



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

UDSIGT TIL AMAGER

Udviklingen i Tårnby og Dragør kommuner i dette århundrede



Hannelene Toft Jensen, Ena Hvidberg og Janne Laursen

UDSIGT TIL AMAGER

Udviklingen i Tårnby og Dragør kommuner i dette århundrede

Københavns Amtsmuseumsråd 1993

Udsigt til Amager. Udviklingen i Tårnby og Dragør kommuner i dette århundrede.

Forfattere: Hannelene Toft Jensen, Ena Hvidberg, Janne Laursen.

Tekst- og billedredaktion: Marianne Therkildsen, Inger Kjær Jansen og Lis Thavlov.

Udgiver: Københavns Amtsmuseumsråd.

Tryk: Poul Kristensen Grafisk Virksomhed a/s, Kongelig Hofleverandør, Herning.

ISBN 87-98216-84-8.

Kortudsnittene på side 8 og side 24 (1513, hhv. 1 cm og 4 cm) er gengivet med tilladelse fra Kort- og Matrikelstyrelsen (A 404/85).

I bogens billedtekster angives ved forkortelser, i hvilken institution de pågældende billeder findes: TLS: Tårnby Lokalhistoriske Arkiv, DL: Dragør Lokalarkiv, AM: Amagermuseet.

Omslag: Det traditionelle amagerbrug er langsomt ved at forsvinde fra øen. Her tager Kaj Christensen, Tømmerup, kartofler op på marken ved den nyopførte Tekniske Skole i Tårnby. September 1993 (Dirch Jansen) (TLS).

Indholdsfortegnelse

Indledning 5

Hvor begynder København? 5

Øen Amager 7

Naturen og mennesket 7

Københavns betydning for Amager 7

Amagers betydning for København 9

Amager »opdages« 9

Udviklingsdrømmene 12

Projekt om Københavns Havns udvidelse og jernbane på Amager 1866 12

Kanalprojekt 1906 13

Werner Jacksteins plan om havneudvidelse 1920 15

Bro over Øresund 1936-1937 16

Skibsfartkanal gennem Amager 1937 17

Tunnel under Øresund 1943 19

Dispositionsplan for del af Amager 1961 20

Arkitektkonkurrence om udnyttelsen af Vestamager 1964 22

Den bundne byudvikling 25

De naturmæssige forhold 25

De militære anlæg 25

Amagerbanen 28

Københavns lufthavn i Kastrup 29

Lufthavnens arealmæssige udvikling 30

Lufthavnsbygninger 36

Arbejdspladser og afledte erhverv 40

Afledte erhvervsaktiviteter 40

Støjplagen 43

Lufthavnen og lokalområdet 45

Lufthavnen som udflugtsmål 46

Havebrug 48

Amagerbruget 48

Gartnere og gartnerier 50

Konkurrence om jorden: Amagerbrug og gartneridrift efter 1945 52

Byudviklingen og den lokale egenart 54

Tårnby kommune 55

Tårnby kommune og de historiske forudsætninger 58

Kastrup 61

Kastrup Glasværk 61

Udstykninger og boligbyggeri tager fart 64

Private boligbyggere i større stil: Handelsgartner og bygherre Oluf Kristensen 67

Tårnby kommunes samarbejde med KAB 68

Saltværkshusene 72

Skottegården 72

Tårnby landsby 74

Tårnby Villaby 75

Tårnbyparken 78

Boligudviklingen efter 1960 80

Erhvervsområder 82

Tårnby som forstadskommune 84

Dragør kommune 86

St. Magleby 89

St. Magleby før i tiden 90

St. Magleby i nutiden 92

Søvang: En bebyggelsesmæssig ø i det dyrkede land 96

Dragør 99

Historiske forudsætninger 100

Skippertiden 101

Nye tider for Dragør 106

Dragør som turistby 110

Dragør sprænger de gamle rammer 115

Den moderne bebyggelse i Dragør 116

Dragør kommune i dag 118

Forstaden og fremtiden 124

Litteratur 126

Adresseliste 131

Indledning

Hvor begynder København?

Tilrejsende med tog og biler møder København som en bebyggelse, der begynder at hænge sammen, lang tid før der står København på vejskilte og stationer. »Storkøbenhavn« kan der stå på et skilt i vejkanten ved indfaldsvejene.

Den sammenhængende bebyggelse modsvares ikke af en sammenhængende administration. København er administrativt kun Københavns kommune. Størstedelen af »København« befinder sig egentlig i Københavns Amt. Sådan opleves vægtfordelingen dog ikke, for det indre København er centrum og magnet i offentlighedens øjne. Her findes en række betydningsfulde institutioner i det danske samfund, en lang række arbejdspladser og aktiviteter, der kendetegner København frem for andre byer.

I de omgivende forstæder dominerer indtrykket af boligbebyggelse, industrier og transport. Men har man sin bolig her, bor man dog ikke i »København«. Man bor i Ballerup, Tåstrup, Søllerød, Dragør etc. Hvad der gemmer sig bag disse navne, og hvad det er for en udvikling, der har skabt det billede vi ser i dag, er i særdeleshed vigtigt for alle de mennesker, der nu bor i Københavns Amt.

Der er i Københavns Amt sket en stor udbygning og befolkningsmæssig tilvækst. Denne udvikling har forvandlet amtet totalt, men er i meget lille grad blevet beskrevet og analyseret. Den foreliggende publikation er en fortsættelse

af beskrivelser, som Københavns Amtsmuseumsråd har iværksat om den nyere bebyggelsesmæssige udvikling i amtet.

Administrativt er Amager skåret over til og med Sundbyerne, som hører under Københavns kommune. Tårnby og Dragør kommuner hører til Københavns Amt. Det har også sat sit præg på bogen om Amager, hvor disse to kommuner er særligt skildret.

Øen har længe spillet en særlig rolle for København. Den var i lang tid hovedstadens spisekammer. Herfra kom de berømte amagerbønder med deres grøntsager, som de solgte i København. På Christianhavn Fællede foregik der mange begivenheder lige fra henrettelser til eksperimenter med flyvning. På Amager lå og ligger stadig nogle af de militære befæstninger, der skulle beskytte københavnernes. Her lå Kastrup som et tidligt lille industrisamfund. Her lå hollænderbyen St. Magleby og søfartsbyen Dragør.

Amager er for en stor dels vedkommende blevet »spist« af den moderne tids udvikling. Broer skal man dog stadig over for at komme til øen, som sandelig har fået sit udseende ændret radikalt. Amager er i dag »København« som hele det storkøbenhavnske område. Den nyeste udvikling med etablering af en fast forbindelse til Sverige, som blev besluttet af Folketinget den 14. august 1991, og planerne om Ørestaden, som blev vedtaget den 19. juni 1992, varsler dramatiske ændringer på Amager og et

helt nyt kapitel i øens historie. Disse nye projekter er dog ikke omtalt her.

Den foreliggende publikation bygger overvejende på et basismanuskript, som historiker Hannelene Toft Jensen, Skov- og Naturstyrelsen, udarbejdede i en tidligere ansættelse ved Københavns Amtsmuseumsråd. Desuden er anvendt det materiale om gartnerier omkring København, som museumsinspektør Ena Hvidberg, Greve Museum, tidligere har indsamlet.

Bogen er en bred skildring af især den nyere bebyggelsesmæssige udvikling på Amager og de faktorer, der har haft betydning for dens endelige udformning. Den er langt fra fyldestgørende, og der findes bagest i bogen en litteraturliste til dem, der er blevet særlig nysgerrige og gerne vil vide mere. I den forbindelse er det også på sin plads at henvise til de lokale institu-

tioner på Amager, der kan være behjælpelige med information. Det er Amagermuseet, Dragør Museum, Dragør Lokalhistoriske Arkiv, Tårnby Lokalhistoriske Samling og kunstmuseet Kastrupgaardssamlingen. Adresserne findes bag i bogen.

Forhenværende såvel som nuværende lokalarkivarer ved Dragør Lokalhistoriske Arkiv, Birte Hjorth og Lis Thavlov, lokalarkivar ved Tårnby Lokalhistoriske Samling, Inger Kjær Jansen, og museumsinspektør ved Dragør Museum og Amagermuseet, Marianne Therkildsen, takkes for arbejdet med gennemlæsning og kritik af manuskriptet samt for billedredaktion. En særlig tak rettes til etnolog Janne Laursen for redigeringen og det kulturbevidste øje.

Københavns Amtsmuseumsråd

Øen Amager

Naturen og mennesket

Øen Amager er en jævn, flad ø, hvis højeste punkt er 8 meter over havets overflade. Den østligste del af øen er en moræneflade, bestående af lerede og lermuldede frugtbare jorder. Den vestlige del af øen er et lavt strandengsområde, hvis inddæmning har fordoblet øens oprindelige areal.

Mennesker har der været på Amager siden jægerstenalderen for ca. 8000 år siden. Dengang var havniveauet lavere og en lang række holme udgjorde ideelle bopladsområder. Amagers natur har dengang budt på rig variation for jagt og fiskeri, akkurat som tilfældet var det for områderne langs Øresunds kyst og Køge bugt, hvor lavvandede fjorde skar sig ind til det skovrige bagland. Men mennesket har også befundet sig på Amager i bondestenalderen, i bronzealderen, i jernalderen, i vikingetiden.

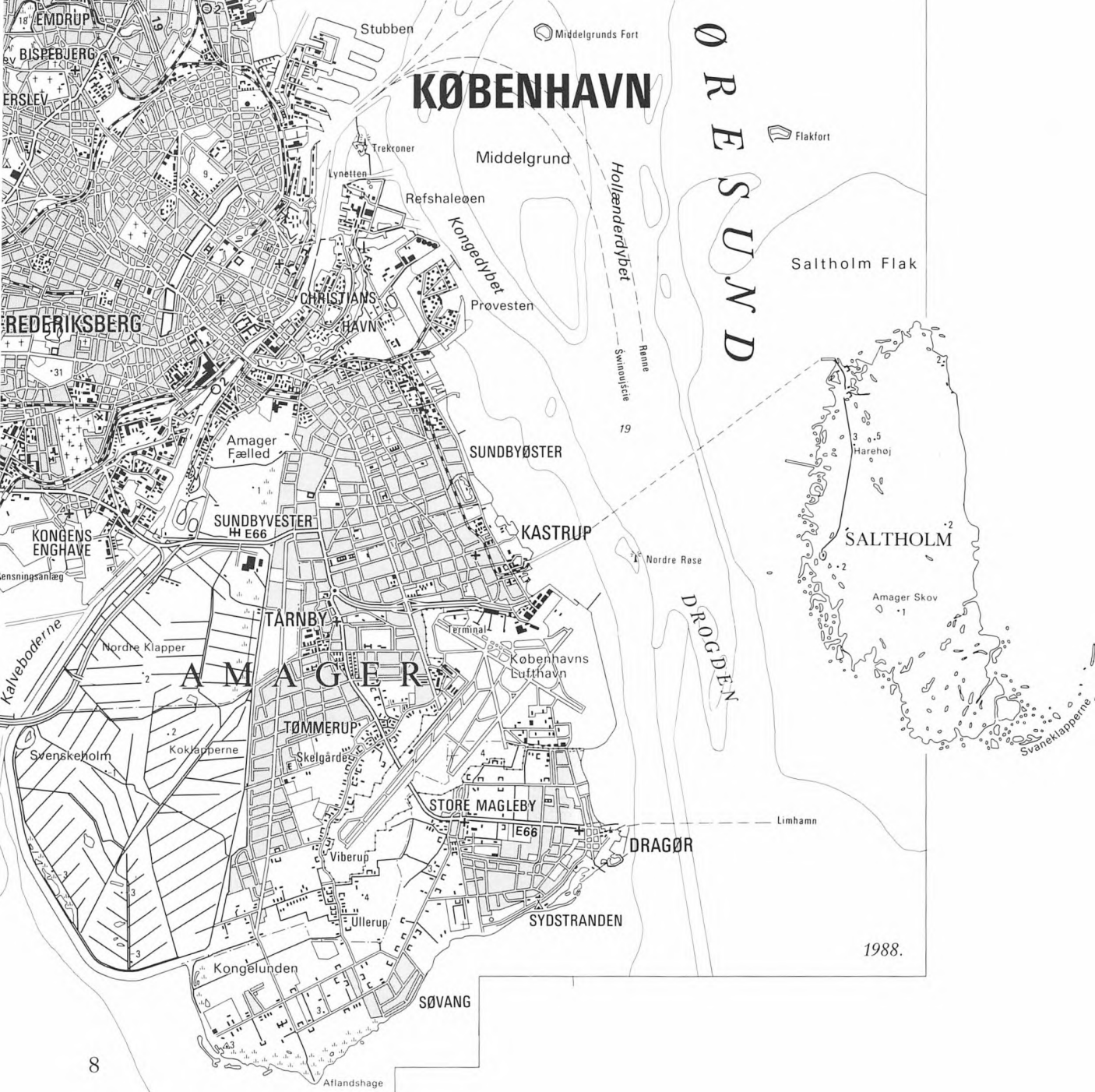
Disse spor af menneskelig aktivitet er svære at opdage for det utrænede øje. Amagers natur og strategiske placering på grænsen mellem Øresund og Østersøen har dog helt op i vores egen tid været afgørende for produktion, erhverv og kultur på Amager.

Københavns betydning for Amager

Kendt fra historiebøgerne er middelalderens store sildefiskeri i Øresund og sildemarkedet ved Skanør. Men også på Amager udviklede der sig i middelalderen et stort årligt sildemarked i sæsonen. Det udfoldede sig på de daværende strandarealer, som nu ligger under kerne af Dragør gamle by. Faktisk var her så overvældende og international en handel, så travlt og så mange mennesker, at Dragør i sæsonen langt overgik det daværende København.

Nærheden til Østersøen og den centrale trafikåre op gennem Øresund var egentlig en bedre forudsætning for handelslivet end det København kunne tilbyde med langt dårligere besejlingsforhold. Men Frederik den 2. ønskede handelen trukket til København og var af mange forskellige årsager ikke villig til at tillade en stor udbygning og permanent bosættelse i Dragør for fremmede handelsfolk. Dragør blev tildelt et areal, og her indenfor havde bebyggelsen at blive.

Således var Amagers fremtidige skæbne og sekundære rolle i forhold til København allerede fastlagt i 1500-årene. Amagers udvikling, tilværelsens forandring og muligheder for menneskene på Amager er siden nøje forbundet med hovedstadens udvikling.



KØBENHAVN

ØRESUND

1988.

Amagers betydning for København

På samme måde som landbruget i hovedstadens nærhed specialiserede sig med det københavnske marked for øje, således gik det også landbruget på Amager. Men her skete specialiseringen på kongelig forordning ved Chr. 2's invitation til hollandske bønder om bosættelse på Amager med grøntsagsdyrkning for øje til kongens køkken og byen København. Invitationen blev fulgt op med løfte om at overtage gårde til selveje og at bibeholde hollandsk styreform, retsvæsen og sprog. De hollandske bønder ankom omkring 1518-1521 fra området nord for Amsterdam. Grøntsagsdyrkingen på Amager blev til det særlige amagerbrug, men øens befolkning indgik på mange andre måder end gennem landbruget i en gensidig udveksling med hovedstaden.

Sådan er det stadigvæk, men i dag spiller øen ikke længere nogen stor rolle som spisekammer for København. Amagers betydning opfattes i dag i lyset af storbyudvikling, lufthavnens placering ved Kastrup og industriel lokalisering. Men i opfattelsen af Amager og hvad øen kan bruges til afsløres alligevel modsætninger. Der er stor forskel på, om Amager ses fra København eller fra selve øen.

Amager »opdages«

Siden slutningen af 1700-tallet har Amager Landevej været Amagers hovedfærdselsåre placeret midt på øen, hvor terrænet var højest. Den gik fra Amagerbro i nord til St. Magleby i syd, og herfra var der stikveje til landsbyen Tårnby, til fabriksbyen Kastrup, til Maglebylille og Dra-

gør samt til Ullerup og Tømmerup. Denne Amager Landevej var eneste adgang til København over Knippelsbro og derfor vigtig for øens befolkning. Københavnerne havde ikke noget ærinde på Amager før meget sent. Først med den kraftige byudvikling i dette århundrede og trafikudviklingen i forbindelse med bl. a. Kastrup Lufthavn ændrede den gamle vejføring karakter.

Hvad var der også for københavnerne på Amager? Den gamle balletmester August Bournonville (1805-1879) fastslår i sine erindringer datidens københavnske opfattelse af Amager:

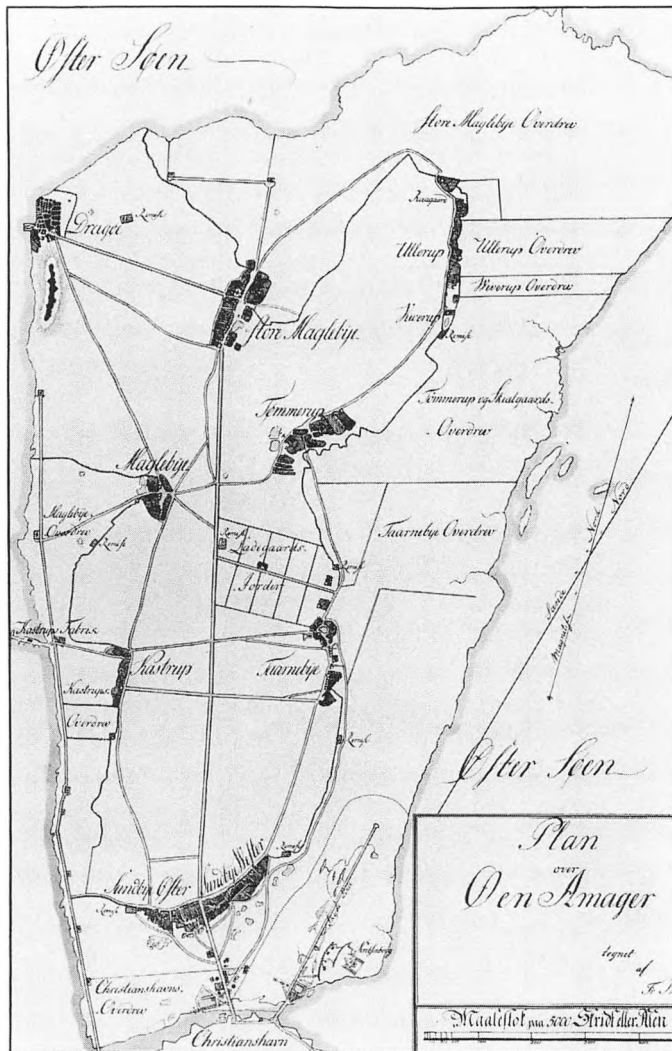
»Vi københavnere derimod gjorde idelige udflugter mod nord og vest, ja over Sundet mod øst med damp til Møn og Bornholm, men til den ganske nærliggende ø Amager kom vi sjældent eller aldrig; i det højeste måske til dens vidtudstrakte fællede, når et militært eller kriminalhistorisk skuespil lokker en nysgerrig mængde derud ... der findes jo ikke en plet, hvor man under træernes skygge kan lægge sig ned på mostæppet og overlade sig til vågne drømme; den slagne, snorlige landevej fører forbi Sundbyerne, Tårn- og Magleby til Dragør – overalt den samme ensformighed, pæne huse og gårde samt uoverskuelige kålhaver! Ingen turist er fristet til denne rejse!«

Men nye signaler om en interesse for selve øen Amager lød allerede i midten af 1800-årene. Johanne Louise Heiberg (1812-1890) fortæller i sine erindringer »Et liv genoplevet i erindringen« om sin kærlighed til øen Amager:

»Vor bolig på Søkvæsthuset lå, som man ved,

temmelig nær ved Amager Port. Denne stakels flade, af københavnerne lidet pågtede ø, havde jeg skænket min særdeles yndest. Ikke en eneste pyntet københavnerinde havde man her den glæde at se; kun amagerbondelivet trådte en imøde. Uforstyrret og fordybet i sine egne tanker kunne man her vandre langt ud i landet uden at risikere at en sladderagtig bekendt trættede en med dit og dat, hvorfor man ingen interesse havde. Jeg tror virkelig, at ingen i det hele København kender Amagers skønhed som jeg; ... Mine venner lo ofte over min kærlighed til dette flade, og som de dristede sig til at sige, stygge Amager. Men hvoraf kom det, at de fandt det stygt? Deraf at de her i naturen, som så ofte ellers, søger en anden skønhed end den, som netop dette sted tilbyder. De betænkte ikke, at her måtte man holde sig til den mest ideale af al skønhed, nemlig lysets virkning, dets fortoning på himlens skyer, som på alle genstande på jorden. Hvilken mageløs himmelhvælving har øjet ikke at glæde sig over på Amager!«

Det var nu ikke Amagers natur, der i første omgang vakte københavnerne interesse for Amager, derimod Amagers folkeliv med dets hollandske islæt, den klædedragt og de skikke, som knyttede sig til de velhavende amagerbønder liv. Det var disse motiver, der interesserede en maler som Julius Exner, (1825-1910), der her lod sig inspirere til en række genremalerier. I litografisk tryk har de fundet vej til mange danske hjem og udbredt et ganske bestemt indtryk af tilværelsen for bønderne på Amager. Johanne Louise Heiberg behøvede ikke denne kunstneriske påpegning af særlige kvaliteter ved Amager



Kort over Amager fra 1794. Midt på kortet ses Amager Landevej. (Kgl. Bibl/TLS)

for at lade sig inspirere til vaudevillen »En søndag på Amager«. Men August Bournonville fik

gennem Julius Exners malerier en impuls til at mindes sin barndoms oplevelser på Amager og derved lade sig inspirere til balletten »Livjægerne på Amager«.

Men til trods for denne kunstneriske interesse for Amager forblev indtrykket af Amager generelt negativt hos københavnernes. Øen opfyldte på ingen måde det romantiske landskabsideal, som det højt besungne Nordsjælland gjorde det. Øen tiltrak heller ikke den velhavende overklasse og dens sommervillabyggeri. I digtet »Broerne til Amager« fra 1965 opfanger forfatteren Klaus Rifbjerg den københavnske nedvurdering af Amager:

»Selv tror jeg at en vis vulgær foragt
for Amager – losseplads, fladland,
proletarkvarter, aflastnings- og
opkomlingsdistrikt herved har fundet udtryk.«

Fornemmelsen af, at københavnernes har opfattet det deklasserende at komme fra Amager, har dog også rod i reelle forhold. Store dele af opfyldningen syd for Islands Brygge består af skrald. En af Københavns store lossepladser har ligget her. Mange af de meget store parcelhus-

kvarterer har gradvist udviklet sig fra havekolonier til helårsbeboelser og har med deres varierende bebyggelser fra papkassehuse til nette bungalower ikke levet op til forventningen om orden og linje.

Der er intet i disse træk, der egentlig adskiller Amager fra andre, ældre forstadsområder, men en lidt nedladende synsvinkel på Amager har været mere vedholdende end i andre tilsvarende områder. Selv den kulturradikale Poul Henningsen kommer i sin beskrivelse af Amager til at støtte den gængse, lidt negative opfattelse:

»Vi havde også den tanke at bruge det helt ubeboelige, lave og tågede Amager til industrikvarter, så røgen – så du røgen? – med vestlige vinde strøg ud over Sundet.«

Storbyens udvikling har bredt sig over Amager, men øens eget kulturelle og naturmæssige særpræg er til at få øje på, selv om det ikke altid skattes lige højt. Projektmagerne har længe haft travlt med at gøre sig tanker om storbyens fortsatte udvikling. I disse projekter anskues Amager ofte som en uendelig ressource, hvorom overvejelser ikke er nødvendige og relevante.

Udviklingsdrømmene

Fremskridtsoptimismen var stor i industrialismens barndom og betænkelighederne små, når det gjaldt forbedring af vilkårene for handel og industri. Forsøg på en samlet byplanlægning, hvor perspektivet rettede sig mod konsekvens og helhed, var der først sent tale om. Sporadisk dukker sådanne byplantanker op i 1920, da stadsarkitekten fra Hamburg, Werner Jackstein, på dansk opfordring fremsatte et forslag til udvidelse af Københavns Havn. Hans meget avancerede synspunkt gik på, at et sådant projekt måtte omfatte en vurdering af hele hovedstadsområdet og også en vurdering af de trafikmæssige konsekvenser. Det vandt dog ikke gehør.

Nutidens dilemma i byplanlægning handler om en konflikt mellem på den ene side en politik, der ønsker det lokale selvstyre styrket, og på den anden side hensynet til en overordnet, langsigtet planlægning, hvis for snævert anskuede løsningsmodeller ikke skal opluge for mange ressourcer og skabe uoverskuelige konsekvenser for fremtiden.

De mange planer for Amager afspejler dette dilemma, idet hensynet til helhedsperspektivet, Amagers natur og befolkning sjældent har været af primær interesse for projektmagerne. Det lokale initiativ er nødvendigvis heller ingen garanti herfor, idet det også kan være snævert rettet mod kortsigtede forretningsmæssige interesser. I det følgende beskrives nogle af udviklingsdrømmene.

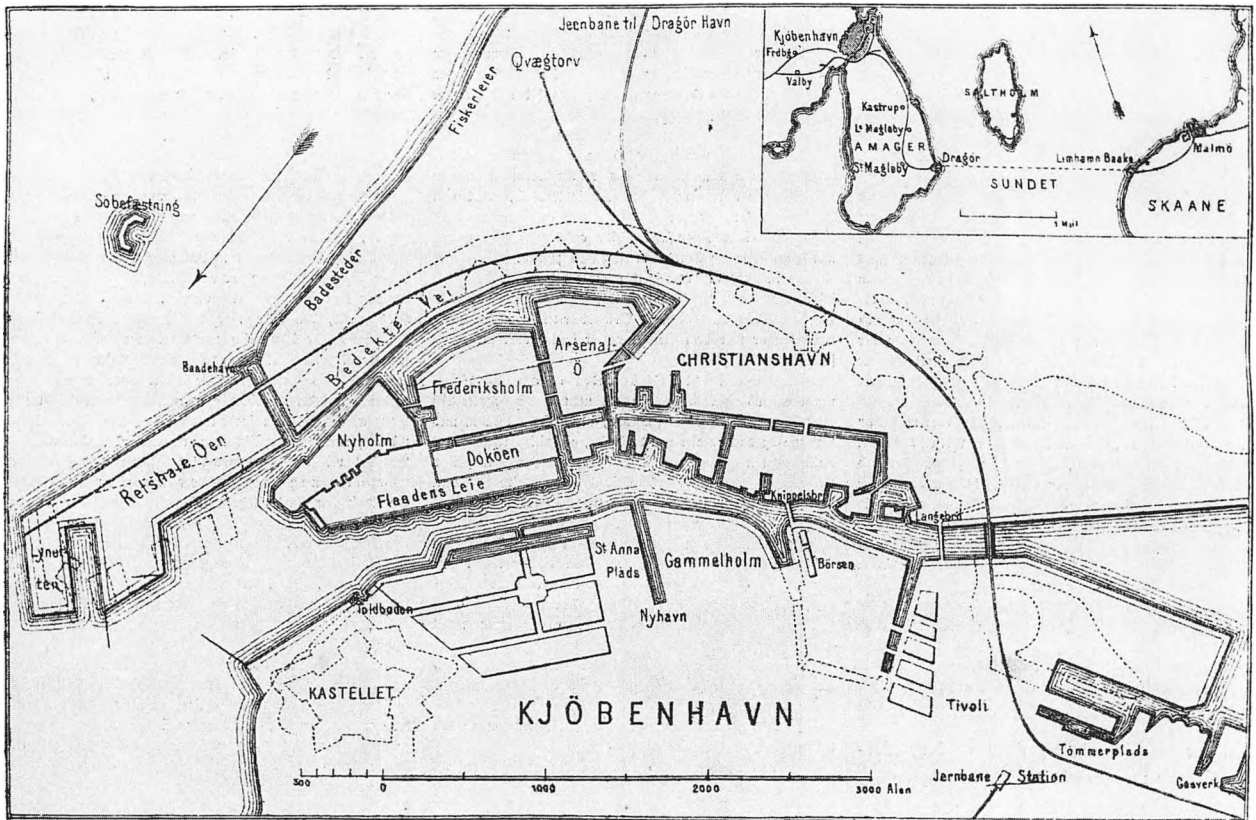
Projekt om Københavns Havns udvidelse og jernbane på Amager 1866

Den store strøm af fremlagte projekter har udgangspunkt i det industrielle gennembrud. Udviklingen af erhvervslivet og specielt den øgede handelsaktivitet satte gang i forestillinger om, hvordan infrastrukturen kunne udbygges for København. Amager opdagedes på ny.

I 1866 fremsatte kaptajnløjtnant Wilde i »Illustreret Tidende« et udkast til udvidelse af Københavns Havn og havnens forbindelse med en jernbane over Amager. Wildes synspunkt var, at der måtte arbejdes på at skaffe Københavns befolkning nye og tilstrækkelige erhvervskilder. Han anså handelen for vigtig, men vigtigst var dog at:

» ... stole på Industrien, der bør udvides saa meget, at mange Livsfornødenheder, som nu i dyre Domme kjøbes hos Fremmede, efterhaanden kunne fremskaffes herhjemme ikke alene til eget Brug, men ogsaa til vore Naboers«.

I 1866 anså man det stadig for nødvendigt, at industrien blev placeret ved havet for at lette transportproblemerne. Midlet til at opnå en vækst i industrien var at nedlægge den del af Københavns befæstning, der stødte op til havnen. For yderligere at lette vilkårene ville Wilde anlægge jernbane fra Valby over havnen og Christianshavn til Amagers østkyst, hvor indu-



Wildes projekt som det blev præsenteret i *Illustreret Tidende* 16. december 1866.

Projektet i denne form blev aldrig gennemført, og det varede over 40 år, før der kom jernbane over Amager.

strierne skulle placeres. Som en sidegevinst i dette projekt skulle jernbanen herfra føres videre til Dragør.

Kanalprojekt 1906

»Er Jernbanen ovre paa Amager, ligger det nær at forlænge den til Dragør over Kastrup og begge Maglebyerne, navnlig for den svenske gennemgaaende Trafik, da en Jernbanereisende over Valby er ligesaa hurtig i Dragør Havn«.

I januar 1906 kunne man i Christianshavns og Amagers Adresse- og Nyhedsblad læse om, at et projekt til en sejl- og afløbskanal tværs gennem Amager var blevet opgivet. Det var meningen, at kanalen skulle have været anlagt og



drevet af Københavns kommune. Sagens forhistorie var, at en ejendomshandler fra Sundbyerne som kommissionær for Magistraten havde 20 større og mindre jordlodder på hånden. Jordlodderne var beliggende i et bredt bælte fra Sundet til de militære skydebaner og tilhørte bl.a. de på Amager bekendte gartneriejere Suhr og Kristensen.

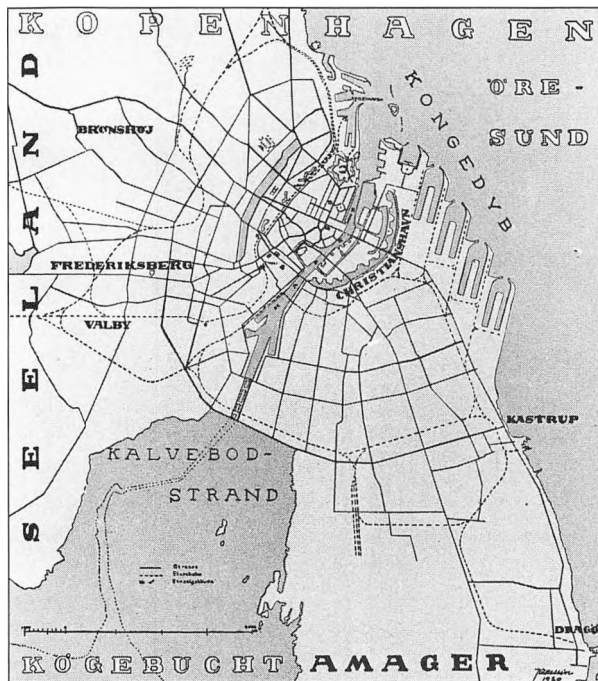
Planen var, at der skulle graves en kanal, der både kunne benyttes til søtransport og til kloak afløb for Sundbyerne. Iøvrigt ville kommunen sikre sig grundene langs kanalen til bebyggelse og fabriksanlæg. Projektet blev opgivet, angiveligt fordi det nedsatte udvalg ikke kunne forhandle færdig indenfor den fastsatte frist.

Projektet gravlægges i avisen med følgende beklagende konstatering:

»For Amager havde Planen naturligvis en overordentlig stor Interesse derved, at det saa ud som om Hovedstaden virkelig havde faaet Øjnene op for de fortrinlige Betingelser, der her er til Stede for Stadens Udvidelse til denne side, Betingelser, der længe har ligget Brak indtil Sundbyerne løstes fra det økonomiske Tryk, som de før led under, men som nok nu skal holde Udviklingen i Vækst«.

Som det ses, har fremtidsdrømmene altid hyl-det den forestilling, at mere af alting – mere bebyggelse, mere industri, mere trafik – var vejen frem.

Projekt til en sejl- og afvandingskanal tværs gennem Amager (Københavns Stadsarkiv. Magistratens 4. afdeling 40/1932).



Hamborgs stadsarkitekt Werner Jackstein præsenterede i 1920 sit forslag til udvidelser af Københavns havn (Der Städtebau, Årg. XVII, 1920).

Werner Jacksteins plan om havneudvidelse 1920

I tiden omkring 1. verdenskrig opstod der behov for og krav om udvidelser af Københavns Havn. Det lod sig ikke gøre at udvide mod nord p.g.a. klausulerede villagrunde, så eventuelle udvidelser måtte foregå mod syd.

Der blev indgået aftaler og handler mellem Frederiksholm Teglværk og Havnevæsenet og i

1917 fremkom havnebygmester H.C.V. Møller med en samlet plan for havnens udvidelse, der indbefattede en industrihavn i syd og en trafikhavn på Amagers østkyst, hvor der også skulle være lagerplads for brandfarlige væsker som f.eks. petroleum.

Planen var fremsat som debatforslag, men ingen var særlig interesseret. Fra arkitektside fik man derfor den idé at lade udenlandske fagfolk se på planen, og i 1920 kom der i det tyske tidsskrift »Städtebau« et forslag af den hamburgske stadsarkitekt Werner Jackstein.

Jackstein opfattede havneudvidelsen som et projekt, der måtte indbefatte en vurdering af hele hovedstadsområdet, d.v.s. også en vurdering af de trafikmæssige konsekvenser. Hans pointe var, at jo mere der blev bygget i Sydhavnen, jo mere trafik ville der komme gennem havnen, og jo mere bebyggelse og havn, der blev lagt på Amager, jo mere belastede ville de to broforbindelser blive.

Hans forslag var derfor, at der ikke skulle udbygges i Sydhavnen, men at nye havneanlæg udelukkende skulle placeres på Amagers østkyst, hvor der var langt bedre vilkår for større skibe. Sydhavnen skulle efterhånden fyldes op og de ringgader, der allerede eksisterede i København, skulle forlænges og fortsætte som ringgader på Amager.

På den måde kunne meget af den fremtidige trafik trækkes udenom den indre by og udenom broerne. Endelig mente han principielt ikke, at man kunne planlægge en havneudvidelse som et isoleret initiativ, men måtte gøre det til en større byplanopgave.

Ingen af de besluttende myndigheder tog notits af denne plan.

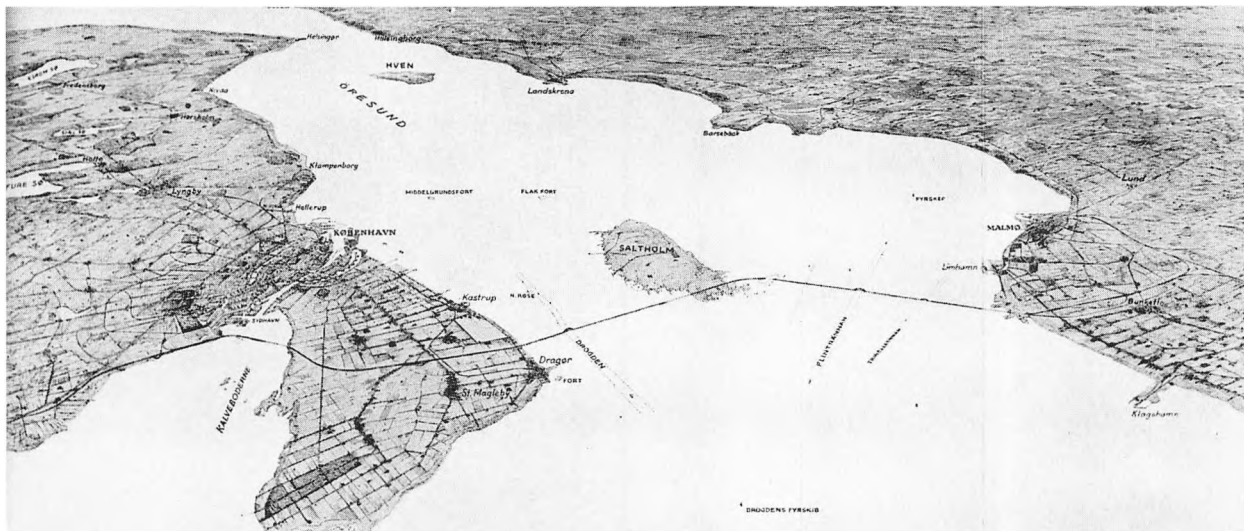
Bro over Øresund 1936-1937

I mellemkrigstiden med den store arbejdsløshed blev der fra det offentliges side igangsat mange arbejder, der skulle forbedre infrastrukturen, specielt vej- og broarbejder. Storstrøms- og Lillebæltsbroen blev bygget i denne periode. De forskellige store ingeniørfirmaer ville gerne være med og i 1936 udsendte firmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz samt Kampmann, Kierulff & Saxild i bogform et storstilet projekt til motorveje med broer over Storebælt og Øresund. Forslagene har åbenbart ikke fået den opmærksomhed, firmaerne håbede, for i juni 1937 fremkom der, ligeledes i bogform, nogle supplerende bemærkninger.

Den foreslåede Øresundsbro skulle udgå fra et punkt syd for Kastrup Lufthavn, strække sig i lige linie (6 km) over Drogden til Saltholm og videre herfra (7,5 km) over Flinterenden til Limhamn. Der skulle være to store gennemsejlingsåbninger over Drogden og Flinterenden samt to mindre åbninger over Trindelrenden og Saltholmsrenden. Man forestillede sig endvidere, at »til Broen slutter sig paa dansk Side Betonbuer og Dæmning over Amager samt Dæmninger over Kalvebodstrand med 1 km lang Bro, i hvilken er indskudt en Klappbro med 30 Meter fri Aabning for Sejladsen i Sorte Rende«.

Brobanen skulle have tre trafikveje, nemlig en enkeltsporet jernbane, en kørebane til tre rækker biler og endelig en cykelsti.

De fordele man forventede sig af broen var dels af overordnet karakter – »hvis hele Projektet med Bro ogsaa over Storebælt blev gennemført, blev hele Skandinavien landfast med



Den foreslåede Øresundsbro set i fugleperspektiv. (Motorveje med broer over Storebælt og Øresund, 1936).

Europa« – dels havde det lokal betydning. I prospektet hedder det:

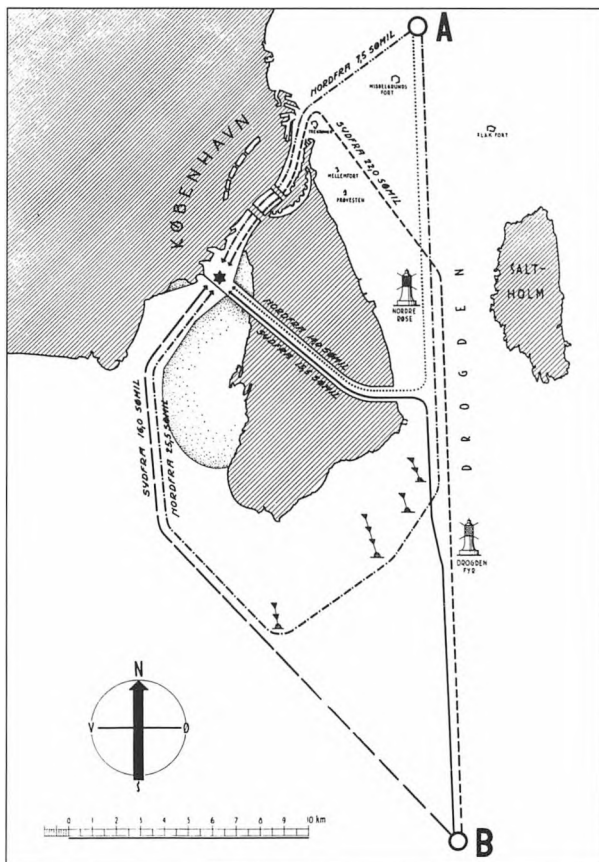
»Saavidt man kan skønne, maa Broens Betydning som Lokalforbindelse være lige stor for Danmark og Sverige; der kan ikke være Tvivl om, at Broen vil aabne et helt nyt Land for Storbyen Københavns Befolkning, hvis Muligheder for Udflugter i Øjeblikket er stærkt begrænset. Paa samme Maade maa man gaa ud fra, at Befolkningen i Malmø og hele det tætbefolkede Sydsverige vil benytte de forbedrede Trafikmuligheder til i langt større Udstrækning end nu at besøge København og Nordsjælland. Betydningen af dette Forhold, ikke alene for Trafikmidler, Restauranter og Hoteller, men

ogsaa for hele Forretningslivet saavel i København som i Sydsverige, kan ikke vurderes højt nok«.

Selvom den påtænkte broforbindelse med tilhørende motorvej og dæmninger ville få en ganske betydelig indflydelse på bebyggelses- og erhvervsudviklingen på Amager, nævnes det ikke med et ord i projektet. Broforbindelsen ses som et middel til at styrke udviklingen i København, og i denne sammenhæng er Amager af ganske underordnet betydning.

Skibsfartskanal gennem Amager 1937

I 1937 udsendtes fra de tre allerede nævnte ingeniørfirmaer, Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz samt Kampmann, Kierulff & Saxild et projekt om en skibsfartskanal gennem Amager.



Projekt om en skibsfartskanal gennem Amager med angivelse af sejldistancer til Sydhavnen (Skibsfartskanal gennem Amager, 1937).

Projektet var en udløber af det allerede nævnte projekt om broforbindelse til Sverige, som her blot er nævnt i en bisætning.

At grave en kanal tværs gennem Amager var, skulle man mene, en sag af overordentlig interesse for øen, men Amagers udvikling som så-

dan var ikke i fokus hos de projekterende. Det var derimod forholdene i Københavns Havn.

»Igennem mange Aar har Forholdene ved Broerne over Havnen været en Kilde til stadig Gene, og samtidig med at der i Aarenes Løb er foretaget mange Forbedringer, baade af Broerne og af de tilstødende Færdselsveje, er Trafikken forøget, saaledes at Ulemperne er nogenlunde uforandrede.

Forbedringer er derfor stærkt paakrævede, og det mest effektive Middel er at skaffe Skibsfarten en anden Adgang til Sydhavnen.«

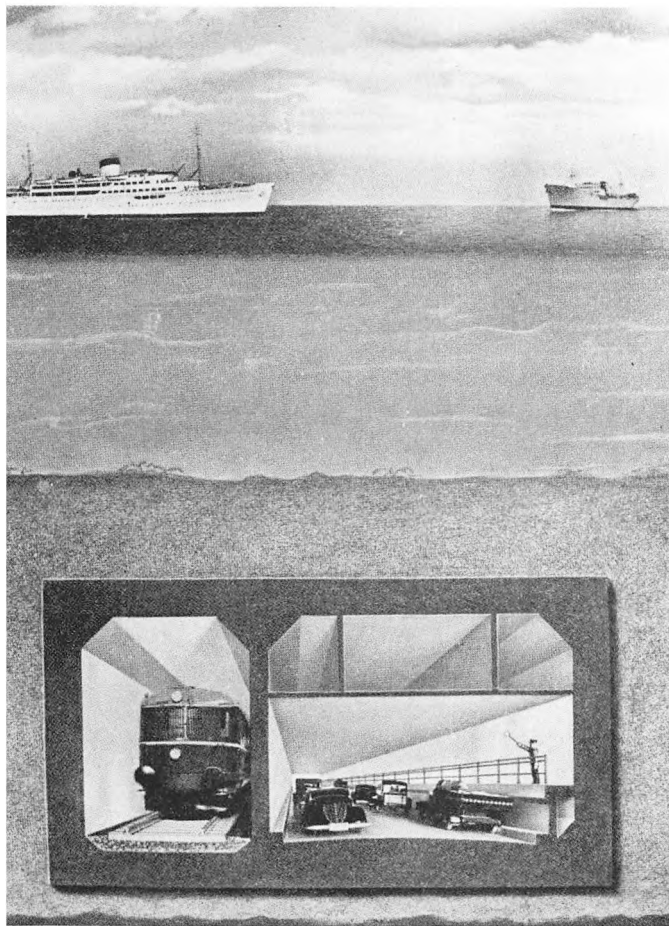
Kanalens længde skulle være på ca. 7,5 km, den skulle strække sig fra Drogden ca. 2 sømil syd for Nordre Røse, føres mod vest indtil et punkt nord for St. Magleby, hvor den i en kurve skulle bøje mod nordvest og fortsætte i en ret linie til Kalveboderne.

Jorden, der blev gravet ud, skulle bruges til inddæmninger ved Amagers vestkyst og opfyldninger ved Islands Brygge og Kongens Enghave.

Den argumentation, der skulle lokke myndighederne til at godkende projektet var, at det ville afhjælpe arbejdsløsheden.

Nytten af kanalen blev fortrinsvis anskuet fra havnens side, og det er i projektet nøje gennemregnet, hvor mange brooplukninger, der ville blive sparet, og hvor mange ventetimer de enkelte trafikanter herigennem ville spare. Man var dog ikke helt uden blik for, at der også kunne være ulemper.

»Det kan indvendes, at Ulemperne vil vise sig paany paa de Steder, hvor Færdselsaarerne paa



Tværsnit af Øresundstunnelen i 1943-projektet. (Ingeniøren nr. 22, Bygningsteknik, 29. marts 1941).

Amager krydser Kanalen, men den Trafik, der i Øjeblikket har Ærinde syd for Kanalen, er saa minimal i Forhold til den Trafik, der skal passere over de nuværende Broer, at en saadan Indvending maa anses for uberettiget.»

I betragtning af, at det er amagerens hyppige torveture, der herved ville blive berørt, er det ikke megen agtelse, der lægges for dagen for lokalsamfundet. Det samme lokalsamfund får også på anden vis besked om sin manglende betydning.

»Arealerne langs Kanalen ville være velegnede til Industrianlæg, idet der kan skabes gode Adgangsforhold saavel fra Land som fra Søsiden, for sidstnævntes Vedkommende ved udgravning af mindre Havnebassiner udgaaende fra Kanalen.

Der er her Mulighed for en betydelig Grundværdistigning, og det vil være naturligt, om denne kommer Samfundet til Gode, ved at der eksproprieres i en tilstrækkelig Bredde langs Kanalen.«

Projektet slutter med atter en gang at påpege, hvor nyttigt og produktivt det er samt, at der her er et projekt der ikke stiller de store krav til fremmed valuta. Sammenligner man med det første projekt om kanal over Amager, var det igangsat af lokale kræfter, og betydelige mænd i lokalsamfundet gik ind for ideen. Det sidstnævnte projekt kom udefra, og formålet var ikke i sig selv rettet mod Amager, men mod Københavns Havn og trafikken der. Projektet blev, som de mange andre, ikke til noget.

Tunnel under Øresund 1943

I 1943 bragte BilledBladet en detaljeret redegørelse for en plan om tunnel under Øresund udarbejdet af ingeniør Manniche. Der blev under

besættelsen fremsat mange visioner om, hvordan alting skulle igang igen, når krigen var ovre. Tunnelen under Øresund hører til disse visioner. Der var specielt bekymring over, om landet ville komme ud i en voldsom arbejdsløshed, så projekterne var ofte af en sådan karakter, at de forudsatte megen arbejdskraft. I BilledBladets beskrivelse hedder det:

»Skal De nu en Tur over til Malmø, kørsaa ud ad Amagerbrogade, videre ad Landevejen omtrent til Store Magleby. Her drejer De til venstre ad Tunnelvejen, der fører ud mod Kysten, ned langs den flotte, brede Rampe, ... og ind i selve Tunnelen ned under Havet.«

På Saltholm skulle tunnelen op i dagens lys og derefter atter under vandet. Tunnelen skulle blive 12 km lang og ligge i 12-15 meters dybde. Man forestillede sig, at tunnelen skulle fremstilles i stykker af 50 meters længde i en flydende tørdok.

Et af de store tekniske problemer ville blive at skaffe tilstrækkelig frisk luft ned i tunnelen. Dette problem skulle løses ved at bygge store ventilationstårne.

»Disse mægtige Taarne kan indrettes for eksempel med Restaurant, Udsigts- og Solterrasser. Selve Tunnelen bliver indrettet saaledes, at baade Tog, Biler, Cyklister og Fodgængere kan nyde godt af den ... Bilerne susser gennem den oplyste Tunnel, Toget haster af Sted, og oppe paa Fodgængerstien gaar man en fredelig Tur fra København til Sverige.«

Saltholm havde sin egen rolle i denne fremtids-

vision. På Saltholm skulle der indrettes et fritidseldorado med teltlejre, hoteller, skove og dyreservater.

Dispositionsplan for del af Amager 1961

De hidtidige planer havde beskæftiget sig med mere industri, trafik og internationale broforbindelser. Kun fordi Amager har sin specielle geografiske placering i forhold til storbyen, var øen blevet inddraget i disse planer.

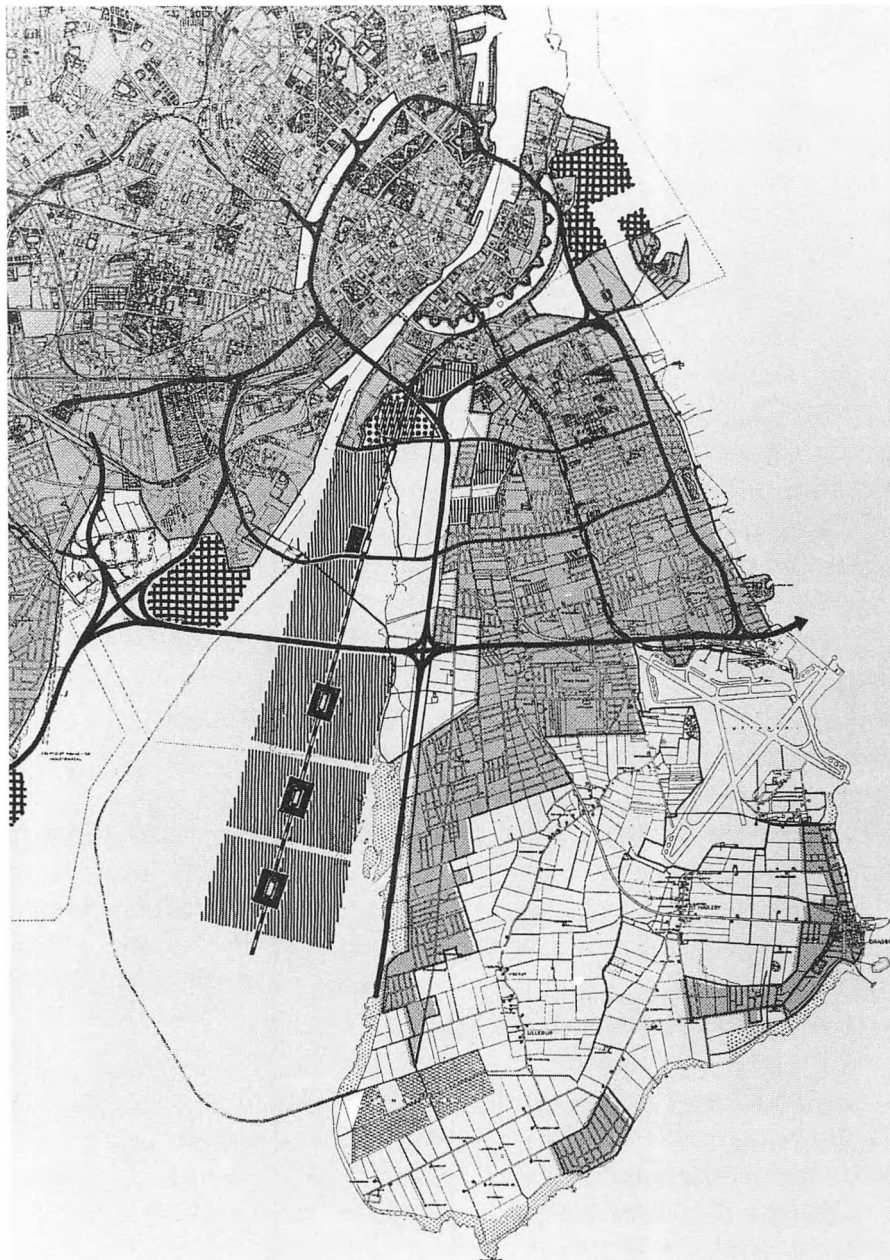
I 1961 kom der en plan, der direkte beskæftigede sig med den fremtidige udvikling for selve øen. I de tidligere planer for hovedstadsområdet – Fingerplanen fra 1947 og Generalplanen fra 1954 – havde det været en forudsætning, at yderligere bebyggelse på Amager ikke blev forceret frem, idet de trafikmæssige forudsætninger ikke var til stede.

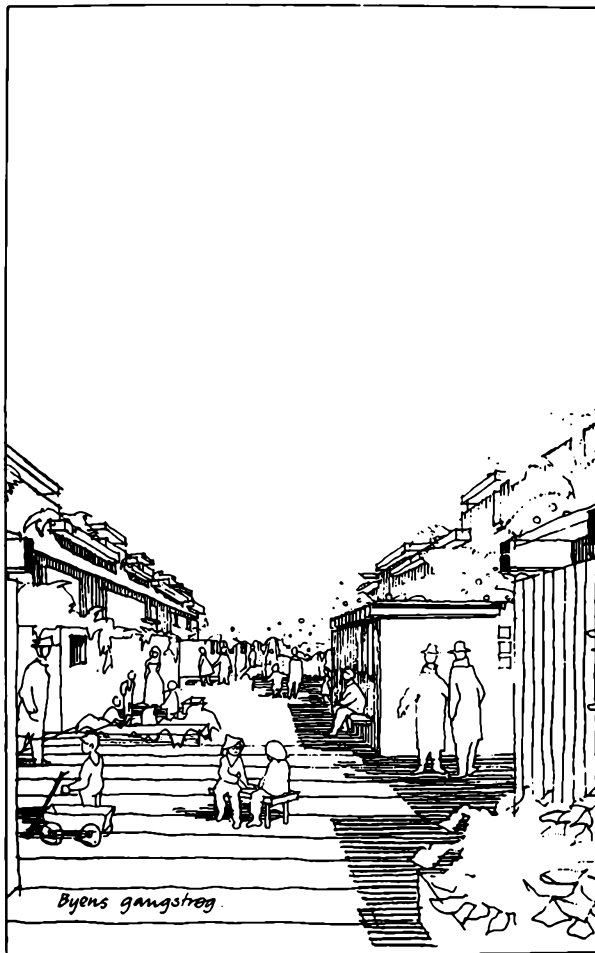
Den begyndende affolkning af Københavns kommune, de utidssvarende boliger på brokvartererne og den langsomme sanering fik imidlertid Københavns bystyre til at se sig om efter områder, hvor der kunne bygges nye tidsvarende boliger til nye skatteydere.

På Amager øgedes samtidig de inddæmmede arealer. Inddæmningen var startet som et arbejdsløshedsprojekt i 1939 og siden fortsat under 2. verdenskrig. I 1961 fremkom der så et forslag fra Københavns stadsingeniør om boligbebyggelse på disse arealer. Men de trafikmæssige forudsætninger var stadig ikke til stede, og samtidig var det uafklaret, hvad der skulle ske med militærets arealer, skydebanerne.

Københavns kommune kunne derfor kun

Langtidsperspektiv for Amager fra 1961. Heri lå der planer for 30.000 boliger på det inddæmmede areal. (beretning og regnskab fra Stadsingeniørens Direktorat 1961/62). (TLS).





Byens gangstrøg. (Vestamager. En redegørelse for amagerkonkurrencens vinderprojekt, 1967).

planlægge med en række hvis'er: Hvis Sydhavnens funktion blev reduceret, hvis lufthavnen blev flyttet til Saltholm, hvis skydebanerne blev nedlagt, etc. Den mest udbyggede plan indebar et forslag til placering af 40.000 boliger i bylig-

nende konstruktioner i en række vest for Kongelundsvej på det inddæmmede areal. Man tænkte sig, at disse boliger som hollandske byer skulle ligge under havets overflade beskyttet af diger. Planen fik hurtigt navnet »Urban-planen« efter den daværende overborgmester Urban Hansen.

Arkitektkonkurrence om udnyttelsen af Vestamager 1964

Det blev hurtigt klart, at den ovenstående plan ikke kunne realiseres med mindre nogle af forudsætningerne var afklaret. Københavns kommune gik derfor i forhandlinger med militæret og fik gennemført et mageskifte, således at 12.000 ha på Amager overgik til kommunen. Boligministeriet, der dengang var øverste byplanmyndighed, forlangte herefter, at der skulle udskrives en offentlig konkurrence om udnyttelsen af Vestamager. Konkurrencen blev udskrevet i 1964 og indeholdt en hensigtserklæring om, at det primært handlede om at placere boliger – helst mange boliger.

Der indkom mange gode og flere meget fremadskuende forslag som resultat af konkurrencen, og de fleste forholdt sig også til hele knuden af trafikmæssige problemstillinger. Et forslag gik ud på, at kun den allernordligste del af Vestamager skulle bebygges med boliger, medens resten af øen skulle udlægges til trafik-anlæg – nye havne, motorveje og udvidelse af lufthavnen. Men da det indeholdt så relativt få boliger, kom det ikke i betragtning. Et andet forslag gik ud på en næsten total opfyldning af Sydhavnen, så der kun var en kanal tilbage. Der

skulle så placeres citylignende bebyggelse langs hele denne kanal – en såkaldt citystreng. Dette forslag indebar meget boligbyggeri, men ikke så meget som det projekt, der vandt 1. præmie.

Vinderforslaget forestillede sig bylignende konstruktioner af terrassehuse hver med 12.500 indbyggere beliggende på den sydlige del af øen i en fingerplanlignende konstruktion – ialt 18 nye byer. Yderligere skulle der langs hele vestkysten placeres 15-etages højhuse med udsigt over vandet.

Det var en plan, der tiltalte Københavns bystyre – men der var andre myndigheder, der også havde beslutningsret. Hverken staten eller de øvrige kommuner i hovedstadsområdet mente, at der i større målestok burde bygges på Vestamager, før der var taget beslutning om f.eks. S-bane til øen, om lufthavnens udflytning til Saltholm, om nye broforbindelser til Sjælland og evt. om en broforbindelse til Sverige.

Her har sagen stået i mange år og i mellemtiden er begejstringen for 60'erne-periodens forærlighed for sammenklumpning af mennesker i monstrøse bebyggelser aftaget betydeligt. Samtidig har flere og flere fået øjnene op for de betydelige naturværdier, der findes i området på Vestamager.

Staten forlod skydebaneområderne i 1982, og de kunne da i princippet åbnes for offentligheden. Man har imidlertid ønsket, at der blev foretaget en planlægning før dette kunne ske. Den sydlige del af Vestamager har fra 1952 haft status som vildtreservat og fra 1972 har Dan-

marks Naturfredningsforening haft rejst fredningssag på Tårnbys del af Vestamager – denne fredning er i dag gennemført. Vestamager åbnedes i 1984 for offentligheden. Men skismaet mellem specielt fuglenes behov for uforstyrretthed og offentlighedens krav på friarealer er stadig ikke løst. Planerne om en Ørestad på en del af Vestamager kaster nyt lys over interesseudsættelserne.

De her beskrevne projekter blev ikke gennemført. Set i lyset af den tid, hvor de enkelte projekter er blevet til, er de alle båret af en stærk fremtidstro, en tro på, at mere trafik, mere industri, mere handel og flere boliger ville vende det, som hver tid anså for en uheldig udvikling – ikke specielt en uheldig udvikling på Amager, men en uheldig udvikling for storbyen København. Mange bindinger i byudviklingen på Amager var skabt af storbyens behov. Behovet for en fornuftig militær beskyttelse af byen, behovet for at få latrinen kørt bort og behovet for en lufthavn, behov for boliger til storbyens voksende befolkning.

Sådan er det stadig, hvad debatten omkring vedtagelsen af den kommende Øresundforbindelse og projektet om Ørestaden på Vestamager har vist.

Men også Amagers eget særpræg, erhvervs-mæssigt såvel som kulturelt, har bidraget til at skabe det billede, der i dag tegner sig af forstadsudviklingen på øen.



SUNDBYØSTER

SUNDBYVESTER

AMAGER
FÆLLED

KASTRUP

TÅRNBY

KØBENHAVNS
LUFTHAVN
KASTRUP

VESTSAMAGER

DRAGØR

VILDTRESERVAT

SYDSTRANDEN

1987.

Den bundne byudvikling

Der findes i bebyggelsens udvikling en række bindinger, der har afgørende betydning for det udseende, de forskellige områder har i dag.

For Dragør og Tårnby kommuners vedkommende, de to Amager-kommuner i Københavns Amt, er der tale om meget forskellige forløb. Men fælles er, at den voldsomme byvækst er kommet sent i begge kommuner. I Tårnby kommune er resultatet et tæt pakket bymiljø, der fysisk forbinder sig til bebyggelsen i Sundbyerne. Også i Dragør kommune har bebyggelsen bredt sig kraftigt. Men de forskellige forudsætninger, der altid findes udtrykt i bebyggelsens udseende og spredning, er her langt mere synlige. Hvilke forudsætninger, der har været mest afgørende for den moderne tids bebyggelsesmæssige vækst, kan være vanskeligt at afgøre. I det følgende vil nogle af de væsentlige blive belyst. Det drejer sig om de naturmæssige forhold, de militære anlæg, jernbanen og lufthavnen samt særlige kulturhistoriske forhold.

De naturmæssige forhold

Ser man på et kort over Amager i dag, så er øen som med en lineal delt i to dele. På den ene side er der et stort, grønt, ubebygget område. Det var langt op i tiden underlagt militæret og blev benyttet som skydeterræn. I dag fungerer det som naturområde, og der har i tidens løb været

mange tanker om, hvordan det kunne udnyttes. Den anden del af Amager er i dag for størstedelen bebygget. Undtagelsen er det areal, der benyttes til lufthavnsformål samt et tilbageværende landområde på den sydlige del af øen.

Øens vestlige område med de senere inddæmmede tilføjelser blev længe regnet for at være for lavtliggende til bebyggelse. Det blev brugt til sommergræsning og har været holdt i venteposition, siden den funktion ophørte, mens diskussionerne om dets fremtidige udnyttelse har bølget. Mange kolonihaveforeninger blev anlagt her i dette århundrede.

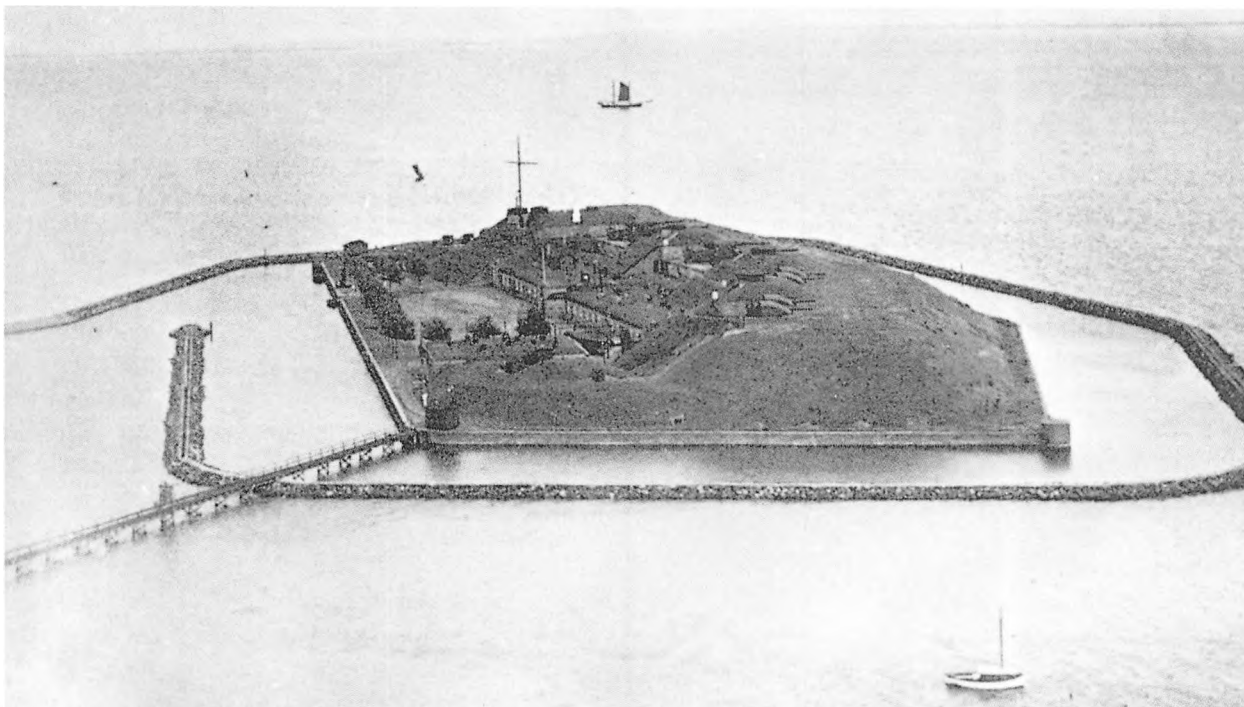
Øst for det ældre kystområde lå den gamle moræneflade med det dyrkede land og landsbyerne. Det er denne del af øen, der i dag er byudviklet.

De militære anlæg

Amagers beliggenhed foran landets hovedstad har betydet, at øen længe har haft stor strategisk betydning for et eventuelt forsvar af København. Der har i tidens løb været mange forskellige militære anlæg på Amager.

Langs Amagers østkyst blev der i årene 1780-82 anlagt 7 krudttårne. Det var praktisk at have dem liggende langt fra bebyggede områder og væk fra hinanden, da eksplosionsfaren var stor. Krudthusene gjorde det nødvendigt med en vej – den nuværende Amager Strandvej





(tidligere Krudttårnsvej). Ophold og bebyggelse var forbudt frem til midten af 1920'erne, og først herefter kom der gang i en bebyggelse. Et af krudthusene var særlig populært i mellemkrigsårene – krudthuset ved Kastrup Lufthavn. Her var en meget besøgt restaurant i den tid, hvor lufthavnen var et udflugtsmål i sig selv.

Kastrup Fort blev opført 1886-87 som led i

Dragør Fort blev lavet som en kunstig ø ca. 400 m. fra den oprindelige kystlinie. Forbindelsen til land var en lang træbro, der i 1953 erstattedes af en dæmning. Efter opfyldning fremtræder fortet i dag landfast. 1920-1925. (DL)

fæstningsanlæggene omkring København. Det blev opgivet i 1922 og 1925 overladt til Københavns kommune. Her åbnedes i 1930'erne en folkepark.

Kastrup Fort fungerer i dag sammen med Amager Strandpark som et rekreativt område, og er et eksempel på, at militærets tilstedeværelse har holdt tilfældig bebyggelse på afstand og derved sikret et åbent areal.

I Dragør Kommune findes endnu to bevarede krudthuse. Det ene har fundet anvendelse som institution for børn og unge, mens det andet ligger ubenyttet hen. Senest er det i kulturplanen for Dragør Kommune fra 1992 foreslået indrettet til kulturhus. 1993. (Dirch Jansen) (DL).

Dragør Fort er påbegyndt i 1910, som led i en større udbygning af søbefæstningen. Fortet var færdigbygget i 1915 og således fuldt bemanded under 1. verdenskrig. Krigsbesætningen var på 380 mand. Lægger man hertil bemanningen på de andre forter på Amager samt den fodfolksstyrke, der også befandt sig – for manges vedkommende privat indlogerede på gårdene på øen – så er det ikke et ringe kontingent af fremmede, der i en årrække har opholdt sig her. Dragør Fort blev nedlagt i 1957, hvor hæren overgav området til Søværnets Marinetjeneste. Det fungerer i dag som kystradarstation, bestykket med kanoner.

Kongelunds Batteri blev påbegyndt i 1914 som led i den samme udbygning af søbefæstningen, men det var først færdigt i 1916. Krigsbesætningen var her på 120 mand. Det blev udbygget i mellemkrigsårene og hed herefter Kongelunds Fort. I begyndelsen af 2. verdenskrig var det dansk bemanded, men tyskerne overtog det i 1943. Fortet blev nedlagt i 1956, men blev i 1959 overtaget af hæren for i 1962 at overgå til flyvevåbenet. Omkring 1960 opførtes et nyt bebyggelsesområde nordøst for Kongelunds Fort ved Kalvebodvej samt et afskydningsområde for Nike-raketter. Fortet er i dag en radarstation.

Den militære tilstedeværelse langs med Amagers kyster har i høj grad været en bestemmende faktor for, hvad der kunne tillades af anlæg og bebyggelse og ikke mindst bestemmende for, hvornår det kunne ske. Som allerede nævnt har de militære anlæg også virket konserverende på landområderne i den forstand, at de har holdt bebyggelsen på afstand.

Dette gælder også for det inddæmmede areal på Vestamager.

Amagerbanen

Efter mange og lange forhandlinger om finansiering og placering blev Amagerbanen indviet i 1907. Den var privatfinansieret, og der var mange interesser involveret.

Ser man på den første bestyrelse, var der repræsenteret interesser for ejendomshandel i Sundbyerne, for afsætning af natrenovation gennem Københavns grundejeres Renholdningsselskab, for industrien ved et par lokale fabrikker og fabriksdirektører, og endelig var øens landbrug repræsenteret.

Interessefeltene angiver, hvilke hensyn der skulle tages, når baneanlægget skulle placeres. Der skulle være en bane til Kløvermarken, hvor Renholdningsselskabet havde latrinoplæg.

Der skulle føres bane til de store industrier omkring Kastrup, og landbruget skulle have mulighed for transport af grøntsager til eksport og latrin til gødning. Derimod skulle der ikke nødvendigvis være bane til Dragør. I Dragør havde byforstanderskabet forholdt sig meget tøvende til jernbaneprojektet. Først i sidste øjeblik blev det besluttet, at Dragør gerne ville være med, hvad byen også kom. Det var ikke interessen for en godsbane, men interessen for at få turister til Dragør, der var udslagsgivende.

Jernbanens placering blev således afgjort af lokale og helt øjeblikkelige interesser. Det skulle vise sig, at placeringen nok var for kortsigtet. Bl.a. medførte indførelsen af vandklosetter i de københavnske ejendomme en betydelig nedgang i latrintransporterne.



Natrenovationen fra København havde stor betydning for landbruget på Amager. Så stor, at da St. Magleby's og Tårnbys kommunalbestyrelser i begyndelsen af århundredet førte forhandlinger om anlægningen af Amagerbanen, gjorde de deres tilsagn betinget af, at der kunne transporteres latrin med banen. (AM)

Godstransporterne til og fra industrierne og persontrafikken fortsatte med at have betydning. Men ingen i bestyrelsen havde forudset den voldsomme byudvikling langs hovedtransportvejene midt på øen. Den befolkning, der bosatte sig her, gjorde ikke brug af banen og man ophørte derfor med personbefordring i 1938. Banen havde dog allerede i 1930 overtaget de eksisterende busruter på Amager. Under besættelsen tog Amagerbanen – p.g.a. benzinsmanglen – atter passagerer i nogle år frem til 1947.

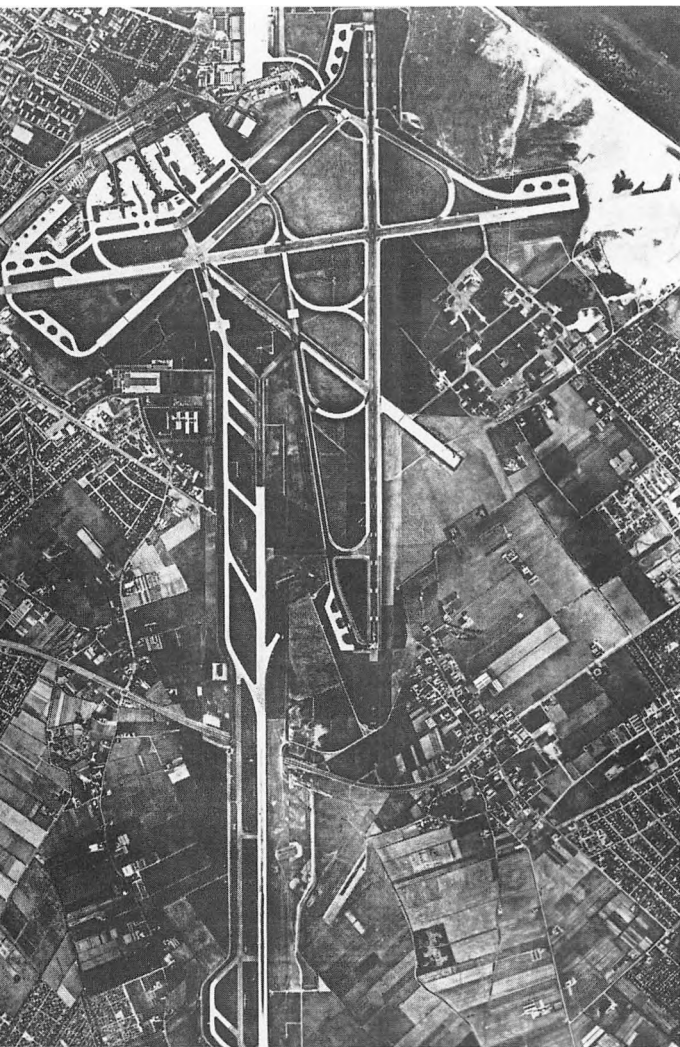
Banen har haft betydning for det bælte af industri, der ligger langs Amagers østkyst. Her er

den ældre, oprindelige søværts industriplacering blevet bibeholdt, og det er først de senere års nedlæggelser af de store industrier i området, som har ændret dette billede. Samtidig har banen haft betydning for udviklingen af Dragør som sommergæsternes by.

Københavns Lufthavn i Kastrup

Københavns Lufthavn i Kastrup omfatter ca. 1.100 ha. Sammenlignet med Tårnby og Dragør kommuners samlede areal på ca. 6.400 ha udgør lufthavnen således 1/6 af dette. Det er i sig selv et betydeligt areal. Men også dens geografiske placering på øen og de miljøbestemmelser, der er angivet gennem lovgivningen, placerer lufthavnen som en afgørende planlægningsmæssig forudsætning for de to kommuner.

Lufthavnens placering, der strækker sig over 2/3 af Amager i nordøst-sydvestlig retning, af-



Luftfoto af lufthavnsområdet som det så ud i 1975. (Poul Westphal: Københavns Lufthavn 1925-1975, 1975).

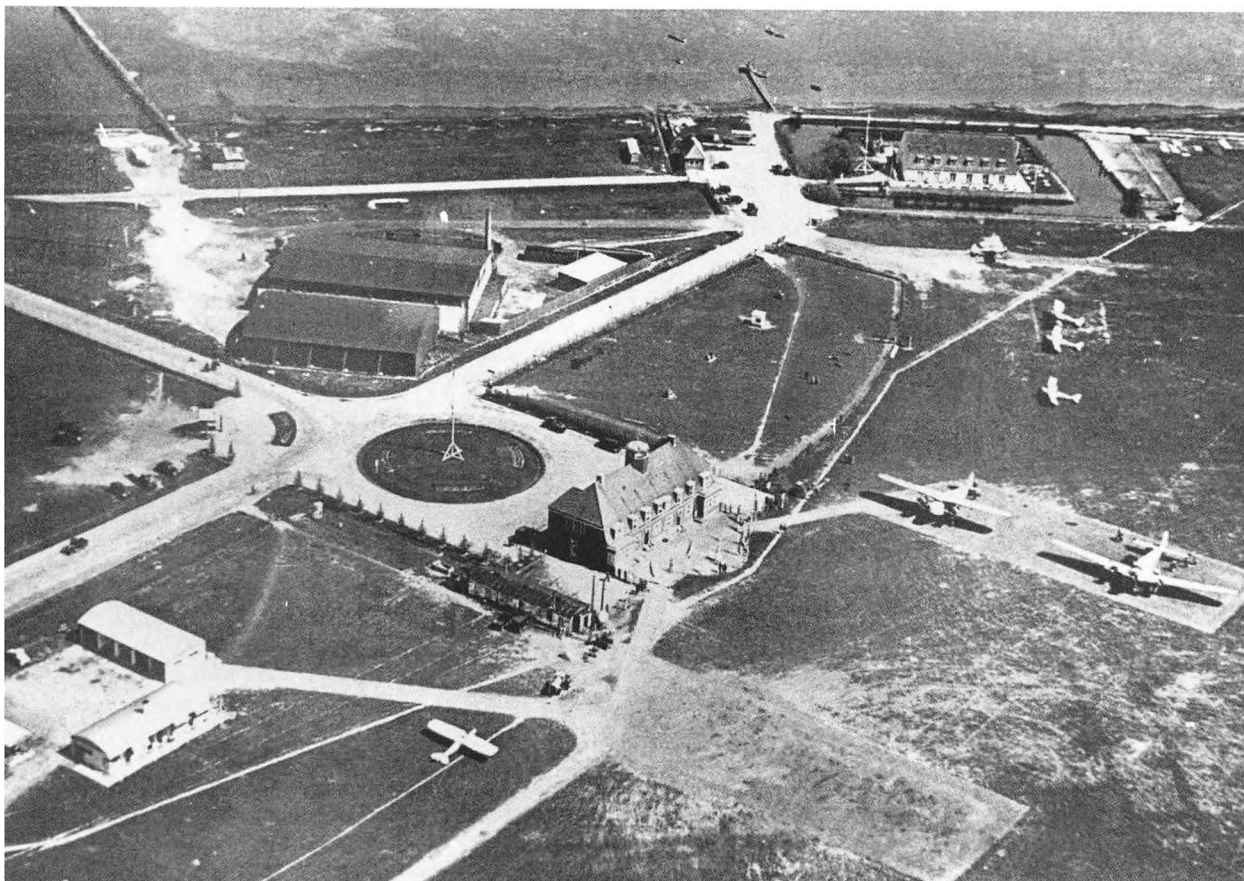
skærer næsten totalt de bebyggede områder i de to kommuner fra hinanden. Tårnby kommune er blevet overskyldt af storbyudviklingen og er så godt som totaludbygget, mens Dragør kommune har ligget »i læ« af lufthavnen. Den beliggenhed, men ikke den alene, har også medvirket til, at Dragør kommune har bibeholdt mange træk fra tidligere tiders erhverv og kultur.

Samtidig binder de gældende miljøbestemmelser udviklingen i fremtiden. Bebyggelsernes omfang og højde er fastlagt, og det åbne land ligger i venteposition på flere eventuelle udvidelser. Lufthavnen og de forskellige krav, der knytter sig til den, fungerer i dag som grundbetingelse for udviklingen i de to kommuner.

Lufthavnens arealmæssige udvikling

Frem til 1925 deltes den militære og civile lufttrafik om militærets flyveplads på Christianshavns Fælle, Kløvermarken. Allerede længe før var der dog blevet nedsat en luftfartskommission, der skulle komme med forslag til, hvor man kunne oprette en civil flyveplads.

I 1920 fremkom kommissionen med en indstilling om, at den bedste placering måtte være Amagers østkyst ud for landsbyen Maglebylille. Fordelene ved denne placering var, som det blev udtrykt, at den ikke på nogen måde ville kunne gribe forstyrrende ind i udviklingsmulighederne for Københavns Havn. Men væsentligere var nok, at man forestillede sig en stor fremtid for vandflyvemaskiner og luftskibe, og derfor søgte en placering, der tilgo-



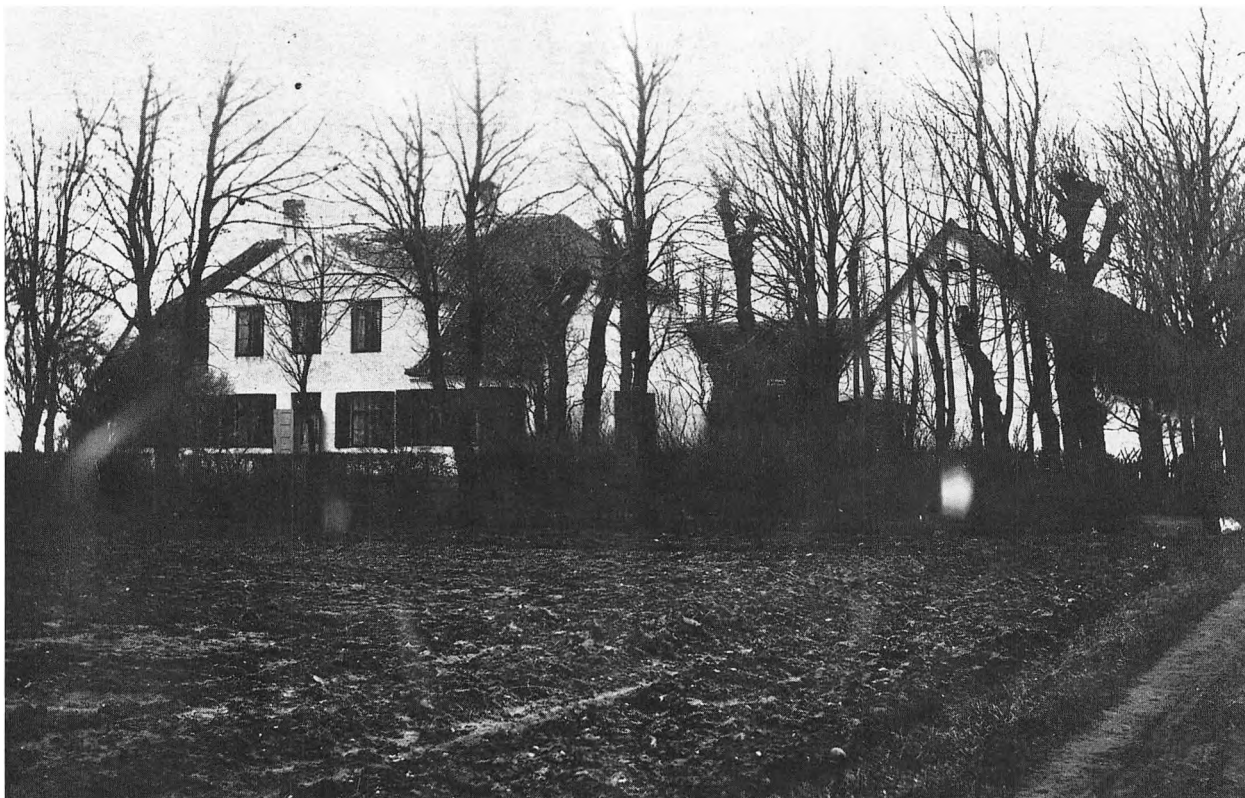
Kastrup Lufthavn. Midt i billedet ses administrationsbygningen og bagved hangarene. Øverst til højre ses »Luftshotellet«, Hammers Restaurant indrettet i et tidligere krudthus. Ca. 1930. (Poul Westphal: Københavns Lufthavn 1925-1975, 1975).

deså disse flytyper. Direktør for luftfartvæsenet, Knud Gregersen, fortalte om overvejelserne:

»Stedet ville i ganske særlig Grad være egnet for Indretning af en Havn for Vandflyvemaskiner,

idet Saltholm vilde virke som en naturlig Bølgebryder ... den nordlige Del tænktes indrettet til Flyveplads for Landflyvemaskiner med Administrations- og Hangarbygninger m.m., samt Anlæg for Vandflyvemaskiner, medens den sydlige Del tænktes anvendt til Manøvreplads for Luftskebe med dertilhørende Anlæg.«

Denne manøvreplads skulle være så stor, at to luftskebe kunne fortøjes samtidig og svinge hele



»Østergård« blev som mange andre gårde i Maglebylille købt af staten efter lufthavnens anlæggelse. Staten bortforpagtede flere af gårdene til de tidligere ejere. Da ejendommene efter mange år skulle nedrives p.g.a. lufthavnsudvidelserne i 1970, fik disse forpagtere et stort problem. De kunne ikke købe en ny ejendom for erstatningssummen, den havde de fleste brugt til huslejen, desuden var inflationen også løbet stærkt. Ca. 1915. (TLS)

horisonten rundt uden at ramme hinanden. I tilbageblik er det lidt ironisk at tænke på, at de faktorer, der blev udslagsgivende for lufthavnens placering: Havnens vækst, vandflyvere og

luftskibe, er faktorer, der i dag er uden betydning.

Der eksproprieredes 322 ha fra gårdene Petersdal og Østergård. Kun de 120 ha skulle foreløbig benyttes til flyveplads. Staten overtog driften af Østergård, mens resten blev bortforpagtet til de tidligere ejere.

Om landbrugsdriften på Østergård fortælles i »Ugeskrift for Landmænd« fra 1927:

»Paa Østergaard og Flyvepladsen drives der Faareavl i stor stil. Besætningen udgør for Ti-



I de første år græssede der får på lufthavnens område. De blev gennet væk, når flyene skulle starte eller lande. Den første betonbane blev anlagt i 1941 efter krav fra tyskerne. 1936. (Arne Glud) (TLS)

den 519 Faar, hvoraf de 372 er Avlsdyr af ren Race, medens Resten er i Foraaret indkøbte Græsningsfaar, der igen sælges til Slagtning i Efteraaret ... Sommeren igennem og helt hen til December Maaned græsser Faarene paa Flyvepladsen under Bevogning af en Hyrde med

Faarehunde, der i en Fart kan samle Dyrene i en ret lille Flok, naar en Flyver ankommer og vil lande... Vaskningen og Klipningen af denne store Faareflok, som foretages 2 gange om Aaret, gaar temmelig let for sig. I en Voldgrav omkring det gamle Krudttaarn vasker 7 mand let 400 Faar om Dagen.«

Da det blev besluttet at holde får på områderne, var det ud fra en vurdering af, at det var hensigtsmæssigt og fordelagtigt at udnytte græsset på flyvepladsen til græsning, hvorved »man til-



Luftfoto over Maglebylille kort før denne landsbyidyl forsvandt omkring 1970. I dag er der kun et par gårde og huse tilbage langs Amager Landevejs østside. (TLS)

lige sikrede sig mod, at græsset nåede en for flyvningen generende højde«. Fårene blev dog hurtigt til gene for flyvningen og måtte derfor afskaffes. Langt op i tiden og tildels også i dag har driften af lufthavnens jordtilligender dog været af betydning.

Det viste sig snart, at søflyvningen ikke fik den fremgang, man havde ventet, men at landflyvningens omfang hurtigt voksede. I 1931 var det nødvendigt at udvide lufthavnen. Arealerne frem til Amagerbanen mod vest blev inddraget. Sydpå mod Dragør blev Edelsminde Gartneri opkøbt, ligesom en del af Østergaards jorder blev inddraget.

Den tyske besættelse i 1940 også af Københavns Lufthavn havde som sideeffekt, at lufthavnen blev en mere professionel flyveplads.



Amager Landevej, den gamle lige forbindelse mellem kommunerne Tårnby og St. Magleby, blev forkortet, da en ny startbane til lufthavnen skulle anlægges. Amager Landevej sluttede her efter sit forløb ved Tømmerupvej. Her er et sidste kikk ad det gamle vejstykke til St. Magleby. Ca. 1957. (TLS).

Hidtil var starter og landinger foregået på græstæppe med deraf følgende afbrydelser i flyvningen, når bunden i vinter- og forårmånederne var for blød og sumpet. Tyskerne kræ-

vede cementbaner, og herefter kunne der flyves hele året.

Under besættelsen blev det klart, at flyvningen ville få en vældig fremgang efter krigsafslutningen. Der udarbejdedes projekter til flere og længere baner, til udvidelser i bygningsmassen og til udskillelse af den private flyvetrafik. Disse projekter omfattede yderligere arealmæssige udvidelser. Hele Maglebylille landsby bestående af 5 gårde, 14 gartnerier og 15 huse blev eksproprieret, og det samme blev arealerne

nord for Ndr. Dragørvej. Desuden blev den gamle sti langs stranden lukket, hvad der medførte mange klager og protestmøder.

Ikke alene krævede den stadigt voksende beflyvning af lufthavnen konstante udvidelser. Også den hastigt voksende trafik over land krævede sit. Omkring 1955 planlagdes et nyt vejanlæg til lufthavnen. Denne gang var det Københavns Amtsråd, der eksproprierede, og det drejede sig om 30 villaer i Kastrup og Tårnby, der skulle nedrives. Baggrunden for denne stort anlagte motorvej var, at man allerede på dette tidspunkt forberedte en broforbindelse til Sverige. Englandsvej var i 1957 blevet videreført fra Tårnby til St. Magleby i forbindelse med en startbaneforlængelse hen over Amager Landevej. En af øens gamle hovedfærdselsårer var hermed skåret over. Det medførte store ekspropriationer, som især gik ud over St. Magleby, der blev delt på midten af den nye trafikåre.

Lufthavnen udvidedes ikke alene gennem ekspropriationer. Sidst i 1950'erne var der gennem opfyldningsarbejder vundet 40 tdr. land. Omtrent samtidig var diskussionerne om en udflytning af lufthavnen til Saltholm eller til Kongelundsområdet gået i gang. Medens disse diskussioner bølgede frem og tilbage, og en endelig afgørelse trak i langdrag, besluttedes det i 1965, at hvad der end blev resultatet, måtte man forbedre forholdene i Kastrup, og store udvidelser blev vedtaget. En del var bygningsmæssige udvidelser, men det vigtigste var bygning af en parallelbane til hovedbanen 04-22 frem mod Kongelunden, hvor Englandsvej skulle føres ned under startbanen. Også denne plan medførte store ekspropriationer, denne gang i

det væsentlige fra St. Magleby landsby. Her overtog man bl.a. jord og bygninger fra gården Faders Minde, hvor der blev indrettet projektkontor for forberedelserne til Saltholmanlægget.

Der blev spillet med mange bolde i luften i denne periode. På den ene side sagde alle planer, at en Saltholmudflytning ville være en realitet i 1985, og på den anden side skulle både de øjeblikkelige pladsbehov opfyldes, og der skulle tages højde for udviklingen frem til år 1985. Endelig var støjgenerne en problematik, man ikke kunne se bort fra.

Den økonomiske afmatning, der fulgte oliekrisen i 1973, betød imidlertid, at bremserne blev sat i fra politisk side overfor en Saltholmudflytning. Der blev i 1975 nedsat et udvalg, der skulle opstille sammenlignelige vurderinger af enten at udbygge Kastrup eller flytte til Saltholm. I 1978 konkluderede udvalget, at det ville være bedst i økonomisk henseende at lade lufthavnen forblive i Kastrup. I 1980 stadfæstedes denne vurdering i en lov om udbygning af lufthavnen i Kastrup og en ophævelse af loven om lufthavn på Saltholm.

Lufthavnsbygninger

Der var i 1920'erne ingen forbilleder for, hvordan lufthavnsbygninger skulle se ud. Lufthavnens første administrationsbygning i »Bedre Byggeskik«-stil var arkitektonisk tæt på jernbanestationerne. Bygningen var i røde sten med helvalmet tag, hvide vinduesindramninger og karnapper ved hjørnerne mod flyvepladsen. Skråt ud fra karnapperne var anlagt stier, der



Den første administrationsbygning i lufthavnen blev i folke-munde kaldt »Træsloppet« eller »Sommerpavillonen«. I de første år fløj man kun i godt vejr, da både pilot og passagerer sad i det fri. Ca. 1930. (TLS).

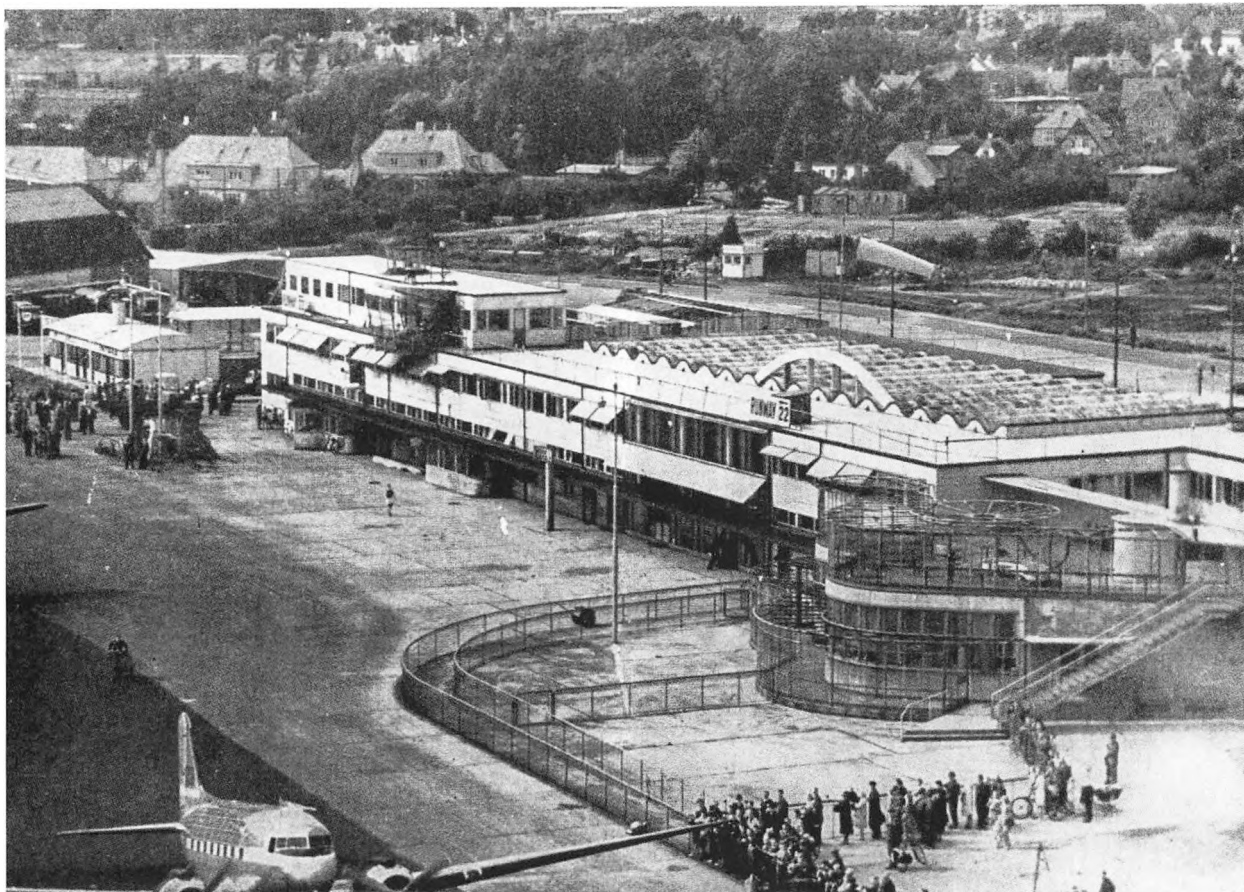
førte ud til de to »forklæder«, hvor flyene stod opmarcheret. På den anden side af bygningen var tilkørselspladsen med rund græsplæne prydet med flagstang. I lidt spredt orden omkring administrationsbygningen lå nogle – i nutidens målestok – mindre hangarer.

Lidt længere væk, helt tæt på vandkanten, lå det tidligere krudthus. Det var i sin tid af sikkerhedsmæssige grunde blevet omgivet af en

vandgrav. Nu, da krudthuset var blevet om-dannet til lufthavnsrestauration og -hotel, dan-nede denne vandgrav en malerisk ramme om et yndet udflugtssted. Samtidig havde den det praktiske formål at fungere som vaskeplads for lufthavnens fårehold, før fårene skulle klippes.

Dette første anlæg blev imidlertid hurtigt for småt, og i 1935 blev der udskrevet en arkitekt-konkurrence om en ny lufthavnsbygning i Kas-trup. Vinder blev arkitekt Vilh. Lauritzen, der også har tegnet Det ny Nørrebro Teater, Daells Varehus og Radiohuset på Rosenørns Allé. Be-dømmelsesudvalget fremhævede bl.a.:

»Såvel bygningens indre, som dens ydre ud-



Lufthavnsbygningen fra 1939, tegnet af arkitekt Vilh. Lauritzen. Ved ibrugtagningen blev det bestemt at give lufthavnen et mere internationalt navn, nemlig Københavns Lufthavn, i stedet for det hidtil anvendte Kastrup Lufthavn. Ca. 1946. (TLS).

seende er overordentlig smuk og tiltalende. Særligt må fremhæves den store, smukt belyste hall, hvorfra der er god udsigt over flyveplad-

sen. Hallen er udmærket indrettet, placeringen af samtlige lokaler tilfredsstillende, restauranten smukt udformet med adgang for publikum fra tilskuerpladserne.«

I denne beskrivelse er det værd at bemærke, i hvor høj grad der blev lagt vægt på et ikke-flyvende publikum. Her skulle være mulighed for at følge med. Udsigten til flyene var vigtig.



Hallen i lufthavnsbygningen fra 1939, hvor der var rig mulighed for at følge flyvemaskinernes afgang og ankomster. Dengang var det ikke nødvendigt med de samme sikkerhedsforanstaltninger som i dag. 1939. (TLS).

Lufthavnen og flyene blev i høj grad behandlet som et udflugtsmål i sig selv. Da bygningen blev taget i brug i 1939, blev der ved den første rundvisning udtalt specielt rosende ord om

»den lyse hal med det bølgede, støjdæmpede loft og de fikse trapper med bardunfletværket.«

Der var imidlertid behov for en mere samlet udbygningsplan, og i 1957 blev der ved lov bevilget en udbygning af lufthavnen og en ny hovedbygning. Denne gang mente man at være forud for udviklingen. »Bygningen, som bliver 160 m lang og 67 m dyb, kan forekomme stor«, sagde lufthavnschef Leo Sørensen, »men den vil

være for lille allerede i 1970. « Den ny lufthavnsbygning indviedes i 1960 ved en stor højtidelighed, hvor talerne mere beskæftigede sig med byggeriets omfang og de tiltagende støjproblemer end med bygningens monumentale karakter.

Lufthavnsbygningen fra 1960 er stadig grundstammen i Udenrigsgården. Indenrigsgården er en nybygning fra de senere år, og omkring disse to bygninger foretages der konstante om- og tilbygninger.

Arbejdspladser og afledte erhverv

En stor arbejdsplads som Københavns Lufthavn må uvægerligt smitte af på det omgivende lokalsamfund, både hvad angår boligudbygning og afledte erhverv. Antallet af arbejdspladser er steget støt gennem årene med en midlertidig afbrydelse i besættelsestiden. I 1945 var der kun beskæftiget ca. 300 personer i lufthavnen. Allerede i 1948 var tallet oppe på 2.300 personer. I anledning af lufthavnens 50 års jubilæum i 1975 blev det i jubilæumsskriftet stolt fremhævet, at »Københavns Lufthavn nu er blevet Danmarks største arbejdsplads, hvor 9.699 har deres daglige arbejde.«

I 1983 fremlagde Ejler Alkjær, Handelshøjskolen, en undersøgelse over arbejdspladseffekten af Københavns Lufthavn, der, som han fremhæver i rapporten, »må betegnes som ikke blot Københavnsregionens, men hele Danmarks største erhvervsmæssige koncentration af arbejdspladser.« Han opgiver, at der i 1982 var 12.000 personer direkte beskæftiget i lufthavnen. Disse er fordelt således: Offentlige

myndigheder 1.400, luftfartselskaber 8.700, salg og service 800 og tilknyttede virksomheder 1.200.

De 12.000 ansatte bor spredt over hele det stor-københavnske område, men adskillige bor dog i de tilstødende kommuner. I 1963 udtalte Tårnbys borgmester Elkær-Hansen, at der i kommunen boede 3.000 lufthavnsfunktionærer. Det er ikke muligt at få de aktuelle tal fra kommunerne, men tallet 3.000 må formentlig være steget proportionalt med antallet af ansatte. Ser man i en vejviser på de opgivne stillingsbetegnelser i Tårnby og Dragør kommuner, ses det, at en meget væsentlig del af indbyggerne i de to kommuner har stillingsbetegnelser, der direkte kan henføres til lufthavnen. Tilstedeværelsen af lufthavnen skaffer således gode skatteydere til kommunerne og letter samtidig disse for store problemer med at skaffe arbejdspladser.

Afledte erhvervsaktiviteter

Lufthavnen på Amager havde allerede fra begyndelsen, hvor der i 1909-10 blev indrettet flyveplads på Kløvermarken, en afledt effekt i form af nye industrier tilknyttet flyvningen.

Efter 1. verdenskrig var det tyskerne forbudt selv at bygge flyvemaskiner. I stedet byggede de i udlandet. Rohrbach-fabrikkerne placeredes

»De fire vinde« foran lufthavnens ankomsthall fra 1960. Skulpturen er skabt af billedhuggeren Henning Starcke i 1967. Arkitekten på lufthavnsbygningen var også denne gang Vilhelm Lauritzen. Ca. 1970. (TLS).





Lufthavnen i Kastrup er blevet udvidet mange gange i årenes løb for at imødekomme de mange rejsendes behov. I 1987 blev der indviet en »shopping mall« i transithallen. Som så mange andre steder i lufthavnen blev der her skabt arbejdspladser for beboerne på Amager. 1987 (KT-Postens arkiv) (TLS).

på Øresundsvej, men de lod maskinerne samle i en hangar i Kastrup.

Også på det undervisningsmæssige område

samledes aktiviteterne i Kastrup. Her oprettede Det danske Luftfartselskab sidst i 1930'erne en flyveskole, og flere private flyveskoler begyndte ligeledes deres virksomhed. Flyveskolerne blev dog flyttet umiddelbart efter besættelsens ophør, hvor rutetrafikken var steget så meget, at skoleflyvningen voldte gener.

De mange hangarer, der var bygget af tyskerne, udlejedes i efterkrigstiden til andre firmaer. Her flyttede bl.a. Skandinavisk Aero In-

dustri ud. Firmaet byggede dansk konstruerede fly – den såkaldte KZ-maskine. Også servicevirksomheder som Zonens Redningskorps' flyvetjeneste havde til huse her.

I 1949 tales der om, at »industrialderen« var kommet til Københavns Lufthavn. Det Danske Luftfartselskab åbnede sit store flyvemaskinewærft, et luftens B&W i de nye kæmpehangarer til 25 mio. kr. Her kunne Skymasters og andre flytyper få deres »foryngelseskur«. Virksomheden skaffede udenlandske ordrer og dermed betydelige valutaindtægter til Danmark samtidig med, at lufthavnen begyndte at udvikle sig til en betydelig arbejdsplads.

Firmaet blev hurtigt en vidt forgrenet virksomhed med bygning og reparation af radaranlæg, pladeproduktion i aluminium og stålkonstruktioner. En vigtig kunde blev NATO-flyvevåbnet.

De til lufthavnen direkte tilknyttede erhverv, f.eks. flykøkkenet, SAS-Catering og luftgodsstationen, var allerede i begyndelsen af 1960'erne blevet store virksomheder. I samme periode opregnes det, at 12 af Københavns største speditjonsfirmaer havde fast sæde i lufthavnen, og at flere af de store luftfartsselskaber havde etableret egne fragtkontorer. I 1963 var der 80 virksomheder med tilsammen over 7000 ansatte på lufthavnsområdet. Mange af disse virksomheder lokaliserede sig i det område, der kaldes Lufthavn Syd. Tilkørslen hertil er fra Dragør, men området hører administrativt under Tårnby kommune.

Lufthavnen har skabt mange støjgener for Amagers befolkning. Her er et fly tæt på bebyggelsen »Allégården«. Ca. 1985. (KT-Postens arkiv) (TLS).

Støjplagen

Med de stadig større maskiner, indførelsen af flyvning med jet-fly og den hastigt øgede beflyvning blev støjproblemerne efterhånden en faktor, der ikke kunne overses. Midt i 1950'erne blev det stadig mere almindeligt at finde klager over støjen i Amager Bladet, og også fra videnskabeligt hold begyndte man at behandle støjproblematikken.

I 1959 brød den første proteststorm over støjgenerne løs. Beboergrupper og grundejerforeninger krævede forbud mod natflyvninger og mod motorafprøvninger før kl. 7 om morgenen. Regeringen blev indblandet, men trafikminister Kai Lindberg mente, at man af konkurrencehensyn måtte lade sagen ligge. Det var





specielt støjen fra jetflyene, der generede. De enkelte grundejerforeninger, først Magleby Villaby, fremsatte sagsanlæg mod trafikministeriet. Desuden gav forskellige begivenheder, bl.a. en isblok gennem taget på et parcelhus, anledning til at anfægte de sikkerhedsmæssige foranstaltninger.

Det blev anslået, at omkring 10.000 personer i større eller mindre grad var berørt af jetstøjen. De fleste af disse var bosat i parcelhuse eller etagehuse bygget i 1950'erne. Det vil sige, bygget på et tidspunkt, hvor lufthavnen var en etableret kendsgerning, og støjplagerne fra propelflyene var kendte. Folk var flyttet ind i erkendelse af, at de kunne leve med en del støj, men med fremkomsten af jetflyene stillede sagen sig anderledes.

Ikke alene blev støjen mere og mere uudholdelig, men lufthavnen voksede hele tiden. For både de lokale politikere og beboere blev lufthavnen til det store ukontrollable dyr i åbenbaringen. Daværende borgmester i Tårnby kommune, Elkær-Hansen, sagde under et stormfyldt møde med 4.000 deltagere, at »lufthavnen var en gøgeunge, vi havde fået i reden«. De mange støjplager var en væsentlig baggrund for ønsket om evt. at flytte lufthavnen til Saltholm. I 1965 begyndte man at lave konstante motorstøjprøver på Saltholm for at kunne vurdere effekten af en flytning. Mens diskussionerne for

og imod Saltholm bølgede frem og tilbage, indtraf der i 1965 en mærkbar aftagen af støjklagerne.

En af grundene var, at der var foretaget mange støjisoleringer i de mest udsatte boliger. Det vigtigste var dog en kombination af hensyntagen fra lufthavnens side i forbindelse med hvilke startbaner, der valgtes, og en udvikling henimod mere støjsvage fly.

Af de mange oplysningsmøder og skrivelser om lufthavn på Saltholm fremgik det efterhånden, at en lufthavn her ikke var noget tiltrækkende alternativ. Dels ville støjen bl.a. for Dragørs vedkommende ikke formindskes, og dels ville ekspropriationerne til vejanlæg i forbindelse med broføring blive meget voldsomme. Da den endelige beslutning om Saltholm blev taget fra officielt hold, var holdningen i den berørte lokalbefolkning svinget over til, at man vidste, hvad man havde, men ikke hvad der ville komme, og at Kastrup derfor var at foretrække.

Lufthavnen og lokalområdet

For lokalbefolkningen i området optræder lufthavnen som et stadigt irritationsmoment. Generne er åbenlyse og derfor nemme at brokke sig over: Larmen, de høje hegn, veje og stier, der pludselig er afbrudt og den stadige fornemmelse af gøgeungeeffekten.

På den anden side er det vel nok sådan, at lufthavnens eksistens slører det erhvervsøkonomiske billede, der ellers ville have været en realitet. Hvis lufthavnen ikke havde eksproprieret og derved nedlagt landbrug og gartnerier, så

2000 skoleelever demonstrerede i april 1971 mod lufthavnens placering i Kastrup. Flystøjen forstyrrede undervisningen og eleverne ønskede en udflytning af lufthavnen til Saltholm. I august samme år samlede en lignende demonstration 20.000 voksne og unge. 1971. (Mogens Friis-Nielsen). (TLS).



Lufthavnsudvidelserne har sat sit præg på det omkringliggende samfund. Også unødvendige nedbrydninger af gårde har fundet sted, når jorderne blev eksproprieret og lufthavnen ikke kunne finde anvendelse for bygningerne.

Her nedrives »Morbroders Minde« i St. Magleby. 1971. (DL).

ville grundprisernes stigning have fremmet samme udvikling. Amager ville have været tæt bebygget med boligblokke og parcelhuse. Lufthavnen og de medfølgende byggebegrænsnin-

ger er i dag med til at sikre, at store dele af Sydvestamager får lov til at blive liggende som opdyrket land og rekreative områder.

Lufthavnen som udflugtsmål

Den publikumsmæssige del af lufthavnsarealet var langt ind i 1960'erne indrettet til de mange, der besøgte lufthavnen. Ikke for at benytte flytransporten, men for at se på flyene og livet i



Den gamle udsigtsplads i Kastrup lufthavn. 1960. (TLS).

lufthavnen. Der var platforme og udsigtsarealer for disse lufthavnsturister, og mange benyttede sig af det. I dag er det ikke muligt at deltage i det pulserende liv som tilskuer i selve lufthavnen. Plads- og effektivitetshensyn og ikke mindst de øgede sikkerhedskrav har betydet, at tilskuerne ikke længere er velkomne.

Men fascinationen af flyene er dog ikke mind-

sket af den grund. I dag må man blot søge et mere ydmygt sted hen, hvis man vil nyde de store maskiners starter og landinger. På en lille stump vej, der er blevet til overs for enden af Amager Landevej ved en af lufthavnens mange udvidelser, er der indrettet et fint lille udflugtsmål. Her er pølse-, burger- og isbar, legeplads til børnene og et udkiksplateau med lavt rækværk og mange bænke, hvorfra udsigten over de vigtigste starter og landinger er helt uhindret. På en almindelig sommerdag er her sjæl-

dent parkeret færre end 10-15 biler. Og her står og sidder de så: Drømmerne, dagdriverne, chaufførerne, repræsentanterne og pensionisterne samt en enkelt, der lader armen vifte frem og tilbage, da endelig det rigtige fly viser sig.

Havebrug

Som allerede nævnt indkaldte Christian den 2. hollandske bønder til Amager i 1500-årene for at de kunne levere friske grøntsager og mejeriprodukter til hoffet og byen København. Christian den 2. var vidende om, at grøntsagsdyrkning var en specialitet hollandske bønder visse steder havde megen erfaring med.

Den gode amagermuld var en af forudsætningerne for den senere så intensive grøntsagsdyrkning på Amager. Men endvidere var der på Amager fine græsningsmuligheder for det kvæg, hvis gødning også var en forudsætning for intensiv dyrkning.

Havebruget har spillet en stor rolle i Københavns omegn. Man kan skelne mellem tre former: Amagerbruget, gartneribuget og småbruget. Amagerbruget er en driftsform, der gennem ca. 450 år har kendetegnet især den sydlige del af Amager. Garneribuget er derimod en nyere udvikling. Småbruget har også været almindeligt andre steder i Københavns omegn end på Amager. Det var typisk for husmandssteder, hvor familien levede af en kombination mellem landbrug, gartneri og lønarbejde af forskellig slags.

Amagerbruget

Amagerbruget var en kombination af landbrug og havebrug, som eksisterede et godt stykke ind i 1940'erne. Der blev drevet amagerbrug i landsbyerne St. Magleby, Maglebylille, Ullestrup, Viberup og Tømmerup.

Landbruget blev drevet traditionelt i den forstand, at man både havde kreaturer, korn- og foderafgrøder. Hestene var trækraft til både markarbejdet og varetransporten til de københavnske torve. Foruden heste havde man både malkekvæg og kvæg til opfødning. Overskudsproduktionen af mælk, smør, kvæg, korn, hø og halm blev solgt i København. Fra København hentede man bl.a. mask fra bryggerierne samt dag- og natrenovation. Disse goder anvendtes henholdsvis som ekstra foder og som gødning ved grøntsagsdyrkingen. Kreaturholdet gav også den fordel, at der var varme i stalden, så de grøntsager der om vinteren var udendørs, hurtigt kunne tøs op før salg.

Grøntsagsdyrkingen var frilandsdyrkning af grovere grøntsager som hvid-, rød- og grønkål, gulerødder, kartofler, løg og porrer. Hele familien i fællesskab, ofte flere generationer, foruden ansatte tjenestefolk deltog i arbejdet. Grøntsagsdyrkingen var arbejdskraftkrævende, men redskaberne få og enkle. Intet gik til spille. Foruden gødning fra renovation og kreaturer anvendte man også grøntsagsaffald f.eks. kålblade, der pløjedes ned sammen med staldgødningen. Grøntsagernes optagning, opbevaring i kuler dækket med halm, græstørv eller tang, og salget af dem på torvene i København har holdt hænderne i gang hele vinteren.

Salget af grøntsagerne – torvehandelen – var



Arbejdet med at gøre grøntsagerne i stand, inden de skulle sælges på torvet, foregik oftest på gårdspladsen. Her på Langhøjgård i St. Magleby. Ca. 1910. (DL).

kulminationen af en stor arbejdsindsats. Torvevognen skulle være præsentabel, og det samme skulle hestens seletøj og det hvide linned, der dækkede kurvene, for ikke at tale om påklæd-

ningen. Det var kvinderne, der stod for handelen, og amagerkonernes karakteristiske påklædning med sort skørt og liv, blå forklæde og stor solhat prægede de københavnske torve. Det gjorde andre bønders dragter også. Og at den traditionelle bondebragte blev fastholdt længst i Københavnsområdet, kan skyldes dens signalværdi på markedet for de produkter, de forskellige regioners bønder solgte.

Fra Amager afsattes også produkter til Nord- og Sydsjælland ligesom en betydelig eksport af kål til bl.a. USA voksede frem i begyndelsen af 1900-årene. I tiden mellem de to verdenskrige blev hestene mange steder afløst af lastbiler til varetransporten, og i 1950'erne blev hestene erstattet af traktorer i markarbejdet som i resten af landet. I mellemkrigstiden ændrede amagerbruget også profil. Det traditionelle landbrug gled efterhånden i baggrunden til fordel for grøntsagsdyrkingen. Indskrænkningerne af landbrugsarealerne p.g.a. lufthavnens udvidelser og de mange nye parcelhuskvarterer betød, at en del amagere flyttede bort fra øen, dels til egnen syd og sydvest for København og indenfor de seneste årtier til Stevn. Men traditionen for grøntsagsdyrking er endnu ikke helt forsvundet. Stadig ses marker med hvide og røde kålhoveder.

En del af sønnerne fra amagerbrugene blev uddannede gartnere og gartneriets dyrkningsmetoder smittede efterhånden af på amagerbruget. Man kan derfor tale om en glidende overgang fra amagerbrug til gartneri, selvom de tilbageværende dyrkere søger at opretholde den specielle amagertradition med frilandsdyrking af grovere grøntsager.

Gartnere og gartnerier

I gartneriet betjener man sig af helt andre driftsmetoder end i amagerbruget. Man anvender bænke og drivhuse og benytter kunstvanding. Desuden er gartnerierne ofte ledet af en uddannet gartner. Der dyrkedes »finere« grøntsager som tomater, agurker, salat, meloner samt di-

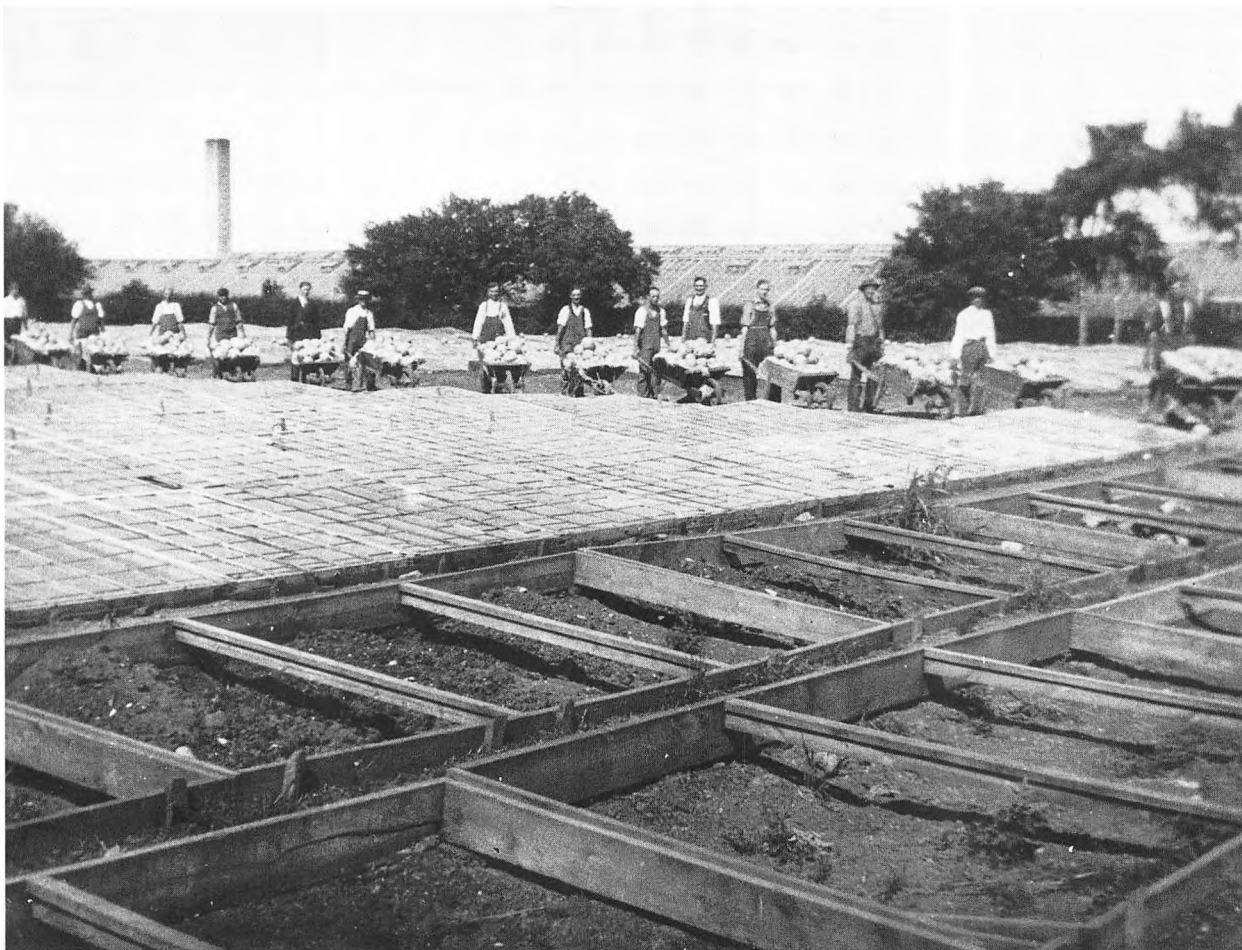
verse blomster. Gartnerierne havde mange ansatte, men selv om hele familien deltog, var der ikke på samme måde som i amagerbruget tale om, at gården og hjemmet var en produktionsenhed.

I 1800-årene anvendtes ordet gartner af enhver, der beskæftigede sig med faget, men fra slutningen af forrige århundrede skete en opsplitning i havebrugere og egentlige gartnere, da en øget specialisering medførte fremvækst af handelsgartnerier. Disse var for det meste ledet af en uddannet gartner. Gartneruddannelsen var en uddannelse, der lignede andre håndværkeruddannelser med en læretid på 4 år og med svendebrev som bevis på, at nu kunne man faget. Som med andre håndværksfag er det typisk for gartnerfaget, at det er gået i arv fra far til søn, og at vi her i landet har gartnerslægter på op til 6-7 generationer.

Det ældste gartneri på Amager var ledet af Mathias Kristensen, der nedsatte sig i 1882 på Ny Kastrupgaard. Han blev stamfader til en stor gartnerslægt, idet 6 sønner udaf en børneflokk på 12 blev uddannede gartnere.

Gartneriet på Ny Kastrupgaard var i midten af 1930'erne en stor arbejdsplads. Der var 19 drivhuse, 2.200 bænke og produktionen af tomater og meloner havde næsten uanede dimensioner. 25.000 kg meloner og 70.000 kg tomater blev hvert år afsat i København. I 1930'erne var de ansattes antal på omkring 50, men i spidsbelastningsperioder kunne der yderligere være ansat 60-100 mænd og kvinder i gartneriet.

Gartneriudviklingen satte sit præg på amagerbruget, men gartnerierne selv blev ofte startet af andre end amagerbønderne.



Melonehøst på gartneriet »Ny Kastrupgaard«. Her blev der i 1930'erne årligt afsat ca. 25.000 kg. meloner. Det krævede en stor arbejdsstyrke. Ca. 1940. (TLS).

Johs. Tholle undersøgte i midten af 1930'erne handlingsgartnerierne i Danmark, og på det tidspunkt opregnede han 52 handlingsgartnerier på

Amager. Den største tilvækst med 35 gartnerier skete fra 1910–29. I midten af 30'erne havde Kastrup flest gartnerier, 20 stk, herefter kom Tømmerup med 9, Sundby og St. Magleby hver med 7, Tårnby med 6, Dragør med 2 og Maglebylille med 1 enkelt gartneri.

Konkurrence om jorden: Amagerbrug og gartneridrift efter 1945

Mekaniseringen af gartneridriften efter besættelsen betød, at der kunne spares arbejdskraft på gartnerierne. Enkle opfindelser som f.eks. rulleborde og automatisk vanding sparede meget tid. Mange af sønnerne fra amagerbrugene blev efterhånden sendt i lære på gartnerierne og byggede drivhuse hjemme hos sig selv. En vis fusion mellem amagerbrug og gartneri var i gang.

Men på det tidspunkt begyndte lufthavnen i Kastrup at sætte sit præg på øen, og det var ikke blot med krav om arealer til udvidelse. Gartneriejer Oluf Kristensen fortæller i artiklen »Havebrug og gartneri på Amager«, om de gener, de stadige overflyvninger gav. De spiselige afgrøder fik smag af det, og på regnvandsbassiner blev der afsat olie, hvad der medførte store udgifter til rensningsanlæg. Samtidig var der en begyndende klatvis udstykning til boligbyggeri i gang. Mange valgte at give op og evt. flytte deres gartneri til andre egne, ofte til Køgeegnen og Stevns.

De, der ikke solgte, blev på anden vis sat skakmat. Store områder omkring lufthavnen blev eksproprieret og udlagt til grønt område. De kunne derfor ikke sælges til hverken udstykning eller anvendes til fortsat drift.

Gartneriejer Poul Hoe Larsen og fhv. lokalarkivar Gerhard Taarnby har opregnet en liste på 25 småbrug og gartnerier, der stadig eksisterede i 1987. 15 af dem drev stadig jorden selv. De besluttende planmyndigheder har ønsket en bevaring af de sidste grønne arealer på Amager, men har ikke angivet, hvordan man kan leve af de små brug, der er tilbage.

Overlevelsestrategierne er forskellige. Nogle opretholder gartneridriften med traditionelle afgrøder som blomkål og smågrønt eller har lagt om til blomster. Andre har kirkegårdsgartneri eller har lagt om til frugtavl. Flere dyrker afgrøder, der let kan sælges »ved stalddøren«: Nye kartofler, blomkål eller jordbær til selvpluk.

Flere af dem, der ikke længere driver deres brug selv, er gået over til at være grønthandlere eller kommissionærer. Nogle arbejder helt andre steder, andre har i forbindelse med gården oprettet en interimistisk grønthandel udenfor, hvor der sælges til de forbigående. Andre har helt opgivet og solgt, og det er nu folk udefra, der forsøgsvis driver lidt gartneri på stedet. Spørger man sig for, er det mest almindelige svar, at de fleste nu arbejder i lufthavnen, men bor på gården og har korn på markerne.

De tilbageblevne landbrugs- og gartneriarealer på Amager bliver ikke bebygget. Bestemmelserne omkring lufthavnen angående udviklingsmuligheder og støjgrænser hindrer en fortsat byudvikling. Arealerne vil derfor blive liggende som grønne områder. Som allerede antydnet er det ikke muligt at leve af at dyrke jorden, og den kan heller ikke sælges som landbrugsjord. Gårdene kan imidlertid godt sælges – og bliver det. De bliver istandsat og arealerne umiddelbart i nærheden bliver benyttet bl.a. til rideheste.

Mange af nutidens amagerproducenter lever med lufthavnen som nærmeste nabo og adskillige tønderland af deres jorder ligger nu under landingsbanernes cement. 1982. (Dirch Jansen) (DL).



Byudviklingen og den lokale egenart

Den bebyggelsesmæssige udvikling sker ikke frit. I samspillet mellem de forskellige forudsætninger for en bebyggelses udvikling er det ikke svært at få øje på de umiddelbart centrale faktorer. Det gælder efterspørgslen på boliger, økonomiske forhold og erhvervmæssige interesser, hvor det for Amagers vedkommende i høj grad drejer sig om lufthavnen. Det er langt vanskeligere at vurdere betydningen af særlige kulturhistoriske forhold.

De spiller imidlertid en stor rolle for den enkeltes oplevelse af sit lokalområde, for identifikation og identitet. Amager er den region i det storkøbenhavnske område, hvor der skiltes mest med en særlig »Amager-identitet«. Amagerparret i de traditionelle folkedragter er blevet til et helt logo for den særlige »Amager-identitet«. Den sociale dimension er også uhyre væsentlig i forståelsen af den bebyggelsesmæssige udvikling, og som allerede nævnt har Amager ikke udgjort noget alternativ til Nordsjælland for den mere formuende del af befolkningen. Der er dog undtagelser. I det følgende vil Tårnby og Dragør kommuner være i fokus med særlig henblik på den moderne tids bebyggelsesmæssige udvikling.

Den særlige amageridentitet bruges i vore dage i reklameøjemed. Her ses den meget stiliserede amagermand med grøntsager i den lokale banks logo. 1993. (Dirch Jansen) (TLS).



Tårnby kommune

Kører man i dag gennem Tårnby kommune, så er der intet, der ved overskridelsen af kommunegrænsen fortæller én, at nu kører man ud af Københavns kommune. Gadenettet og husrækkerne fortsætter. En udenforstående kunne umiddelbart få det indtryk, at dette var en stor sammenhængende bymasse. Boligmassen er dog lavere i Tårnby kommune end i de fleste andre københavnske omegnskommuner. Man kan få en fornemmelse af, at bebyggelsen dukker hovedet for de evigt lettende og landende fly i Kastrup Lufthavn. Luftrummet er erobret af flyene.

Men kører man lidt længere sydpå i Tårnby kommune til de gamle landsbyer Tømmerup, Ullerup og Viberup, så er man »på landet«. Her er der snoede landeveje, frisk luft og udsyn over marker. Her kan man stadig blive mindet om, at der var en tid, hvor jorden betød noget andet end potentielle byggegrunde, og at en ganske anden tilværelse engang udspillede sig på det flade Amager.

I kommunen voksede antallet af boliger i etageejendomme fra ca. 2.200 i 1945 til ca. 6.700 i 1960, mens antallet af boliger i parcelhuse steg fra ca. 2.700 i 1945 til ca. 4.900 i 1960. Indbyggerantallet steg fra ca. 10.000 i 1945 til ca. 40.000 i 1960. Ejendomskomplekserne, der blev bygget i denne periode, var i Kastrupområdet byggerier som Postparken, Lufthavnsparken, Olufsgården, Skottegården og Thyges Gård. I Tårnbyområdet var det Tårnbyparken og Smedenes



Kommunegrænsen mellem Tårnby og København er usynlig, men går ved rækkehusbebyggelsen »Bygrænsen« i billedets venstre side. Ca. 1970 (KT-Postens arkiv) (TLS).



Ullerup, en landsby i en forstadskommune. 1993. (Dirch Jansen). (TLS).

Byggeri ved Engelsvej. Men ikke alene voksede byerne. I forhold til før 1940 er Tårnby kommunes landfaste areal øget med næsten 40% ved inddæmning, det nuværende Vestamager.

Tårnby kommune er i dag næsten fuldt udbygget. Kastrup blev det tidligt, og siden har

lufthavnen, transportsektoren og boligselskaberne kæmpet om de øvrige arealer. I særdeleshed har transportsektoren og lufthavnen medført meget radikale indgreb i Tårnby kommune. Hele og halve landsbyer er forsvundet, nyopførte villaer er blevet revet ned igen, gamle veje er blevet skåret midt over, der er blevet fyldt op og inddæmnet. Få kommuner har som Tårnby været arena for så store fysiske omvæltninger, og det har stillet meget store krav til borgernes forståelse, tålmodighed og omstillingsevne. For store krav, ville man nok høre lokalt.

Bevaring er ikke noget, der umiddelbart kendetegner Tårnby kommune, som det gør i Dragør. Bevaring har ikke rigtig haft karakter som en progressiv og fremtidsrettet indsats i forhold til oprettelsen af anlæg som Kastrup Lufthavn og industrier. Men tiden arbejder for sagen, og selv industrianlæg nyder i dag anerkendelse som bevaringsværdige, hvis de da er gamle nok og har bygningsmæssig og arkitektonisk kvalitet. Et sådant oplagt industrianlæg fra 1700-årene er der i Kastrup, men heraf er der kun lidt tilbage. Bevaringsindsatsen retter sig i særdeleshed i dag mod de gamle bondelandsbyer Ullerup, Tømmerup og Viberup, hvortil der er udarbejdet lokalplanforslag. Resterne af den gamle Tårnby landsby kryber sammen omkring kirken og afventer Øresundsforbindelsens komme.

Tårnby kommune står bag kunstmuseet Kastrupgaard på Ny Kastrupgaard, hvis speciale er moderne grafik. Endvidere findes der her en samling Kastrupfajancer samt arbejder af maleren Th. Philipsen, der en overgang boede i Kastrup. Han var i særdeleshed inspireret af ly-



Lufthavnsmotorvejens anlæggelse ved Pollux Allé omkring 1960. Motorvejen blev bl.a. bygget med henblik på en fremtidig forbindelse til Sverige. Ca. 35 år senere blev der igen eksproprieret i samme villakvarter p.g.a. Øresundsforbindelsen. (Viggo Iversen) (TLS).

set på Saltholm og har skildret mange motiver herfra. Under grafikmuseet har Lokalthistorisk Samling udstillingslokaler. På Kastrupgaard er der desuden en biblioteksfilial.

Det er den moderne tids omvæltninger og bebyggelse, der i høj grad karakteriserer Tårnby kommune. Heri er der ganske særlige karakteristiske indslag ligesom tidligere tiders kultur og historie stadig stikker hovedet frem og giver sit besyv med.

Tårnby kommune og de historiske forudsætninger

Det gamle Tårnby sogn omfattede indtil 1896 området fra Christianshavns Vold til St. Magleby sogn i syd. Her lå landsbyerne Sundbyvester og Sundbyøster, Kastrup, Maglebylille, Tømmerup, Ullerup og Viberup foruden øen Saltholm. Landsbyerne har en høj alder og flere af dem nævnes første gang i 1135. Tårnby kirke

opførtes tidligt i 1100-årene, og er Amagers ældst bevarede bygning.

Da hollænderne ankom til Amager i begyndelsen af 1500-årene, skete det på bekostning af de danske bønder. Mange måtte forlade deres

Kastrupgaard blev bygget omkring 1750 som lystgård for Jacob Fortling. Senere blev den centrum for landbrug og gartnerivirksomhed og er nu kultursted med bibliotek, grafikmuseum og lokalhistoriske udstillinger. 1992. (Dirch Jansen) (TLS).





Saltholm, kreaturernes ferieparadis gennem mange århundreder. 1978. (Gunnar Fogh) (TLS).

gårde, som de ganske vist ikke ejede men fæstede. Hollænderne fik mange privilegier, bl.a. Saltholm, retten til ålefiskeriet og de fik lov til at eje deres gårde. Det holdt imidlertid ikke længe, men de hollandske bønder fastholdt – skønt reducerede – en række rettigheder, der stillede dem bedre end de danske bønder.

Man kunne sagtens kalde den hollandske indvandring for en import af know-how på grøntsags- og mejeriområdet. Det smittede af på de danske amagerbønder, som lærte sig kunsten efter. Amager havde længe eneret på grøntsagsleverancen til København. Men også forhold som hollændernes lige arveret mellem mænd og kvinder samt selveje vandt indpas hos de dan-

ske bønder på Amager akkurat som andre traditioner, der dog ikke var retsligt forankrede.

Hollænderne forblev i St. Magleby, for kun her gjaldt deres særlige rettigheder. Det afholdt dem dog ikke fra driftig udenomsvirksomhed, og store dele af jorden i de nærliggende landsbyer som f.eks. Ullerup og Maglebylille blev efterhånden varetaget af hollænderne. Der var et skarpt skel mellem hollænderne og de danske familier, og gårdmandsfamilierne i Tårnby sogn var meget indgiftede. Nært slægtskab som f.eks. mellem kusine og fætter krævede kongebrev ved giftermål, og kongebreve er der udstedt mange af til bønderne i det gamle Tårnby sogn.

De hollandske bønders indflydelse på erhvervsgrundlaget fik konkurrence i 1700-årene, da der i landsbyen Kastrup etableredes et kalkbrænderi. Råstoffet fik man fra Saltholm og ar-



Kastrup Værk bygget i 1750'erne til kalk- og teglbrænderi samt fajanceværk. Bygningerne er fredet og anvendes i dag til beboelse og småindustri. 1980 (John Wodstrup) (TLS).

bejdskraften delvist fra Kastrup, hvor der var mange husmænd. Kastrup voksede op til et lille industrisamfund med flere industrier og egen havn. Der havde dog længe været en bro, Skøjtebroen, hvor der i særligt fladbundede pramme af hollandsk tilsnit – skøjter – udskibedes

kreaturer, heste og gæs til sommergræsningen på Saltholm.

Øen Saltholm ejes i dag af et ejerlaug. Man kan kun blive medejer, hvis man ejer jord på Amager, hvortil der er knyttet »Saltholmsret«. Retten kan dog beholdes særskilt ved salg af sådan ejendom. Saltholmsretten giver adgang til de store græsninger på øen, som amagerne har benyttet i mindst 400 år. Det var denne ret, som de hollandske bønder en overgang havde alene. Saltholm hører under Tårnby kommune,

men er underlagt en særlig lov om Saltholm fra 1919. Den tilsigter en økonomisk fordeling mellem ejerlaugets medlemmer af differencen mellem den skat øens beboere betaler og de udgifter til service og administration, som kommunen har. Saltholm blev fredet i 1983, og øen er berømt for sine sæler, de ca. 40.000 ynglende fugle og de botaniske sjældenheder. De mange planer om en Øresundsforbindelse har betydet en usikker fremtid for øen, men på nuværende tidspunkt er planen, at den i 1990 vedtagne Øresundsforbindelse skal gå udenom.

Tårnby kommune kom ind under landkommunalloven i 1841, men oplevede hurtigt problemer ved at være en landkommune. Adskillige industrianlæg blev i løbet af 1800-årene etableret i Sundbyerne: Fredens Møllers Fabrikker (cement, mineralske syrer, patentgødning, m.m.), de Holmbladske Fabrikker (stearinlys, olie, lim) tændstikfabrikken Godthaab, m.fl. I slutningen af 1800-årene gik boligbyggeriet i Sundbyerne for alvor i gang. Det medførte store udgifter til vand- og gasværk, skole, m.m., som Tårnby kommune ikke havde kapacitet til at afholde. Den tanke opstod, at kommunen måtte deles i to. Man kunne dog ikke blive enige, for det var en afgivelse af halvdelen af Tårnby kommunes areal. Men sådan blev det i 1896. Sundbyerne kunne dog ikke overleve som selvstændig kommune og indlemmedes i 1902 i Københavns kommune. Få forestillede sig på det tidspunkt hvilken yderligere udvikling 1900-årene ville rumme for Tårnby kommune.

Kastrup

Industriell produktion var imidlertid ikke noget nyt på Amager, for allerede i 1700-årene startede den første industrielle produktion i Kastrup.

Efter Københavns brand i 1728 blev der et voldsomt behov for byggematerialer, og den kongelige bygmester Jacob Fortling fik i 1747 bevilling til at bryde kalk på Saltholm. To år senere fik han privilegium til oprettelse af et kalkbrænderi, som han valgte at placere i Kastrup, anløbsstedet for bådene med kalk fra Saltholm. Han udvidede i 1752 sin virksomhed med et mur- og teglstensbrænderi, og tre år senere med en fajance- og sukkerformsfabrik. Da Blåtårnfabrikens fajanceproduktion i St. Kongensgade i København ophørte, overtog han herfra en del forme og nogle af arbejderne.

Fortlings mangestrengede virksomhed gik delvist i opløsning efter hans død i 1761, men Kastrup havde fået sin dåb som en helt anden type samfund end de gamle bondelandsbyer. Produktionen af fajance på Kastrup Værk opførte omkring 1800, og kalkbrænderiet viste sig som det mest levedygtige foretagende. Det satte især sit præg både på landsbyen og havnen indtil 1847, hvor etableringen af Kastrup Glasværk betød nyt liv til det lille industrisamfund.

Kastrup Glasværk

Ikke mindst ved den iøjnefaldende bebyggelse og værkets særegne arbejderkultur kom Kastrup Glasværk til at sætte et afgørende præg på fabriksbyen Kastrup.



Kastrup Glasværk blev anlagt i 1847 ved Kastrup havn. Herved kunne glasværket nemt få tilført råvarer og de færdige produkter hurtigt blive transporteret til København. Ca. 1965. (TLS).

Glasværket blev anlagt i 1847 som en lille filial til Holmegaards Glasværk. Afgørende for beslutningen om at lægge en filial i Kastrup var transportspørgsmålet. I 1840'erne var det endnu en vanskelig sag at transportere glas fra Holmegaard ved Næstved til markedet i København. Samtidig kunne energikilden – tørvene i Holmegaards mose – ikke holde trit med produ-

tionsudvidelserne. Glasværket i Kastrup blev fra start af fyret med kul, som blev sejlet til Kastrup Havn.

På den tid betød etableringen af et glasværk anlæggelsen af en hel glasværksby. Mange af de tidlige fabriksanlæg blev placeret udenfor byerne ved råstofferne eller energikilderne. De blev bygget som lukkede samfund med produktionsbygninger, landbrug, arbejderboliger, skole- og forsamlingslokaler. Det var imidlertid en produktionsmæssig betingelse for et glasværk, at arbejderne boede tæt på værket, for



»Glasmagerrækkerne« lå tæt ved glasværket og var en by i byen med boliger, skole, forsamlingshus og købmandsforretning. Ca. 1965. (TLS).

engang var produktionsprocessen ikke sådan at styre. Glasmassen kunne blive parat til bearbejdelse på alle tider af døgnet og arbejderne skulle så stille på værket.

Glasværksbyen blev et væsentligt element i Kastrup. Den kom efterhånden til at bestå af 75 lejligheder og 24 ungarleværelser. I alt boede der 350 mennesker i denne by i byen. Glasværket havde desuden egen skole, forsamlingslokale samt en større købmandsforretning og adskillige alderdomsboliger. I kraft af relativt høje lønninger og omfattende socialt sikkerhedsnet bestående af sygekasse, alderdomsunderstøt-

Medarbejderstaben ved Kastrup Glasværk omfattede foruden glasmagerne, glassliberne, smedene, funktionærerne, arbejdsmænd og -kvinder, også de såkaldte »hyttespurve«, smådrengene som oftest var børn af glasmagerne. Derfor blev der også bygget en skole i glasværksbyen. Ca. 1920. (TLS).



telse og egen spareforening hørte glasværksarbejderne til den velstillede del af arbejderklassen. Dette forhold har i perioder været medvirkende til at skabe modsætningsforhold i den lille fabriksby. Dels mellem glasværksarbejderne og andre, dårligere lønnede arbejdere, dels i forhold til fiskerne og gartneriarbejderne. Betegnende er det, at glasværksarbejderne blev kaldt »de fine«.

Med den stigende mekanisering af glasproduktionen blev der mindre brug for den faglige og erfaringsmæssige ekspertise, som de gamle glasværksarbejdere havde. Afdelingen for håndlavet glas blev nedlagt i 1968, og ufaglærte arbejdere overtog gradvist produktionen af bl.a. flasker til bryggerierne. I glasværkets sidste tid har det overvejende været pendlingsarbejdere, som var beskæftiget i produktionen. En væsentlig del kom fra Møn, hvor et busselskab tre gange i døgnet kørte mønboere til skifteholdsarbejdet på glasværket i Kastrup.

Også glasværksbyen mistede betydning. Efterhånden som produktionen kom under kontrol, kunne der indføres faste arbejdstider. Behovet for en bolig i umiddelbar nærhed af værket blev af mindre betydning, og mange glasværksarbejdere købte eget hus. Glasværksboligerne kom ind i en periode med forslumning, og de fleste af dem blev nedrevet i begyndelsen af 1970'erne. Tilbage står i dag købmandsgården, der tidligere rummede både butik og beboelse. Kastrup Glasværk lukkede produktionen i 1979, men havde ikke været eneste industri anlæg i byen. En svovlsyrefabrik og produktioner, der kunne beskæftige den kvindelige arbejdskraft som f.eks. væverier fandt også vej til Kastrup.

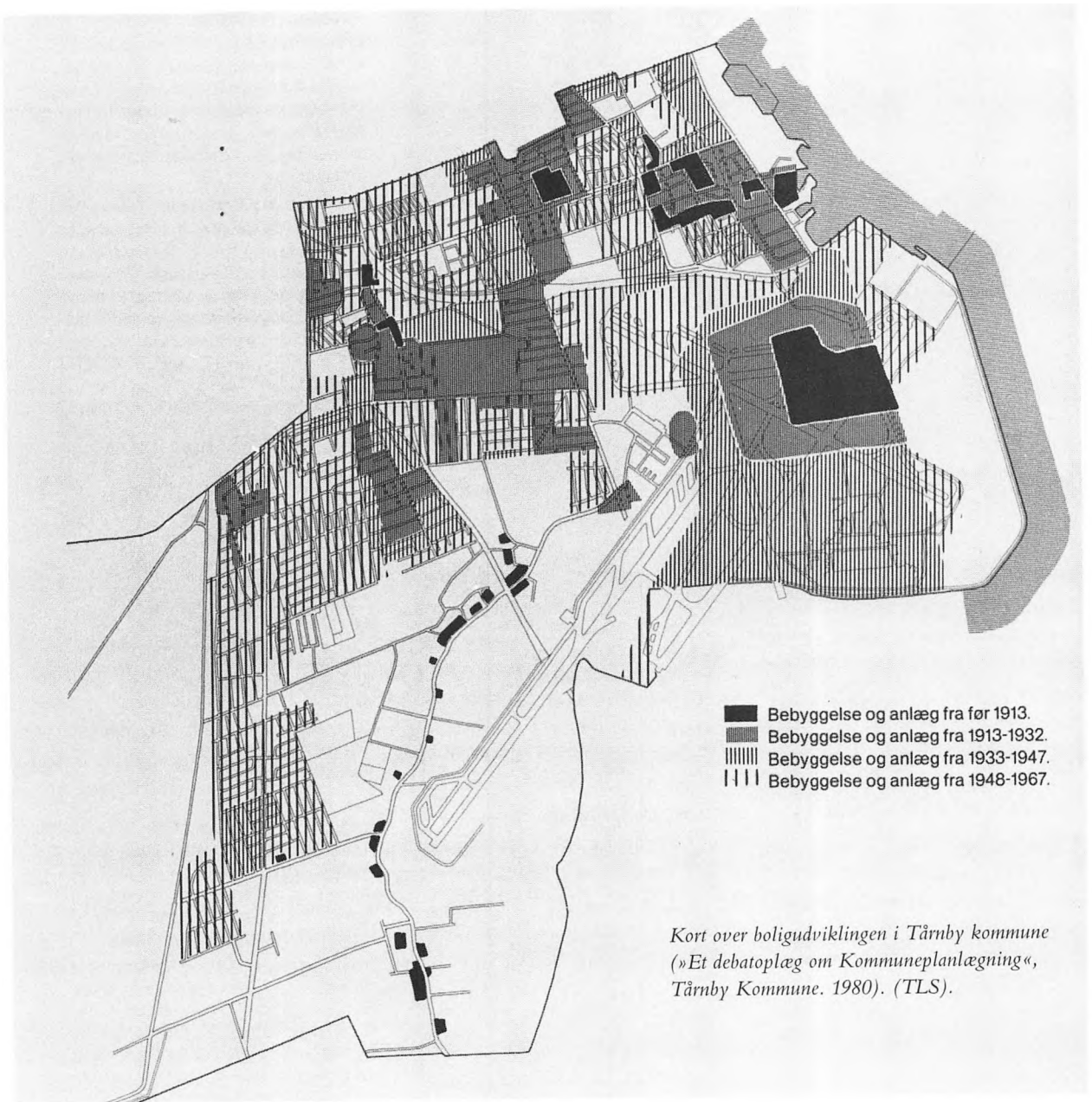
Udstykninger og boligbyggeri tager fart

I Københavnsområdet var der i årene mellem de to verdenskrige et voldsomt opsving i udstykninger og parcelhusbyggeri. Der var efter 1. verdenskrig stor boligmangel, men forventningerne til boligen havde også forandret sig. Idealet handlede i højere grad om at få sit eget og klare sig selv. Mellemløbet blev derfor en gylden tid for mere eller mindre tilfældige udstykninger med et efterfølgende byggeri af helårs- og sommerhuse.

Det nye boligbyggeri tiltrak udflyttere fra København. Meget store dele af Kastrup er udstykket og bebygget i denne periode. I Tårnby voksede storbyen gradvist udad langs med de store færdselsårer. Udstykningerne var fortrinsvis til parcelhuse.

Private udstykninger og privat byggeri kunne være organiseret i byggeforeninger, parcelforeninger eller grundejerforeninger. I disse foreninger var det almindeligt, at hver familie sørgede for opførelsen af sit eget hus i overensstemmelse med den økonomiske formåen, familiens drømme og tanker om det ideelle. Sådanne kvarterer rummer en rig variation i bebyggelsens karakter. Side om side ligger her Bedre-Byggeskik-huse og bungalower med endnu eksisterende træsommerhuse og senere opførte typehuse fra forskellige perioder.

Det almennyttige boligbyggeri satte også sit præg på udviklingen. Det er egentlig havebybevægelsen, der ligger til grund for etableringen af almennyttigt boligbyggeri, og derfor var der i begyndelsen en interesse for at igangsætte byggeri af typen: Hver familie – sit hus. Det



*Kort over boligudviklingen i Tårby kommune
(»Et debatoplæg om Kommuneplanlægning«,
Tårby Kommune. 1980). (TLS).*



Rækkehusene i »Kastrup Vænge«. 1993. (Dirch Jansen) (TLS).



Bybyggelsen »Fortgårds Allé«. 1993. (Dirch Jansen) (TLS).

kunne så være enten enkelthuse eller rækkehuse. I bestræbelserne lå der samtidig et element af eksperimenteren. Man forsøgte at billiggøre byggeriet, så en almindelig lønmodtagerfamilie kunne betale det. Samtidig søgte man gennem indretningen at gøre op med tidligere tiders idealer for boligen.

I Kastrup opkøbte selskabet »Dominia« i 1923 et areal ved Saltværksvej, hvor nu Klørvænget, Kastrup Vænge og Banevænget ligger. Kastrup Vænge blev i 1924 bebygget med rækkehuse tegnet af arkitekten Thorkild Henningsen. Han er blevet kendt som mester i rækkehuse; mest kendt er han nok for »Bakkehusene« ved Bellahøj.

Netop hvad angår »Bakkehusene«, så viste det sig, at de fleste blev udlejet til akademiker- eller funktionærfamilier. Derfor blev Thorkild

Henningsens senere rækkehuse mere beskedne for at tilpasse dem til de mere beskedne indkomster. Rækkehusene i Kastrup Vænge har ingen kælder, men har udhus med plads til vask og brændsel samt en lille gårdsplads. Fra spise-stuen er der skudt en veranda ud. Dels tjener den til at dele husene, dels giver den en god kontakt til haven. For at billiggøre byggeriet er husenes planer spejlvendte, således at installationskernen i husene ligger sammen to og to. Husene har fine udsmykninger over indgangsdørene, relieffer udført af billedhuggeren Svend Rathsack. I Banevænget er der opført enkelt-huse i et par variationer, små beskedne huse i funktionalistisk stil.

Også et andet kvarter i Kastrup fortjener omtale. Det drejer sig om et haveboligkvarter bestående af 45 parceller på Kastrupvej, Mistel-

tenvej, Vilh. Hansens Allé og Fortgaard Allé. I mellemkrigstiden var der i bygge- og arkitektfaglige kredse stor interesse i forsøg på at finde frem til, hvordan man bedst og billigst kunne bygge småhuse – enkelt-, dobbelt- og rækkehuse – til almindelige mennesker. Arkitekten Svend G. Høyrup beskriver i tidsskriftet *Arkitekten* boligerne således:

»Husene opføres i 6 forskellige Typer som Enkelt- og Dobbelthuse i een Etage og Kælder under hele Huset med Afløb, hvilket sidste giver forholdsvis høje Sokler paa Husene. Tagene har eensidigt Tagfald.

Facaderne mures og vandkures til Maling med Silin-Mineralfarve i vekslende Farver. Taget dækkes med 2 Lag Akiton. Lette Skillerum udføres af og Loftforskallingen fores med Solomitplader, der pudses. Vinduer og Terrassedøre er af Staal. Terrasserne omgives med støbte Mure med Jernindlæg og belægges med Cementfliser.«

Den økonomiske organisering i forhold til køberne lignede meget den måde, de gamle byggeforeninger organiserede sig på. Men i selve udførelsen af husene er der ikke meget traditionelt. Således er køkkener udstyrede med spisekrog, der lægges vægt på en moderne, funktionalistisk udførelse, og der bruges nye materialer og nye, lette konstruktioner. Stoltheden over denne modernitet lyser også ud af arkitektens beskrivelse, men alligevel må der være måde med alt, for beskrivelsen fortsætter:

»13 huse, fortrinsvis de mod Kastrupvej, forsynes med Centralvarme, de øvrige forsynes

med Kakkelovn og en i Køkkenet anbragt Gasbageovn.«

Disse husbyggerier i Kastrup står overfor et omfattende byggeri af etageejendomme i mellemkrigsårene. I Tårnbyområdet derimod, bestod den bebyggelsesmæssige udvikling fortrinsvis i parcelhusbyggeriet. Efter 2. verdenskrig kom etagebyggeriet imidlertid også til Tårnby.

Private boligbyggere i større stil: Handelsgartner og bygherre Oluf Kristensen

Overalt i Københavnsområdet rummer den bymæssige udvikling eksempler på lokale personer med mulighed i form af kapital og overblik for at deltage i større stil i opkøb af jordtilliggende og opførelse af boliger. I Kastrup var en af de store private bygherrer i denne periode handelsgartner Oluf Kristensen, Ny Kastrupgaard.

Det meste af hans byggeri var placeret på egen jord, idet Oluf Kristensen ikke alene ejede Ny Kastrupgaard, men i tidens løb opkøbte andre jordarealer. Han fortæller i sine erindringer fra 1953-54, hvordan gartneriets jord langs offentlig vej blev pålignet kloakafgift og som følge heraf højere grundskatter. Det gjorde rentabiliteten tvivlsom ved at dyrke jorden som frilandsgartneri, og da arealet ikke kunne sælges som grunde, begyndte Oluf Kristensen selv at bygge. Som arkitekt benyttedes ofte den lokale arkitekt Ad. Fleischer. Handelsgartneren benyttede sig som regel ikke af sagfører, men ud-

færdigede selv dokumenterne ved salg af husene og forhandlede selv med offentlige instanser. Om byggeriet fortæller han:

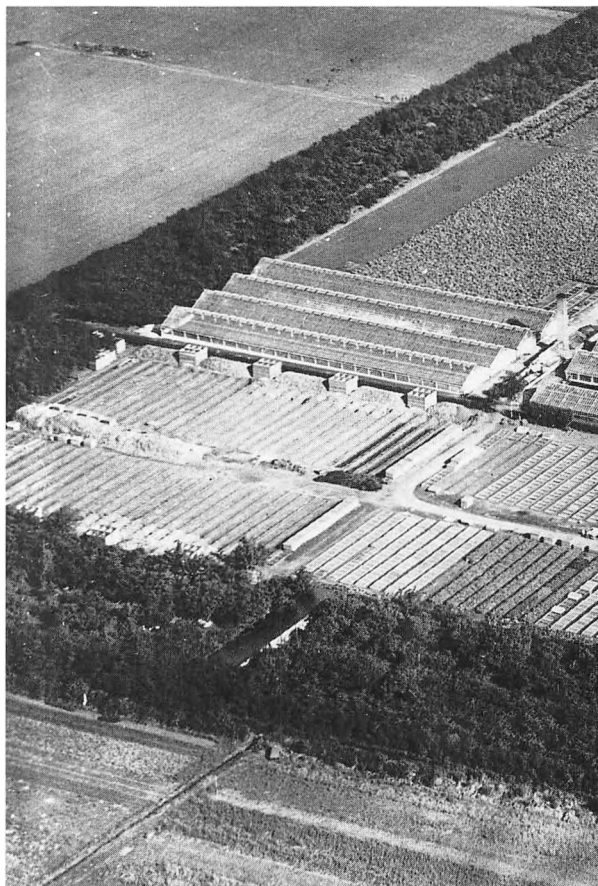
»I 1927 byggede jeg de 2 første Huse, næste Aar 3 og i løbet af et Par Aar havde jeg paa een Gang 10 Rækkehuse og 10 Villaer og et Par større Huse i Gang.

Financieringen af dette Byggeri skete ved, at jeg optog Laan i min Bank med Sikkerhed i ... Pantebreve. Byggeriet krævede efterhaanden mange Penge, idet Køberne som oftest var Smaakaarsfolk som Sporvejsfunktionærer, Arbejdsformænd o.lign., og Udbetalinger paa over 2.000 Kr. blev sjældent præsteret, ofte derimod mindre ... Jeg mener, jeg paa det Tidspunkt med mindre Haandværkere, der sædvanlig selv deltog i Arbejdet, byggede og ogsaa solgte til billige Priser.«

Oluf Kristensen fortsatte med byggeriet ogsaa efter besættelsen. I sine erindringer fortæller han om, hvordan han sørgede for at skaffe lejligheder til sine egne folk fra gartneriet. Bemærkninger, der samtidig belyser, hvordan det blev stadig vanskeligere for gartnerierne at holde på arbejdskraften, idet lønningerne var bedre i industrien. Dette blev ogsaa anledningen til, at Oluf Kristensen ophørte med gartneriet og solgte det meste af jorden til kommunen. Han ejede efterhånden ganske mange lejemål, og det er bemærkelsesværdigt, at en enkelt bygherre i de københavnske forstæder opførte så mange udlejningsboliger. Oluf Kristensen gav sine 9 børn sine udlejningsejendomme til fælles-eje i et interessentselskab med navn I/S Konvalgården efter den største af ejendommene.

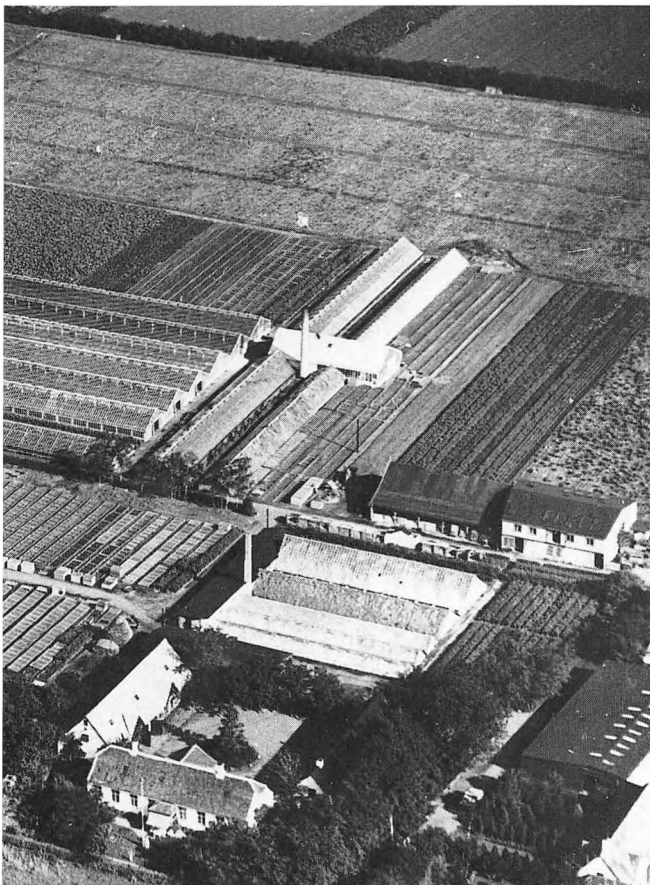
Tårnby kommunes samarbejde med KAB

Enkelthuse opført i et almennyttigt boligselskabs regie findes ogsaa i lufthavnens nærhed. Midt i 1930'erne udsendtes en fin, lille tryksag: »Ved Lufthavnen – Brochure over Tårnby Kommunes nye Haveby, beliggende mellem Kastrup By og Lufthavnen«. De boliger, der



blev tilbudt, var enkelt- og dobbelthuse, beliggende på vejene: Skøjtevej, Richardt Granholms Allé, Oberst Kochs Allé, Johan Ekmans Allé, Jeff Hammelevs Allé. Der var tale om et

Gartneriet »Ny Kastrupgaard« med hovedbygning, udlænger og drivhuse. Drivhusene er forlængst forsvundet, her ligger nu skole og idrætsanlæg. Hovedbygningen og længerne tilhører i dag Tårnby Kommune. Ca. 1950. (TLS).



bemærkelsesværdigt samarbejde mellem Tårnby kommune og KAB – ikke om udlejningsboliger, men om huse for salg til private. Hvilke værdier, man mente Tårnby kommune kunne sælges på, er teksten i brochuren fuld af eksempler på:

»Omegnen er egenartet og præget af den frugtbare og sunde Amagerjords Gartnerier og Haver. Overalt ligger der straatækte Gaarde, der er omgivet af Marker med Blomster, Grøntsager eller Frugttræer...lige syd for den nye Haveby ligger Kastrup Lufthavn, hvor der daglig udfolder sig en interessant og livlig Lufttrafik med Forbindelse til alle Nabolande. Saavel den daglige Lufttrafik som Sommerens talrige Flyveopvisninger kan følges direkte fra Villaejernes Dagligstuevinduer.«

I 30'erne var nærheden til lufthavnen ikke det problem, som den siden er blevet, men derimod en attraktion på lige fod med de landlige omgivelser.

På annonceringstidspunktet var der opført 26 boliger på de 470 villaparceller, planen indeholdt. 12 villaer var opført for Tårnby kommune af KAB tegnet af Dominias tegnestue. 14 villaer var opført af I/S Femkanten. For hvert selskab var der udarbejdet og opført 6 hustyper, og meningen var, at det bebyggede område skulle fungere som husudstilling, hvor senere købere kunne vælge den type, der passede dem. KAB beskriver deres hustyper som:

»Fælles for alle Typerne er, at Husene har Opholdsværelser og Køkken i Stuen. Soveværelser og Kamre paa 1. Sal. Kælder under hele Huset. I



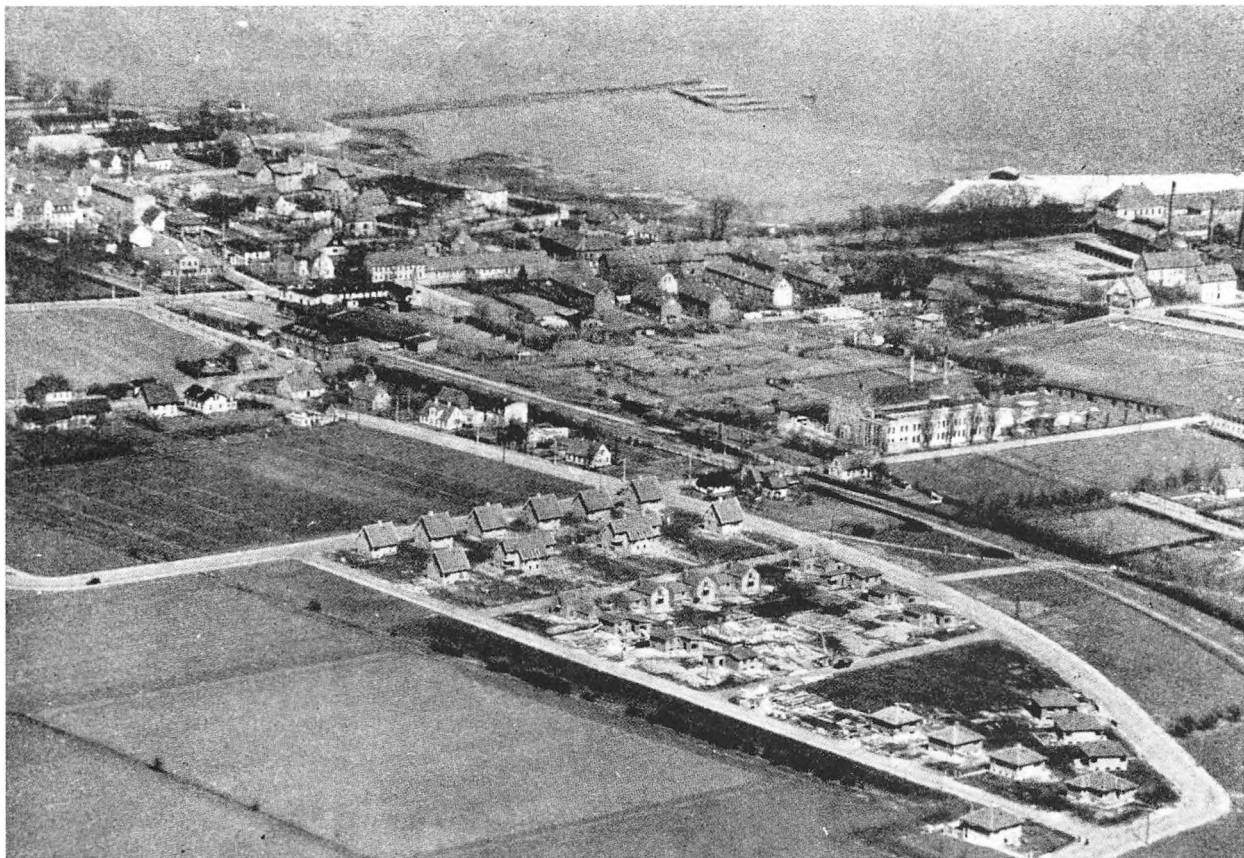
»Saltværkshusene«. 1993. (Dirch Jansen). (TLS).

Kælderen findes foruden Kedelrum, Vaskerum, Tørrerum, Viktualierum og Cykelrum et stort disponibelt Rum, der kan bruges til Billardsalon, Gildesal eller lignende.«

Samtidig nævnes det, at kommunen har ment at kunne sætte udbetalingen så lavt, at den ikke er større, end hvad der betales i forudbetalt husleje for en lejlighed inde i byen. Man henvender sig til den mere velaflagte del af arbejderklassen og vifter med forestillingen om en billardsalon. I/S Femkantens huse beskrives sådan:

Bebyggelsen »Olufsgården« i Kastrup opkaldt efter gartner Oluf Kristensen, en større bygherre i kommunen. Olufsgården er opført i 1951 og omfatter i dag ca. 1000 lejemål. Ca. 1970. (TLS).





Bebyggelsen »Ved Lufthavnen« ses under opførelse i forgrunden på trekanten. (Brochure over Tårnby Kommunes nye Haveby, beliggende mellem Kastrup by og lufthavnen) Ca. 1935. (TLS).

»Fælles for alle Typer er, at Husene har Opholdsstuer og Køkkener et Trappetrin over Havens Niveau. Fra alle Opholdsstuer er direkte Udgang til en Sol- og Læplads, der aabner sig mod Syd og Vest og med Læ mod Nord og Øst. Ved Husenes Placering er der draget Om-

sorg for at skærme disse Pladser mod Indblik fra Naboernes Læpladser og Opholdsstuer.«

I denne beskrivelse afspejler sig den store ændring, der er sket i bosætningsmønstret i perioden omkring 1920 til midt i 1930'erne. Hvor man før byggede huse næsten uden kontakt med haven, er der i byggeriet midt i 30'erne lagt afgørende vægt på sammenhængen mellem hus og have.

Den store plan med de 470 parceller blev al-

drig gennemført. Der var slået et alt for stort brød op. På Oberst Kochs Allé blev der opført en række enkelthuse, men meget mere blev det ikke til.

Saltværkshusene

En af de første almennyttige bebyggelser, Saltværkshusene, blev allerede påbegyndt under krigen i 1944. Arbejdet blev igangsat som et privat byggeri, men senere blev det overtaget af Det danske Luftfartsselskabs Boligselskab.



Bebyggelsen, der er tegnet af arkitekt Th. Henningsen, består af fire vinkelblokke med i alt 169 lejligheder samt af en lav, pavillonagtig butikbygning med 5 butikker. Saltværkshusene ligger langs Kastrupvej med butikbygningen liggende på hjørnet af Kastrupvej og Saltværksvej.

Der er lagt megen omhu i at få placeret boligblokkene, så opholdsrummene får så meget sol som muligt. Vinkelblokkene er placeret med ryggen (og hermed køkkener og soveværelse) mod nord og øst. For at kunne fange ekstra meget sol er vinkelen mellem blokkene ikke 45 grader, men lidt mere. Med denne omhyggelige placering efter solen er der så til gengæld ikke taget højde for et andet problem – trafikken. Bebyggelsen har opholdsrum og udearealer vendt mod Kastrupvej, og den ikke helt ringe trafik her.

Disse vinkelblokke er karakteristiske for byggeriet først i 1940'erne og kan findes næsten tilsvarende på Hvidovrevej og i Herlev.

Skottegården

Med byggeriet af højhusene ved Bellahøj blev punkthuse introduceret i Danmark. Andre fulgte hurtigt efter. I Kastrup fik bebyggelsen Skottegården fra 1953 tre punkthuse. Man var tidligt klar over, at denne boligform måske ikke var så velegnet til børnefamilier. Punkthusene i Skottegården var derfor ikke beregnet til familier

»Kastrup Midtpunkt« butikscener og biograf, opført i forbindelse med bebyggelsen »Skottegården«. Ca. 1960. (TLS).



Postkort, der viser bebyggelsen »Skottegården«. I baggrunden ses et andet større boligkvarter, »Postparken« opført i 1948. Ca. 1960. (TLS).

med børn. Erfaringen har dog vist, at det ikke altid gik som arkitekten spåede. Det var vanskeligt at få lejligheder, og der kom alligevel til at bo børn i punkthusene.

Skottegården er opført i 1954 af det sociale boligselskab »Lufthavnsparcken« og er tegnet af

arkitekt Jean Fehrmerling. Således beskrives bebyggelsen i tidsskriftet Arkitekten:

»Bebyggelsen er placeret på et areal som afgrænses af Kastrupvej, Saltværksvej, Hyben Alle og den projekterede S-bane og omfatter nu ca. 800 lejligheder ... Stedets geografi i forbindelse med byens udvikling og trafikale forhold gør det nærmest centrumdannende for Kastrup by.«

Ved placeringen af Skottegården har arkitekten meget bevidst arbejdet med at lukke det omgivende samfund ude – at vende ryggen til vejen. Det er udtryk for et alment holdningskift, som sker fra 1940'ernes boligblokplacering i nær kontakt med gaderne til 1950'ernes lukkede bebyggelser, og det er en væsentlig forklaring på, at forstæderne af mange opleves som øde, kedelige og endeløse. Bebyggelserne fra 1950'erne og fremefter vender ryggen til – åbner sig kun indad. Beskyttelse i forhold til trafikken er den væsentligste årsag, men det synsmæssige indtryk er ofte meget tomt.

Et så stort byggeri blev i en lang periode planlagt som en by i byen. Her er boliger til yngre uden børn, boliger til yngre med børn og boliger til ældre. Her er finske badstuer, biograf, bank og apotek. Kendetegnet for 1950'erne er, at der ikke fra begyndelsen var planlagt børneinstitutioner. Dengang var der ikke så mange udearbejdende mødre.

Butikscentret var planlagt til at kunne forsyne familierne med alt, hvad hjertet kunne begære, og husmødrene kunne gå fra butik til butik under tag. Der var ca. 25 butikker og en biograf. Men det fungerede også som en slags centrum i den forstad, som Kastrup var ved at udvikle sig til.

Skottegården fremstår i dag som en god solid boligbebyggelse i meget statelige, parkagtige omgivelser. De udstrakte grønne udenomsarealer slører bebyggelsens størrelse og de store træer er medvirkende til, at de blå punkthuse ikke syner af meget. Udearealerne er fra begyndelsen veltilplantede, men desværre ser det ud til, at ejendomsadministrationen har valgt at skære på gartnerkontoen. Det sætter sit præg.



Idyl fra Tårnby landsby ved Smedekærvej. Til højre Tinggården, en af Tårnby landsbys bedst bevarede gårde. I baggrunden Tårnby kirke. Ca. 1990. (TLS).

På bagsiden af butikscentret er der i dag udviklet et »bagstrøg«, idet de fleste stuelejligheder er udlejet til forskellige service-erhverv: Lægekonsultation, frisørsalon m.v.

Tårnby landsby

Landsbyerne på Amager lå på grænsen mellem det dyrkede land og de store græsningsområder. Således også Tårnby. Mange gårde og huse nedbrændte totalt ved de store brande henholdsvis i 1796 og 1808. Indtil branden i 1858 bevarede landsbyen sit gamle præg med en række gårde liggende nord for kirken. Få gårde var flyttet ud af Tårnby landsby i forbindelse med landboreformerne, og det var først efter



Den gamle pøgeskole, Engelsvej 322, venter på sin skæbne. Bygningen må ligesom et par hundrede andre huse i Tårnby Kommune vige pladsen for Øresundsforbindelsens landanlæg. September 1993. (Dirch Jansen) (TLS).

branden i 1858, at der virkelig kom gang i udflytningen. På de ledige tomter af de nedbrændte og udflyttede gårde blev der i 1858 opført en række huse, hvoraf flere ligger der endnu.

Mens Sundbyerne allerede før århundredeskiftet var præget af storbyudviklingen med lejlighedsbyggeri og industriområder akkurat som Kastrup, begyndte denne udvikling ikke rigtig førend 1930'erne i Tårnby. Her fortsatte erhverv og tilværelse omkring landbruget og dyrkningen af grøntsager ligesom i kommunens øvrige landsbyer: Tømmerup, Ullerup, Viberup og Maglebylille.

Tårnby Villaby

Den første større udstykning i Tårnby startede dog i år 1900 med en annonce i »Socialdemokraten«, hvor en gruppe arbejdere fra Orlogsværftet indkaldte til møde angående oprettelse af en byggeförening. Der blev snart indsendt et andragende om udstykningstilladelse for et areal, som föreningen havde købt langs Saltværksvej. Det drejede sig om 180 parceller på de veje, der i dag hedder: Otto Liebes Allé, Volmer Kjærs Allé, Latyrus Allé, Pyrus Allé, Cypress Allé og Ambra Allé. Dette var starten på Tårnbys udvikling til bykommune.

Den begyndende byudvikling stillede her som andre steder store krav til det lokale sogneråd. Skatteudskrivningen måtte ændres fra hartkornsskat til skat på indtægten, der var krav om offentlige forsyninger af gas, vand og elektricitet, og den øgede befolkning skabte krav om skoler. Villabyen fik dog ingen af disse faciliteter med det samme. Vand hentedes fra en brønd i gården. Gas blev ført frem i 1908 fra København, og i 1912 blev der indlagt elektricitet. Først i 1929 blev der indlagt vand i husene.

Villabyens huse blev tegnet af arkitekt Sophus Jørgensen. Der var 5 hustyper at vælge imellem, hvoraf den ene var et dobbelthus. I 25 års jubilæumsskriftet beskrives de således:

»Ejendommene, der hviler på Betonfundamenter, er opført af røde eller gule fuldbrændte Facadestenen eller af flammede Sten, der er hvidtede eller pudsede med Cement. Tagene er af Skifer, undtagen paa de sidst opførte Huse, hvoraf Størstedelen er belagt med Cementsten. Til hvert Hus er der muret Vaskehus med Zinktag



Et kig fra Tårnby kirketårn ud over den vestlige del af Tårnby – det område, der vil blive berørt af Øresundsforbindelsen. 1930. (TLS).

... Typerne er af forskellig Størrelse og Udseende, nogle er forsynet med Frontispice, andre ikke. I de fleste findes 3 Værelser og Køkken i Stueetagen. I Resten 2 Værelser og Køkken, medens Antallet af Værelser på øverste Etage er variabelt. «

Villabyen blev, som det var almindeligt for

Postkort fra Tårnby Villabys første år. Dengang hed vejen Skole Allé, da der var planer om at opføre en skole til villabyens mange børn. Det blev i stedet til et plejehjem. Vejen hedder i dag Pyrus Allé. Ca. 1906. (TLS).



byggeföreninger, bygget i flere tempi. Først byggedes 10, dernæst 50 huse. Disse 60 var færdige i 1904, og året efter var der opført 120 huse. Hver etape udloddedes for sig til medlemmerne efter lodtrækningsprincippet. Da man havde nået de 120 huse, var der flere huse end medlemmer, og man stoppede for en tid byggeriet.

Beboerne var principielt lejere hos byggeföreningen, indtil 3. prioritet var betalt. Derefter blev de ejere af deres huse. Det er grunden til, at mange byggeföreninger i dag ikke kan findes under deres oprindelige navn – som oftest blev navnet ændret til grundejerförening, når alle var blevet ejere. Tårnby Villaby blev fra begyndelsen opfattet som et lille samfund for sig, bl.a. udlagde man en grund beregnet til skole. Denne ledige grund købte sognerådet i 1922 til opførelsen af et alderdomshjem.

Tårnby Villaby er opført før der i arkitektkredse viste sig interesse for opførelsen af småhuse, og dette afspejler sig da også i arkitekturen. Det er alderen og den skønsomme blanding af de fem husvarianter, der giver kvarteret sin charme. Husrækken på østre side af Pyrus Allé var, som det nævnes i jubilæumsskriftet, bygget efter andre principper end Tårnby Villaby. De blev først på et senere tidspunkt indlemmet i villabyen.

Kvarteret er ellers yderst stabilt, både hvad angår udseende og beboere. Selv om mange huse er forandrede i det ydre, har fået nye vinduer og tilbygninger, har fået stakitterne fjernet og forhaverne lagt om, så er kvarteret i dag let genkendeligt. På en opgørelse over villabyernes indbyggere fra 1976 ses, at 15 familier har boet i det samme hus i et par generationer.

Tårnbyparken

En anden af de store almennyttige bebyggelser i Tårnbyområdet er Tårnbyparken opført fra 1953 og nogle år frem.

Tårnbyparken er en stor bebyggelse beliggende mellem Amager Landevej, Tårnbyvej og Randkløve Allé. Bebyggelsen er opført af Det sociale Boligselskab af 1944 i Tårnby kommune og blev i byggefasen delt op i tre afsnit: 335 lejligheder mod Randkløve Allé, 168 lejligheder mod Tårnbyvej og 52 lejligheder mod Irlandsvej.

Bebyggelsen er, som det var tilfældet med Skottegården, planlagt som en by i byen, det vil sige med lejligheder af vidt forskellig type og med eget butikcenter, varmecentral og vaskeri. Det bebyggede areal er smallest mod Amager Landevej, hvor centret og et 7-etages altangangshus er placeret. Bagved disse bebyggelser udvider arealet sig, og her er boligblokkene placeret omkring en gennemgående grønning. Boligblokkene er samlet i gårde og formålet med dette har været, som det beskrives i tidsskriftet Arkitekten fra 1956 » at samle et passende antal lejligheder til en mere intim og overskuelig helhed med mere menneskeliggende størrelsesforhold end der normalt bydes på i vore store boligkvarterer. «

Der er i bebyggelsen arbejdet meget bevidst med udformningen af omgivelserne, både hvad angår bygningernes placering, deres højde, og udearealernes udformning. Blokkene varierer mellem tre og to etagers højde for ikke at virke for voldsomme. Udenomsarealerne er inde i blokkene udformet med »legepladser for de mindste, således at børnene kan være under op-



»Tårnbyparken 1« under opførelse ved Randkløve Allé. Til venstre ses gartneriet »Tagenshus«. På gartneriets jorder er der for nylig opført boliger. På en anden del af jorden – ned mod Irlandsvej – var der i 1950'erne planer om at opføre et hospital. Disse planer blev skrinlagt p.g.a. den nære beliggenhed ved lufthavnen. Ca. 1950. (TLS).

syn af mødrene enten fra de omkringstående bænke eller fra altaner og køkkenvinduer...

Der er således arbejdet med en nuancering,

som skulle kunne give beboerne på alle alderstrin en række varierede oplevelser: Den intime beplantede gård med sine flisegange, småbørnslegepladser og bænke, de græsklædte og buskbeplantede havearealer mellem gårdene og den store åbne fællesgrønning.«

Begrebet »en by i byen« indebar, at der skulle være plads til de forskellige aldersklasser og disses forskellige livssituationer. For de unge var der sørget for etværelses lejligheder. Pensioni-



Lufthavnsmotorvejen ligger tæt op til bebyggelsen »Allégården«. Ca. 1970. (TLS).

sterne fik lejligheder i de lave blokke, »hvor de gamle fra de sydvendte altaner kan føle sig i kontakt med alle de øvrige aldersklasser, som hører til i gården«. Børnefamiliernes lejligheder var beliggende i de tre-etages blokke.

Tårnbyparken er en af de første boligbebyggelser, hvor man har adskilt den kørende og den gående trafik. I de bebyggelser, der er opført før dette tidspunkt, har det ikke været opfattet som noget større problem, da privatbilismen specielt i de almennyttige byggerier ikke var videre udbredt. At der tages fat på problemet i denne bebyggelse er et tegn på, at privatbilismen var ved at blive udbredt, men dog ikke så meget, at der også blev indrettet parkeringspladser.

Fra omkring 1940 til 1960 fik Tårnby kommune sin nuværende bymæssige struktur. Bolutallet firdobledes i perioden, og det betyder, at ca. 80% af kommunens boliger i dag er opført efter 1940. Perioden er kendetegnet ved meget store etagehusbebyggelser både i Kastrup og i Tårnbyområdet. Hvor byudviklingen før 1940 i høj grad skete på sine egne præmisser – udbygning omkring det industrielle tyngdepunkt i Kastrup og en begyndende byudvikling langs de større færdselsårer i forbindelse med storbyen – så er udviklingen efter 2. verdenskrig i langt højere grad bundet til den almindelige storbyudvikling, hvor boligudviklingen lægger sig lag på lag udenpå den indre by, og hvor det ene ubebyggede område efter det andet fyldes op.

Boligudviklingen efter 1960

Allégården med 1.100 lejligheder og Vinkelhusene med 390 lejligheder er eksempler på, at der også i 1960'erne blev bygget store etageejendomme. Men ellers er det, der karakteriserer Tårnby i den tid, en begyndende ændring af Vestamager fra havekoloniområde til parcelhusområde.

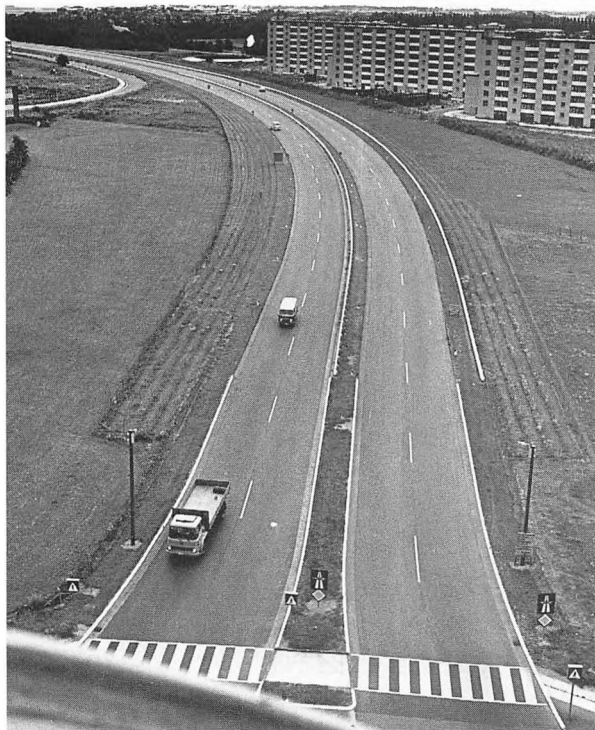
Mens Københavns kommune lod sin del af Vestamager bibeholde status som haveforeningsområde og derved holdt dette store område i en venteposition, så valgte Tårnby kommune i begyndelsen af 1960'erne at frigive arealet til helårsbebyggelse. Dette var til dels at gøre en dyd af nødvendigheden. På Vestamager var der gennem en årrække sket en piratagtig helårsbosættelse og denne udvikling accelererede

efter Sjællandsbroens åbning i 1959. Ester Petersen skriver i jubilæumsskriftet fra 1980 for socialdemokratiet i Tårnby:

»To ting voldte meget besvær: Lufthavnens stadige vækst og Vestamagers ulovlige bebyggelse. Det sidste var på daværende tidspunkt uløseligt, der var ingen lovhjæmmel, der kunne hindre folk i at flytte dertil, og melde sig her i folkeregister. Det var yderzone og vi kunne ingen steder hos overordnede myndigheder få hjælp. Bare det at skaffe vand om vinteren var næsten umuligt, men langt om længe lykkedes det. Og der skulle gå 20 år før problemet var endeligt løst. Den, der kun kender Vestamager, som den smukke parcelhusbebyggelse, det er i dag, kan næppe forestille sig, hvordan det dengang så ud med elendige sommerhuse og skure som boliger, som beboerne dog betalte dyrt. Mange børn voksede op under disse meget dårlige boligforhold.«

Misèren stammede fra den voldsomme bolig-nød efter 2. verdenskrig, der altså stadig satte sine spor, da de store årgange fra 1940'erne skulle finde egen bolig i 60'erne. Som boligsøgende i midten af 1960'erne husker en informant turen en forårsdag med blæsten i ansigtet ned ad en våd markvej til en næppe afmærket grund med årgammelt græs, hvor der blev fremvist et »dejligt hus«, 4 gange 6 meter opført i brædder og smukkeseret med et lag risengrynsagtigt puds, »og der ville snarest blive indlagt vand«. Mange hoppede af desperation på en sådan fidus.

Frigivelsen af arealerne til helårsbeboelse og den voksende velstand i 60'erne betød en grad-



»Vinkelhusene« ligger tæt op til lufthavnsmotorvejen. Denne del af motorvejen skal i følge de nuværende planer graves op og udlægges til græsplæner, når Øresundsforbindelsen bliver etableret. Linieføringen for denne kommer til at ligge på den anden side af »Vinkelhusene«. Motorvej og jernbane bliver ifølge samme planer overdækket fra »Vinkelhusene« til Tårnby Torv. 1970. (TLS).

vis overgang til det solide parcelhuskvarter, der eksisterer i dag. Et parcelhusområde i denne størrelsesorden findes næppe noget andet sted i Storkøbenhavn. De ulemper, der findes ved

parcelhuskvarterer – den lange afstand til indkøb, børneinstitutioner og arbejdspladser – er derfor også tilsvarende forstørrede her. Der bor ca. 12.000 mennesker på Vestamager og så godt som alle boliger er parcelhuse. Det giver meget store afstande til »alting«.

I dag er kommunen så godt som totaludbygget. Der er kun få områder, hvor der stadig kan findes plads til nye boliger. Desuden regner kommunens planlæggere med at placere boliger de steder, hvor ældre industrianlæg nedlægges. Tårnby kommune har således i et og alt lagt sig fast på at være en boligkommune.

Erhvervsområder

For Tårnby kommunes vedkommende kan man næppe tale om industriarealer, men derimod om erhvervsarealer. Mens kommunen havde sin tidlige byudvikling omkring Kastrup i kraft af den stærke industrielle udvikling i dette område, så er industriernes betydning i kommunen i dag reduceret væsentligt. I 1980 var der kun omkring 40 fremstillingsvirksomheder med over 5 ansatte, og dette er et meget lille tal, indbyggerantallet taget i betragtning.

Tårnby kommunes industrielle mønster afspejler en udvikling, der indenfor geografien kaldes deindustrialisering. Det er en udvikling, der er karakteriseret ved gradvis nedlæggelse eller flytning af de store, gamle industrier, som tilfældet har været det med industrierne i og omkring Kastrup. Disse industrier bliver lidt efter lidt erstattet af erhvervsvirksomheder af en helt anden karakter, f.eks. service og handel. I Tårnby har denne tendens været ekstra under-

streget af, at lufthavnen og de deraf afledte virksomheder er beliggende her.

Tårnby kommune er desuden karakteriseret ved et overvældende antal små erhvervsvirksomheder, det vil sige virksomheder med op til 5 ansatte. I 1980 var der registreret 1.400 af disse, hvoraf lidt mere end halvdelen var indenfor handel og service. Mange af disse små virksomheder er placeret rundt omkring i boligkvarterer og er med til at skabe nogle ekstra oplevelsesmomenter i de ellers noget øde kvarterer.

Erhvervsplaceringen i kommunen har et meget selvgroet præg – det virker som om godkendelsen som erhvervsareal er kommet efter at virksomhederne har placeret sig. Som decideret industriområde er der udlagt to arealer i nær tilknytning til lufthavnen. Dels arealet øst for Amager Landevej mod lufthavnshegnet og dels Kirstinehøj industriområde. Arealet øst for Amager Landevej er et gammelt boligkvarter med parcelhuse fra mellemkrigstiden samt boligbebyggelsen Maglebo.

Den gradvise omdannelse består i at virksomhederne placerer sig i parcelhusene, som så efterhånden bliver sammenbyggede, tilbyggede og omdannede for til slut at blive revet ned og erstattet af nyt. Disse kræfternes frie spil fremmer et indtryk af et Klondyke i venteposition.

Kirstinehøj-arealet er et regulært udlagt industriområde. En stor del er i dag udlejet og store byggerier er færdiggjort eller igangsat. Grundene er sparsomt udmålt og bygningerne ligger meget tæt. Det vil være vanskeligt i dette område gennem beplantning at skabe en parkagtig fornemmelse omkring bebyggelserne – en bestræbelse, som mange andre kommuner lægger vægt på.



Knarreborgvej 6 er et eksempel på, hvordan et sommerhus kan udvikle sig til et parcelhus. Her ses byggeholdet, grunden med bebyggelse, det færdige resultat i 1920'erne og det samme hus i 1993. (Dirch Jansen) (TLS).

Tårnby som forstadskommune

Da byudviklingen i Tårnby kommune startede, var der to incitament: Den industrielle udvikling i Kastrup og storbyens udbredelse langs de store færdselsårer. I Kastrup resulterede det i en stationsbylignende udvikling – et lille selvkvørende bysamfund med egne arbejdspladser, boliger og forretningsliv. Bebyggelsen i resten af kommunen knyttede sig i årtier til færdselsårerne og til de eksisterende landsbyer, og først efter 2. verdenskrig kom der gang i en egentlig forstadsudvikling.

I mellemkrigstiden tog den væsentligste del af bebyggelsen form af parcelhuskvarterer udstykket relativt tilfældigt fra gårdene og gartnerierne, efterhånden som det blev økonomisk nødvendigt for dem. Den planløse udstykning medførte, at der i Tårnbyområdet aldrig blev tale om en egentlig bycenterdannelse.

Efter 2. verdenskrig kom der gang i opførelsen af almennyttige byggerier. Store dele af disse er opført i 1950'erne og 1960'erne. De almennyttige byggerier i Tårnby kommune er for manges vedkommende fine, gennemtænkte bebyggelser og – set i det historiske tilbageblik – bebyggelser med et »menneskeligt ansigt«. Ved at komme så hurtigt i gang med byggeriet efter krigen har Tårnby undgået de mastodontbyggerier, som byggeindustrien og de industrialiserede byggemetoder senere udviklede.

Samtidig med, at de almennyttige byggerier fyldte de tomme huller ud i Tårnbyområdet, begyndte udviklingen på Vestamager. Også her fik bebyggelsen en ikke planlagt karakter. Området var udlagt som kolonihave- og sommerhusområde, og inden der blev givet helårstil-



Småerhverv i form af en trælasthandel ved Amager Landevej. 1993. (Dirch Jansen) (TLS).



Erhvervsområdet »Kirstinehøj«, som er placeret i et gartneriområde, har vist sig at være en stor succes. Her er bl.a. speditiønsfirmaer, øldepoter og bageri. 1993. (Dirch Jansen) (TLS).

»Kastruplundgade« har undergået mange forandringer gennem de seneste år. Huse er blevet revet ned og nye er bygget, bl.a. butikscentret »Bredager Torv«, men stationsbypræget er bevaret. Ca. 1975. (TLS).



ladelse, var mange af disse huse taget i brug som helårshuse. Planlægningen omkring Vestamagerdelen af Tårnby kommune havde derfor længe karakter af lovliggørelse.

Vestamager er i dag et udstrakt parcelhusområde med en sparsom forsyning af offentlig og privat service. Byudviklingen i Tårnby kommune har, fra den startede, været underlagt me-

get faste rammer. Fra nord er kommet den konstante udbygning, som foregår i ringe omkring storbyen, mod vest har det lukkede, inddæmmede areal og mod syd lufthavnens ligeledes lukkede areal stoppet for videre udbygning. På den måde har boligudbygningen i kommunen haft karakter af opfyldning af åbne arealer.

Dragør kommune

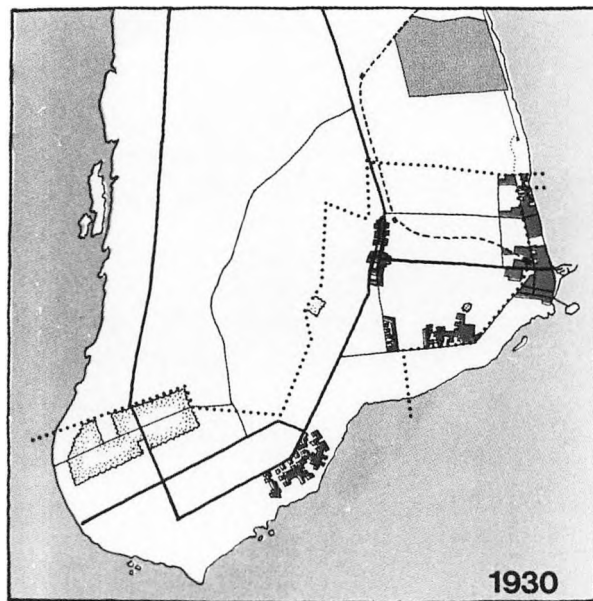
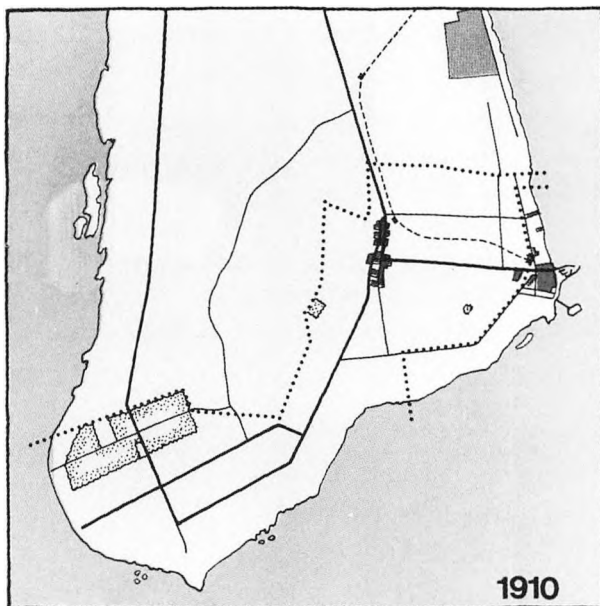
Af de to kommuner på Amager, der tilhører Københavns amt, er Dragør kommune den mindste. Her ligger den tidligere skipperby Dragør og den tidligere hollænderby St. Magleby.

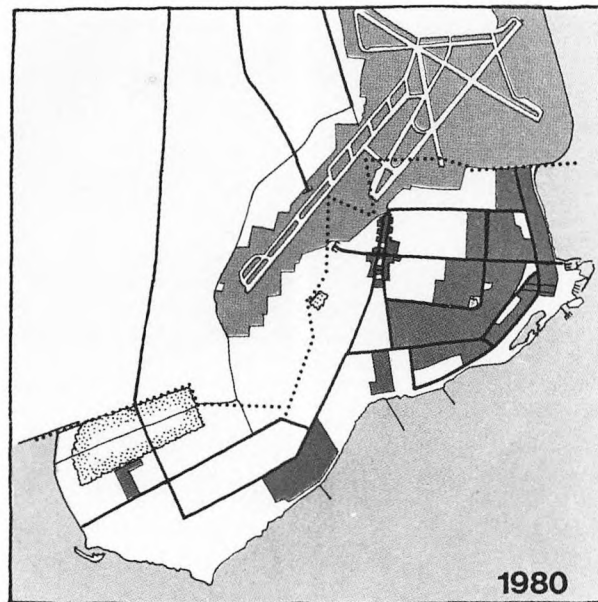
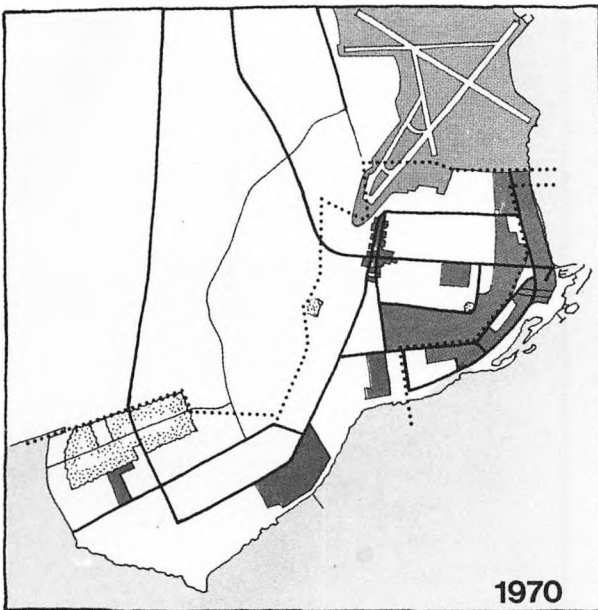
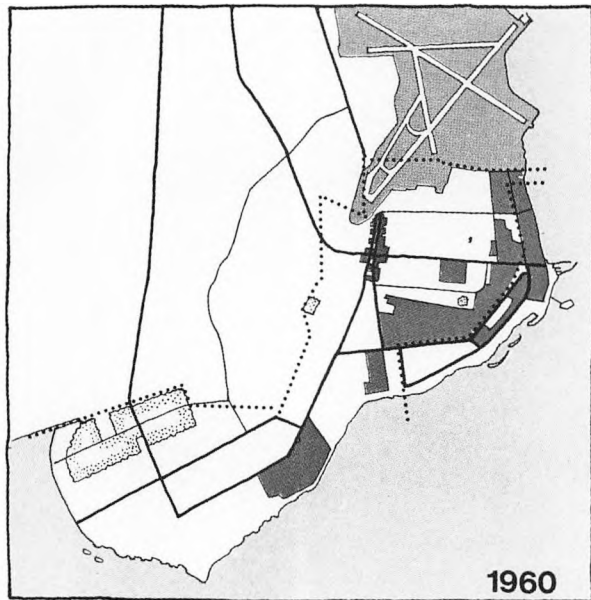
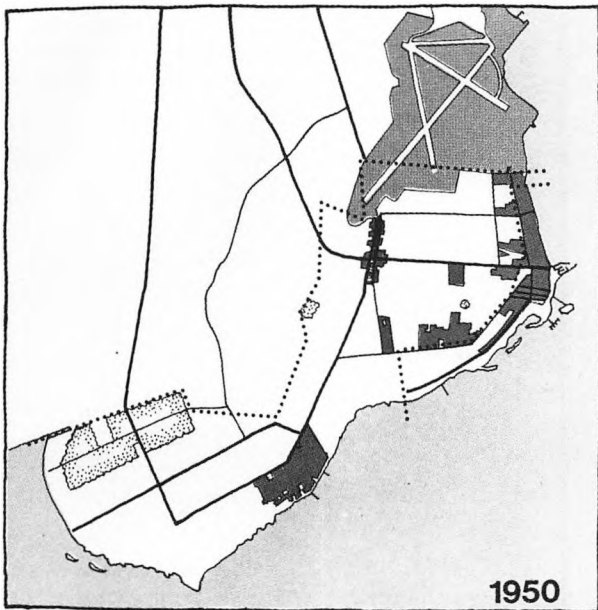
Dragør kommune ligger i dag klemmt inde mellem Øresund på den ene side og Københavns Lufthavn på den anden side. I den nordøstlige del er den boligmæssige bebyggelse så udviklet, at der egentlig er tale om én sammenhængende bebyggelse. I den sydvestlige del af kommunen er der udstrakte landområder, frie kyststrækninger og Kongelunden. Men i dette område sætter strand- og fredningslinier, støj-

kurver og militære anlæg snævre grænser for ændringer i udnyttelsen af jordtilliggende og bygninger. Med de bestemmelser og begrænsninger på kommunens udbygning, der foreligger i dag, må Dragør kommune stort set betragtes som færdigudbygget.

Dragør kommune ligner ikke nogen anden forstadskommune i Københavns omegn. De historiske rødder og den historiske identitet synes langt stærkere her. Ved århundredskiftet var der ikke nogen særlig stor forståelse for nye ti-

St. Maglebys og Dragørs udvikling 1910-1980. (Dragør Kommune i fremtiden? – et debatoplæg, 1980) (DL).







Gadeidyl i Dragør – Strandstrædes søndre ende. 1993. (Dirch Jansen) (DL).

der med behov for den type af industriel erhvervsudvikling, der prægede andre af Københavns omegnskommuner. Siden kom lufthavnen og fritog også Dragør kommune for en

egen erhvervs politik. Dragør kommune er i dag en udpræget boligkommune. Den gamle, maleriske bykerne i Dragør er overordentlig velbevaret og er et særdeles efterstræbt boligområde, hvilket også afspejler sig i de skyhøje huspriser.

Dragør kommune har i dag to statsanerkendte kulturhistoriske museer placeret henholdsvis i St. Magleby og i Dragør. Det er den rige amagerbondekultur med de hollandske traditioner og søfartssamfundet Dragør, som er museernes kerneområder. Allerede i 1901 etableredes »Øen Amagers Historiske Samling«. Motivationen var at redde resterne af den rige amagerbondekultur fra ihærdige antikvitetsopkøbere, der oplevede et stort marked for disse ting. I Dragør var det den lokale læge, der først fattede en museums mæssig interesse for genstande og historie fra det tidligere søfartssamfund. Dragør kommune er således enestående blandt kommuner i Københavns amt bare i kraft af denne konkrete og tidlige bevaringsmæssige indsamling og opmærksomhed omkring den kulturhistoriske tradition i lokalsamfundet. Herom findes der også en stor mængde litteratur sammenlignet med Tårnby kommune, der ikke i samme grad har været genstand for bevaringsmæssig interesse og kulturhistorisk anerkendelse.

Det var også i Dragør, at man allerede i 1940'erne, som det første sted i landet, formulerede en bygningsmæssig bevaringspolitik. Bevaringspolitikken i Dragør kommune vil fortsat handle om en vilje til at bibeholde karakteristika fra de nu så godt som forsvundne »gamle dage«, hvor bl.a. amagerbruget i St. Magleby og de maritime erhverv i Dragør



Landsbyidyl i St. Magleby – Søndre Kinkelgade. 1993. (Dirch Jansen) (DL).

gav lokalsamfundene deres særlige karakter. I beskrivelsen af kommunen er der lagt vægt på en skildring af denne lokale kulturhistorie, som spiller så stor en rolle i forståelsen af de særlige forhold, der knytter sig til Dragør kommune også på det planlægningsmæssige område.

St. Magleby

I 1974 blev St. Magleby og Dragør kommuner lagt sammen. Arealmæssigt var St. Magleby langt den største kommune med 1.601 ha. mod Dragørs 156 ha. Også befolkningsmæssigt var St. Magleby kommune den største. 1.1.1973 udgjorde befolkningen her 5.790 borgere mod Dragørs 4.233. Kommunegrænsen gik imidler-

tid så tæt ved Dragør by, at mange følte sig som dragørboere, skønt de formelt set var bosiddende i St. Magleby. Denne kommune bestod af den gamle hollænderby St. Magleby og af den nye bebyggelse omkring Dragør samt udstykningen Søvang i kommunens sydlige del.

Bondelandsbyen St. Magleby fungerer idag som boligområde iblandet mindre erhvervsvirksomheder i lighed med andre boligområder i Dragør kommune. Bygningsmæssigt er landsbyen underlagt en bevarende lokalplan, hvis hensigt det er »at sikre den fortsatte eksistens og udvikling af områdets landsbykarakter, med videst muligt hensyn taget til områdets oprindelige bebyggelse og beplantning«. Den bevarende lokalplan er udtryk for, at det oprindelige erhvervsgrundlag er svindende, og at andre befolkningsgrupper har bosat sig her.

St. Magleby har således været underkastet den samme udvikling, som mange andre landsbyer i Københavns omegn. Det gælder både den erhvervmæssige forandring og den deraf følgende forandring i beboersammensætningen. At man alligevel har fundet grund til at bevare landsbyen som sådan skyldes ikke alene, at den langt op i vores eget århundrede har fungeret som det, den oprindeligt var. Dette er også tilfældet for en lang række andre landsbyer, der imidlertid har måtte »lade livet«. Men bevidstheden om de helt enestående kulturhistoriske traditioner, der knytter sig til St. Magleby, har for lang tid siden gødet grunden for en forståelse af St. Magleby som noget »særligt«. Denne bevidsthed er ikke bare lokal, men har gennem kunst og samlerinteresser sit udgangspunkt i 1800-årenes udefra kommende interesse for amagerbondekulturen.

St. Magleby før i tiden

De berømte hollændere, som blev indkaldt til Amager omkring 1521 af Christian den 2., kom ikke fordi de var udstødte af deres eget samfund, men fordi de skulle yde noget særligt. For at lokke og for at lette omstillingen fik de hollandske indvandrere en række rettigheder og privilegier, som fra begyndelsen stillede dem bedre end de danske bønder. De blev f.eks. selvejere i modsætning til de danske bønder i Tårnby sogn, der var fæstebønder, og en del af de danske bønder måtte forlade deres hjem til fordel for hollænderne. Disse fik også lov til at beholde deres hollandske styreform ledet af schouten – den hollandske benævnelse for foged – samt at beholde deres sprog. I St. Magleby kirke blev der prædiket og sunget på hollandsk indtil 1811, og kirkebygningen minder om mange hollandske kirker. Den hollandske styreform blev afskaffet i 1822.

Hollænderne og deres efterkommere klarede sig godt og bevarede hollandske traditioner i såvel skikke, klædedragt og boligstil næsten op til vore dage. De danske bønder på Amager op- tog visse træk fra den hollandske bondekultur. Et vist samgifte mellem de to befolkningsgrupper fandt efterhånden også sted. Traditionen vil vide, at det første ægteskab udenfor den hollandske kreds skete i 1759, hvor schouten giftede sig med Gertrud Hansdatter, datter af den danske foged i Sundbyvester. Også til Dragør knyttedes mange familiemæssige bånd, så på

Især i forbindelse med høsten i det moderne amagerbrug kræves stadig meget manuelt arbejde. Her skæres hvidkålen på »Fælledgård« i St. Magleby. 1982. (Dirch Jansen) (DL).



den måde blev også søfartssamfundet præget af den hollandske indvandring.

Amagerbruget forblev helt op i vore dage en specialiseret form for havebrug og landbrug. Driften på et amagerbrug var meget varieret, årstidsbestemt og arbejdskraftintensiv. Det store arbejde med grøntsagerne og specielt kvindernes deltagelse i dette arbejde betød, at mange fornødenheder, der andre steder i Danmark blev tilvirket hjemme, her blev købt. Det skabte mange forbindelser til de omliggende bysamfund. Meget blev købt i København, som bønderne tog til hver onsdag og lørdag, når der var torvedag. Andre varer og tjenester blev købt af faste, omvandrede handlende fra f.eks. Dragør og Tårnby.

På Amagermuseet og på Nordgaarden i St. Magleby kan man se de særlige traditioner indenfor dragt, tekstiler, boligindretning og grøntsagsdyrkning. Befolkningens gamle fastelavnsskik med at slå katten af tønden til hest holdes stadig i hævd og samler hvert år mange tilskuere. Den levende kat i tønden blev dog afskaffet for næsten 200 år siden.

St. Magleby i nutiden

Mens mange andre landsbysamfund har et brud i deres udvikling i perioden omkring århundredeskiftet, ligger bruddet for St. Maglebys vedkommende helt fremme ved 1950'erne. Her var udstykningerne til boligbyggeri og lufthavnens jordopkøb blevet så omfattende, at grundlaget for erhvervet og livsstilen var ved at forsvinde. Gårdene i selve St. Magleby landsby anvendes i dag meget forskelligt. Enkelte er stadig i slægts-



Fastelavnssryttere fra St. Magleby slår til tønden på Hovedgaden. 1992. (Dirch Jansen) (DL).

eje og drives som amagerbrug. De fleste er dog gået over på fremmede hænder og til anden anvendelse. Nogle er solgt til byggeforetagerer

Luftfoto af St. Magleby med omliggende jorder taget lige før lufthavnens udvidelser begyndte at sætte sit alt afgørende præg på området. Amager Landevej er stadig forbindelsesvejen mod nord. 1951. (TLS)



eller private bygherrer. Disse gårde ligger enten tomme eller er midlertidigt lejet ud til beboelse, mens de venter på istandsættelse, indretning af beboelse i staldlængerne og udstykning til ejerlejligheder. Andre er blevet indrettet til erhverv, f.eks. kontor, detailhandel eller mindre håndværksvirksomheder. Atter andre er blevet restaureret og indrettet til store privatboliger. Karakteristisk for disse er opretholdelsen af et landligt præg, men i dag er det ridehestene og ikke de kraftige trækheste fra tiden før traktorerne, der bidrager til dette indtryk. Endelig har kommunen opkøbt nogle gårde. Jorden fra disse er blevet udstykket eller ligger i venteposition, og bygningerne lejes ud. F.eks. er St. Maglebygård indrettet til beboelse for pen-



Den seneste ændring i bybilledet er nedrivningen af Smedegårdens bygninger, som det ikke kunne »betale sig« at renovere. Ca. 1910. (DL).

Smedegårdens udlænger i ny skikkelse som andelsboligforening med 12 andelslejligheder. 1993. (Dirch Jansen) (DL).





Lindevej 11 i Søvang: fra primitiv sommerbeboelse til villa i eksklusivt kvarter. Ca. 1920, ca. 1930, 1976, 1980. (DL).

Søvang: en bebyggelsesmæssig ø i det dyrkede land

Området, hvor Søvang ligger, blev udstykket i 1918. I perioden omkring 1. verdenskrig udstykkedes meget store arealer omkring København. I en kortfattet oversigt fra 1943 over grundejerforeningen »Søvangs« udvikling gennem 25 år, beskrives baggrunden for denne udstykning.

« ... Under forrige Verdenskrig ... udviklede der sig saadan en Spekulationstrang i Befolkningen, som næppe før er set. Man spekulerede i mangfoldige Ting, særlig i Skibsværfter og Skibe, men ogsaa i Jorden. Pengene rullede jo stærkt indenfor visse Kredse, og enhver Spekulant med respekt for sig selv, maatte mindst have een Lystgaard; men ogsaa de helt Ube-midlede opagiteredes til at købe Jord.»

Søvang udstykkedes af restauratør S.L. Sørensen, Valby. Han havde i årene forinden udstykket i Vigerslev, Hvidovre, Rødovre og Glostrup. Det nævnes, at han ikke var helt fortrolig med amagernes mentalitet og derfor allierede sig med en »raceren« amager, ejendomshandler A. Simonsen. Arealet, de tilsammen købte, var 80 tdr. land af St. Maglebys fællede. Det blev udstykket til ca. 400 parceller, der dels kunne benyttes til have, dels til bebyggelse. Allerede fra begyndelsen var der villaservitutter på grundene.

Parcellerne blev hurtigt solgt. Køberne var overvejende håndværkere og funktionærer fra den jævne middelstand. Byggeriet kom hurtigt i gang, og det fortælles, at i sommeren 1920 boede der 40 familier i Søvang.

Selv om der kun var tale om en sæsonmæssig beboelse, stillede dette krav til det omliggende samfund. Man ønskede oprettet en busforbindelse, men også andre kommunikationsmidler savnedes som f.eks. post og telefon. Grundejerforeningen havde en fællesgrund, hvor der opførtes et marketenteri og en kiosk. Det blev også besluttet at oprette en fælles telefon i marketenteriet, og postomdelingen bevilgedes i 1921.

En ting var, at Søvang var placeret langt fra den øvrige bebyggelse, og at det kunne skabe en del modvilje i sognerådet at skulle have specielle udgifter til etablering af den nødvendige kommunikation til omverdenen. En anden ting var, at Søvangs forhold til de tidligere ejere, bønderne i St. Magleby, var ekstremt dårligt. I såvel skriftet fra 1922 som jubilæumsskriftet fra 1943 fra grundejerforeningen, er der både eksempler på og beske kommentarer om St. Maglebyernes stridbarhed. I 1922 siges det, at en kultivering af området ikke alene vil være til glæde og gavn for ejerne,

«... men også for de »Amagere«, der nu med saa stor Animositet ser paa disse indvandrede Nybyggere; thi det er jo den anden store Vanskelighed, Bestyrelsen til Stadighed har haft at overvinde, Vrangviljen hos de »Indfødte«. Denne sidste Vanskelighed er det sikkert langt sværere at faa Bugt med end den økonomiske, thi den Uvilje, som vi har været Genstand for, ligger nu engang de »St. Maglebyer« i Blodet.»

Problemerne med bønderne stammede bl.a. fra afvandingsforholdene. Foråret 1920 havde været meget fugtigt, store strækninger på Amager



En af pragtvillaerne ud mod diget i Søvang. 1993. (Dirch Jansen) (DL).

stod under vand. Bønderne i St. Magleby mente imidlertid, at miseren skyldtes, at udstykningen i Søvang havde ændret hovedvandløbet, og at der derfor ikke var afløb nok. Et andet problem var kørsel på St. Maglebys veje og fjernelse af grus fra stranden. Der førtes meget lange brevvekslinger om problemerne, og det svirrede med sagsanlæg.

Grundejerne i Søvang følte sig således meget lidt velkomne i området, men slutter dog i 1922 med at

«...haabe, at Grundejerne i St. Magleby snarest maa komme saa meget bort fra det Snæversyn ... at de er i Stand til at indse, at de Trakasserier som er forsøgt overfor »Søvang« er af den Slags, der i det lange Løb vil ramme dem selv, thi de »Københavnere«, der her i dyre Domme har købt Bøndernes Fællejorder, og som betaler langt større Skatter end Bønderne nogen- sinde har gjort, vil selvfølgelig ikke fraskrive sig Rettigheder, de som Jordejere er kommet i Besiddelse af, og jo før dette gaar op for Bønderne desto bedre for begge Parter, thi af os stræbes der kun efter i Fællig med de faste Beboere der ude at søge de bedst mulige Livs- betingelser for os alle.»

I henhold til by- og landzonenloven fra 1949 lå Søvang i landzonen, og kunne derfor kun benyttes til sommerbeboelse. Det stillede derfor ikke så store krav til kollektive ydelser, og den bevilgede busforbindelse og postomdeling blev opretholdt i sommerperioden, ellers ikke.

I 1971 blev Søvang overført til byzone og sammen med kommunesammenlægningen i 1974 betød dette en omvæltning for området. Nu kunne der bygges helårshuse. Men først måtte der etableres en kostbar kloakering af området, hvilket fik mange mindrebemidlede sommerhusejere til at sælge. Det tager tid at få de kollektive goder etableret, og så sent som i slutningen af 1980'erne havde Søvang ingen direkte busforbindelse med Dragør. Der var busforbindelse til København, men lokalt måtte beboerne benytte skolebussen.

Søvang er i dag under hastig udbygning til et mere eksklusivt villakvarter. Kan man se bort fra den noget isolerede beliggenhed, er det et utroligt charmerende parcelhusområde. Grønne marker på tre sider og vandet på den fjerde. Forstrandsarealer med dige og spadseresti på digekronen. I 1982 opgives her at være 409 helårshuse og 125 sommerhuse, men forvandlingen går hurtigt og i dag er der ikke ret mange sommerhuse tilbage. Man kan godt se, at mange af husene er bygget som helårshuse, før tilladelsen forelå. Disse ældre helårshuse er små, meget varierede i udseende og med mange tilbygninger. De nyopførte huse, specielt de, der opførtes langs vandet, er meget store, lidt overvældende villaer. Da diget dækker for udsigten, har mange store glasarealer eller udestuer på 1. sal.

Området bærer præg af, at det er unge mennesker, der er flyttet ind. Her er mange legered-

skaber og barnevogne. Samtidig ses, at her udfoldes et rigt gør-det-selv liv. Brændestakke, urtehaven og høsegårde præger billedet. Da områdets træbevoksning har 60-70 år på bagen, er her intet, der minder om et nybygget parcelhusområde.

Dragør

Dragør var oprindeligt underlagt hollænderbyen St. Maglebys retsvæsen, men i begyndelsen af 1700-tallet opnåede man en vis form for selvstyre. Byen blev ledet af en foged udnævnt på livstid samt 4 mænd valgt af beboerne. Dette byforstanderskab virkede som et bystyre, og det forestod bl.a. byens forskellige kasser, hvis indtægter overvejende kom fra bjergning af grundstødte skibe i de nærliggende farvande. Dette særegne forhold på det økonomiske område bevirkede, at Dragør ikke kom ind under landkommunalloven i 1841 som andre landsbysamfund. Først i 1910, hvor bjergningsindtægterne ikke mere havde betydning, fik Dragør en kommunalbestyrelse. I lighed med andre københavnske omegnskommuner fik Dragør Gentofte-status ved lov i 1952. For Dragørs vedkommende først stadfæstet i 1953. Gentofte-status betyder, at kommunen herefter er at betragte som en købstad med de rettigheder omkring valg af borgmester, kommunalbestyrelse og skatteligning, som ligger heri. Efter kommunalreformen i 1970 blev St. Magleby og Dragør kommuner sammenlagt i 1974.

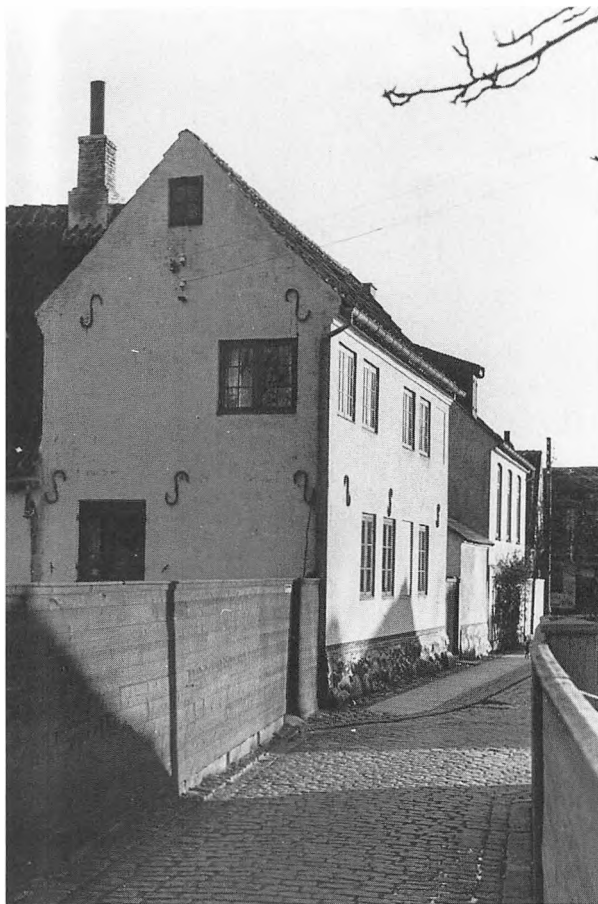
Historiske forudsætninger

Som allerede nævnt kan Dragør føre sin historie tilbage til Hansetiden, hvor et stort sildefiskeri i sæsonen tiltrak et utal af fremmede købmænd. De kom for at handle og for at købe de ned-saltede sild, der var en eftertragtet fastespise i det katolske Europa. Gennem 1300- og 1400-årene var området en handelsplads under den danske krone, og de forskellige hansestæder havde i markedstiden hver deres afgrænsede plads – fed – med egne handelskompagnihuse, boder og markeder. Mange tusinde mennesker befandt sig i Dragør i tiden fra den 25. juli til den 9. oktober, hvor området summede af internationalt liv. Resten af året lå det øde hen.

Omkring 1500, da Dragørs tid som handelsplads var ved at være udspillet, begyndte en fast bosættelse at tage form. Enkelte fiskere slog sig ned og der var et toldsted og et herberg. Stille var der indtil hollænderne kom til St. Magleby omkring 1520. De fik bl.a. lov til at placere to gårdmænd i Dragør, som blev repræsentanter for det hollænderstyre, Dragørboerne var underlagt i mange hundrede år. Hollænderne anlagde formodentlig havnen i Dragør i begyndelsen af 1600-tallet. Herfra udskibede de heste og saltede ål og opretholdt forbindelsen til Salt-holm, hvor deres kreaturer gik på græs.

Omkring 1700 var Dragør vokset til 133 husstande fra 20 i begyndelsen af 1600-årene. Tilflytningen skete bl.a. fra St. Magleby, hvis ungdom for en dels vedkommende følte sig mere tiltrukket af det friere søfartsliv her. Der kom imidlertid også mange tilflyttere fra Skåne, efter at denne landsdel blev afstået til Sverige i 1658. I Dragør var der erhvervsmuligheder in-

denfor fiskeri og skibsfart. Hollænderne sad jo på jorden.



Blandt de huse, der blev bygget i den sidste del af Dragørs blomstringstid, skiller en mindre gruppe – skipperhusene – sig klart ud ved deres størrelse og et vist patricierpræg. Her ses et af de fineste af slagsen: Fogdens Plads 2, bygget af J.H. Blichmann – typisk ved at være nord-sydvendt, forsynet med to etager og ved at vinduerne er placeret efter behov og ikke efter faste regler. Ca. 1947 (Christian Elling) (DL)



Skippertiden

Den almindelige fremgang indenfor søfart og handel i 1700-årene kom også Dragør til gode. I sidste halvdel af dette århundrede var Dragør Danmarks største søfartsby næst efter København. Det var især indenlandsk fragtsejls med brænde og korn til København, der gjorde sig gældende, selv om nogle også sejlede på udenrigsfart. Dragør havde 92 hjemmehørende skibe i 1772, hvilket var flere end havnen kunne rumme. På dette tidspunkt fik byen omtrent

I et bymiljø som Dragør er der meget sjældent mulighed for arkæologiske undersøgelser. Ved udgravning af »Stakhaven« – et af de få arealer i byen som endnu er ubebygget – afdekkede Nationalmuseet i 1973-1975 et næsten to meter tykt kulturlag med tydelige spor efter 5 byggeperioder, fordelt over 300 år. 1973. (DL).

den udbredelse, som den gamle bydel har i dag.

Den flotte flåde blev dog næsten udsløttet i løbet af krigen mod England i begyndelsen af



Nyere lodsbåde ved lodsbroen i Dragør Havn. Dragør Lodseri nedlagdes som selvstændig virksomhed i 1984 og blev derefter lagt sammen med Københavns og Helsingørs Lodserier under navnet Sundet Lodseri. 1973. (DL).

1800-årene. Det var et hårdt slag, og det gik langsomt med at genvinde det tabte. Byen oplevede imidlertid en kort og hektisk opblomstring som søfartssamfund via det udenlandske fragtmarked og de sejlskibe, der blev billigt til

salg, da konkurrencen fra dampskibene meldte sig. Men dette klingede ud hen mod slutningen af århundredet.

En del af Dragørs søfolk, som havde navigationsuddannelse, ernærede sig ved at lodse skibe igennem Drogden – den smalle sejlrende mellem Amager og Saltholm. I 1684 havde 6 mænd fra Dragør fået kgl. privilegium på at lodse flådens skibe samt andre fartøjer gennem Sundet. Dette lodseri udviklede sig de følgende århundreder og kulminerede i 1870erne med



To af Dragørs typiske, ikke-maritime erhverv ses her side om side, hvor tøj ligger til blegning vest for Wieders Væverier. Omkring 1910. (DL).

mere end 50 lodser, hvorefter der skete en markant nedgang i forbindelse med dampskibenes fremgang og farvandets bedre afmærkning.

Mange søfolk – det være sig fra matroser til skippere – tjente også nu og da en god skilling ved at assistere, når skibe gik på grund langs

den smalle sejlrende. At yde bjergningshjælp til grundstødte skibe var siden 1600-tallet en kommunal opgave, som gav så store indtægter til byen, at skolevæsen, havnevæsen og andre offentlige tiltag kunne finansieres her af. Disse indtægter var således det økonomiske grundlag, som byen hvilede på. Mod slutningen af 1800-tallet faldt bjergningsindtægterne imidlertid voldsomt, forårsaget af den ovenfor omtalte udvikling indenfor skibsfarten. Desuden krævede de større fartøjer et mere avanceret bjerg-



Engelske fajancehunde var en populær gave hjembragt af byens søfolk og derfor almindelige i dragør-hjemmene. 1979. (DL).

ningsmateriel, end dragørerne kunne præstere. Derfor måtte man i 1866 indgå i et kontraktligt samarbejde med Em.Z.Svitzers Bjergningsentreprise, og dermed smuldrede fortjenesten efterhånden helt bort.

Blegning af lærred på Dragør strandenge var en beskæftigelse, der satte sit præg på byen helt op til 1930'erne. Det var fortrinsvis sommerarbejde og kunne for mændenes vedkommende således forenes med deltagelse i bjergningsassistancer, som havde »højsæson« i forårs- og efterårsmånederne. Store københavnske firmaer sendte lærred til blegning i Dragør, og prædikatet »Solbleget ved Dragør« garanterede for fineste kvalitet.



Dragør på tærsklen til en ny tid – de maritime erhverv er sygnet hen og en turistmæssig udvikling er så småt ved at komme i gang. 1904. (DL).

Det var søfarten, der i denne lange periode satte urets gang for livet i Dragør. Om foråret skulle mændene til søs, og så kunne det blive til lejlighedsvisе visitter i forbigarten, før de var hjemme igen i november-december inden havet

frøs til. Hvis de var på rigtig langfart, kunne der gå år. Familiens liv blev derfor koncentreret til vintermånederne, som var rige på bryllupper og andre fester. Søfarten var en erhvervssektor med stor dødelighed, og der var mange sømandsenker i Dragør. Kommunikation var det småt med før telegraf og radio, og post befordredes med stort besvær.

En stor del af året var Dragørs kvinder således alene hjemme, men derfor sad de ikke med

hænderne i skødet. De var meget flittige ved vævene. Som hustruer til indrullede søfolk havde de nemlig tilladelse til at væve og sælge produkterne til fremmede. Der stod således mindst én væv i langt de fleste af byens huse, og væveriet var derfor en anden vigtig indtægtskilde for Dragør.

Som i mange andre danske søfartssamfund havde livsstilen i Dragør et mere »urbant« præg end i mange af datidens bondesamfund. Sømændene medbragte impulser og indtryk fra fremmede lande rent bogstaveligt i form af souvenirer og især engelsk fajance og porcelæn, der pyntede i stuerne. Men i Dragør var tilværelsen og hjemmet også præget af en stærk lokal tradition, der især viste sig i hjemmets tekstiler og kvindernes klædedragt, som var påvirket af de hollandske skikke fra St. Magleby.

Indenfor så begrænset et areal fandtes side om side to lokalsamfund, der efterhånden blev dygtigt flettet ind i hinanden, også familiemæssigt. Men alligevel var de indbyrdes overordentlig forskellige. Interessesætningerne mellem Dragør og St. Magleby er der mange eksempler på, og de er ikke bare udtryk for økonomiske forhold, men også for helt forskellige kulturelle horisonter: En præget af jorden og én præget af havet.

Nye tider for Dragør

Ved udgangen af 1800-årene var Dragørs tre maritime erhverv, skibsfart, lodseri og bjergning, næsten helt sygnet hen.

Hvad man skulle leve af i Dragør, når søfarten ikke længere var en mulighed, overvejede

forfatteren, som beskrev byen i Trap: Danmark i 1898. Han sluttede sin omtale af Dragør med ordene:

»Ligeledes har den en mindre Badeanstalt, og det er ikke umuligt, at en Jærnbane vil aabne Byen for nye Erhvervskilder og gøre den til Landliggerby og Badested.«

Den lokale erhvervsudvikling tog imidlertid i første omgang udgangspunkt i Dragørs mange vævende kvinder. Allerede i 1830'erne havde man forsøgt sig med en mere fabrikmæssig etablering af linnedvæveri i ejendommen Højerup. Men dette initiativ havde ikke lang levetid.

De dragørske vævetraditioner var også baggrunden for, at den københavnske hør- og trådfabrikant R. Thøgersen henvendte sig til byen Dragør med ønsket om at købe en grund, hvor han kunne opføre et industrielt linnedvæveri. I Dragørs byforstanderskab sad imidlertid kaptajner og skippere, der i søfarten så den eneste mulige erhvervmæssige horisont, og han blev afvist. Han gav imidlertid ikke op, og bønderne i St. Magleby havde intet imod at sælge et areal ved Kirkevejen tæt på Dragør. Her opførte Thøgersen i 1865 det, der senere blev til Wieders Væverier. Mange mænd og kvinder fra Dragør fandt her beskæftigelse i en krisetid, hvor byens traditionelle maritime erhverv var i tilbagegang.

Væveriet ophørte i 1982 og bygningerne blev revet ned. På arealet er opført ældrebebyggelsen »Wiedergården«. Bevaret blev dog den første fabriksbygning fra 1865 og Kedelhuset med sit runde tag. Begge bygninger står i dag med en rødmalet facade til forskel fra det øvrige kompleks, der optræder i »dragørgult«.



»Dragør Søbad«s billetkontor og den lange bro ud til selve badeanstalten. 1905. (DL).

Dette industrielle initiativ stod imidlertid alene, og man måtte samtidig erkende, at søfar-ten ikke længere var det grundlag at bygge på, den tidligere havde været.

I 1887 holdt en gruppe fremtrædende Drag-

ørborgere et offentligt møde og stiftede her foreningen »Dragørs Fremme«. Foreningens formål var at virke for et forbedret grundlag for byens fremtid.

Ønsket om en turistmæssig udvikling med deraf følgende indkomstmuligheder i Dragør var også afgørende for en række initiativer »Dragørs Fremme« tog til byens forskønnelse. Således anlagdes offentlige anlæg med spadsere-stier, bænke og springvand, en strandpromenade blev anlagt, møddinger blev fjernet og



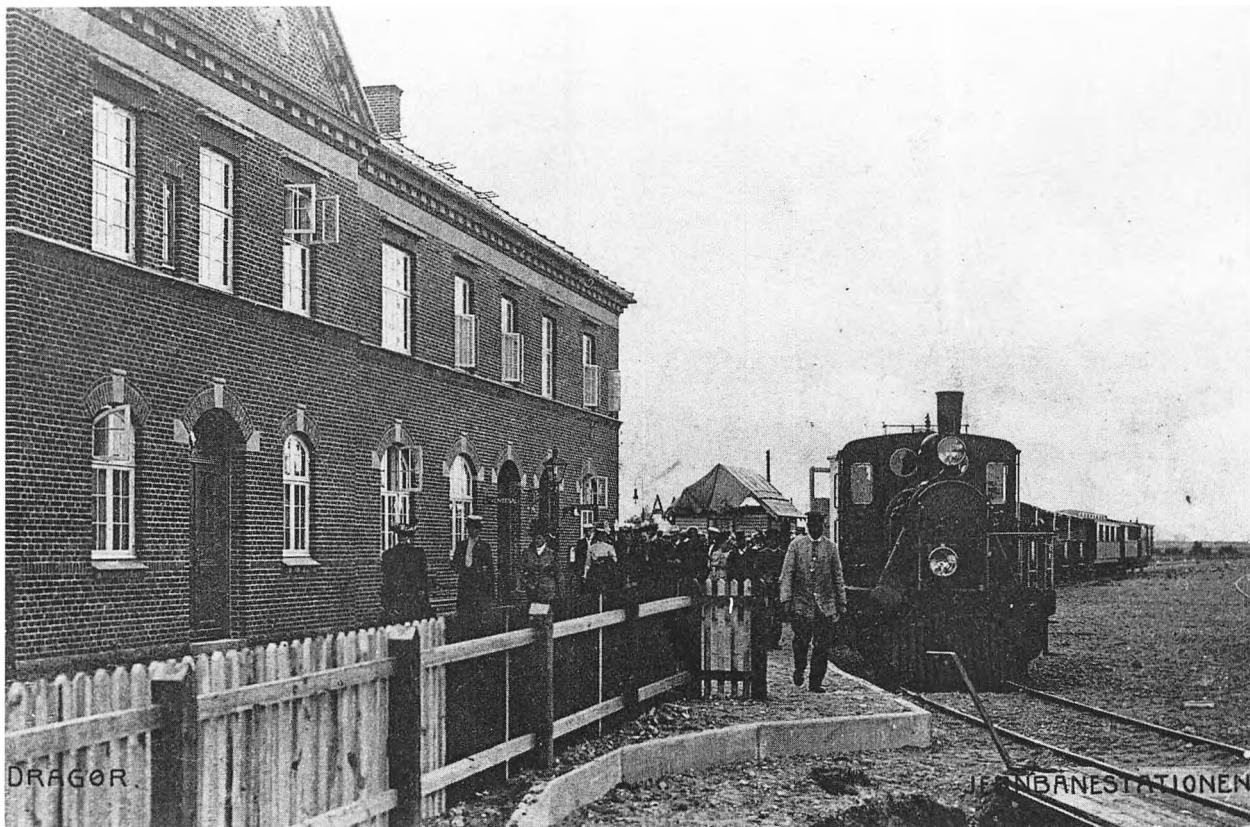
Foreningen »Dragørs Fremme« afholdt gennem en lang årrække sommerfester i Dragør Anlæg. Overskuddet fra disse fester blev anvendt til foreningens forskønnelsesarbejde i byen. 1910. (DL).

»Badstuevælen« forskønnet med træbeplantning.

»Dragørs Fremme« kastede sig med kraft ud i arbejdet for en jernbane til Dragør. Mange forskellige interesser var blevet nævnt i forbindelse med jernbane på Amager. Den tunge in-

dustri i Kastrup-området havde interesser i en godsbane. Københavns kommune så en løsning på renovationsproblemet ved en latrinbane, men Dragørs interesser var andre. »Dragørs Fremme« så først og fremmest jernbanen som en personbane, der kunne bringe besøgende til byen.

Jernbanen til Dragør hang imidlertid længe i en tynd tråd, da byforstanderskabet ikke kunne give ideen fuld støtte. Men i 1906 kom byen med i projektet om en jernbane på Amager, og i sommeren 1907 kørte det første tog til stationen



*Da Amagerbanen i 1907 blev ført igennem til Dragør indvarsle-
des en helt ny tid for byen, landliggertiden. Ca. 1910. (DL).*

i Dragør. Reportagen over denne begivenhed i
Illustreret Tidende glødede af forhåbning:

»Dragør er nu ikke længere borte end Charlottenlund og Klampenborg og »Kongelunden« har nu gode Chancer for at blive Mødested for den glade Ungdom, der i de lune Sommeraftener ønsker at træde en Dans i Skovens Hal.«

Amagerbanen blev straks en succes, og til man-
ges overraskelse var det persontrafikken, der
skaffede de fleste indtægter. Banen bragte mange
besøgende til Dragør, men hvad »Dragørs Fremme«
ikke havde overvejet var, at banen også
gav byens borgere mulighed for at blive trans-
porteret til de arbejdspladser, der ikke var i
Dragør.

Allerede ved banens start var der 200 perso-
ner, der købte abonnementskort, og størstedele-
nen heraf var folk fra Dragør. En del af dem var
dog større børn, som gik i skole f.eks. inde i

Sundbyerne samt unge mennesker under uddannelse. Abonnementstallet kulminerede i årene 1919-20, hvor det var på 2774. Ikke alle disse kortkøbere var fra Dragør, men ikke desto mindre giver det et godt billede af, at banen i høj grad blev brugt til hverdagsrejser.

Når byudviklingen i et storbyområde skal vurderes, måles småbyernes opslugen i storby-samfundet på antallet af pendlinger, det vil sige, antallet af rejser ud af byen for at søge arbejde. I Københavnsområdets vestlige del i byer som Glostrup, Ballerup og Herlev er det karakteristisk, at den store pendlingsbølge kommer med jernbanens omdannelse til S-bane i 1940'erne og 50'erne. I Dragør, derimod, hvor der ikke var de store bestræbelser på at skaffe arbejdspladser lokalt, søgte folk arbejde andetsteds på et langt tidligere tidspunkt.

Dragør som turistby

At ligge på landet om sommeren og gøre udflugter var aktiviteter, der i løbet af 1800-årene i stigende grad rettede sig mod især Nordsjælland. Her var det landskab, der opfyldte romantikkens landskabsidealer til punkt og prikke. Interessen for havet er af relativ nyere dato og hænger bl.a. sammen med den voksende opmærksomhed rettet mod sundhed og sport. Fiskerlejerne langs Øresund kunne sagtens optage landliggeriet som nok et sæsonbetonet element i et iøvrigt sæsonbetonet erhvervsliv. Dragør var imidlertid ikke noget fiskerleje som sådan, skønt fiskeriet netop ved århundredskiftet fik et stort opsving.

Man vænnede sig nu hurtigt til de fremmede

gæster i Dragør og til de svingende indtægter, der var forbundet hermed. To slags sommergæster var typiske i Dragør: Endagsturister og landligere.

Endagsturisterne kom med toget, så sig om i byen, drak kaffe på sommerrestauranterne eller spiste på hotellerne og besøgte måske Dragør Anlæg.

Kongelunden var et andet yndet udflugtsmål. Den anlagdes som plantage 1818-45 af Landhusholdningsselskabet, men blev hurtigt overtaget af staten. I Kongelunden oprettedes et fasaneri og her afholdtes mange jagter. Fasaneriet blev nedlagt i 1920, og samtidig åbnedes skoven for offentligheden. I bladet »Før og Nu«, 1923, gives en beskrivelse af Kongelunden som udflugtsmål:

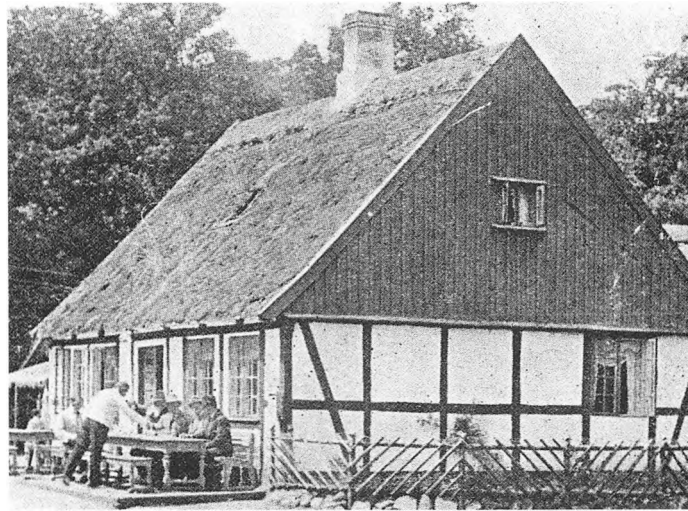
«...et meget yndet Udflugtssted ikke alene for Øens Befolkning, men ogsaa for Københavnerne, der enten pr. Bane, Motorbaad, Rutebil fra Sundbyerne eller pr. Cykle gennem de smaa hyggelige Landsbyer, Tømmerup, Skelgaarde, Viberup, Ullerup eller ad den nye Kongelundsvej, har let Adgang til at komme herud.

Traktørstedet, der ligger paa en sollys Plet midt i Skoven er Samlingsstedet for de Besøgende. Her findes en hyggelig Have med gamle Frugttræer og Lysthuse, og under Skovens Træer findes Borde og Bænke, hvor den medbragte Mad kan fortæres i idyllisk Ro. Her findes Keglebane, stor Dansesal ... og Værten ... gør alt for, at hans Gæster skal føle sig tilfredse.»

Motorbådsudflugterne udgik bl.a. fra Hvidovre Søbads bådebro, hvor der hver dag gik både til Kongelunden. Det var dog ikke alle, der var



Havnen har altid haft stor tiltrækningskraft på turisterne – et af tilbuddene har langt op i tiden været udlejning af robåde til afbenyttelse i havneområdet. Ca. 1940 (DL).



Det omtalte traktørsted i Kongelunden lå, hvor parkeringspladsen midt skoven nu ligger. Oprindeligt blev huset opført som bolig for opsynsmanden, der fra 1818 havde det daglige tilsyn med plantningsarbejdet. Bygningen blev nedrevet i 1952. Ca. 1920. (DL).

lige charmerede af Kongelunden. Forfatteren C. Hjort-Clausen skrev 1898 om stedet i tidskriftet »Hver 8. dag«:

»Kongelunden ... frembyder absolut ingen spænding for den, der sætter pris på at fare vild og kun med besvær at finde tilbage til den rette vej. Der er ikke mere end 4 veje i Lunden og de mødes alle ved skovløberhuset.«

En ikke helt så sommerafhængig søndagsforøjelse var jagten langs kysten. Mens jagten i Kongelunden blev afholdt som kongejagter, var kystjagten forbeholdt ejerne af strandlod-

derne, bønderne fra St. Magleby, samt de, der havde erhvervet jagttegn. I Dansk Jagttidende fra 1904 fortælles det:

»Der er udstedt 150 jagttegn, dels til københavnere dels til beboere i St. Magleby. Når her-til kommer, at der ofte kommer små dampbåde sejlen- de fra København med en halv snes vældige jægere i hver båd plus en del sejlbåde, så høres ofte en kanonade, som om en fjende var i lag med at gøre landgang.«

En ting var endagsturisterne, der kom, nød livet et par timer og tog afsted igen. En anden



Sommergæster på spadseretur i det uspolerede bymiljø. Ca. 1910. (DL).

ting var landliggerne. Omkring århundredskiftet begyndte i Dragør den udlejning til sommergæster, som man i de nordsjællandske fiskerlejer på det tidspunkt allerede var fortrolig med. Også i Dragør opførte landliggerne egne sommerboliger, mens andre ofte år efter år lejede sig ind hos lokale familier.

Det var ikke ligegyldigt, hvor man holdt sin ferie. Det var finere og mere mondænt (og dy-

rere) at holde ferie i Hornbæk, Skagen og Løkken end i Dragør og Fakse Ladeplads. Dragør besøgte ikke af det højere aristokrati som f.eks. Vedbæk. I Dragør var det middelklassen, som her oplevede deres ferie. Et ikke uvæsentligt element i sommerbefolkningen var de mange skuespillere og revyfolk, der optrådte på Amagers mange forlystelsessteder om sommeren. Der findes mange anekdoter om al den fest og ballade, de førte med sig.

I mellemkrigstiden med den stigende interesse for soldyrkelse og sport ændrede sommer-



Teltliv ved »Sylten« på Dragør Sydstrand. 1933. (DL).

opholdet karakter i Dragør. Store grupper unge, ugifte og familier med små børn slog telt op på Dragør Sydstrand og tilbragte sommeren her. Arbejdsløsheden var stor i perioden, og i stedet for at slå dagene ihjel i en dårlig bolig i København, blev det til teltliv. Der var en voldsom avispolemik om fænomenet. Mange så det som udtryk for sædernes forfald og uhygiejnens fremtog, mens andre, f.eks. læger, fremhæ-

vede, hvor meget sundere det var for børnene at ligge i telt ved vandet, end at tilbringe sommeren i København. Dragørs læge, Poul Dich, som også var initiativtager til stiftelsen af en museumsforening i Dragør, forsvarede strandlivet i en artikel i Social-Demokraten, 1938:

»For en stor del af Teltliggerne ved Dragør og St. Magleby Sydstrand drejer det sig om at skaffe en hel Familie et billigt og sundt Landophold i Sol og frisk Luft paa flere, undertiden fire-fem Maaneder. Sydstrandens Teltby er en



»Dragør Strandbad« set fra luften. I midten af området ses det høje udkigstårn. 1935-1939. (DL).

art Landliggerby. Familiefædrene, undertiden Mødrene eller de voksne Børn, passer deres Arbejde i Byen, men vender Hjem om Eftermiddagen til Friluftslivet ved Mark og Strand. At dette Lejrliv i social og sanitær henseende er værdifuldt, synes jeg ikke, man kan bestride.»

Mere investeringsdygtige kredse så muligheder i den fremvoksende interesse for telt- og badeliv. I 1932 fik aktieselskabet »Dragør Strandbad« koncession på den 2,5 km. lange kyststrækning syd for byen. Året efter begyndtes byggeriet af et badeetablisement efter samme mønster som Bellevue ved Klampenborg. »Dragør Strandbad« blev ligesom Bellevue tegnet af arkitekten Arne Jacobsen. Det var en

pragtfuld fanfare for »det nye liv« med lys, sol og luft i alle kroge. Strandbadet var planlagt til at kunne rumme 8000 mennesker.

Dragør Strandbad blev kun til en kort for-nøjelse. Det var i brug i mindre end 10 år. Der var en voldsom avisdebat, dels om lukningen, dels om den efterfølgende nedrivning af Arne Jacobsens bygninger. Den egentlige årsag til, at strandbadet ikke kunne føres videre, fortæber sig imidlertid i tågesnak, omsvøb og personlige beskyldninger. Under krigen havde Dansk Folkeferie fremsat forslag til at indrette strandbadet til ferieboliger. Folkeferies direktør Johs. Sperling beskrev planerne således:

»Det er Synd, hvis disse Bygninger, der ligger saa ideelt for Københavnerne, skal gaa Undergangen i Møde. Men Forhandlingerne med Dragør Kommunalbestyrelse har ikke ført til noget – endnu da. Ikke engang til et Svar der ude fra. Min Plan var ellers den, at vi med Støtte fra Statens Beskæftigelsesnævn kunne komme i Gang med at bygge Badets Kabiner om og faa dem indrettet som en slags Bungalows eller Rækkehuse, og jeg har regnet ud, at 2000 Mennesker her i Sommerens Løb kan faa et Ferieophold paa 8 dage hver. Vilde det ikke være meget bedre end at rive Bygningerne ned?«

Dragør kommune ønskede imidlertid ikke at fremme disse planer, og i efteråret 1943 blev det meste af strandbadet solgt til nedrivning. Sydstranden er i dag et åbent område, et af de få steder, hvor man kan opleve en fri udsigt over Sundet.

Dragør sprænger de gamle rammer

Indtil omkring 1910 foregik der ikke nogen videre bymæssig udvikling i Dragør. Dels på grund af byens stagnation i almindelighed, dels fordi det store areal syd for byen var belagt med en servitut, der hindrede bebyggelsesmæssig udnyttelse. Den gamle by var stort set uforandret fra skippertiden. Dens karakteristiske længehuse med de små haver og de toetages skipperhuse lå omgivet af fæled, engarealer og marker. For særligt interesserede er det gamle Dragørs bygninger og særprægede bygningshistorie detaljeret beskrevet i litteraturen, f.eks. Povl Abrahamsen og Gunvor Petersens »Historiske huse i Dragør«, 1979.

Udenfor den gamle bydel lå stationsbygningen omgivet af nogle få huse og tæt ved kirken, ved Wieders Væverier, langs Stationsvej fandt en udstykning sted. I perioden op mod 1930 foregik der et livligt byggeri af villaer både til



I århundreder havde Dragør holdt sig inden for et snævert område, men i begyndelsen af dette århundrede sprængtes disse rammer så småt – bl.a. med sommerhus- og villabebyggelse på »Fristranden« nord for den gamle bydel. Ca. 1910. (DL).

sommerbrug og til helårsbeboelse. I Dragør, som i mange andre områder med sommerhusbebyggelse, har helårsboliger ofte afløst en tidligere sommerbolig på grunden. Udviklingen i bebyggelsen skete dels lag på lag udenom den gamle by, dels i en bræmme langs kysten nord for byen og endelig i nogle enklaver i St. Magleby kommune. Disse var sommerhusbebyggelserne i Søvang og langs Sydstranden nord for Krudttårnsvej.

Den moderne bebyggelse i Dragør

Frem til 1950 var der i Dragør og St. Magleby kommune lav befolkningstilvækst. Bebyggelsestiltvæksten skete ved udfyldning i Dragørs eksisterende villakvarterer, men samtidig stod mange huse her tomme om vinteren, da de var købt som sommerboliger. Omkring 1950 blev det forbudt at have helårshuse som sommerhuse. At der ikke var megen udvikling på dette tidspunkt i Dragør viser følgende udtalelse fra den tidligere kommunalbestyrelsesformand Edgar Jørgensen i 1951:

»I årene før krigen blev der kun bygget een ny bolig om året i Dragør; under krigen slet ingen, så der var noget forsømt for os at indhente, hvis vi da ikke ønskede, at vor lille by helt skulle uddø med de gamle.«

Det begyndte i det små sidst i 1940'erne med opførelsen af to blokke i to etager med udnyttet tagetage i den nordlige del af den gamle bydel og tilpasset bebyggelsen her. I 1950 tog man

imidlertid – i forhold til Dragørstandard – et drastisk skridt. Man begyndte at opføre almennyttigt byggeri. Det var andelsboligforeningen Engparken, der opførte 12 blokke i to etager med udnyttet tagetage og 192 lejligheder samt 70 rækkehuslejligheder. Bebyggelsen Engparken er tegnet af arkitekterne Bartholdy og Olsson.

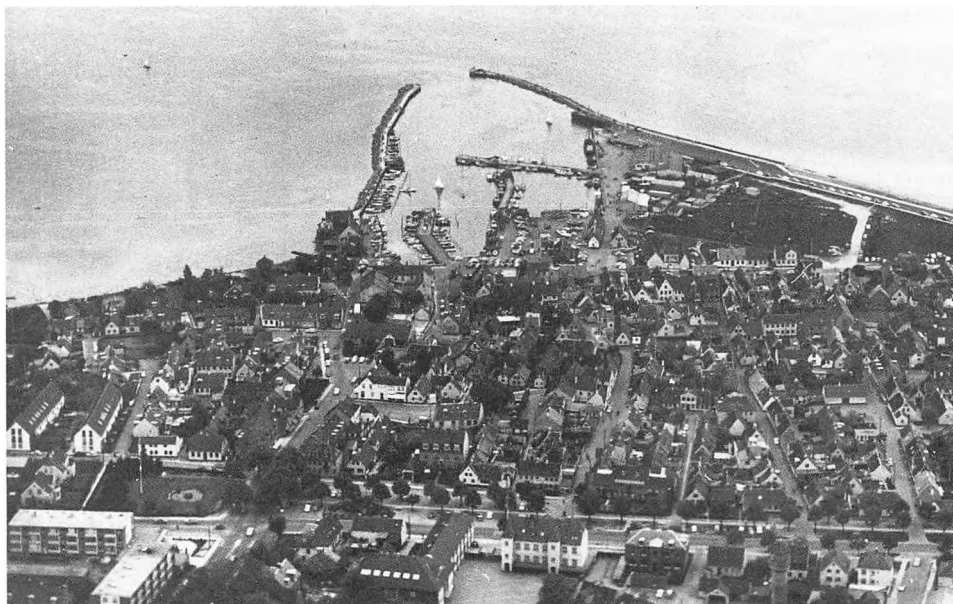
Også boligselskabet Arbejderbo opførte i disse år et boligkompleks her, Strandparken, med parallelforskudte længer. Disse almennyttige byggerier blev placeret i en bræmme langs kysten syd for Dragør. Arealet – Dragørs Enge – havde byen købt i 1810 af St. Magleby, og indtil 2. verdenskrig var det overvejende blevet brugt af dragørboerne til græsning og til solblegning af lærred. En servitut forhindrede byggeri, og blev efter mange trakasserier først ophævet i 1914. Den samlede placering af disse almennyttige byggerier har medført, at området er kommet til at udgøre en særlig social enklave i Dragør, der ellers i hovedsagen er præget af en-familiehuse.

I sidste halvdel af 1970'erne oplevede Dragør kommune en kraftig befolkningstilvækst. Befolkningstallet steg med ca. 3000 personer i perioden 1975–80 og der blev selvfølgelig bygget mange nye boliger i denne periode. Flere af de bebyggelser, der opførtes, var opført efter »tæt-lav«-ideologien som andre steder. En stor del af disse »tæt-lave« bebyggelser er placeret i den nordlige del af kommunen, som en bræmme udenpå den ældre villabebyggelse langs kysten. Andre og mindre »tæt-lave« bebyggelser er klemte sammen på tidligere ubebyggede grunde rundt omkring i de ældre bebyggelser. Dette gælder f.eks. Støbervænget, beliggende ved

Så sent som i 1930 var bebyggelsen omkring byen stadig begrænset. Kommunegrænsen mellem Dragør og St. Magleby gik lige vest for kirken og udstykning af disse jorder til parcelhuskvarterer fandt først for alvor sted i 1960'erne og 1970'erne. Ca. 1930. (DL).



De to onttalte boligblokke, der opførtes i den nordlige del af den gamle by, ses her liggende parallelt i venstre side. »Lo og lade«, som de også kaldes, er forsøgt holdt i dragør-stil, men er alene ved deres højde og længde meget synlige i bybilledet. Ca. 1957. (DL).





Engparkens rækkehusbebyggelse med strandene i baggrunden. 1993. (Dirch Jansen) (DL).



Engparken er placeret som en bræmme langs kysten ud mod de fredede strandene syd for Dragør – en fantastisk (og meget attraktiv) beliggenhed for almennyttige boliger. Ca. 1954. (DL).

den gamle jernbanestation på Dragør Jernstøberis grund. Støberværket er opført som ejerlejligheder.

Det er en del af Dragør kommunes byplanpolitik at skabe en større byfølelse ved at tillade fortætning, det vil sige øge udnyttelsesgraden i de eksisterende kvarterer. En af grundene til opfattelsen af fortætning som en ønskelig politik er, at der i 1960'erne og -70'erne blev udstykket og bebygget meget store parcelhuskvarterer. Som bekendt medfører store parcelhuskvarterer, at der er meget lange afstande til arbejdspladser, butikker og forskellige serviceforanstaltninger. Skal der udbygges med service i parcelhuskvarterne, er der imidlertid sjældent tilstrækkeligt befolkningsgrundlag. Derfor kan fortætning se ud som en god løsning. Et af disse karakteristiske parcelhuskvarterer er beliggende i Vængekvarteret, der omfatter villa-

området mellem Hartkornsvej, Kirkevej, Engvej, Krudttårnsvej og Møllevej. Der er arbejdet meget bevidst på at adskille den gennemkørende og den lokale trafik, hvorfor gennemkørselsvejene er helt facadeløse kun omkranset af meterhøje hække.

Dragør kommune i dag

Ser man på den samlede bebyggelse i Dragør kommune i dag, så er det, der springer mest i øjnene, den gamle, charmerende og velholdte bymidte i Dragør, det velbevarede landsbymiljø i St. Magleby og de store parcelhuskvarterer. I 1982 fordelte kommunens boliger sig med 56% parcelhuse, 17% »tæt-lav« bebyggelse (heraf de fleste i Dragørs gamle bydel), 21% etageboliger og 6 % udenfor boligområ-



I 1950'ernes parcelhuskvarter var husmoderens adgang til indkøb en vigtig del af nærmiljøet, her bager og købmand på Fasanvænget. Ca. 1960. (Jørgen Clausen) (DL).

derne, det vil sige landejendomme. Til sammenligning var der i hele amtet på samme tidspunkt 31% parcelhuse, 15 % »tæt-lav« bebyggelse og 53% etageboliger.

Bebyggelsesudviklingen i Dragør er resultatet af flere forskellige – ofte modsatrettede –

holdninger til, hvilken boligpolitik, der skulle føres. I den gamle, konservative St. Magleby kommune valgte man at bygge parcelhuse, mens den gamle socialdemokratiske Dragør kommune satsede på etageejendomme med almennyttige boliger. Hertil kommer, at man i Dragør meget tidligt blev bevidst om de bebyggelsesmæssige og miljømæssige værdier, der fandtes i en bevaring af bebyggelsen i den gamle bydel. Bevaringsbestrebelseerne startede allerede i 1930'erne og har siden været fortsat. Dra-



Støbervænget – et eksempel på den fortætning, der skal skabe byfølelse og måske især øge udnyttelsesgraden i de eksisterende kvarterer. 1993. (Dirch Jansen) (DL).

gør var den første by i Danmark, der vedtog en bevaringsplan, og resultatet er blevet det meget velbevarede bymiljø fra skippertiden, man i dag kan opleve i Dragør.

Befolknings- og bebyggelsesmæssig udvikling vil altid smitte af på hinanden. Det er vanskeligt at afgøre, hvilke af dem, der har haft

afgørende indflydelse. Dragør var fra slutningen af forrige århundrede til langt op i dette en lidt hensygnende by med mange pensionister og et meget spinkelt erhvervsgrundlag. Men netop bevaringen af den gamle bydel trak i

På dette kort over bevaringsområdet i Dragør ses tydeligt gadestrukturen, hvor de bredere gader løber i vest-østlig retning, orienteret mod havnen, og de smallere stræder følger en nord-sydlig retning. (Dragør Kommune, Lokalplan 25 for Dragør gamle bydel, 1991). (DL).





Udstykningen af jorderne i St. Magleby Kommune udgik fra bygrænsen til Dragør. Dette har bevirket, at landsbyen stadig ligger uden omliggende villabebyggelse. En af de første udstykninger i efterkrigstiden fandt sted nord for Kirkevej og kaldtes i folkemunde »Negerlandsbyen« p.g.a. det frie udsyn til husene. 1993. (Dirch Jansen) (DL).

1960'erne mange relativt vellønnede grupper til. For ansatte i lufthavnen har det været attraktivt at bo i Dragør tæt på arbejdspladsen, og

den efterspørgsel har sat sit præg på den bolig-mæssige udvikling.

Huspriserne på ejendommene i Dragør er steget til astronomiske højder, og boligpriserne er generelt høje. Det kan være vanskeligt for den oprindelige befolknings efterkommere at holde fast på adressen i Dragør. Dele af byen må betegnes som decideret velhaverby med beboerne i de almenyttige boliger og i kommunens ejendomme som undtagelser.



Med placering i byzone af en del af området mellem Dragør og St. Magleby blev drift af jorden en umulighed – området blev udstykket og bebygget efter »tæt-lav« ideologien. Servicefunktio-

ner blev skabt i form af et lille indkøbscenter (ved gården »Alders-hvile« øverst til venstre) og ved opførelse af daginstitutioner og skole. 1972. (Danakon A/S).(DL)

Forstaden og fremtiden

I dette århundrede har Amager gennemgået en forandring, der fuldstændig har ændret øens udseende. Også livet på Amager er i dag et ganske andet. Kålmarkerne synger på sidste vers i sagaen om det grøntsagsproducerende Amager. Smukt og skulpturelt fortæller kålhovederne deres historie om en specialiseret dyrkning, som de hollandske bønder bragte med sig til Amager i 1500-årene.

Det gør de ledsaget af lyden fra de mange fly, der letter og lander i Kastrup Lufthavn. Den har nok mere end noget andet moderne fænomen sat sit præg på Amager. Lufthavnen er Amagers største arbejdsplads både mandskabsmæssigt og arealmæssigt.

Den administrative opdeling af de københavnske forstæder i kommunale enheder resulterer også i de enkelte kommuners ønske om at manifestere sig særskilt. Nogle steder har man omdannet den gamle stationsby i et billede, der svarer til en købstad med et bycenter. Her findes kirke, gågade, offentlige institutioner og indkøbscenter. Andre steder har man ikke haft denne mulighed og er startet på bar bund, eventuelt i en eksisterende landsbystruktur, med at bygge et helt nyt bycentrum op.

Dragør er et bysamfund med en gammel bykerne skabt over lang tid. I Tårnby ser man, hvordan et nyt bycentrum er ved at overmande resterne af den gamle Tårnby landsby. Mange bebyggede områder befinder sig så langt fra disse bycentre, at vejen er for lang til at benytte

sig af deres handels- og servicetilbud. Ligesom befolkningsgrundlaget er for lille til at holde liv i eget forretningsudbud.

Tårnby og Dragør kommuner er i dag så godt som færdigudbyggede indenfor de områder, hvor der er tilladelse til at bygge. Den store udbygningsfase er overstået. Det er tid at betragte resultaterne.

Bevaring er ikke noget ukendt fænomen på Amager, men det er i Dragør kommune den største bevaringsindsats er sket. Det afspejler sig også i eksistensen af to statsanerkendte kulturhistoriske museer i Dragør kommune foruden et lokalhistorisk arkiv. Bevaringen af det gamle har givet Dragør kommune det særkende, som Tårnby kommune ikke har magen til. Men bevaring behøver ikke kun at være aktuel, fordi bebyggelsen har en høj alder. Tårnby kommune har mange spændende boligområder fra mellemkrigs- og efterkrigstiden, der giver kommunen dens helt eget særpræg.

Projektmagerne får ikke ro før der er en fast forbindelse til Sverige. Dette ønske er atter blevet aktuelt, og Amager bliver således igen skueplads for transportsektorens store betydning langt ud over det danske samfund.

»Hvilken mageløs himmelhvælvning har øjet ikke at fryde sig over på Amager«, skrev Johanne Louise Heiberg. Den kan stadig opleves ind imellem, hvor udsigten er fri. Intet landskab er mere sårbart end det flade, hvor skån-somme bakker ikke kan skjule noget. Hensynet

til det flade landskab har ikke spillet nogen rolle af betydning i den store bebyggelsesmæssige udvikling på Amager. I sig selv er denne udvikling udtryk for en epoke, hvor det at kunne føle sig hjemme i meget høj grad blev anskuet som et boligmæssigt problem. Og ikke en oplevelse, der også relaterer sig til omgivelserne og alt det, der måtte vige for denne udvikling.

De mange varierede boliger og det tilbageblevne åbne landskab rummer megen kulturhistorie og er et udmærket turmål for nysgerrige turister, også fra Amager selv. Københavns Amtsmuseumsråd ønsker god tur og håber med denne publikation at have givet en kulturhistorisk ballast med på vejen.

Litteratur

- Abrahamsen, Povl: »Bevaring. Set fra Dragør.« Kbh. 1987
- Abrahamsen, Povl og Gunvor Petersen: »Historiske huse i Dragør.« Kbh. 1979
- »Amager tur-retur men hvordan?« Læreranstaltens Fælles Byplankursus 1977/78
- »Amager og generalplanen.« Københavns kommune, 1967
- »Amager.« i »Før og Nu«, Årg. 8-9, 1922-23
- »Amagerbørn år 1900 fortæller.« Kbh. 1981
- »Arbejderbo 1941-66.« Kbh. 1966
- »Arbejdsmandenes Fagblad«. Årg. 53, 1948
- »Architekten«, div. årgange
- Bobé, Louis: »Om Amagerland« i »Vor Fortid«, 1918.
- Bournonville, August: »Mit teaterliv. Erindringer og tidbilleder.« udg. v. Niels Birger Wamberg, Kbh. 1979.
- Bredsdorff, Peter: »Byens udvikling og vækst.« i »København før og nu.« Bd. 1, 1979
- Buchwald, Gunnar og Mogens Schlüter (red): »Kastrup-Holmegaards Glasværker 1825-1975.« 1975
- »Bygmesteren«, 1944, 1946, 1950
- Bøgh, Charlotte og Inger Tolstrup: »Københavnsbønder – to landsbyer på Amager.« i »Familie, hushold og produktion«, Institut for Europæisk Folkelivsforskning, Kbh. 1974
- »Dansk Arbejde.« Årg. 38, 1947
- Dirchsen, Jan: »Hollænderbyen og dens mennesker.« Kbh., 1982
- »Dragør gennem 500 år« i »Verden og Vi«. Nr. 27, 1931
- »Dragør Kirke 1885-1985.« Dragør 1985
- Dragør kommune: »Forslag til hovedstrukturplan for Dragør kommune 1982-1992.« 1983
- Dragør kommune: »Forslag til lokalplan 23 for området ved Wieders væverier«. 1986
- Dragør kommune: »Forslag til lokalplan 17 for Dragør kirke og kirkegård«. 1983
- Dragør kommune: »Lokalplan 2A for Store Magleby landsby«. 1986
- Dragør kommune: »Dragør kommune i fremtiden? – Et debatoplæg«. 1986
- »Dragør. 500 års byjubileum.« 1931
- Dragør kommune: »Uddrag af planforudsætningerne 1982«. 1983
- Dragør kommune: »Dragør kommune i fremtiden? – Kommunalbestyrelsens vurdering og målsætning«. 1981
- Dragør kommune: »Rammeplan for Dragør kommune 1982-1992.« 1984.
- Dragør kommune: »Forslag til rammeplan for Dragør kommune 1982-1992.« 1981.
- Dreyer, Thorvald: »Saltværkshusene.« »Bygmesteren«, Årg. 42, 1949
- Egebjerg, Ivar: »Kastrup Glasværk 1847-1947. En beretning om glasindustrien i Danmark«. Kbh. 1947
- Elling, Christian: »Maglebylille – den tabte by.« 1974
- Elling, Christian: »Rejse på Amager.« Kbh. 1945
- Fabricius, Jørgen: »Kongelunden på Amager.« Kbh. 1984
- »Fabrik og Bolig.« Nr. 1, 1984

- Fafner, Hans Henrik: »Amagerbanen,« 1985
 Fischer, Egil: »Dragør.« Kbh., 1949
 Flensburg, Carl og Gerhard Taarnby: »Billeder fra det gamle Kastrup«. Tårnby, 1985
 Frandsen, Karl-Erik: »Tårnby. Træk af bebyggelsens historie.« Kastrup 1975
 Frederiksen, Karla: »Fra Amagermulden.« Kbh. 1934
 »Glaspustet«. Personaleblad for Kastrup og Holmegaards Glasværker. 1966-78.
 Hage, Joh. Phil.: »Bidrag til Kundskab om de danske Provinsers nærværende Tilstand i økonomisk Henseende.« København 1839
 Heiberg, Johanne Louise: »Et liv genoplevet i erindringen.« 5. red. udgave, Kbh. 1973-74
 Hjorth, Birte: »Amager og stavnsbåndet.« Dragør, 1988
 Hjorth, Birte: »Dragør Bjergningsvæsen.« i Handels- og Søfartsmuseets Årbog, 1978
 Hjorth, Birte: »Fastelavn i Hollænderbyen.« St. Magleby, 1986
 Hjorth, Birte: »Skibsreder H.N. Jeppesen fra Dragør.« Dragør, 1989
 Hjorth, Birte: »Wieders i Dragør.« 1984
 Hjorth, Birte og Sven Jans: »Kongevejen – Kongens vej.« Dragør, 1981
 Hjorth-Clausen, C.: »Amager.« i »Hver 8. dag«, 1897-98.
 Holm-Petersen, F. og Kaj Lund: »Sømænd og skibe fra Dragør.« Kbh. 1978
 Housted, Erik: »Hilsen fra Amager.« København 1985
 Housted, Erik: »Befæstningsanlæg i Dragør Kommune.« Skive 1980
 Høyrup, Svend G.: »Et haveboligkvarter ved Kastrupvej.« i Architekten, 1933.
 »I samarbejde med Salt, Sol og Regn. Blegning af Hør i Dragør.« i »Magasin du Nord's Personaleblad«, 1938
 Illustreret Tidende, 1866
 Jans, Svend: »Amagers Oldtid«. Dragør, 1982
 Jans, Svend: »Bidrag til Dragørs historie«. Dragør 1992
 Jans, Svend: »Dragør Borgerforening, 80 år.« 1986
 Jensen, A. Kierulff (red.): »Amagerbogen« Kbh. 1939
 Johnsen, Ida: »Mellem to tidsaldre.« Kbh. 1915
 Kaae, Harry: »Dragør.« Kbh. 1962
 Kaae, Harry: »Amager rejse.« Kbh. 1945
 »KAB, bygge- og boligvirksomhed 1961-65.« Kbh. 1965
 »KAB, bygge- og boligvirksomhed 1955-60«, Kbh. 1960
 »KAB koncernens Bygge- og Boligvirksomhed 1920-1945«. Kbh. 1945
 »Kanalprojektet« i »Christianshavns og Amagers Adresse- og Nyhedsblad.« Søndag den 7. januar, 1906
 »Kastrup Grundejerforening 1907-57.« Kbh., 1957
 »Kastrup Glasværk.« Illustreret katalog, 1924
 Kristensen, Oluf: »Levnedsberetning.« 1974. Tårnby Lokalhistoriske Arkiv. (upubl.)
 Kristensen, Oluf: »Havebrug og gartneri på Amager.« i »Fra Kvangård til Humlehave«, nr. 8, 1978
 »København og Københavns amt« i »Gyldendals Egnsbeskrivelse«. Kbh. 1973
 Langkilde, Nina: »Amagerbørn og Ærøgæster.« Åbenrå 1981
 Larsen, Alfred, Peter Riismøller, Mogens Schlüter: »Danske glas 1825-1925.« Kbh. 1979

- Laursen, Janne: »Med fortiden lever man dobbelt.« En etnologisk studie af folkedans, folklorisme og revitalisering.« Brede, 1983. Upub. magisterafhandling.
- Lebech, Mogens: »De københavnske landsbyer.« i »København før og nu.« Bd. 6, 1950
- Liebrott, Niels-Knud: »Sild er godt« i SKALK, 1976, nr. 5
- Liebrott, Niels-Knud: »Stakhaven. Arkæologiske undersøgelser i senmiddelalderens Dragør.« 1979.
- »Lufthavnen. Kastrup eller Saltholm.« Hovedrapport fra udvalget af 1975 om Københavns Lufthavn. Kbh. 1978
- Madsen, Hans Helge: »København.« Kbh. 1989
- »Motorveje med Broer over Storebælt og Øresund. Supplerende Bemærkninger til Forslag af 9. marts 1936.« udarbejdet af Ingeniørfirmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz, Kampmann, Kierulff & Saxild. Kbh. 1936
- Mygdal, Elna: »Amagerdragter. Vævninger og Syninger«. Kbh. 1932
- Nicolaisen, Chr.: »Amagers Historie 1-III.« 1907-15
- Nielsen, J. Chr.: »Grundejerforeningen Søvang, 1918-1943«, Kbh. 1943
- Nielsen, J. Chr.: »Beretningen om Haveforeningen Søvangs Tilblivelse og Virksomhed«. Kbh. 1922.
- Nørregaard, Ann: »Dragør og St. Magleby kommuner. Styreform. En oversigt.« Dragør, 1987
- Petersen, Bertel: »Som jeg husker det. Erindringer fra en Amagergård.« Dragør, 1990
- Petersen, Gunvor: »Dragør Lodseri 1684-1984.« Dragør 1984
- Petersen, Gunvor: »Skipperhusene i Dragør.« i Streflyv over Danmarks bygningskultur. 1979
- Rasmussen, Steen Eiler: »København.« Kbh. 1969
- Rasmussen, Holger: »Københavnsbønder.« i »Historiske Meddelelser om København«. 1963
- Rasmussen, Anna William: »Hollænderbyen og Store Magleby Kirke.« Kbh. 1968
- Riber, Hermann Regner: »Hollænderbyens bømærker.« Kastrup, 1975
- Rifbjerg, Klaus: »Amagerdigte.« Kbh. 1965
- Rud, Anne Majken og Marianne Therkildsen: »Amagerbruget.« i »Fra Kvangård til Humlehave«, nr. 15, 1985
- Rønne, Margrethe: »Glasmagere og arbejdsmænd.« i »Fabrik og Bolig« Kbh. 1984
- Schmidt, Alfred L.: »Dragør-erindringer.« Dragør, 1987
- Seersholm, Carsten (red.): »Københavns Grønttorv 1958-1983.« 1983
- »Skibsfartkanal gennem Amager.« Forslag udarbejdet af Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz, Kampmann, Kierulff & Saxild. Kbh. 1937
- »Socialdemokratiet i Dragør og St. Magleby 1904-1979.« Dragør, 1979
- »Socialdemokratiet i Taarnby Kommune«. 1980
- »Socialdemokratiet i Taarnby kommune som vi ser det!« Taarnby 1980
- »Specialanalyse af St. Magleby landsby.« Hovedstadsrådet, 1979
- Stephensen, Hakon: »Arkitekten Thorkild Henningsen – Kunstner og humanist.« Kbh. 1979

- Sterm, S.: »Statistisk-Topografisk Beskrivelse over Hoved- og Residentsstaden Kjøbenhavn.« Kbh. 1841
- St. Magleby Menighedsråd: »St. Magleby Kirke.« St. Magleby, 1989
- »Taarnby villaby 1901-26.« Kbh. 1926
- »Taarnby kommune.« Statusrapport, 1980
- Taarnby, Gerhard: »Billeder fra det nu forsvundne Amager.« Lyngby 1982
- Therkildsen, Marianne: »Trablers, borestokke og lugeskeer«. Om amagerbrugets redskaber. Arv og Eje 1988.
- Therkildsen, Marianne: »Hollandske kulturtræk på Amager«. Folder udgivet af Amagermuseet 1992.
- »Tidsskriftet for Industri.« 1947
- Trap: Danmark. 1860
- Trap: Danmark. 1872
- Trap: Danmark. 1898
- Trap: Danmark. 1930
- Trap: Danmark. 1960
- »Tunnelen under Øresund.« BilledBladet 23/11-1943
- »Tømmerup landsby.« Lokalplan 69, Tårnby Kommune, 1990
- »Tårnby kommune.« Kommuneplanlægning 1982-1992
- »Tårnby kommune. Den offentlige debat 18/11-1980 til 18/2-1981. Kommuneplanlægning. 1981.
- »Tårnby kommune. Et debatoplæg om kommuneplanlægning.« 1980
- »Tårnby kommune«. Statusrapport, juni 1980
- »Ugeskrift for Landmænd.« 1927. Heri: Et besøg på Skandinaviens største Gartneri og Statens Lufthavn med Faareholdet på Lufthavens Gaard, Østergaard.
- »Ullerup landsby.« Lokalplan 69, Tårnby Kommune, 1989
- »Ved Lufthavnen. Brochure over Taarnby Kommunes nye Haveby beliggende mellem Kastrup By og Lufthavnen.« u.å.
- Westphal, Poul: »Københavns Lufthavn 1925-1975.« Kbh. 1975
- Wilcke, Birger: »Damp tog til Dragør. Amagerbanens historie.« Roskilde, 1986

Adresseliste

Amagemuseet
Hovedgaden 4 & 12
St. Magleby
2791 Dragør
Telefon: 32 53 93 07

Dragør Museum
Havnepladsen
2791 Dragør
Telefon: 32 53 41 06

Kastrupgaardsamlingen
Kastrupvej 399
2770 Kastrup
Telefon: 31 51 51 80

Dragør Lokalhistoriske Arkiv
Stationsvej 9
2791 Dragør
Telefon: 32 53 02 61

Tårnby Lokalhistoriske Arkiv
Kamillevej 10
2770 Kastrup
Telefon: 32 50 09 76

Københavns Amtsmuseumsråd 1993

