sig med mere spredt bebyggelse. Philips' gamle bygning var én af de første til at få sit eget sidespor til Amagerbanen.



Nærheden mellem baneområdet og Kløvermarken er der. Men udtrykket og den rekreative oplevelse er vidt forskellige.

VURDERING AF KULTURVÆRDIERNE



VURDERINGENS PRÆMISSER

Arbejdet med at identificere, vurdere og bevare bevaringsværdige kulturspor er ingen eksakt videnskab, og der findes flere måder at gribe denne type af opgaver an på. Fælles for dem er dog, at vurderingen altid vil være subjektiv og afspejle det formål eller den forhåndsviden, som danner grundlag for vurderingen.

PlanScape, der har forestået denne kortlægning og vurdering, arbejder med udvikling af natur- og kulturarven efter PHASE-metoden, som PlanScape har udviklet sammen med blandt andre English Heritage og SDU. Metoden giver nogle flere muligheder for at arbejde målrettet og operationelt med et samspil mellem natur- og kulturværdier, end SAVE- og DIVE-metoderne, som mest er egnet til vurdering af enkelte bygningsværker.

PHASE-metoden tager i stedet udgangspunkt i dels at kortlægge områdets værdier og historier, og dels i at foretage en vurdering og udpegning af de elementer, som bedst understøtter de historier og formål, som områdets interessenter peger på som de væsentlige. Samtidig åbner metoden muligheden for, at kommende generationer kan revurdere disse valg, hvis nye formål er blevet mere relevante i takt med, at området har ændret karakter.

PlanScape har blandt andet anvendt PHASE-metoden på Stevns og på Færøerne, hvor det netop har været opgaven at sikre et afstemt samspil mellem områdernes værdier i forbindelse med naturfredninger, som kan bygge bro over de indbyggede modsætninger og prioriteringer, som findes i Naturbeskyttelsesloven og Bygningsfredningsloven.

Den samme balance mellem de to hensyn og formål vil også gøre sig gældende ved en vurdering af Amagerbanens og haveloddernes arealer, og

det har her være relevant også at anvende PHASE-metoden til at udmønte de potentialer i natur- og kulturværdierne, som baneområdet og havelodderne har skabt i samspil med de omkringliggende områder.

Endeligt er kulturarven ikke en konstant. Allerede nu er det et begrænset udsnit af offentligheden, der husker baneområdet, mens det var i funktion indtil for 25 år siden, eller som forbinder Amagerbanen med arealerne ved Uplandsgade. Skal denne erindring holdes i live, er det således ikke nok at bevare; det kræver også at man formidler, hvad man bevarer – og hvorfor. På denne måde vil erindringen om områdets oprindelige funktioner og dets kulturhistoriske kvaliteter blive holdt længere i live. Samtidig vil de omkringliggende områder også gennemgå nye udviklinger, som placerer baneområdet og haverne i en helt ny kontekst, som kan gøre andre fortællinger om området relevante for kommende generationer.

Der er derfor i denne opgave valgt en dynamisk tilgang, der sikrer mulighederne for senere at revurdere eller præcisere, hvilken funktion området skal have, og hvilke værdier der derfor bør fremhæves. Den dynamiske tilgang opdeler kulturværdierne i tre kategorier med udgangspunkt i at bevare det vigtigste og mest relevante i alle generationer.

Elementer med bærende bevaringsværdi

Dette omfatter de elementer, som har en afgørende betydning for sikringen af områdets samlede historie, og som derfor bør bevares for eftertiden. Samtidig er disse elementer centrale for forståelsen af området. Disse elementer bør så vidt muligt bevares uændrede eller med få ændringer, der respekterer deres autentiske fremtræden.

EKSISTERENDE UDPEGNINGER

Elementer med blivende bevaringsværdi

Dette omfatter de elementer, som har en vis betydning for sikringen af områdets samlede historie, og som derfor kan bevares for eftertiden. Samtidig kan disse elementer indgå i formidlingen af området. Disse elementer bør som udgangspunkt bevares i deres nuværende form, men kan moderniseres eller gives nye funktioner med respekt for deres autentiske fremtræden.

Elementer med aktuel bevaringsværdi

Dette omfatter de elementer, som anses som væsentlige for vores samtid, men som ikke har særskilt betydning for sikringen af områdets samlede historie for kommende generationer. Disse elementer kan derfor gives nye funktioner og et nyt udtryk for eftertiden.

Endeligt er det naturligvis afgørende, at vurderingerne af områdets kulturværdier også skaber et bæredygtigt samspil mellem områdets naturværdier og de generelle kvaliteter, som området besidder som del af det samlede byrum.

Endeligt er der i relevant omfang foretaget en vurdering efter SAVE-metoden. Metoden bygger på en vurdering af fem forskellige forhold ved en bygning: Arkitektonisk værdi, Kulturhistorisk værdi, Miljømæssig værdi, Originalitet og Tilstand.

Hvert af disse forhold vurderes på en skala fra 1-9 og sammenfattes til en samlet bevaringsværdi for bygningen. Vurderingen af bevaringsværdien bygger på et helhedsindtryk af bygningens kvalitet og tilstand. Karaktererne 1-3 regnes for en høj værdi, 4-6 for middel værdi og 7-9 for lav værdi. Normalt regnes bygninger med en SAVE-værdi på 1-4 som bevaringsværdige.

Den aktuelle vurdering af kulturværdierne ved bane- og haveområdet langs Uplandsgade må naturligvis også ske i respekt for de øvrige vurderinger, der er foretaget med andre formål af områdets kvaliteter. Der er således tidligere gennemført en række vurderinger af særligt nærområdet som del af det lovfæstede myndighedsarbejde, som Københavns Kommune, museerne og statslige myndigheder tidligere har foretaget.

Som led i en landsdækkende indsats for at sikre bevaringsværdige sammenhænge og kulturmiljøer, gennemførte Miljøministeriet i begyndelsen af 1990'erne en kortlægning af alle landets kommuner. Dette resulterede i en række kulturmiljø-atlas, som også blev udarbejdet for det nordlige Amager i form af; *Bydelsatlas Amager, Amagerbro, Sundbyerne, Islands Brygge* i 1992. I denne omfattende redegørelse er også Amagerbanen, som på dette tidspunkt endnu ikke var nedlagt;

"Amagerbanens trace skaber et grønt strøg gennem både Islands Brygge og Sundbyerne.....

I dag, hvor traceet ikke benyttes til jernbane, er Amagerbanen - på flere strækninger - et strukturerende byelement med en værdifuld grøn karakter. Herfra er der mulighed for at opleve byområdets variation og mangfoldige karakter. Såfremt traceet ikke fremtidigt skal benyttes til baneformål, vil etablering af et stiforløb tilføre byområdet store kvaliteter."

Det er netop denne vurdering, der har ligget til grund for, at Amagerbanens strækning gennem eksempelvis den første del af Uplandsgade og senere ad Langs Amagerbanen er blevet omdannet til stiområder, så banens linjeføring endnu er mærkbar og et aktiv for de pågældende kvarterer.

Miljøministeriet fremhæver i sin rapport også det centrale i de sammen-

hænge, som industriområderne på den østlige del af Amagerbro og langs Øresundskysten udgør.

Københavns Kommune har således taget disse anbefalinger op i sin langsigtede byplanlægning, og kommunen laver også selv vurderinger af væsentlige historiske kulturmiljøer i henhold til Planloven, som i § 11a, nr. 14 fastlægger, at kommuneplanen skal indeholde retningslinjer for *"sikring af kulturhistoriske bevaringsværdier, herunder beliggenheden af værdifulde kulturmiljøer og andre væsentlige kulturhistoriske bevaringsværdier."* (Værdifulde kulturmiljøer i København, Københavns Kommune 2017).

Kommunen har her karakteriseret et kulturmiljø som:

"Et kulturmiljø i København er en aflæselig helhed af strukturer, anlæg, bygninger m.m., der samlet knytter sig til og formidler en fælles historie. Det kan være oprindelse, tidsepoke og/eller geografi, der har betydning for forståelsen af Københavns vigtigste fortællinger og udviklingstræk."

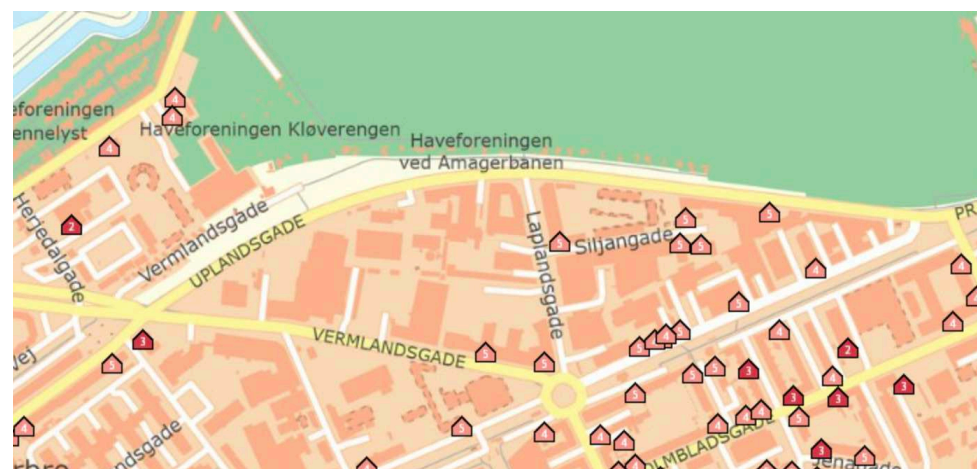
Kommunen har dog indtil videre ikke udpeget kulturmiljøer på Amagerbro, men det her omhandlede områder passer ind i den særlige fortælling, som kommunen ser som centrale for byen;

"3. Produktionens København

Handel og søfart har også dannet grundlag for produktionens København. Udviklingen af virksomheder, hvis størrelse og betydning er vokset med den teknologiske udvikling, herunder de udvidede transportmuligheder, har betydet arbejdspladser til københavnere og medvirket til at give byen identitet. Industrialismens udvikling har også sat sig sine spor i form af forskellige typer arbejderboliger, servicefunktioner og institutioner m.v."

Sammen med museerne udpeger Københavns Kommune også enkeltstående bygninger, som bør fredes eller betegnes som bevaringsværdige. I det

her omhandlede område er der udpeget enkelte industribygninger, som er delvist bevaringsværdige, som det fremgår af kortet nedenfor.



Oversigt over registrerede fredede og bevaringsværdige bygninger i området. Udpegningerne giver dog ingen direkte beskyttelse af bygningerne. FBB, Slots- og Kulturstyrelsen

Endeligt findes der i området fredninger, der skal sikre værdier for eftertiden. Særligt skal her nævnes naturfredningen af Kløvermarken, som ved siden af områdets naturværdier lægger vægt på Kløvermarken militære historie og muligheden for indblik til byens tårne.

De samme kvaliteter kan siges at gælde for bane- og haveområdet langs Uplandsgade. Selvom dette område ikke allerede er omfattet af nogen form for direkte beskyttelser for så vidt angår dets kulturhistoriske kvaliteter, ligger der allerede i nærområdet vurderinger af de samme kulturværdier og fortællinger, som dette område understøtter.

VURDERING AF DELOMRÅDE 1: GODS- OG REMISSEOMRÅDET

Gods- og remiseområdet er et centralt kulturspor i forhold til at forstå Amagerbanens og senere DSB's aktiviteter på Amager. Området var en forudsætning for, at banen kunne fungere rent teknisk og kunne betjene industrierne i området med godstransport. Godstransporten med tog var en vigtig forudsætning for, at industrierne gennem perioden frem til 1970'erne støt voksede. Dermed er området også et vigtigt kulturmiljø i forhold til at forstå hele kvarterets udviklingshistorie.

Delområdet har således et større perspektiv og bidrager som et væsentligt kulturspor til byens historie og udvikling. Det er dog i denne sammenhæng ikke unikt, idet der i Københavns Kommune og i Hovedstadsregionen findes adskillige af denne type af baneterræner, som har været med til at drive udviklingen for det lokale erhvervsliv. Disse områder forsvinder dog i disse år hastigt.

Delområdet er samtidig med til at tegne det generelle indtryk af strækningen langs Uplandsgade, og det bidrager til at fastholde områdets industrielle udtryk og karakter. I en fremtidig udvikling af området kan dette oprindelige udtryk fastholdes, idet det indeholder nogle værdier om de åbne arealer, som netop har været karakteristiske for kvarteret langt op i tiden.

Delområdet har med tiden væsentligt ændret karakter. Dels er nogle af områdets store og karakteristiske bygninger forsvundet, men indtrykket af store bebyggelser mod nord er dog fastholdt gennem de tilstødende bygninger i Herjedalsgade og i virkeligheden også den tætte bevoksning omkring haverne. Frem for alt har den høje bevoksning bevirket, at udsynet og orienteringen af områdets oprindelige åbne og flade karakter helt er udvisket. I den fremtidige udvikling kunne man fremme områdets afkodelighed ved at genskabe dette indtryk og give en ny orienteringsmulighed

ved at lægge et 15 m bredt nord-sydgående snit uden bevoksning gennem delområdet, hvor man ville kunne fornemme dets dybde og de mange parallelle spor. Dette kunne passende ske med inddragelse af det nuværende åbne område ved biludlejningen.

Netop sporene og det åbne område er delområdets bærende kulturværdi, og disse er fortsat synlige eller kan fornemmes i den øst-vest-gående retning, hvor området på mange måder har bibeholdt en vis integritet i forhold til dets oprindelige anvendelse og til dels også fremstår autentisk. Det vil derfor være væsentligt at fastholde sporene eller i det mindste to klare sportracéer gennem hele området for eftertiden. De øvrige spor bør forblive til opdagelse i skoven. De enkelte mindre banelementer er med til at understrege dette, som bør bevares for eftertiden.

Blandt områdets bevaringsværdige funktionelle kulturværdier, som så vidt muligt kan bevares for eftertiden, hører blandt andet trådhegnet mod Vermlandsgade og Uplandsgade, som er med til at afgrænse området og dets fortælling. Tilsvarende er lysmasterne med til at tegne områdets orientering.

Der ligger en klar aktuel bevaringsværdi i at fastholde et spor med skinner, så det kan udnyttes til aktiv og inddragende formidling af området. Bevaringsværdien forudsætter dog netop aktivitet, og denne kan forsvinde med tiden og gøre denne kulturværdi uaktuel. Den fortsatte frivillige indsats er formodentlig en forudsætning for at holde banen i live, men det er samtidig den indsats, der gør den levende bane til en aktuel kulturværdi.

Området rummer ingen strukturer, der muliggør en traditionel SAVE-vurdering. Delområdets samlede aktuelle SAVE-vurdering må angives til 4.

VURDERING AF DELOMRÅDE 2: STRÆKNINGSOMRÅDET

Strækingsarealet langs Uplandsgade frem til banens oprindelige sving mod syd ad Langs Amagerbanen er den sidste bevarede del af Amagerbanens oprindelige 12 km lange enkeltsporede jernbane, der forbandt Amager og København. Alle andre dele af strækningen er i dag sløjfede, selvom de oprindelige banetracéer stadig kan opleves mange steder.

Strækingsarealet er således den sidste mulighed for at bevare en gennemgående, funktionel banestrækning fra denne del af Københavns og Amagers moderne udviklingshistorie.

Strækingsarealet er meget komplet og autentisk bevaret i forhold til dets oprindelige udseende, der stort set ikke ændrede sig i perioden mellem 1907 og 1995, hvor banen var i drift. Dette gælder dels for selve sporet og dets tracé men også for en del af den bevoksning, der med tiden har rammet tracéet ind. Enkelte træer i særligt områdets østlige ende frem mod Prags Boulevard er allerede plantet i banens aktive tid, hvor der tilsyneladende har været tanker om at skabe et allépræg for Uplandsgade. Denne dynamiske autenticitet er nu ved at have den form, som den oprindeligt var tiltænkt.

Generelt gengiver banestrækningens nuværende form på mange måder den oprindelige bevægelse fra den tætte by på Amagerbro og mod Amagers åbne og flade landskab. Denne parafrase gengives nu i bevoksningen, der efter stykket med havelodder gradvist åbner sig og bliver mindre tæt, mens bebyggelsen langs Uplandsgade gradvist forsvinder. Til sidst åbner området sig til dets autentiske helt åbne form med det frie blik til Kløvermarken på den ene side og det store åbne areal i krydset ved Prags Boulevard til den anden. Her er man kommet ud af det tætte urbane rum, og man fornemmer det åbne land, nærheden til kysten og en fri horisont mod

Øresund.

Netop sporet og dets buede tracé er delområdet bærende kulturværdi, og dette er fortsat synligt og kan klart fornemmes i den øst-vest-gående retning, hvor området på mange måder har bibeholdt sin integritet i forhold til dets oprindelige anvendelse og til dels også fremstår meget autentisk. Det vil derfor være væsentligt at fastholde sporet eller i det mindste spor-tracéet gennem hele området for eftertiden. De enkelte mindre baneelementer er med til at understrege dette og bør bevares for eftertiden.

Blandt delområdets klare funktionelle kulturværdi ligger selve bevaringsaspektet af området, der takket være sin lange aktive drift har undgået bebyggelse og ligger som et gennemgående grønt, rekreativt stræk mellem Kløvermarkens tætklippede sportsbaner og industribygningerne.

Endeligt besidder delområdet – måske i endnu højere grad end det svært overskuelige gods- og remisseterræn – en aktuel bevaringsværdi. Området er en nemt afkodelig del af Amagerbanens historie og form, som udnyttes af frivillige til aktiv formidling af banens historie. Disse kvaliteter er også åbenlyse for områdets mange rekreative brugere.

Området rummer ingen faste enkeltelementer, der gør en traditionel SAVE-vurdering relevant. Områdets samlede SAVE-vurdering udgør bevaringsværdi 3.

VURDERING AF DELOMRÅDE 3: HAVELODDERNE

Havelodderne langs Amagerbanens sporterræn ved Uplandsgade er et næsten uomgængeligt element langs de danske jernbaner. Her fik både banearbejdere og andre muligheder for at dyrke nyttehaver udenfor de tætte bycentre. Med tiden har mange af dem udviklet sig som permanente havekolonier med faste bebyggelser og ofte med faste beboere.

Lodderne ved Uplandsgade er bare ét af i alt seks havekolonier, der oprindeligt blev anlagt på Amagerbanens områder mellem Amagerbro og Kastруп. Disse havekolonier findes stadig, men har med tiden udviklet sig til permanente kolonihaver, hvor lejerne på andelsbasis har købt områderne af Amagerbanen i løbet af 1950'erne og 1960'erne i takt med områdernes byudvikling og overgang fra de tidligere industrier.

Sådan er udviklingen i Haveforening ved Amagerbanen ikke gået. Her har DSB som ejer af området fastholdt de 1-årige lejemål, som også var en del af de oprindelige aftaler med Amagerbanen. Denne usikkerhed har tydelige konsekvenser for haveloddernes udvikling gennem perioden.

I de første mange år og til dels frem til 1970'erne var de fleste af haverne dyrket som nyttehaver, og først herefter fik lodderne en mere permanent karakter i deres udtryk. Der blev plantet træer og hække, bygget huse og plankeværker i takt med, at Amagerbanens og DSB's aktiviteter i området gradvist døde ud. På denne måde afspejler haveloddernes udvikling, afviklingen af banen.

Havelodderne langs banen har været et karakteristisk træk og en integreret del af områdets bærende historie. Gennemgangen af havelodderne har dog samtidig vist, at ingen af haverne i deres nuværende form repræsenterer områdets hovedhistorie, der knytter sig til banens aktive periode

frem til 1995. Istedet repræsenterer de en historie, der i al væsentlighed er opstået i tiden efter 1995 og som er fortsat frem til i dag. På grundlag af gennemgangen vurderes lodderne generelt til at have en SAVE-værdi på 7-9, idet husene med deres omgivelser typisk ikke har stærke arkitektoniske, originalitets- eller bevaringsmæssige værdier.

Set i dette lys besidder ingen af de nuværende haver en egentlig bærende kulturværdi, der bør sikres for fremtiden. Dog er haveloddernes afgrænsning et vigtigt kulturspor, som man bør tilstræbe af fastholde i områdets fremtidige udvikling. Det kunne være som markeringer i bevoksningen af de skel, der altid har været mellem haverne og mod Kløvermarken, og det kunne være i form af bærbuske og frugttræer indenfor de markerede lodder. En sådan udvikling kunne implementeres gradvist, efterhånden som de nuværende lejere opgiver lejemålene.

De nuværende havelodder besidder imidlertid en betydelig aktuel kulturværdi – ikke mindst for de nuværende lejere. Lodderne er på den måde også et særligt, aktuelt immaterielt kulturspor. Selvom haverne lukker sig for deres omverden bidrager lejerne og Haveforeningen til aktivitet, engagement og en stærk lokal identitet i området, hvilket også er drivende for områdets udvikling.

Det er således den samlede vurdering, at der ved en eventuel naturfredning skal indlægges en gradvis transformation af havelodderne over en årrække, så der kan skabes en bæredygtig balance mellem områdets naturværdier og de aktuelle og bærende kulturværdier.

VURDERING OG ANBEFAING FOR OMRÅDETS AFGRÆNSNING

Afgrænsningen af bane- og haveområdet langs Uplandsgade giver som udgangspunkt sig selv gennem den matrikelstruktur, som i al væsentlighed har overlevet, siden banen blev anlagt. Der således særligt tale om områderne på fire matrikler, der tilsammen udgør området. Det tidligere gods- og remisseområde frem til det enkeltsporede banestræk er omfattet af matrikel 610, mens det enkeltsporede område udgøres af matrikel 609. Fortsættelsen af banen i sidesporet mod Prøvestenen er udgør matrikel 427. Disse matrikler er del af områdets historie, og det anbefales på grundlag af gennemgangen at fastholde matrikelstrukturen og omfatte alle tre matrikler i en eventuel naturfredning.

Endeligt findes langs hele Uplandsgade frem til krydset med Prags Boulevard en 1 m bred matrikel (369) mellem ydersiden af banematriklerne og selve vejen med fortov. Denne matrikel opstod ifølge tingbogsoplysningerne gennem en teknisk betinget ekspropriation, der formodentlig skulle overføre gadens lygtepæle til Københavns Kommunes ejendom. Matriklen omfatter imidlertid også det trådhegn, der adskiller baneområdet fra fortovet langs hovedparten af Uplandsgade. Hegnet betragtes som et karakteristisk og væsentligt kulturspor, der klart adskiller de to funktioner. Netop markeringen af denne randzone vil være væsentlig for den samlede oplevelse af de to områder. At beplantningen med tiden vil opsluge hegnet giver kun en hybrid bevaringssituation som på selve sporterrænet, hvor naturen gradvist vil kræve området tilbage. Kultursporet og dets autentiske funktion vil fortsat være der.

I forhold til afgrænsningen af området og en eventuel fredning i forhold til Kløvermarken, anbefales det som udgangspunkt ud fra en kulturhistorisk betragtning, at disse to fredninger ikke tænkes sammen. Dette skyldes særligt, at de to områder siden anlægget af Amagerbanen har ”vendt ryggen

mod hinanden”. Banen har været orienteret øst-vest og mod industriområdet, mens Kløvermarken har været orienteret mod de øvrige militære arealer i nord. De to områder repræsenterer vidt forskellige historier og har også et vidt forskelligt både kulturhistorisk og landskabeligt udtryk. Tværtimod anbefales det, at de traditionelle praktiske og visuelle skel mellem de to områder også fremover bibeholdes.

Bane- og haveområdets historie og karakter kan imidlertid på anden vis fremhæves gennem stærkere relationer til de omkringliggende områder. Et godt eksempel er den overkørsel af sporet, der er etableret til supercykelstien overfor Laplandsgade. Her åbnes området på en naturlig og troværdig måde. Med tiden er indgangen til det tidligere gods- og remisseområde fra Vermlandsgade blev lukket i et sådant omfang, at indgangen nærmest er usynlig og ikke byder indenfor. Oprindeligt var her et bredt og åbent sportracé ind på området. Såvel her, som ved krydset til Prags Boulevard kunne området fremover aktivt åbnes med respekt for dets oprindelige fremtræden. Dette ville genskabe relationen mellem banen og byen og bidrage til at gøre området til et aktiv.