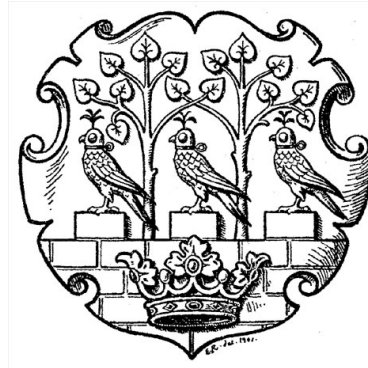


Jernbaner på Frederiksberg - gennem tiderne



Der er bygget mange jernbaner ind over Frederiksberg. Det har præget bybilledet markant og gør det stadig. Vor nye metro og byggeriet af den nye ring-S-bane er et af den seneste tids eksempler.

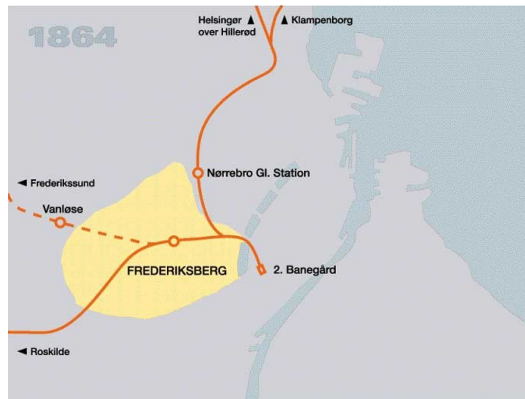
**Frederiksberg Stadsarkiv
2004**

Jernbanerne

Jernbanedriftens indførelse i midten af 1800-tallet blev revolutionerende for befolkningens mobilitet og for godstransporten og var en vigtig drivkraft bag industrialiseringen. Omkring Hovedstaden blev jernbanelinjerne i over 150 år omlagt talrige gange, og næsten hver gang blev Frederiksberg berørt. Banerne prægede bybilledet, men ydede også et vigtigt bidrag til byens erhvervsudvikling.

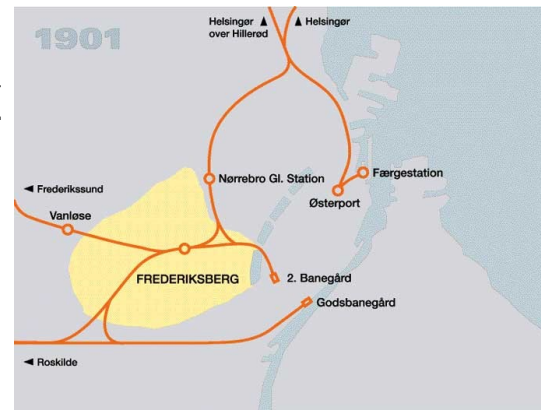
Hovedstadens jernbanelinier

Københavns 2. banegård, omtrent ved nuværende Vesterport Station, er taget i brug. Efter at have passeret dæmningen mellem de to søer, deler jernbanen sig i to. Den ene - Nordbanen - går mod Nørrebro og Hellerup og derfra videre mod Hillerød / Helsingør og Klampenborg. Den anden - Vestbanen - går ind over det centrale Frederiksberg og fortsætter efter Fasanvej i sydvestlig retning, for i Vigerslev at slutte sig til den oprindelige linjeføring mod Roskilde. I 1879 anlægges sidebanen til Frederikssund.

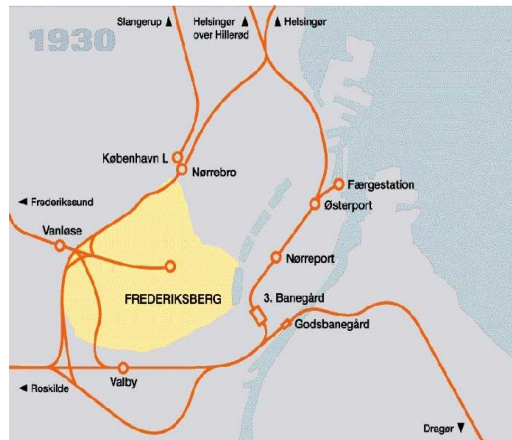
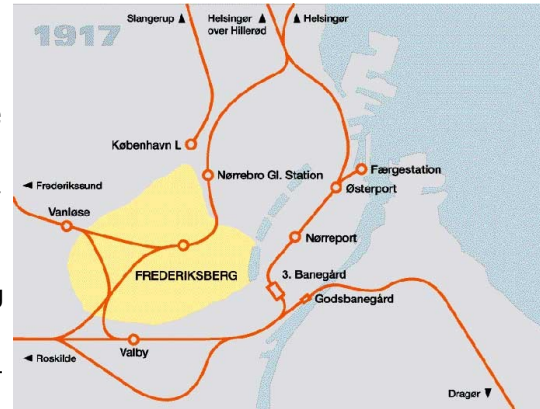


Der anlægges en sporforbindelse frem til den nye godsbanegård, og fra den ligeledes

nyopførte Østerport Station føres der en bane frem til Hellerup og færgestationen i Frihavnen, hvorfra der går jernbanefærgen til Malmø. På Frederiksberg anlægges ved Vestbanens skæring ved Roskildevej en forbindelsesbane til godsbanen ved Valby. Lige øst for Falkoner Allé anlægges desuden en forbindelsesbane mellem Vestbanen til Nordbanen.

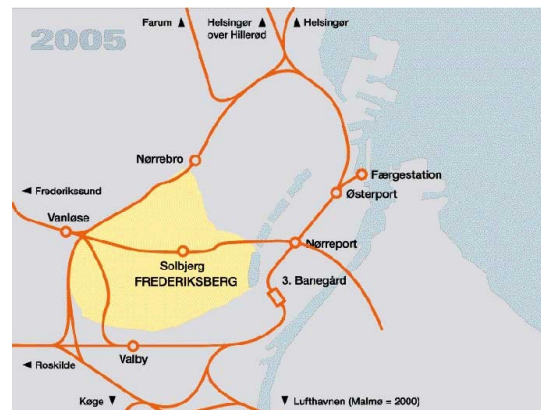


Vestbanen føres fra 1911 frem til Københavns nuværende banegård for at fortsætte ad Boulevardbanen til Østerport og derfra videre mod Hellerup. En godsbane lægges syd om Vestre Kirkegård og føres frem til godsbanegården. Frederiks-sundsbanen bliver sat i forbindelse med den nye Vestbane ad en ny linje fra Vanløse til Roskildevej, hvor den fortsætter ad den tidligere forbindelsesbane til Valby. Sporene mellem den gamle hovedbanegård og Frederiksberg forsvinder, og der indsættes små lokaltog mellem Frederiksberg og Vanløse. Resterne af den gamle Vestbane og Nordbane omdannes til en ring-godsbane gennem Frederiksberg.

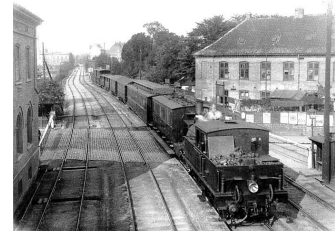


Den nye ringbane mellem Hellerup og Vigerslev står færdig, og de gamle jernbanelinjer gennem Frederiksberg forsvinder. Frederiksberg bliver en blindtarm i persontrafikken i det danske jernbanelinjenet, da kun strækningen til Vanløse bevares. Den betjenes i de første år af små benzinmotorvogne og fra 1934 af S-tog. I kraft af den store sporudfletning i kommunens vestlige del opretholdes til glæde for byens erhvervsliv godsforbindelsen til det øvrige land.

Godstrafikken til Frederiksberg ophører i starten af 1990'erne, mens S-togene fortsætter nogle år endnu. Frederiksberg er i 4 år uden jernbaneforbindelse, men er fra 2003 koblet direkte på det nye metronet og fra 2005 på den nyanlagte ringbane.



Jernbaneoverskæringen ved Vodroffsvej omkring 1905 set mod vest, med Nordbanetog og en del af Ladegårdens bygninger til højre.



Det centrale Frederiksberg i midten af 1950'erne. I midten banegårdsområdet, til højre Svømmehalskvarteret og til venstre institutionsområdet ved Howitzvej og Falkoner Allé, hvor Falkoner Centret er under opførelse. Allerede i den sidste del af 1800-tallet blev området mellem jernbanen og den gamle landsby mod syd Frederiksbergs centrum. Her lå fattig- og hospitalsvæsenets store institutionskompleks, og ud til den ene af byens hovedstrøg, Falkoner Allé, opførtes rådhuset og kommunens første folkeskole og bagved brandstation og yderligere en kommuneskole.

S-banen til Frederiksberg er nu også historie. Et af de "brune" S-tog, lige før broen over Nordre Fasanvej engang i 1970'erne.



Metroen er allerede kommet til Frederiksberg, og om få år vil metrotogene sammen med den kommende ringbane give Frederiksbergs bydele, forretningsområder og institutioner en meget central placering i hovedstadsregionen. Det vil styrke kommunens udvikling som boligby, øge lokaliseringmulighederne for erhvervslivet og danne grundlaget for en egentlig funktion som cityområde uden for det gamle city i Københavns centrum.