

Af Kristian Klitgaard.

Rute: København (Ahrensbergs Minde / Smyrnavej) – Dragør.

Danmarks tredie rutebil (Se NB nederst). Årstal: ca.1904 – 1908/09.

Kampen om post- og rutebil-forbindelsen til Dragør inden Amagerbanen.

(Ruten har ikke udgivet rutebilmærker.)

**Historien om bustrafikken til Dragør
1903-ca.1909 ud fra artikler:**

Fra "Rutebiltrafik i 75 år" (LDB).

I maj 1904 åbnede to vognmænd, overmontør G. Nielsen og maskinmester F.G. Jansen bilruten København-Dragør. Denne rute konkurrerede med en af Dansk Automobil Selskabs (DAS) ruter.

Ved anskaffelsen af vogne blev begået den fejl at anskaffe to almindelige personvogns-chassiser, hvorpå der blev bygget karosserier

til ca. 10 personer. Det kom senere til at hæve sig, idet de spinkle chassiser ikke kunne holde til den forøgede vægt, hvilket gav tekniske problemer. Her ses en fransk de Dion-Bontor bus ved rutens ene endestation ved restauranten Ahrensbergs Minde, der lå på hjørnet af Smyrnavej og Amager Brogade (ved sporvognenes endestation / Sundby Remise).

Begge ruter bed i græsset til fordel for jernbanen til Dragør. *DAS ultimo sep. 1906, Jansen & Co. i 1908/09.*



Illustreret Familieblad, 21.5.1904, hvor følgende kunne læses:

København-Dragør. Dragør på Amagers sydspids har hidtil hørt til et af de steder, hvor københavnernes ikke ofte finder ud. Forbindelsen hertil var ikke ideel. Med en gammeldags dagvogn rullede man møjsommeligt herud, når man da ikke havde cykle eller fartøj.

Nu har denne by som den første på Sjælland fået en fin automobilrute. På 20 minutter kan man nu køre fra sporvognenes endestation ved Sundbyerne til Dragør, og den nye motoromnibus skal afgå fra begge sider hver time.

Vognen, der er leveret af "Nordisk Motor Kompagni" er en let, gul omnibus med plads til 10 personer.

Den kører uden nogen støj og uden rysten. Den blev forevist for pressen dagen før Kristi Himmelfartsdag da ruten åbnedes. Prøvekørslen forløb uden uheld, kun med tabet af et liv, og det endda kun et hønsliv, som straks på ejerens energiske fordring blev takseret til 5 kr., der udbetaltes kontant.

Dragør er en rar lille by med fortrinlige bade, et godt hotel, en ypperlig strandkant og Kongelunden ikke ret langt borte. Det skulle ikke undre, om det ville blive et yndet udflugtssted, nu her er kommet en så nem og hurtig forbindelse.

[Historisk Arkiv Dragør. Affotografering.](#)

Sammendrag bl.a. fra "Amagerbanens Omnibusruter" (SHS) og tilføjelser af forfatteren.

Historiske forudsætninger:

Der var i "borgerskabet" på den tid i hele landet en stor lyst til i fritiden at komme ud på "landet", f.eks. med kystfart til Helsingør/ Helsingborg og Malmø, med dampvogn/diligence/sporvogn/tog til dyrehaven, sejle på Odense Å osv., men til Amager, Nej tak! Øen, og især ikke til Sundbyerne, der ikke havde den bedste klang i borgernes ører, bortset fra områder Kastrup strand ved Øresundsvej, industrien i Kastrup Havn, boligområderne omkring Kastruplund mv. og revyteatret Røde Kro på Øresundsvej.

Dragør var på den tid betjent af en hestediligence (postrute), som gik ud fra Amagertorv/ senere Chr. Havns Torv til Dragør.

Hestesporvognen (to etager) fik i 1897 endestation/ [remise ved Amagerbrogade / Augustagade](#). I 1901 blev sporvognene elektrificeret og [Sundby Remise](#) taget i brug som endestation (bl.a. linje 2). Det hjalp også meget på tilgængeligheden, da den ny Langebro (med særskilt jernbanebro) blev indviet i 1903, mens den nye Knippels bro (inkl. den nye vejføring på Slotsholmen) først er fra 1908.

Bødkermester Carl Rasmussen / Sophus Falck fik i 1903 opført "[Cykelist- Pavillonen](#)" (kro/cykeludlejning mv), som lå på Amagerbrogade, ca. 400 mtr. ud af Amager Brogade fra Sundby remise. Sophus Falck stod for opførelsen. Bag ved den og mod øst ud til Grækenlandsvej opførtes et stor velbesøgt forlystelsesanlæg "[Alhambra Park](#)".

Cykelistpavillonen (ved Alhambra Park).

På Amager Brogade ca. ved den senere Amsterdamvej på vej mod Dragør.

Dateret 9-12-1905.

Postkort KK.

Lidt uskarpt.

Der tilsyneladende ingen gadebelysning.



Etageboligerne skød op overalt i Sundbyerne, kolonihaverne blomstrede op, badestranden ved Amager Strand blev et nyt Trouville og længere ude kom villaerne f.eks. Eberts Villaby, samtidig med at industrien blomstrede op ud mod Øresund. Alt i alt skærpede det borgernes interesse, især vendt mod Dragør og badestranden, samt Kongelunden.

Danmarks første automobilrute mellem [Nykøbing F og Nysted](#) over den gl. [Chr. IX Bro](#) startedes 23. september 1903 af løjtnant Fuglsang. Lolland havde haft jernbane side 1874, mens jernbanen til Nysted kom først i 1910.

Historien i sammendrag med kilder: Amagerbanens Omnibusser af Per Goe Jacobsen.

Amagers rutebil-foregangsmænd 1902-1909.

Overmontør Frederik Christian Georg Nielsen ansøgte **17.maj 1902** om tilladelse til »med automobilkøretøjer at drive såvel personbefordring som fragtbefordring fra Englandsvej til forskellige steder i "Amager Birk". Fra en holdeplads ved Englandsvej søgte han om tilladelse til at køre på kommunens del af Amagerbrogade med 4 vogne.

I 1903 blev han i tvivl og ønskede kun at drive befordring til Dragør med to autoomnibusser.

I marts 1903 Københavns Borgerrepræsentation gav G. Nielsen tilladelse til at drive automobilomnibuskørsel ad Amagerbrogade til stadens grænse. Tilladelsen gjaldt fra 1. april 1903 for et tidsrum af fem år for to omnibusser mod en årlig afgift af 100 kr. og et depositum på 500 kr.

I april bad G. Nielsen, om henstand med betalingen, da han endnu ikke havde modtaget tilladelse fra Justitsministeriet, og oplyser samtidig, at der oprettedes et selskab.

Den første egentlige færdselslov, »Lov om kørsel med automobiler« trådte i kraft d. 1. august 1903. Loven var noget restriktiv. Færdsel med automobiler var tilladt på alle amtsveje, samt i København, Frederiksberg og købstæderne mv., og måtte i perioden 16. juli til og med 15. maj kun foregå i dagslys, medmindre vejen var oplyst med kunstigt lys.

På Amagers Birks biveje var kørsel kun tilladt på følgende steder:

1. Amagervejen fra Københavns grænse igennem Store Magleby til Dragør.
2. Tårnby Byvej fra Amagervejen (landevej) imod vest til Kirkevejen.
3. Tømmerupvejen fra Amagervejen igennem Tømmerup, Skelsgårde, Viberup og Ullerup forbi Rågaard imod vest til Kongelunden.
4. Kastrup Byvej fra Amagervejen imod øst til Kastrup.

Det sidste stykke af Amager Landevej og vejene ude i Kbh's Amter var ikke oplyst, men G. Nielsen fik alligevel dispensation til befordring både dag og nat af Kommuner, Amter og politimestren.

22. september 1903. Justitsministeriet skrev til Sjællands Stiftsamt:

Overmontør G. Nielsen har fået tilladelse til med automobilomnibusser at befordre personer og gods mellem Sundbyerne og Dragør såvel ved dag og ved nat. Efter politimestrens og kommunalbestyrelsens udtalelser gives dispensation til natkørsel i tiden fra den 16. juli til den 15. maj på en ikke fuldt oplyst vejstrækning, dog ikke i tidsrummet fra klokken 4 morgen til dagens frembrud.

30. april 1904. Georg Nielsen skrev til Magistratens 4. afd., at nu er de fleste hindringer ryddet af vejen, men at anskaffelse af de fornødne pengemidler og levering og indretning af de pågældende automobilvogne har taget lang tid. Han ønskede i løbet af en halv snes dage at påbegynde kørslen. Samtidigt ønskede han og helst inden 10. maj godkendelse på de nedenfor anførte takster:

Fra Sundbyerne til Kastrupvej (nuværende Saltværksvej/Kastrupvej) 10 Øre.

Fra Kastrupvej til Maglebylillevej 10 Øre.

Fra Maglebylillevej til Store Magleby 10 Øre.

Fra Store Magleby til Dragør 10 Øre.

Den samlede rute 40 Øre.

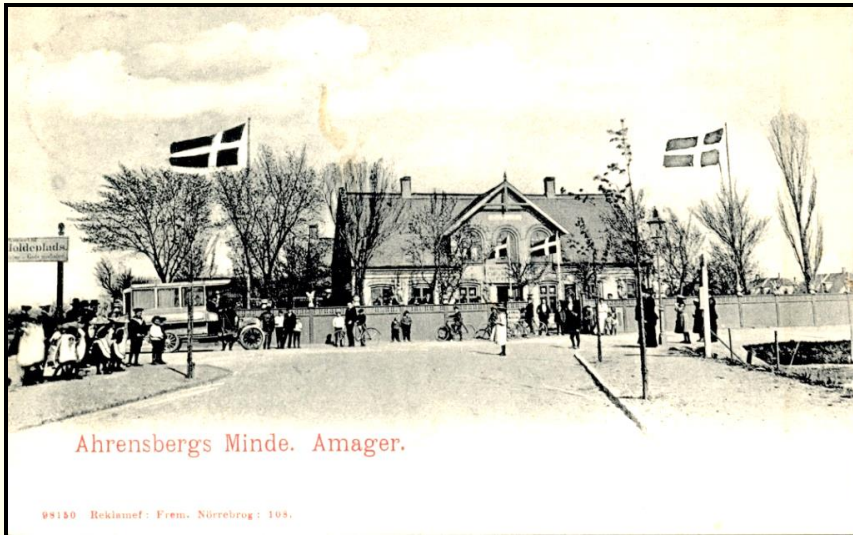
12. maj 1904. Kristi Himmelfartsdag. Ruten Sundby-Dragør åbnedes for publikum. Forinden var der arrangeret indvielsesture for pressen tirsdag den 10. maj og onsdag den 11. maj for de stedlige officielle myndigheder.

G. Nielsen gik i samarbejde med F. Jansen om at drive ruten, og der blev købt to stk. automobiler af fransk fabrikat, De Dion Bouton, med en 12 hestkræfters motor. Karrossierne blev bygget hos karetmager Petersen i Viborggade/ Østerbro, og malerarbejdet blev udført af malermester Greifenberg, Bredgade 35 i farverne grøn- og blå. Automobilene kunne hver rumme 11 personer, 10 inden i og en hos føreren. De kostede hver 6.000 kr., heraf ca. 1.000 kr. alene for ringene. Motoren, blev drevet af benzin, og var anbragt foran på vognen.

Den første vogn om morgenen kørte fra Dragør, hvor vognene skulle stå om natten.

De første dage kørtes der efter behov uden egentlig køreplan, hvilket man klagede over i et læserbrev i Amager Avis. Tilsyneladende afviste man også folk, der kun ønskede at køre en kort strækning. Dette skete for at give plads til passagerer, der ønskede at blive befordret over hele strækningen.

[Gå til start](#)



Endestationen ved Ahrensberg Minde. Set mod vest fra Smyrnavej.

Samme sted får Amagerbansens busser senere endestation.

Sundby Remise ligger lige til højre/ nord for billedet.

Kortet dateret 31-12-1906
Postkort KK.

Bygningen indeholder senere et autoværksted / Shell(1927).

15. maj 1904. Amager Avis skrev om åbningen af ruten ved "Jonathan" (journalist) her i uddrag: »Tanken om en forbedring i kommunikationsmidlerne mellem Sundby og det yderste Amager, specielt den på øens sydspids beliggende lille by Dragør, har længe været diskuteret; i tirsdags blev den til virkelighed, og æren herfor tilkommer d'herrer overmontør G. Nielsen og maskinmester F. lansen. I forening har de to nævnte herrer, efter erhvervelsen af den til kørslen nødvendige koncession, anskaffet de to automobilomnibusser, der kl. 11 i tirsdags formiddag -fyldte med journalister, Kodak-bevæbnede fotografer og repræsentanter for Nordisk Motorkompagni i Bredgade, som har leveret motorerne og vognenes understel, -for første gang rullede af sted på den brede Amagerlandevej, og i fremtiden overflødig gør den gamle antikverede dagvogn.

Automobil-omnibusserne startede med ti minutters mellemrum og fuldendte turen til Dragør på et godt kvarter, uden andet uheld, end at en høne i St. Magleby måtte lade livet for sin utidige nysgerrigheds skyld, og at nogle bønderheste stejlede lidt over det for dem uvante syn i det for civilisationens hvæsende maskinuhyrer hidtil omhyggeligt fredede landskab.

På Havnepladsen i den lille lods- og fiskerby, hvor de nye køretøjer gjorde holdt, vakte de berettiget opsigt. Hele byens befolkning var på benene og delte nysgerrigt sin opmærksomhed mellem de fikse vogne og den frokost, som disse passagerer indtog på Dragør Hotel med udsigt til havnen og det solbelyste sund.

Omnibussen holder på endestationen foran Strandhotellet.

Bag vognen ses toldbygningen, Strandlinjen 3.

[Historisk Arkiv Dragør.](#)

Arkivets affotografering.



26. juni 1904. Amager Avis gengav den første køreplan:

»Køreplan for automobil-ruten Sundby - Dragør.

Fra Sundby: Form. kl. 8 1/4, 10, 12,
eftm. kl. 2, 4, 6, 8, 10. Ekstra vogn afgår
som regel kl. 10 1/2 aften.

Fra Dragør: Form. kl. 7 1/4, 9, 11, eftm.
kl. 1, 3, 5, 7, 9. Ekstra vogn afgår som regel
kl. 10 1/2 aften.

NB. Er vognen optaget forinden afgangstiden, afgår den så snart føreren er klar.«

Dragør. Havneparti.

Endestationen.

Dateret 8-12-1907.

Set fra Strandhotellets

Veranda.

Postkort KK.



Konkurrenterne:

Avisen meddeler også, at vognmand **Chr. Mørch** sammen med et par sagkyndige den følgende uge rejser til Lolland-Falster for at besigtige de automobiler, der brugtes på C. H. Fuglsangs rute [Nykøbing-Nysted](#).

Grunden hertil var udviklingen i befordringen af post ad landevejene. Georg Nielsen befordrede udover passagerer også pakker, som man anbragte på taget af vognene, men han havde ingen planer om at befordre posten, der som hidtil befordredes med hest og vogn fra Christianshavns Postkontor af ovennævnte vognmand Chr. Mørch, Dragør.

Men der er ved at ske noget, idet et nyoprettet selskab, **Dansk Automobilselskab** (også Løjtnant Fuglsagn), ønskede at overtage postkørslen på dagvognsruterne.

15. september. Dansk Automobilselskab startede i første omgang befordring af posten på en rute Bispebjerg-Farum-Slangerup. Man havde med Postvæsenet indgået i en aftale om befordringen på denne rute, forsøgsvis i to måneder.

2. oktober 1904. Amager Avis skrev, at vognmand **Chr. Mørck** i aften rejste til Berlin for at se på et automobil, som han agtede at indsætte på en konkurrerende rute mellem Dragør og Sundby.

6. november 1904. Amager Avis skrev, at »Automobilerne på Amager« har udsendt vinterkøreplan og henviste til en indrykket annonce.

Køreplanen var reduceret, idet otte faste daglige ture nedsattes til seks.

Kørslen for G. Nielsen og F. Jansen var ikke helt problemfri. Vognene var for spinkle til 12 passagerer, bygget som de var på almindelige firepersoners chassiser. Især differentialerne kunne

dårligt klare belastningerne og gik tit i stykker. Gummiforbruget var ligeledes unaturligt stort, men motorerne holdt stort set.

26. december 1904. Amager Avis meddelte, at d'herrer G. Nielsen og F. Jansen til foråret ville indsætte yderligere to vogne på deres rute Sundby-Dragør. Vognene blev indkøbt i Paris og i stand til at rumme 30 passagerer. Vognene kostede 11.000 kr. stykket.

22. februar 1905. Chr. Mørch ansøgte Magistratens 4. afd. om tilladelse til at befordre passagerer med automobil-omnibus, såvel om dagen som om natten fra sporvognenes endestation til kommunegrænsen. Han bemærkede, at han ville besørge personbefordringen mellem Dragør og København og han selv havde drevet vognmandsforretningen (der er ca. 70 år gammel) i syv år. Han ville tillige besørge postbefordringen mellem Christianshavn Postkontor og St. Magleby, samt Dragør. Det var ham magtpåliggende, da der allerede eksisterede et automobilselskab dertil, for at opnå samme rettigheder.

Chr. Mørch havde allerede i november måned ansøgt Sjællands Stiftsamt om tilladelse til kørsel om natten.



Vestgrønningen (Torvet)
Dragør.
Dateret 14-10-1908.
Postkort KK.

[Kortet findes i farve på arkivet i Dragør](#)

11. marts 1905. A/S Dansk Automobilselskab ansøgte også Magistratens 4. afd. om tilladelse til at indsætte to automobilomnibusser mellem Dragør og endestationen for den elektriske sporvej i Sundbyerne.

Selskabet, som fra 1. juni 1905 var indehaver af koncession til postkørsel mellem Dragør og Christianshavn, erklærede sig villig til at betale en afgift i lighed med de andre selskaber.

Dansk Automobilselskab havde af Postvæsenet fået overdraget postbefordringen på trods af, at vognmand Chr. Mørch havde fået tilsagn om, at han fortsat kunne befordre posten, såfremt han ville anskaffe et automobil.

23. marts 1905. Magistratens 4. afd. gav Chr. Mørch tilladelse til med en automobil-omnibus at køre fra sporvejsendestationen til byens grænse. Årlig afgift: 100 kr.

Sjællands Stiftsamt havde tidligere givet sin tilladelse til kørsel om natten. Begge tilladelser var givet på samme betingelser, som gældende for G. Nielsen.

25. marts 1905. Chr. Mørch rejste ifølge Amager Avis igen til Berlin for hos Berliner Motorwagen Fabrik at købe et automobil. Vognen, der var beregnet til 14 passagerer, skulle indsættes på hans ny rute fra **Torvet** i Dragør til Ahrensbergsminde i Sundby. Ruten agtedes åbnet i juni måned 1905.

23. april 1905. Amager Avis skrev, at vognmand Chr. Mørchs ny automobil ankom i begyndelsen af juni fra Berliner Motorwagen Fabrik, hvor den var bygget. Kørslen begyndte ved pinsetid. Omnibussen, der kunne rumme 20 personer, var på 20 hestekræfter og var forsynet med fire opretstående

cylindre, hvorved man håbede at blive forskånet for alt for mange forstyrrelser i driften. Både for- og baghjul var forsynet med massive gummiringe.

Vognen holder på Badstuevælen.

Chr. Mørchs omnibus
Berliner Motorwagen Fabrik
Ca. 1905.

Fotograf Laurits Jensen
[Historisk Arkiv Dragør. Affotografering](#)



30. april 1905. Amager Avis skrev, at d'herrer G. Nielsen og F. Jansen erklærede, at deres franske vogne ikke er velegnede til deres kørsel. Man har derfor hos Dansk Automobilfabrik bestilt to store omnibusser, hver på 24 hestes kraft og beregnet til 18 passagerer. Ordren blev senere ændret til levering af et stk.

7. maj 1905. Amager Avis skrev: »Automobilerne. Dansk Automobilselskab spurgte ikke om forlov.

Det kunne nu anses for givet, at Dansk Automobilselskab begyndte postkørslen Sundby-Dragør 1. juni, og det lå da i sagens natur, at man også ville lægge an på persontrafikken, da postbefordringen ikke kunne holde en rute på benene.

Men hvorledes havde »D.A.S.« nu fået postbefordringen. Den var dog garanteret vognmand Mørch, der dengang besørgede den, også for fremtiden, hvis han ville anskaffe en automobil dertil.

Dette har han gjort for over en måned siden, men alligevel tages posten fra ham.

Såvel overmontør Nielsen og Jansen som Mørch havde for at få tilladelse måttet søge både hos Tårnby og St. Magleby Sogneråd, Dragør Byråd, Amtsrådet, politiet og Justitsministeriet.

At Mørch let fik sin tilladelse, er kun et rimelig hensyntagende fra autoriteterne til den mand, der nu så sin dagvognsrute truet af automobilerne og derfor ønskede at lempe sig efter tidens krav.

Men hvad »D.A.S.« angår, var det gået uden om alt, hvad der hedder sogne-og byråd på Amager, hvilket følgende skrivelser, som vi havde modtaget fra Dragør Byråd og St. Magleby Sogneråd i anledning af artiklen om denne sag i vort sidste nummer, til fulde godtgør.

»Dragør Byforstanderskab **1. maj 1905.**

I anledning af den ærede redaktions forespørgsel, om byrådet har givet Dansk Automobilselskab ret til at åbne en rute Sundby-Dragør, skal jeg herved meddele, at ovennævnte selskab ikke har søgt byrådets anbefaling.

Jeg antager ikke, at byrådet vil give noget andet selskab sin anbefaling for så vidt, at d'herrer Nielsen og Jansen magter at udvide deres drift med flere vogne, der kan holde ruten, så at passagerne ikke risikerer at blive sat af midt på landevejen.

Med særdeles højagtelse sign. C. W. C. Lund«.

»Store Magleby Sogneråd **1. maj 1905.**

... Der er til dato ikke indkommet noget andragende fra »D.A.S.«, og da herværende sogneråd i sin tid modsatte sig d'herrer overmontør Nielsen og Jansens ansøgning, er der ingen sandsynlighed for, at St. Magleby Sogneråd nu skulle anbefale et nyt selskab. Vi kan godt nøjes med det ene, med hvilket vi nu er godt fortrolige.

Ærbødigst sign. J. M. Schmidt«.

Som man ser, er vore råds stilling til sagen klar og konsekvent.

Når vi så oplyser, at »D.AS.« heller ikke har værdiget Tårnby Sogneråd nogen ansøgning om lov til at køre på vore veje, er der næppe grund til at antage, at amtsrådet eller Nordre Birk skulle finde anledning til at udstede en koncession, der ville vække harme og indignation blandt befolkningen herude som helhed, og ikke mindst hos vore sogne-og byråd, hvem »D.AS.« har vist den mest ud-søgte hån ved fuldstændig at negligere dem.«

16. maj 1905. Magistratens 4. afd. gav A/S Dansk Automobilselskab tilladelse til med to automobilmotobusser at køre fra sporvejsendestationen til byens grænse. Årlig afgift: 100 kr.

Betingelserne var de samme som for de tidligere givne to tilladelser.

Men Dansk Automobilselskab havde ikke ansøgt om tilladelse til kørsel om natten, hvilket først skete i slutningen af året, og Justitsministeriets tilladelse forelå først 19. december 1905.

11. juni 1905. Amager Avis skrev, at det trak ud med leveringen af såvel G. Nielsen og F. Jansens såvel som Chr. Mørchs nye vogne. Vognene skulle leveres i foråret til indsættelse i pinsetrafikken, men for begges vedkommende måtte helligdagstrafikken klares med det gamle materiel. Der indsat-tes en fast tur mere i køreplanen, og i helligdagene kørtes der uafbrudt.

18. juni 1905. Amager Avis skrev, at der forhandles om en sammenslutning mellem vognmand Chr. Mørch og indehaverne af Dragør-Sundby ruten, eventuelt fra 1. juli.

Der ville således fra selskabet med de nye vogne kunne indsættes fire automobiler på ruten. Man håbede, at det kunne nås inden midsommerfesten i Dragør. Det var et stort tab for automobilejerne, at de nye vogne ikke leveredes til pinsen. Trods den stærke trafik klarede det næsten upåklageligt.

25. juni 1905. Amager Avis skrev, at sammenslutningen mellem vognmand Chr. Mørch og G. Nielsen-F. Jansen betragtes som sikker.

Nielsen-F. Jansen havde fået et sikkert løfte om at få deres ny automobil i morgen. Der holdtes prøvekørsel i den kommende uge, og første dag kørslen begyndte, ville blive søndag den 2. juli til midsommerfesten i Dragør.



Dragør. Hotel Dragør.

Vis a vis havnen.

Mærket 1904 på bagsiden.

Postkort KK.

[Kortet findes i S/H på arkivet i Dragør.](#) Postkort.

Med følgende tekst:

Bus foran Strandhotellet i Dragør. Chaufføren er Rasmussen fra Tømmerup. Midt i bussen sidder styrmænd skibsfører Carl Borg.

Bussen tilhører Brdr. Jansen Kastrup. Disse busser var en forsøgsvis afløsning af dagvognen, men kørte kun i få år, deres driftsikkerhed var ikke stor. I 1907 blev Amagerbanen ført til Dragør og overtog transporten af passagerer og gods.

Fotograf Laurits Jensen

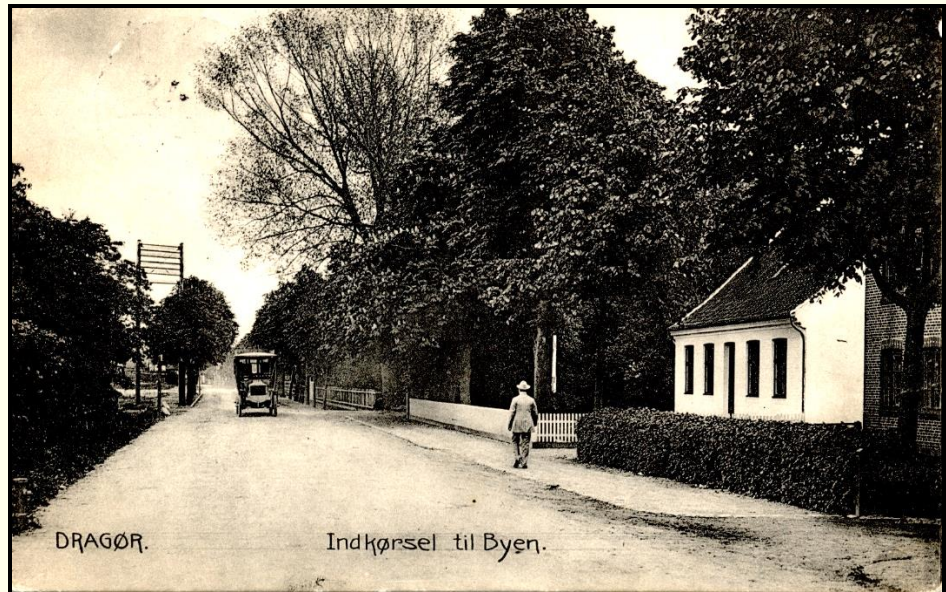
Tidligt billede uden hotelveranda.

9.juli 1905. Den af G. Nielsen og F. Jansen indkøbte vogn kom i drift til midsommerfesten i Dragør.

Amager Avis skrev om den nye vogn:

»Vi var i går ude paa Dansk Automobilfabrik i Store Kongensgade, hvor vognen er bygget. Automobilens er på 25 hk og rummer 18 personer, indvendig polstret med bøffellæders hynder. Gulvet er beklædt med gummimåtte, der er højt til loftet og i det hele taget udmærket plads. Ruderne er af spejlglass, så at man får omgivelserne at se au naturelle, medens jo f.eks. en flagstang, set igennem almindelige ruder, ofte får en vis lighed med en proptrækker. Højden fra jorden til taget er 2,8 m, længden 6 m. Ringene, der er af massivt gummi, har kostet 1.650 kr. og er beregnede på at kunne holde til 30.000 km; men den beregning holder dog næppe stik, når automobilen kommer til at fungere som damptrøle. Vognens farve er gulgrøn; man havde oprindeligt tænkt at lade den male rød, men atter opgivet dette af hensyn til hestene.«

Indkørslen til Dragør.
Set fra Grænsevænget mod øst.
Dateret 7-17-1917.
Billedet er taget meget tidligere.
Postkort KK.



30. juli 1905. Amager Avis skrev, at Chr. Mørchs ny vogn, der indsattes for kort tid siden, kun holdt i fire dage, og måtte sendes tilbage til fabrikken i Berlin på grund af et sprængt kædetræk. Der er udsigt til, at den først kan forventes tilbage igen til foråret, så samarbejdet fik kun en kort levetid.

27. august 1905. Amager Avis skrev: »Postbefordringen Dragør-St. Magleby-Christianshavn, der fra 1. september 1905 overtoges af Dansk Automobilselskab, skete fra dette tidspunkt tre gange daglig. Samtidig udvidedes ombæringen af posten i Dragør til tre gange daglig.«
Posten skulle afgå fra Dragør formiddag kl. 7,30 og eftermiddag kl. 1 og 5,30.

1. september 1905. Dansk Automobilselskab åbnede kørsel på ruten Christianshavn - Dragør med post og passagerer.

17. september 1905. Amager Avis skrev i anledning af Dansk Automobilselskabs upopularitet på Amager: »Automobilkørselen er i den sidste tid blevet forøget med et såkaldt postautomobil, men som øvrigt også besørger personbefordring, idet det bringer post fra København til Dragør tre gange daglig, hvilket jo kan være meget behageligt, men denne befordring med postbesørgelsen kan ikke opvejes med den ulempe, som ovennævnte vogn forårsager alle kørende på den befærdede Amagerlandevej; thi den forårsager en støj og larm, som gør det næsten umuligt at passere landevejen, når man tror, »den sorte« er i vente. Lad os ønske, at det selskab, som har sat postvognen i gang, hurtigst må indse, at den bliver erstattet med en tidssvarende bil, der går lydløst, og helst gulmalet som d'herrer Jansen og Niensens automobiler, med hvilke vi vistnok alle herude er tilfredse og lade den nuværende postvogn gemmes, til vi får et museum, hvor der måske kan blive plads til den som museumsgenstand.«

[Gå til start](#)

24. september 1905. Amager Avis skrev: »Postbefordringen har sat en ny bil i gang; den ser ret pæn ud, kun kunne man ønske sig en mere livlig farve, så den slipper for sit øgenavn »den sorte".«

7. oktober 1905. G. Nielsen androg Magistratens 4. afd. om tilladelse til fra sommeren 1906 at udvide driften med yderligere to automobilomnibusser. Københavns Borgerrepræsentation godkendte ansøgningen 6. november s.å., gældende for resten af perioden for den løbende tilladelse, i to år, indtil 1. april 1908. Man ønskede den årlige afgift på 100 kr. forhøjet til 200 kr, og G. Nielsen accepterede dette i brev af 6. januar 1906.

8. oktober 1905. Amager Avis skrev: »Sundby-Dragør Automobilselskab (G. Nielsen og F. Jansen) har nu fået anvist den holdeplads på Vestgrønningen lige ved indkørslen til byen, som er blevet foreslået her i »Amager Avis«. Dette er sikkert en glæde for alle husejere på Kongevejen, der nu bliver fri for at få deres husfacader tilsvinede af bilerne, og heller ikke til skade for automobilselskabet, da holdepladsen er særdeles godt beliggende for trafikken. «
Automobilerne havde fra begyndelsen haft holdeplads i Dragør på Havnepladsen foran Dragør Hotel.



Set mod Vestgrønningen.

Fra højre ses bygningerne Vestgrønningen 1 og 3, Dragør Skoles bygning fra 1827 (nedrevet 1953) og bag motoromnibussen skimtes den lille røde skole. Bygningen til venstre er Kongevej 1, og længere nede udfor Vestgrønningen 16, skimtes vognmand Jacob Larsens køretøj.

[Historisk Arkiv Dragør.](#)
[Affotografering.](#)

15. november 1905. Ny køreplan for Sundby-Dragør Automobilselskab trådte i kraft. Kørslen indskrænktes, så der kun køres tre daglige ture.

»Køreplan for vinteren. Automobilruten Sundby-Dragør.

Køretiderne forandres fra 15. november.

Fra Dragør: Form. kl. 9, efterm. kl. 3 og 6. Tlf. Dragør nr. 2.

Fra Sundby: Form. kl. 11, efterm. kl. 5 og 7 1/2. Tlf. Amager nr. 367.

Søn-og helligdage afgår jævnlige ekstravogne fra begge stationer.

Søndag aften kl. 12 fra Sundby."

19. november 1905. Amager Avis skrev: »Sundby-Dragør Automobilselskab har fået overladt et stykke jord af Dragør Havnevæsen. Selskabet lader herpå opføre en tidssvarende vognremise og et reparationsværksted. Holdepladsen for automobilerne vil derfor atter blive på Havnepladsen, hvor den har været før automobil-køreplanens forandring."

I samme avis besvarede indehaverne af Automobilruten Sundby - Dragør en række læserbreve i Amager Avis fra passagerer, der ikke var helt tilfredse med de få afgang. G. Nielsen og F. Jansen skrev:

»Automobil-Køreplanens Forandring: Begrundet på, at mange amagere har ytret deres misfornøjelse med, at køretiderne indskrænkes så meget, undlader vi ikke herved at meddele, at det er nødvendigt for at klare vinteren over. Mange er vist i den tro, at vi har tjent mange penge på dette foretagende, men dette er ikke tilfældet, tværtimod har vi endnu ikke kunnet opnå at få hverken renter

eller afdrag af de penge, vi selv har stående i foretagendet; alt er gået til driften og til forrentning og afdrag af den gæld, som blev stiftet ved anskaffelsen af den ny vogn. Man må ikke tro, at det er med glæde, vi trækker os tilbage for Dansk Automobilselskab, da dette selskab ikke har taget så meget hensyn til os, så vi har grund til at nære nogen blid følelse over for dem.

Dansk Automobilselskab har jo nu fået en ny vogn i gang herude som postvogn. De ture, vi stryger, er dem, som falder nær sammen med dem; de andre ture håber vi at kunne bære sig i vinter, og de gør det muligt for folk at komme hjem på de tider, som har vist sig at passe for de fleste. Den sene natur ved vi af erfaring fra sidste vinter, at så godt som ingen benytter sig af.

I håb om, at dette ikke skal bidrage til at svække den velvilje som hidtil er vist os af befolkningen på Amager forbliver vi med særdeles højagtelse."

Sign. G. Nielsen F. Jansen.

26. november 1905. Amager Avis skrev: »Automobil-køreplanen. [Som det vil ses af omstående køreplan](#), har d'herrer Jansen og Nielsen allerede imødekommet publikums krav om nature, idet der foreløbig afgår en vogn tre aftener ugentlig.«

»Tilføjelse til køreplan. Fra Sundby søndag aften kl. 12, onsdag kl. 12, lørdag kl. 11.

Fra Dragør samme aftener kl. 9.«

Avisen skrev endvidere: »Automobil-remisen.

Bygningen af den ny remise, som Sundby- Dragør Automobilselskab vil lade opføre på Dragør Havneplads, er overtaget i entreprise af grosserer A. Lyngby. Tegningerne, der er udført af hr.

Lyngbys arkitekt hr. D. Jepsen, er godkendte. Arbejdet med at ryddeliggøre pladsen er påbegyndt.«

Parti set fra Havnepladsen. Med turister foran.

Dateret 1907.

Postkort KK.

Over indgangen til den indhegnede plads bagest i billedet står der "Strandhotellet" - her har formodentlig været servering, i baggrunden til højre holder motoromnibussen til København, den kørte 1904-1907. Skuret med "Alhambra" har været anvendt i forbindelse med denne busdrift. Her lå senere Dragør Biograf.

Postkortet findes i farver på

[Historisk Arkiv Dragør](#).

S/H positiv, koloreret postkort.



3. december 1905. Amager Avis skrev: »Postbilerne. Dansk Automobilselskab har fået sin ansøgning om tilladelse til natkørsel på Amager anbefalet af næsten alle af amtsrådets medlemmer og venter at få den bevilget i de nærmeste dage af Justitsministeriet. «

Derefter fastsattes den endelige køreplan på Amagerruten. Den 19. december gav ministeriet tilladelse til natkørsel.

22. december 1905. Dansk Automobilselskab påbegyndte aftenkørsel. Kørsel efter ny, endelig køreplan påbegyndte. [Køreplan se nedenfor](#).

25. januar 1906. G. Nielsen ansøgte Magistratens 4. afd. om udsættelse af betaling af den forhøjede afgift. Som grund angav han, at han for tiden kun benyttede en vogn på ruten. En ny køreplan pr.

1. april indeholdt ingen udvidelser af driften, kun justeringer, som til daglig kan klaredes af den indkøbte vogn fra Dansk Automobilfabrik med en af de oprindelige vogne som reserve.

Køreplan						
for						
Dragør—Christianshavn Post-Automobil.						
Dragør—Christianshavn.						
Afgang:	Dragør Posthus	Kl. 7 ⁰⁰ Fm.	10 Fm.	1 Eftm.	5 ⁰⁰ Eftm.	Løser kun Onsdag og Søndag.
—	Sporvejens Endestation	" 7 ⁰⁵ "	10 ⁰⁵ "	1 ⁰⁵ "	5 ⁰⁵ "	9 Eftm.
—	Sundby Posthus	" 8 ⁰⁵ "	stander ikke	1 ⁰⁵ "	6 ⁰⁵ "	stander ikke
Ankomst:	Christianshavn Posthus	" 8 ¹⁵ "	stander ikke	1 ⁴⁵ "	6 ¹⁵ "	stander ikke
—	Holms Plads, Strandgade Nr. 1	" 8 ²⁰ "	10 ⁴⁰ Fm.	1 ⁵⁰ "	6 ²⁰ "	9 ⁴⁰ Eftm.
Christianshavn—Dragør.						
Afgang:	Holms Plads, Strandgade Nr. 1	Kl. 8 ¹⁵ Fm.	11 ⁴⁰ Fm.	3 Eftm.	6 ¹⁵ Eftm.	11 ⁰⁰ Eftm.
—	Christianshavn Posthus	" 8 ²⁰ "	11 ⁴⁵ "	stander ikke	6 ²⁰ "	stander ikke
—	Sundby Posthus	" 8 ²⁵ "	12 Middag	stander ikke	6 ²⁵ "	stander ikke
—	Sporvejens Endestation	" 8 ⁴⁰ "	12 ⁰⁵ Eftm.	3 ¹⁵ Eftm.	6 ⁴⁰ "	11 ⁴⁵ Eftm.
Ankomst:	Dragør Posthus	" 9 ⁰⁵ "	12 ²⁰ "	3 ⁴⁰ "	7 ⁰⁵ "	12 ¹⁰ "

De med + betegnede Ture ere forløst med Dansk Automobilselskab. Telefoner 9879 & 17740 x. VEJ- & KLOAKANL. J. Nr. 43/1906 2/2

27. januar 1906. Magistratens 4. afd. skrev til Dansk Automobilselskab, at man havde observeret, at selskabet overtrådte sin tilladelse. Den var i lighed med de to andre givne tilladelser gældende fra sporvejs-endestationen i Sundby og til stadens grænse og videre derfra. Tilladelsen gav ikke ret til at lade ruten udgå fra Christianshavns Torv.

31. januar 1906. Dansk Automobilselskab skrev til Magistratens 4. afd. sålydende:

»I gensvar på Magistratens skrivelse af 27 d. m. tillader man sig herved at oplyse: Det må bero på en fejlagtig underretning, når Magistraten formener, at man benytter Christianshavns Torv, som endepunkt for omnibuskørslen ad Amagerlandevej; dette er nemlig ikke tilfældet, men i henhold til den mellem os og Generaldirektoratet for Post-og Befordringsvæsenet oprettede kontrakt er man pligtig til at optage og afsætte passagerer ved Christianshavn og Sundby Posthus med alle de vogne, der skal medbringe post. Med de vogne, der ikke medbringer post afgå og ankomme vi fra og til vores remise, Holms Plads, Strandgade 1, men med disse vogne standses der ikke paa strækningen remisen – sporvejsstationen i Sundby eller omvendt, og som følge heraf optage og afsætte vi ikke passagerer på nævnte strækning.«

Magistratens 4. afd. sendte sagen videre til direktøren for Københavns Vej- og Kloakanlæg.

1. februar 1906. Magistratens 4. afd. bevilgede G. Nielsen udsættelse med betaling af den forhøjede afgift for fire vogne således, at der kun skulle betales for to.

19. marts 1906. Direktøren for Københavns Vej-og Kloakanlæg skrev til Magistratens 4. afd. som følger:

»I skrivelse af 27. januar d.å. har Magistraten, næst efter at meddele at den har tilkendegivet Dansk Automobilselskab, at den selskabet givne tilladelse til kørsel ikke hjemler ret til, at der tages passagerer op på vejen fra Kristianshavns Torv, og anmodet mig om at have sagen under observation, hvorhos Magistraten har tilsendt mig hoslagte svarskrivelse af 31. januar fra Automobilselskabet. Efter de undersøgelser, som jeg har ladet anstille, synes det at fremgå, som også angivet i selskabets skrivelse, at kørslen foregår fra selskabets remise i Strandgade til Dragør med ophold ved sporvejsstationen i Sundby, hvis der er passagerer at optage på dette sted, og med kørsel uden ophold mel-

lem disse punkter; de automobiler, der besørger post stanse desuden ved posthuset på Kristianshavns Torv.

Da kørslen altså foregår uafbrudt mellem de nævnte punkter, og der altså heller ikke optages passagerer mellem dem, ses det altså, at det, hvorom sagen drejer sig, er om selskabet skal have lov til at optage passagerer fra remisen i Strandgade og fra Kristianshavns Torv.

Efter min mening bør selskabet ikke have lov til at tage passagerer med fra disse steder. Det ses ganske vist af selskabets skrivelse, at selskabet overfor Postvæsenet »er pligtig til at optage og afsætte passagerer ved Kristianshavns Posthus med alle de vogne, der skal medbringe post", men da den tilladelse, som selskabet har fået af kommunen til kørslen, ikke hjemler selskabet ret til at påtage sig en sådan forpligtelse, kan den side af sagen formentlig lades ude af betragtning. Jeg skal derfor tillade mig at foreslå, at Magistraten meddeler selskabet, at den ikke anser selskabet for berettiget til at optage passagerer, hverken fra Strandgade eller fra Kristianshavns Torv. «

1. april 1906. Ny køreplan for Sundby-Dragør Automobilselskab trådte i kraft. Kørslen udvides med en dobbelttur alle formiddage således, at der nu på hverdage kørtes fire dobbeltture.

5. april 1906. Magistratens 4 afd. tilskrev Dansk Automobilselskab i overensstemmelse med indstillingen fra direktøren for Københavns Vej-og Kloakanlæg.

8. april 1906. Dansk Automobilselskab ansøgt om, at deres tilladelse også må omfatte strækningen fra Strandgade til sporvejsendestationen og til at optage passagerer på strækningen.

Magistraten afslog at give tilladelsen, og Dansk Automobilselskab så sig derfor nødsaget til at opsigte aftalen om postbefordring med Postvæsenet med virkning fra den 1. august 1906.

Amager Avis skrev, at vognmand Chr. Mørchs tyske automobil-omnibus ikke var kommet tilbage fra Berlin. Efter aftale skulle den afleveres 1. marts, men da der faldt en ugentlig skadeserstatning på 100 RM, var det jo en ganske god forretning.

Hvornår vognen kom tilbage vides ikke, men den blev ikke taget i brug i sommeren 1906.

24. juni 1906. Amager Avis skrev, at Dansk Automobilselskab havde opsagt sin kontrakt med Postvæsenet til 1. august. NB! Se kommentar nederst på siden.

30. juni 1906. Amager Avis skrev: "Post-Automobilruten har forandret sin køreplan og inddraget enkelte ture."

Der gennemførtes nu fire dobbeltture mellem Dragør Posthus og sporvognens endestation. Søn-og helligdage hyppige ekstrature.

1. august 1906. Dansk Automobilselskab fortsatte kørslen med en ny køreplan efter ophør af postbesørgelsen. Der kørtes tre daglige dobbeltture på hverdage, søn-og helligdage kørsel hele dagen. Begge ruter havde kørsel hele dagen søn-og helligdage.

Der var således nu på hverdage syv faste ture på ruterne mellem Sundby ved sporvejenes endestation og Dragør. Det må der vel siges ikke at være behov for.

Vognmand Chr. Mørch overtog befordringen af posten til og fra Dragør med hest og vogn. Aftalen var gældende, indtil jernbanen til Dragør var færdigbygget.

1. oktober 1906. Dansk Automobilselskab gav op og indstillede kørslen.

D'herrer G. Nielsen og F. Jansen bibeholdt deres køreplan med en enkelt justering og kørte vinteren igennem.

NB! Postvæsenet besluttede at kørslen med fremmede bus-entreprenører var for usikker og ustabil. Kontakter blev opsagt overalt i landet og kørslen gik tilbage til postvæsenet.

[Gå til start.](#)



Udsigt fra lodstårnet mod nord.

Omnibussen holder foran hotellet.

[Historisk Arkiv Dragør.](#)

Arkivets affotografering.

Tidligt billede uden hotelveranda.

4. maj 1907. Amager Avis meddelte, at vognmand Chr. Mørch, der havde sin store automobil-omnibus stående, gik i kompagni med d'herrer G. Nielsen og F. Jansen. Dette skete for at undgå konkurrencekørsel indbyrdes og samlet stå styrket til at befordre den ventede sommertrafik, indtil Amagerbanen åbnede. Denne ventes at åbne i juli måned. Samarbejdet trådte i kraft fra 15. maj med uændret køreplan.

17. juli 1907. Amagerbanen åbnede for drift. Se [Erik V. Petersens hjemmeside om Amagerbanen](#) og [Amagerbanen på Skinner, Allan Meyer, Udstillingscenter Plyssen 2016.](#)

I henhold til Amager Avis befordres søndag den 21. juli omkring 5.000 mennesker til Dragør. Med biler, der rummer omkring 18 passagerer, bliver det tilnærmelsesvis ikke det antal, der kan befordres på en udflugtsdag. Så der var også kun en lille sikkerhed for at komme med, hvis man valgte at rejse med bilen. Det er sikkert også her i bilismens barndom mere behageligt at køre med tog, selv med datidens jernbanemateriel.

Prismæssigt var vel bilerne at foretrække. Med tog kostede det 50 øre til Dragør, ganske vist fra Amagerbro Station mod 40 øre med bilerne. Da trafikken jo overvejende var baseret på udflugtsture mere end på daglig kørsel til arbejde, må der være vanskeligheder i vente for bilerne.

Umiddelbart efter åbningen af banen ændrede bilejerne køreplanen, så deres afgangstider tilpasses togene, men stadig med fire ture daglig på hverdage.

Jernbanen overtog samtidig postbesørgelsen og fra 1. august kørtes der med bureauvogne (rullende postkontorer). Med eget stempel: København - Dragør. De store stationer havde postekspedition, men de små stationer Syrevej og Tømmerupvej, samt Saltværksvej trinbræt havde ikke poststed, men postvognen havde en udvendig postkasse.

26. oktober 1907. Amager Avis skrev: »Bilruten mellem Sundbyerne og Dragør er nedlagt. Vognmand Mørch har sat en Vogn i gang fra Dragør kl. 9 og fra Christianshavns Torv kl. 3.« Den kørsel havde vognmand Chr. Mørch ikke tilladelse til, men kørslen stoppede sandsynligvis af sig selv grundet mangel på passagerer.

9. november 1907. Vognmand Chr. Mørch annoncerer i Amager Avis: »En stor Omnibusbil er til salg hos vognmand Mørch, Dragør.« Den kørsel, vognmanden forsøgte at etablere, fik ingen lang levetid.

11. februar 1908. G. Nielsen, der ikke havde givet helt op endnu, ansøgte Magistratens 4. afd. om fornyelse af sin tilladelse i fem år fra 1. april 1908, hvilket blev imødekommet

11. april. 1908. Amager Avis skrev: »Bilerne begynder forsøgsvis at køre på søndag og i påsken fra Amagerbro til Dragør. Stationen ved Amagerbro vil blive lige overfor jernbanestationen. Fra 1. maj optages 5-6 gange daglig forbindelse på ruten.« Hvordan det vil gå med denne kørsel, kunne der

kun gisnes om, og tilladelse til at køre ind til Amagerbro havde G. Nielsen ikke. Men kørslen var formentlig kommet i gang som annonceret.

17. juni 1908. G. Nielsen andrager Magistratens 4. afd. om tilladelse til at forlægge sin endestation fra byggeselskabet Gimles grund til A/S Amagerbros grund Amagerbrogade nr. 2.

Han bemærker, at det er en privat grund og at han ikke vil køre mere end to ture på hverdage, dog noget mere på søn-og helligdage.

Han anfører ligeledes, at han betaler 50 Øre i bompenge pr. tur/retur.

På det tidspunkt er sporvejsdriften privat, men alligevel. Ikke desto mindre tiltræder Magistraten andragendet og i skrivelse af 14. september 1908 gives tilladelsen.

Om kørslen på dette tidspunkt er hørt op, er uvist. Normalt er der vel ikke meget at køre med om vinteren, men der er ingen oplysninger om dette.

Mange kilder angiver, at kørslen er ophørt efter åbningen af Amagerbanen, men det er muligvis en for tidlig angivelse.

Jeg tror, at kørslen endeligt er hørt op i efteråret 1908.

18. maj 1909. G. Nielsen ansøgte Magistratens 4. afd. om tilladelse til at undlade at betale den for 1909 fastsatte afgift, idet han ikke ønskede at fortsætte driften.

På dette brev har sagsbehandleren i 4. afd. anført:

»Da der ingen kørsel har været i den sidste tid og i hvert fald ikke efter 1. april d.å., fra hvilket tidspunkt afgiften beregnes. skal jeg tillade mig at foreslå, at andragendet imødekommes.»

7. juni 1909. Magistratens 4. afd. skrev som svar til G. Nielsen bl.a., »at Magistraten, da De fra 1. april d.å. er ophørt med kørslen med automobil-omnibusser ad Amagerbrogade, intet har at erindre imod, at afgiften for indeværende finansår og fremdeles bortfalder.«

19. juni 1909. Magistratens 4. afd. meddelte G. Nielsen, at det indbetalte depositum kunne tilbagebetales.

Herefter må de første forsøg med automobilomnibusser på Amager siges at være slut. Det er egentlig en pionergerning, som for eftertiden er gået næsten i glemmebogen. Det er ellers et godt forsøg i disse meget tidlige år af automobilets udvikling.

[Gå til start](#)

Vejnavne på Amager:

Amagervej (nuværende Amagerbrogade), Amagerbrogade er blevet om-nummeret flere gange. Englandsvej benævnes nogen steder som Englandsgade.

NB.

Danmarks første rutebil var Fuglsangs rute fra [Nykøbing F til Nysted](#) fra 15. september 1903.

Danmarks anden rutebil var [Nyborg – Kerteminde](#) åbnet 8. april 1904.

Kilder med opretshav:

Udgivet i samarbejde med Lokalhistorisk Arkiv, Dragør. De fleste billedtekster stammer fra Lokalarkivet billedkommentarer.

Kristian Klitgaards Samlinger.

KHK-Data's hjemmeside om mærker mv. Se under Rutebiler.

Rutebiltrafik i 75 år. Landsforeningen Danmarks Rutebiler. Erhvervshistorisk Forlag 1998.

Amagerbanens Omnibusruter, Peer Goe Jacobsen, Sporvejshistorisk Selskab 2001.

Alhambra Park, Amager: Svend Aage Kørning, Finn Jacobsens Forlag, København 1984.
Dines Bogøs hjemmeside om [lokallhistorie](#) (sider om Cyklistpavillonen og Alhambra Park).
Michael Olsens hjemmeside: www.vognstyrrer.dk
Erik V. Petersens hjemmeside om Amagerbanen <http://evp.dk/index.php?page=amagerbanen>
Amagerbanen på Skinner, Alan Meyer, Udstillingscenter Plyssen 2016.
<https://docplayer.dk/19337249-Amagerbanen-paa-skinner-udflugtstog-1972-foto-allan-meyer.html>
De Danske Jernbanebureauer og deres stempler, Svend Hovard, FG Nordische Staaten E.V 1994.

Vognen holder foran Strandhotellet i Dragør.

Bemærkning: I Neel Petersens (gift med Fritz Petersen, Kirkevej) poesibog stod følgende digt om omnibusserne:

Har du kørt med bilen?
Det er så behageligt
Det sa'e han Pær Nilen
Ei han vil bedrage dig
Så du støvet, så du røj
Så du dampen, snavs og møj
op og ned ad væggen fløj
Bilen futter,
stille står og sprutter.
Den kan rasle, den kan skramle,
vælte både ung og gamle.
Når den kør' så rasende,
ud og ind så masende,
sikken fremskridt den os gav,
et hurra for "Tidens Krav".

Nedfældet af Jan Hansen Schmidt,
Mølledal
Årstal 1905



[Gå til start](#)

Fortsættes nedenfor

Udsnit af kort over Amager.

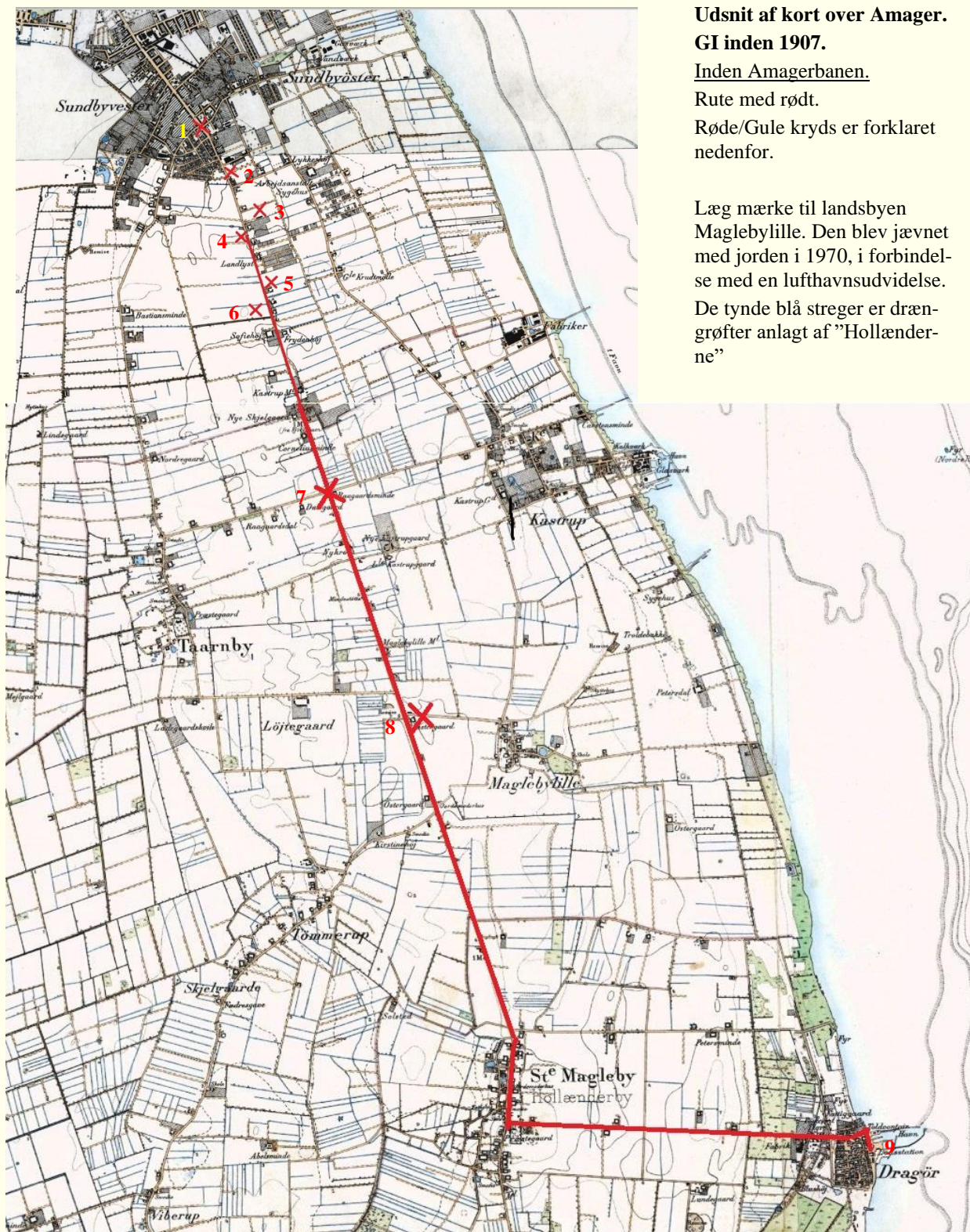
GI inden 1907.

Inden Amagerbanen.

Rute med rødt.

Røde/Gule kryds er forklaret nedenfor.

Læg mærke til landsbyen Maglebylille. Den blev jævnet med jorden i 1970, i forbindelse med en lufthavnsudvidelse. De tynde blå streger er drængrøfter anlagt af "Hollænderne"



1) Øresundsvej/ Engelsvej med gult, 2) Augustagade Remise, 3) Sundby Remise, 4) Smyrnavej / Ved Gimle, 5) Cyclist-pavillonen og Alhambra Park, 6) Sundbyvester Plads, 7) Kastrupvej / Saltværksvej, 8) Maglebylille stop, 9) Dragør Havn. Bygrænsen mellem København og Tårnby går midt i mellem 6) og 7) ved Ny Skjelgaard - Nordregaard (Følfodvej i dag).

[Gå til start](#)