

Fra sommerkøreplanen 1. maj 1895 indførtes 7½ minuts drift med første vogn fra Griffenfeldsgade kl. 7.05 og sidste vogn kl. 23.05. Fra Kongens Nytorv var første vogn kl. 7.35 og sidste kl. 23.40. Herefter var der ni vogne i drift.

Vinterkøreplanen 1. oktober 1895 indførte 10 minutters drift hele driftsdøgnet, men fra 1. oktober 1896 kørte man igen med 7½ minuts drift.

I slutningen af 1896 konstaterede KSS, at Korsgadelinien havde fået stor konkurrence fra det nyåbnede Kjøbenhavns Omnibuskompagnis rute fra Ahlefeldtsgade ad Nansensgade, Frederiksborggade, Købmagergade og Knippelsbro til Christianshavns Torv. Ledelsen foreslog, at driften ændredes til 5 minutters interval, hvortil der behøvedes seks enetages vogne. Denne plan blev dog ikke gennemført.

I december 1897 nedsatte KSS et internt udvalg, der skulle foreslå forbedringer på sporvejsnettet til sommerkøreplanen 1898. Dette udvalg foreslog i planen fra januar 1898 at sammenlægge Nørrebro-linien med Christianshavns-linien. Bestyrelsen vedtog forslaget, men allerede i marts 1898 opgav KSS planen. Den sammenlagte linie ville få en betydelig længde, hvilket ville kræve en så stor hestebestand, at det ikke ville være rentabelt.

I vinterkøreplanen fra 1. oktober 1898 indførtes 7 minutters drift hele driftsdøgnet, hvilket krævede ti driftsvogne.

Takster

Indtil 1875 var taksten på Korsgadelinien 4 skilling fra Korsgade til Kongens Nytorv. Abonnementsbilletter (rabatbilletter) solgtes for 3 skilling.

1. januar 1875 erstattedes rigsdaler og skilling med kroner og øre. På Korsgadelinien indførtes to takstzoner, der hver kostede 5 øre: Griffenfeldsgade til Tivoli og Tivoli til Kongens Nytorv. Et abonnementskort (rabatkort) med 21 billetter kostede 1 kr. Det kunne købes på selskabets kontor samt i udvalgte forretninger i byen. Billetterne fra 4 skillings abonnementskortene modtoges i en overgangsperiode som en betaling af 10 øre.

Allerede 1. oktober 1875 ændredes taksterne. Korsgadelinien havde herefter kun én takst: 10 øre, der gjaldt til kørsel på hele linien. Abonnementskort kostede 1 kr. for 11 billetter. De hidtidige abonnementskort med 21 billetter à 5 øre kunne ombyttes med 10 øres billetter.

Senere indførte man en 5 øres takst mellem Klampenborgbanegården og endestationen i Korsgade, men ikke i modsat retning. I november 1892 indførtes en billet, der gjaldt til korrespondance mellem Korsgadelinien og Store Kongensgade-linien. Mellem Tivoli og vigesporet i Store Kongensgade ved Esplanaden (dengang Toldbodvejen) kunne med korrespondance på Kongens Nytorv køres for 10 øre.

I oktober 1897 var der forslag fremme om indførelse af tre 5 øres takstzoner: Griffenfeldsgade til Klampenborgbanegården, Klampenborgbanegården til Rådhuspladsen og Tivoli til Kongens Nytorv. Hele strækningen skulle koste 10 øre.

Ny Klampenborgstation

På en trekantet grund mellem jernbanen, Gyldenløvesgade og Vester Farimagsgade åbnede 3. januar 1887 en ny Klampenborgstation, hvorefter den gamle kunne frigøres til Nordbanens trafik.



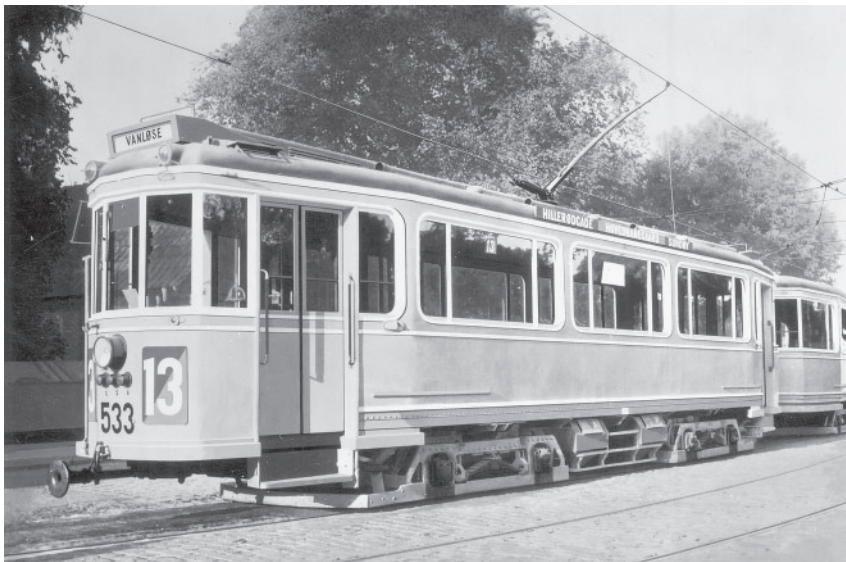
Nørrebrovogn foran Thorvaldsens Museum ca. 1880. Ruten er markeret med både et påmalet N og et sort metalskilt med hvidt N.

Allerede i 1872 var Københavns Sporvei-Selskab af jernbaneselskabet blevet underrettet om projektet med flytningen af Vester Farimagsgade, og 26. august 1873 sendte KSS en ansøgning til Magistraten om, hvordan man ønskede forholdene

ordnet. Det vestlige sporvejsspor skulle fjernes med undtagelse af de første ca. 12,5 m. Her kunne en vogn holde, indtil de tre første morgentog fra Klampenborg var ankommet, idet der var mange passagerer med togene til København.



Linie 13 på Amagerbrogade på vej til Sundby remise. Vogntoget befinder sig ud for Tycho Brahes Allé. 1933.



I 1935 fik linie 13 bogiemotorvogne – i øvrigt efter at linien havde fået bogiebivogne et halvt år tidligere. Her holder nr. 533 med bivogn ved Sundby remise ca. 1935.

KS foreslog derfor en ændret linieføring. Fra viadukten over Boulevardbanen ved Kampmannsgade gik linien ad Hammerichsgade, altså bag om Palads Teatret, og langs banegraven frem til Vesterbrogade. Det ville give færre skæringer med andre sporvejslinier og med den almindelige færdsel. Omlægningen blev godkendt, og 2. august 1931 kørte linie 13 ad den nye strækning.

Forlængelse til Sundbyvester Plads?

I mange år havde passagererne mellem det sydlige Amager og Københavns Kommune måttet skifte mellem bus og sporvogn ved Sundby Remise. I 1937 foreslog Amagerbanen, at sporvognsline 2 blev ført videre til en ny endestation på Sundbyvester Plads i forbindelse med en afkortning af buslinierne fra Sundby Remise til Sundbyvester Plads. Amagerbanen ønskede også, at linie 13 blev ført videre hertil. KS afviste det med henvisning til, at hovedparten af omstigerne brugte linie 2, og forlængelsen ville koste KS ca. 100.000 kr. Endvidere var de fleste af de, der kørte med linie 13, omstigere til linie 10 ved Tietgensgade eller linie 1, 6 eller 15 ved Hovedbanegården, og de kunne lige så godt bruge linie 2. Endelig var linie 13 udset til at videreføres ad Oxford Allé, hvilket ikke kunne lade sig gøre, hvis den kørte til Sundbyvester Plads. I øvrigt kom linie 13 mange år senere til Sundbyvester Plads, men da var linien blevet buslinie.

Anden Verdenskrig

Efter udbruddet af 2. Verdenskrig 1. september 1939 blev alle sporvognene 2. september forsynet med en lille grøn lampe og røde gardiner med henblik på

en kommende mørklægning. Desuden kunne KS imødesee et stort antal indkaldelser til militærtjeneste af tidligere værnepligtige. Disse indkaldelser ville gøre et stort indhug i personalet og dermed påvirke den daglige drift. KS iværksatte derfor nogle ændringer i driften for at kunne køre med mindre personale. Desuden kunne man forudse brændsels- og materiale-mangel.

Allerede 6. september 1939 bortfaldt al ekstrakørsel. 11. september 1939 ændredes driften på linie 13, så hver anden vogn kun kørte mellem Sundby og Hillerødgade og hver anden vogn til Vanløse. Samtidig indførtes en generel hastighedsnedsættelse for linie 13's vedkommende fra og med 22. september 1939. Samtidig blev bivogndriften reduceret med en tredjedel formiddag og aften. Efterhånden kunne man dog igen normalisere driften. Fra 27. oktober 1939 kørte linie 13 igen med bivogne i hele driftstiden, og fra 7. november 1939 gennemførtes alle vogne til Vanløse med 6 minutters drift kl. 7–9 og 16–18.

I julen og nytåret 1939/40 forlængedes driftstiden på samtlige linier til kl. 1, og den særlige natkørsel bortfaldt, dog ikke nytårsaften, hvor natkørslen begyndte kl. 1.10.

Mørklægningen blev indført 9. april 1940, hvorefter alt ydre lys var slukket, undtagen den grønne lampe. 15. oktober 1940 blev samtlige vognes frontlygter forsynet med et blå, lysende linienummer. Fra 3. januar 1941 blev samtlige vognes frontlanterner forsynet med en åbning, der kunne dækkes og afdækkes ved hjælp af et dæksel i den sidevæg, der vendte ind mod stoppestederne. Åbningen dækkedes, når der kørtes til yderste endestation, og afdækkedes, når der kørtes afkortede ture og remiseture. Fra