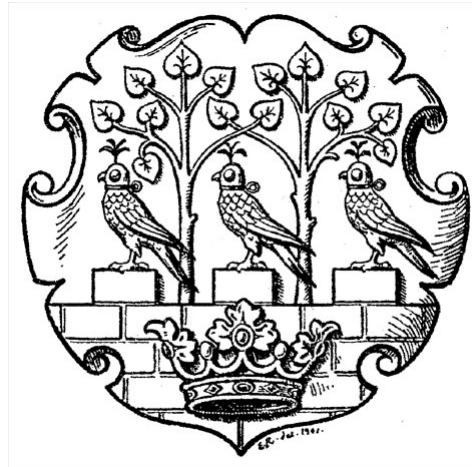


Sporveje på Frederiksberg - gennem tiderne



Da Frederiksberg i den sidste halvdel af det 19. århundrede begyndte at udvikle sig til en storby i Hovedstaden fik byen, som andre af Europas storbyer, sporveje. I 1960'erne og 70'erne afløste busserne langsomt sporvognene, og i 2003 blev Frederiksberg koblet på Hovedstadens metro.

Frederiksberg Stadsarkiv
2006

Det hele startede med, at Copenhagen Railway Company i 1863 anlagde landets første hestesporvognslinje fra Frederiksberg



Runddel (billedet) til Sankt Annæ Plads i København. Driften overgik nogle år efter til det nye danske aktieselskab Københavns Sporvejs-Selskab, der i de følgende årtier oprettede et stort antal linjer, hvoraf to berørte Frederiksberg.

I 1872 kørte det nystiftede Frederiksberg Sporvejselskab med den keiflerske vogn (billedet), der løb på skinner ad Smallegade og Gl. Kongevej og forsatte som bus ind gennem København til Kgs. Nytorv. Fra 1884 drev det nye Falkoneralléens Sporvejselskab



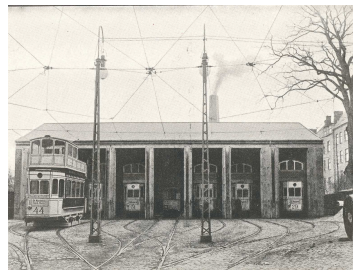
desuden tre hestesporvognsruter på det centrale Frederiksberg.

I den sidste del af 1800-tallet opstod spørgsmålet om at finde en billigere, og mere effektiv trækraft end heste. Løsningen blev elektrisk drift, men de store investeringer til ledningsnet, nye motorvogne og nye skinneanlæg kunne ikke klares af de mange små private sporvejselskaber. Enden på det hele blev, at det nye halvt kommunale halvt private Frederiksberg Sporvejs- og Elektricitets Aktieselskab i 1898 overtog de tidligere frederiksbergske sporvejselskaber, elektrificerede hele herligheden og kom til at stå for byens elforsyning.

I København blev de 6 sporvejs- og busselskaber fusioneret i A/S De københavnske Sporveje, der blev overtaget af Københavns Kommune i 1911 og kom til at hede Københavns Sporveje (KS). Samme år overtog Frederiksberg Kommune byens elværker, men sporvognsdriften fortsatte under A/S Frederiksberg Sporveje (FS), der foretog store udvidelser af nettet.



Hovedstadens rutenet i 1911

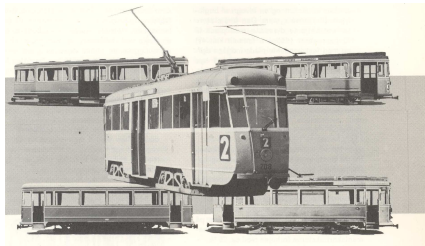


Frederiksbergs dobbelt-dækker sporvogne i remisen i Allégade i 1910



Frederiksbergs Sporveje indførte i 1913 de første motoromnibusser

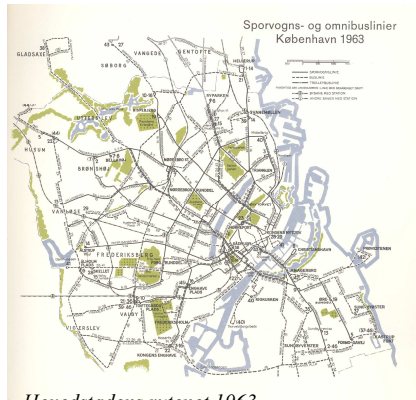
I 1919 blev FS en del af KS, som Frederiksberg Kommune blev en slags medejer af. Hovedstaden fik dermed et integreret sporvejssystem, og i de følgende år udvidedes nettet yderligere på Frederiksberg og i København. Efter besættelsen begyndte busserne efterhånden at vinde indpas, og i 1972 kørte den sidste sporvogn i remisse. Med Hovedstadens totale udbygning skete efterkrigstidens byvækst i forstæderne og sammen med forstadsdannelserne, kom de to gamle hovedstadskommuner, Frederiksberg og København, til at udgøre centret i et stadigt større og mere integreret Hovedstadsområde. I starten af 70'erne stod et større antal aktører bag områdets kollektive trafik – KS, NESA, DSB og 12 bus- og bane-selskaber. Som følge af manglende koordinering af takster og køreplaner dannedes i 1974 Hovedstadsområdets Trafikselskab (HT). Med et dækningsområde der omfattede Frederiksberg og Københavns Kommuner og Københavns, Roskilde og Frederiksborg Amter, blev det landets største og det første skridt til en samordning af bus- og jernbanedriften i Danmark. Fra 2007 indgår HT i det nye sjællandske trafikselskab.



KS vogntyper fra 1930- og 40'erne, der også prægede bybilledet på Frederiksberg



Den nye linje 19 fra 1933 løb tværs gennem det centrale Frederiksberg på sin tur fra Københavns Rådhusplads til Vanløse



Hovedstadens rutenet 1963



En af de tidlige 1960'eres nye KS-busser ved Frederiksberg Runddel

Den lange historie om sporvogne og busser på Frederiksberg kan læses i artiklen "Sporveje og busser på Frederiksberg gennem tiderne", som stadsarkivar, Ph.d., Henning Bro har skrevet i "Frederiksberg gennem tiderne 2006". Årbogen, der er udgivet af Historisk-Topografisk Selskab for Frederiksberg, kan købes for 150 kr.