



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt 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

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

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

Næste stop: Strandhuse



Bybusrute indvies 1961.
Fotograf: Peter Thastum.

Næste stop: Strandhuse

100 år med bybusser i Kolding

© 2022 Kolding Stadsarkiv

Forfattere: Søren Agerskov, Ole Bøglund og Tony Werling

Redaktion: Lene Wul, Jacob Krause og Camilla Brask Rasmussen

Fotos: Hvor intet andet er nævnt stammer alle fotos fra Kolding Stadsarkiv

Grafisk tilrettelægning: Kamilla Asmussen

Trykkeri: Jørn Thomsen Elbo

ISBN: 978-87-88966-39-8

Bogen er udgivet med støtte fra
Rutebilejernes Arbejdsgiverforenings Støttefond
og Kolding Kommunes Kulturpulje



Bybuscentralen rives ned. 1966.
Fotograf: Peter Thastum



Indhold

8 Forord

10 1922 - 1938
Starten på bybusdriften

50 1938 - 1954
Ejerskabet ændres og krigens påvirkning

78 1954 - 1974
Rekonstruktion og kraftig ekspansion

118 1974 - 1994
Ejerskifte og trafikkselskaber

154 1994 - nu
En ny fælles busterminal

Forord

Bybusdriften i Kolding begyndte i 1922 med kørsel til Strandhuse og bredte sig snart rundt i det meste af byen og de nærmeste forstæder. Indtil 1974 stod et privat selskab for driften, i en periode dog med kommunen som hovedaktionær. I 1974 overtog DSB driften, og fra 1980 har først DSB og siden skiftende busselskaber udført den som operatører for det amtslige eller regionale trafikselskab.

Bybusdrift hænger sammen med det bysamfund, den betjener. Byens udvikling, både geografisk, størrelse og dens funktioner har således stor betydning for driften. Desuden udgør busserne en del af det samlede trafikbillede. I bogen fortælles om udviklingen af bybusnettet i byen og historien om den virksomhed, der de første godt 50 år stod bag den. Fortællingen og udviklingen føres frem til i dag, hvor overgangen til trafikselskaber markerer en ny epoke, hvor bybusdriften er blevet en del af den offentlige servicevirksomhed. Bogen er dog ikke blot en fortælling om bybusdriftens historie, men den perspektiveres også til byens og særligt udviklingen af infrastrukturen, herunder særligt hovedfærdselsårernes og bymidtens udvikling.

Det oprindelige busselskabs arkiv findes stort set ikke længere. Men i kraft af Kolding Kommunes rolle som koncessionsmyndighed er en omfattende korrespondance bevaret i kommunens arkiv. Derudover er busselskabsbestyrelsens forhandlingsprotokol også bevaret i Kolding Stadsarkiv og udgør en væsentlig kilde til historien om virksomheden. En anden vigtig kilde har været lokalaviserne. Indtil sidst i 1980'erne var Kolding begunstiget af mindst to, i perioder endnu flere

lokalaviser, der fortalte indgående om lokale forhold og gerne kommenterede og debatterede busdriften (redaktørerne var i perioder henholdsvis byrådsmedlemmer, og i et enkelt tilfælde borgmester). Ikke mindst mængden af offentlige arkivalier og dagspressens historier har imidlertid gjort det nødvendigt at sortere kraftigt i kilderne, og mange delfortællinger og uddybninger er udeladt for at prioritere den brede fortælling.

Der er dog huller i de statistiske oplysninger omkring driften, og det der findes, skifter karakter undervejs. Således har det ikke været muligt at udarbejde sammenlignelige oversigter for hele 100 års perioden. Vi har derfor måtte nøjes med at sammenligne over kortere perioder. For at illustrere udviklingen over hele perioden har vi derfor valgt at bruge antal afgang fra bycentrum, og selvom nutidens linier er længere end datidens, giver de alligevel en fornemmelse af kørslens omfang gennem tiden. Sidst i bogen er der en oversigt over de anvendte kilder til bogen. Noter er ikke medtaget i bogen, men særligt interesserede kan, når de har købt bogen, ved henvendelse til Kolding Stadsarkiv få en manuskriptudgave med notehenvvisninger.

Der skal lyde en stor tak til tidligere konsulent Tony Werling, Sydtrafik, der har bidraget som forfatter til bogens sidste afsnit om tilblivelsen af det nuværende køreplansnet. Derudover også en stor tak til bushistoriker Jens Birch for flere af bogens billeder og som historisk hjælp omkring flere af bogens fortællinger. Ligesom vi sender en hilsen til Thomas Hildebrandt, foreningen Busfronten, der for mange år siden

opfordrede os til at sætte os sammen og gå i gang med projektet. Mange har derudover bidraget med viden eller oplysninger om bybushistorien, som har hjulpet os på vej. En samlet tak til alle, der har udvist interesse og som på den ene eller anden måde har bidraget til projektet.

Kolding Stadsarkiv har haft et stort arbejde med at fremfinde relevant arkivmateriale frem, heriblandt forhandlingsprotokoller fra byrådet, de relevante fagudvalg og fra sognerådene i omegnen. Stor tak til stadsarkivar Lene Wul, arkivar Jacob Krause, formidler Camilla Brask Rasmussen samt grafiker Kamilla Asmussen fra Kolding Stadsarkiv for hjælp til research, redaktion og opsætning, samt til tidligere stadsarkivar Birgitte Dedenroth-Schou og tidligere bibliotekar Søren Flø Sørensen, I har alle været en fantastisk og entusiastisk hjælp til at få projektet gennemført.

Afsluttende sender vi også en stor tak til Rutebilejernes Arbejdsgiverforenings Støttefond for at bidrage økonomisk til projektet og til Kolding Kommunes Kulturpulje.

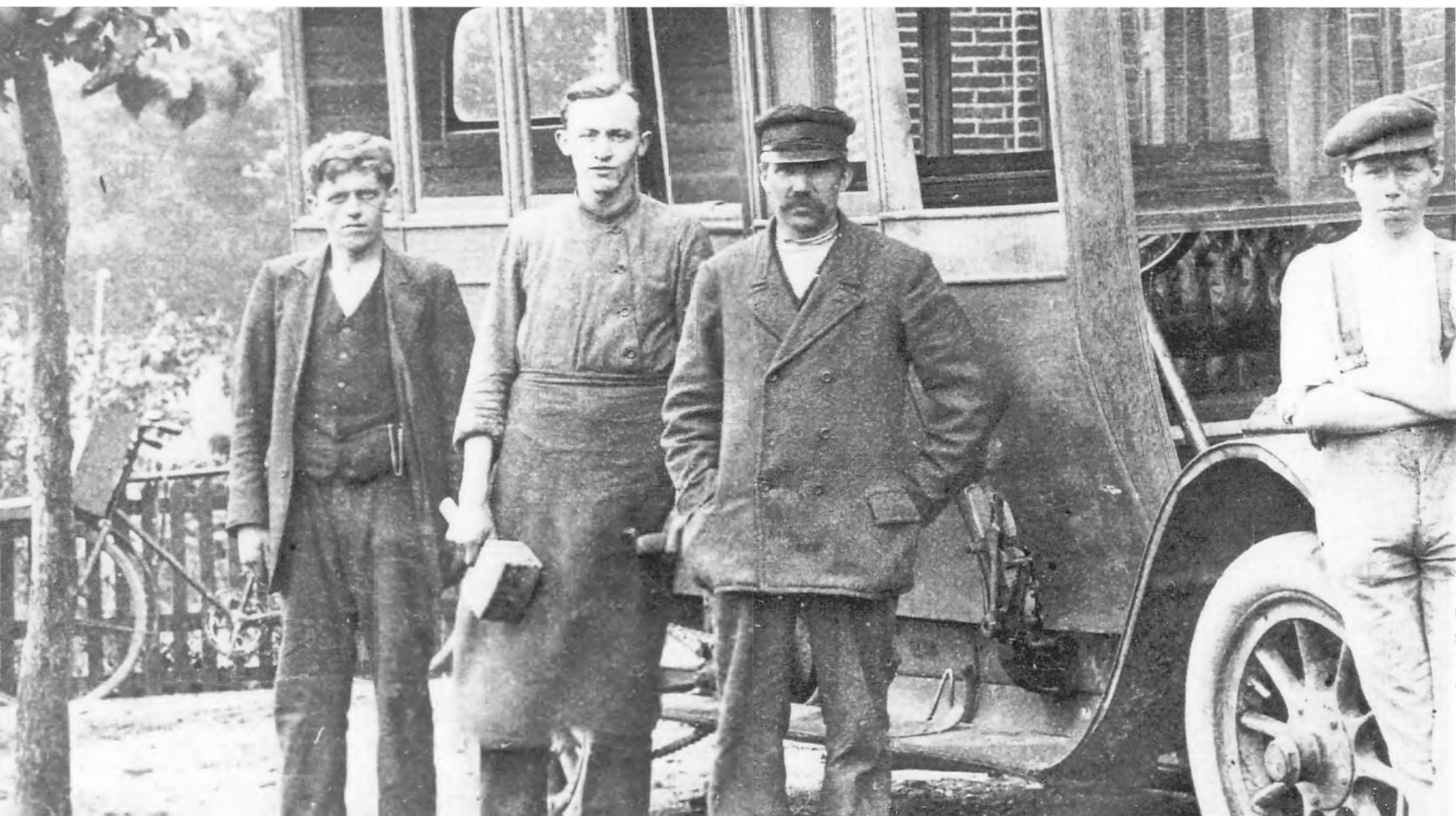
Sidst men ikke mindst, skal der lyde en stor tak til vore to hustruer, Søren Liselotte og Oles Nete for jeres støtte og opbakning til, at vi kunne gennemføre vort projekt.

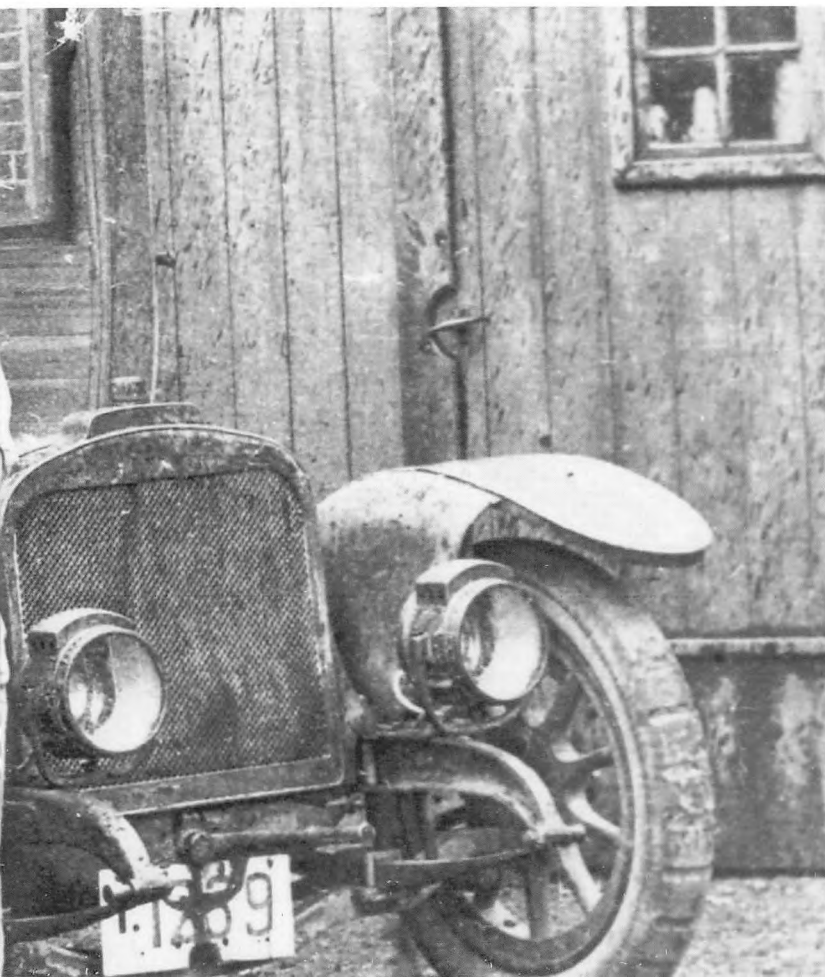
Søren Agerskov og Ole Bøglund



1922 - 1938

Starten på bybusdriften





De første rutebiler

I 1903 blev den første omnibus eller bus sat i drift på Nykøbing Falster. Alligevel skulle man hen til årene omkring Første Verdenskrig, før transport med bus blev et mere udbredt fænomen, og først i 1913 åbnede en af de første ruter omkring Kolding. Den gik til Haderslev. Efter krigen blev der åbnet ruter til Vejle i 1919, Sdr. Stenderup i 1920, og Ågård, Egtved, Jels og Hejlsminde i 1921. Derudover blev der i sommeren 1921 annonceret med en ruteautomobil mellem Kolding og Strandhuse. Bussen afgik fra Banegårdspladsen og kørte hver time til Grüns Restaurant (også kaldet Grüns Badehotel) i Strandhuse i forbindelse med koncerter torsdag aften.

Datidens busser kan ikke sammenlignes med nutidens. Normalt kunne de medtage under 10 passagerer og bestod af et trækarrosseri sat oven på undervognen på en lastbil (også kaldet chassis). Når undervognen efter kun et par år var slidt ned, blev karrosseriet blot flyttet over på et nyt. Køreplanen var i begyndelsen også begrænset, da der ofte blot blev kørt en til to daglige ture, og nødvendigvis ikke alle dage, men som regel flest om søndagen.

Bygning af bus hos karetmager Mads Madsen i Harte 1919.
Fotograf: Ukendt.

I Strandhuse lå Grüns Restaurant, som var opkaldt efter indehaveren, Karl Martin Grün, der havde overtaget den i 1909. Grün var egentlig uddannet litografitrykker, men på grund af helbredet var han flyttet på landet i 1909, hvor valget var faldet på restaurantvirksomheden. Her blev der afholdt koncerter med dans og med mulighed for at blive sejlet hertil med motorbåden "Ydun". Grüns datter, Kamma Lebech, har efterfølgende fortalt, at hendes far for at få gæster fra Kolding til restauranten havde anskaffet en motorbåd, der sejlede frem og tilbage. I 1921 dukkede de første annoncer om rutebilkørsel i forbindelse med koncerter op i de lokale blade.

Det var dengang meget almindeligt, at rutebilvognmænd og jernbaner annoncerede deres køreplan i avisen. Kamma Lebech har også beskrevet, at fjordbådene mellem Kolding og de forskellige udflugtsmål ud gennem fjorden lagde til ved restauranten. Det fremgår dog ikke af samtidens aviser. Til gengæld skrev Kolding Folkeblad, at der i 1922 i forbindelse med stiftelsen af busselskabet ikke blev nogen sejlsads til Strandhuse, til trods for at fjordbådene faktisk sejlede det år.

Kolding havn ca. 1908.

Fotograf: Ukendt.



ANNONCE

Vi henleder Opmærksomheden paa omstaaende Annonce, hvori A/S. Kolding Omnibus-Selskab melder, at nu begynder den regelmæssige Omnibuskørsel i Kolding. Ruterne bliver Sdr. Vang - Bane- gaarden og De gamles Hjem - Strandhuse. Paa **Sdr. Vang** Ruten køres hver halve Time fra 12 Middag til 7 Aften.

Vi lykønsker Selskabet (og vor By!) til dette Fremskridt, som vi haaber, at alle Parter maa have Glæde og Nytte af. Leve det private Initiativ!

A/S **Kolding Omnibus Selskab**
Regelmæssig Rutekørsel fra
Kirketorvet-Strandhuse
paabegyndes
Lørdag den 6. Maj, Kl. 2 Eftmd.
Køreplan med Takster faas hos Chaufføren.

Avisannoncer for opstart.

Øverst: Kolding Avis 31. august 1922.

Nederst: Kolding Avis 5. maj 1922

Et busselskab stiftes

Den 21. april 1922 afholdtes på Hotel Royal i Kolding det stiftende møde for Aktieselskabet Kolding Omnibus-Selskab med fastsættelse af vedtægter og valg af bestyrelse. Stifterne var restauratør Karl Martin Grün, købmand Peter Damgaard Petersen og overretssagfører Johannes Valdemar Arndal. Grün, Damgaard Petersen og ingeniør Mikkel Thomsen udgjorde den første bestyrelse med Damgaard Petersen som formand. I alt blev der tegnet aktier for 20.000 kr., hvoraf Grün tegnede sig for 5.000 kr. Damgaard Petersen 2.000 kr., Thomsen 500 kr. og Arndal 250 kr. Resten blev fordelt på yderligere 15 navngivne personer. Selskabet indrettede sig med kontor og garage hos Automobilcentralen i Jernbanegade 40, som Damgaard Petersen sammen med W. Lund var indehavere af.

Det nye selskab havde travlt, idet man allerede to uger senere, den 5. maj 1922 gennemførte en præsentationstur for pressen med start fra Automobilcentralen gennem byen ud til Strandhuse med efterfølgende spisning på Grüns Badehotel. Præsentationen er grundigt beskrevet i selskabets forhandlingsprotokol.

Ved spisningen bød Grün velkommen og udtalte håbet om, at det nu startede selskab måtte gå en lys og lykkelig fremtid i møde. Arndal talte derefter på stifternes vegne og takkede alle og især Damgaard Petersen, hvis idé nu blev ført ud i livet. Damgaard Petersen takkede

K.M. Grün og Strandhuse Badehotel

Strandhuse Badehotel lå på Fjordvej 18-22, og var oprindeligt et lille traktørsted, der i 1909 blev overtaget af Karl Martin Grün, idet den hidtidige indehaver havde rykket teltpælene op og var emigreret til Amerika.

Grün var født i 1871 i Kolding. Familien kom fra Flensborg, men slog sig i 1865 ned i Kolding, hvor faderen var stentrykker. K.M.Grün var uddannet litograf og med i faderens firma, Vestergade 12, hvor familien også boede. Imidlertid blev han syg med lungehindebetændelse, og på lægens opfordring flyttede han på landet, hvor valget faldt på traktørstedet i Strandhuse, som han drev sammen med sin hustru, Katrine, samtidig med at han fortsatte i firmaet i Vestergade. Transporten frem og tilbage var til fods!

Grün udvidede traktørstedet til restaurant og badehotel med egen bro ud i fjorden. For at bringe gæsterne til stedet, erhvervede han en lille motorbåd, der gik i rutefart fra Kolding. Sammen med andre Strandhuseboere dannede han i 1922 Kolding Omnibus Selskab også med det oprindelige formål at bringe gæster til Strandhuse.

Desværre nåede han kun at opleve succesen i kort tid, idet han døde i 1926. Sønnen Ulrik Grün, født 1897, var allerede i 1923 blevet busselskabets forretningsfører og videreførte sammen med moderen, Katrine og sin egen kone, Ester badehotellet.

Karl Martin Grün havde en lillebror, Marinus V. Grün, født 1877 og med malervirksomhed på Rendebanen 5. Han overtog i 1926 storebroderens bestyrelsespost i bybusselskabet; men deltog derudover tilsyneladende ikke i familievirksomheden og udtrådte igen i 1935.

Ulrik Grün blev desværre heller ikke gammel, idet han døde 9. april 1940 efter kort tids sygdom, hvorefter familien trak sig ud af bybusselskabet. Badehotellet blev ført videre af Katrine og Ester indtil 1953, hvor det blev nedlagt.



Kolding. Strandhuse Badehotel



Ford AA foran Sct. Nicolai kirke ca. 1925.

Foto: S.E. Ersgaards samling.

Arndal for støtten og de forskellige parter, herunder politimester Thalbitzer og pressen for deres elskværdige imødekommenhed ved forberedelserne og nu ved starten. Grün takkede W. Lund for hans betydelige arbejde for at få alt til at klappe. Redaktør Aubeck fra Venstrebladet, takkede på pressens vegne og udtalte, at "der efter hans mening nu var afhjulpel et længe tålt savn og at man nu endelig havde fået en tidssvarende forbindelse mellem Kolding by og dens forstad, som passende kunne kaldes et lille Klampenborg". Til sidst ønskede Grün velbekomme, og "man tilbragte nogle behagelige timer sammen, hvorefter bussen transportererede de glade mennesker til den gode by Kolding, hvor skatteprocenten f.t. er 17,3 pct." Den fik ikke for lidt i betragtning af, at Strandhuse dengang lå i en helt anden kommune, nemlig Eltang-Vilstrup.

Dagen efter kvitterede pressen for den gode behandling med en villig omtale af selskabets planer for kørsel både til Strandhuse og senere også i byen. Desuden omtaltes de to leverede busser, som et overmåde behageligt befordringsmiddel, hvor "underdelen" og motoren var af mærket Ford, medens karrosseriet var fremstillet af karetmager Breindahl, Rendebanen 7. Derudover blev det nævnt, at Strandhuse Badehotel samtidig var blevet udvidet med en stor restaurationssal ud mod fjorden og en stor serveringsveranda.

Driften starter

Den ordinære drift startede næste dag, lørdag den 6. maj kl. 14 med kørsel mellem Kirketorvet og Strandhuse. Der blev lagt ud med 8 dobbeltture på hverdage og 11 ture om søndagen, alle dage mellem kl. 7.00 og 18.30. Fra 1. juni blev der udvidet til 12 ture på hverdage og 15 ture om søndagen. Alle dage mellem kl. 7.00 og 22.00. Søndag var der sågar halv times drift mellem kl. 14-17. Det er tydeligt, at det handlede om at få kørt gæster ud til restauranten. Publikum udeblev da heller ikke, idet der allerede den første søndag meldtes om fuldt hus på alle afgang. I begyndelsen startede kørslen fra Kirketorvet; men allerede fra slutningen af maj var den flyttet til Akseltorv. Samtidig blev søndagskørselen udvidet til kvartersdrift.

Pinsen, som i 1922 lå i den første weekend i juni, var dengang blandt årets største rejsedage for busser, tog og udflugtsbåde, idet man fra tidligt om morgenen pinsedag tog på skovtur med restaurantbesøg, hvor der som regel var åbent fra omkring kl. 6 morgen. Grüns Badehotel var et af disse store steder. Succesen for omnibusselskabet udeblev derfor heller ikke, idet man kunne konstatere, at der første og anden pinsedag var transporteret 2.747 passagerer. En ret flot præstation i betragtning af, at hver bus var beregnet til 12 passagerer. Der må således være kørt mindst 60 dobbeltture hver dag i pinsen. Allerede tirsdag efter pinse blev det således også besluttet at anskaffe en tredje vogn. Senere blev ruten forlænget forbi Badehotellet, idet der kørtes til Villa "Elmely" om vinteren og til vinhandler Bjerre om sommeren.

Pinsedag som udflugtsmål

Var vejret godt i pinsen, tog familien på udflugt, og målene kunne være restauranter ved skov og strand. På Koldingegnen var det bl.a. skovpavillonen i Marielund eller Strandhuse Badehotel, som begge kunne nås med bus. Længere ude lå restauranter ved Elvighøj, Christiansminde eller Løverodde, som alle blev nået med fjorddamperne.

I dagene op til pinse annoncerede restauranterne kraftigt for arrangementerne, der som regel indbefattede musik. Således meddelte Kolding Folkeblad den 19. maj 1923, at der i Strandhuse pinsedag ville være koncert af Lomholts orkester og sang af dobbeltkvartetten "Polyhymnia" og omnibusser fra Torvet hver halve time fra kl. 6.

Pinsedagene var således en af årets store rejsedage, og bagefter var det godt avisstof at rapportere om, hvor mange rejsende tog, fjorddamperne og busser havde transporteret. F.eks. rapporterede Kolding Avis den 29. maj 1928, at der i pinsedagene bl.a. havde været 2.500 passagerer med busserne til Strandhuse, hvor Katrine Grün betegnede pinsen som udmærket. Pinsevejret var også godt det år. Andre år var det køligere og gav mindre udflugtsstrafik.

Pinsemorgen som stort udflugtsmål holdt sig op gennem 1930'erne, hvorefter besættelsen fra 1940 lagde en dæmper på dem, idet benzin- og dækrationeringerne forhindrede bustransporterne og indskrænkede tog og fjorddamperne. Således henviste annoncerne fra 1940 ikke længere til bustransport. Traditionen er herefter gledet i baggrunden og siden forsvundet.

Pavillionen i Marielund.
1929. Fotograf: Ukendt.





MARIELUND

Koncession

Når kørslen kunne startes så hurtigt efter selskabets stiftelse, skyldtes det, at der dengang ikke skulle så mange tilladelser til for at starte på rutebilkørsel. Det var kun nødvendigt med en teknisk tilladelse til dels at køre på vejene, dels en tilladelse til køretøjets udstyr og indretning. Der var derimod ingen regler om eneret, idet alle, der opfyldte de tekniske betingelser, kunne drive en rutebiltrase i konkurrence med andre. Der kunne og blev dog opkrævet afgift for at have holdeplads på byens torve og gader. I Kolding udgjorde afgiften 15 kr. om måneden for større personbiler, hvortil busser blev regnet.

Allerede den 6. maj 1922 blev der imidlertid indsendt ansøgning til Kolding kommune om eneret på omnibuskørsel i byen. Busselskabet var dog ikke alene om ønsket at drive bybuskørsel. P. Kr. Pedersen, der i forvejen drev bilruten mellem Kolding og Snoghøj, havde allerede 3 uger tidligere indsendt ansøgning til Kolding kommune om eneret på bybuskørsel. Kommunen efterlyste imidlertid oplysninger om forslag til ruter, takster og takstgrænser for, at man kunne tage stilling til ansøgningen. Til gengæld var man mere positiv over for Omnibusselskabets ansøgning. Man var dog i tvivl om, hvordan man skulle behandle ansøgningerne, og en forespørgsel til Horsens og Aarhus kommuner om deres erfaringer viste, at de havde udstedt tilladelser til kørsel på konkret anførte ruter og ikke en egentlig eneret. Dermed var man lige vidt. Faktisk blev man så usikker, at man spurgte Ministeriet for offentlige Arbejder, om hvorvidt loven om Eneret til Anlæg og Drift af Sporveje i offentlige Gader og Veje fra 1895 også omfattede rutekørsel med motoromnibus.

Ministeriet svarede tilbage, at det gjorde den ikke, idet der udelukkende var krav om tilladelse til anlæg og benyttelse af spor i offentlige gader og veje, altså regulær sporvejsvirksomhed.

P. Kr. Pedersen indsendte efterfølgende et forslag til køreruter og takster, som gjorde kommunen mere positiv, idet man nu var indstillet på under visse betingelser at give en forsøgsvis tilladelse. Derefter skete tilsyneladende ikke mere. Det var fortsat uafklaret, om der var hjemmel til at meddele en eneret. Man endte med at indhente Justitsministeriets og Vejle Amts tilladelse til at tilføje i Politivedtægten fra 1896 for Købstaden Kolding, at erhvervsmæssig kørsel med motoromnibus eller lignende køretøj krævede byrådets godkendelse på nærmere angivne betingelser.

Kommunen fastsatte herefter betingelserne, der i store træk gik ud på, virksomheden skulle ligge i Kolding købstadskommune. Eneretten gjaldt fem år ad gangen. Ændringer af køreplan og takster skulle godkendes af kommunen, som også skulle godkende regnskabet og have 25% af overskuddet. Busserne skulle godkendes både af kommunen og politimesteren. Endelig var der krav om, at der skulle køres dagligt på alle ruterne, og der skulle være det nødvendige antal vogne samt en reservevogn.

Kommunen og omnibusselskabet forhandlede efterfølgende om de opstillede vilkår, og resultatet blev forelagt på en ekstraordinær generalforsamling den 11. november 1922, hvor der dog var en del uenighed

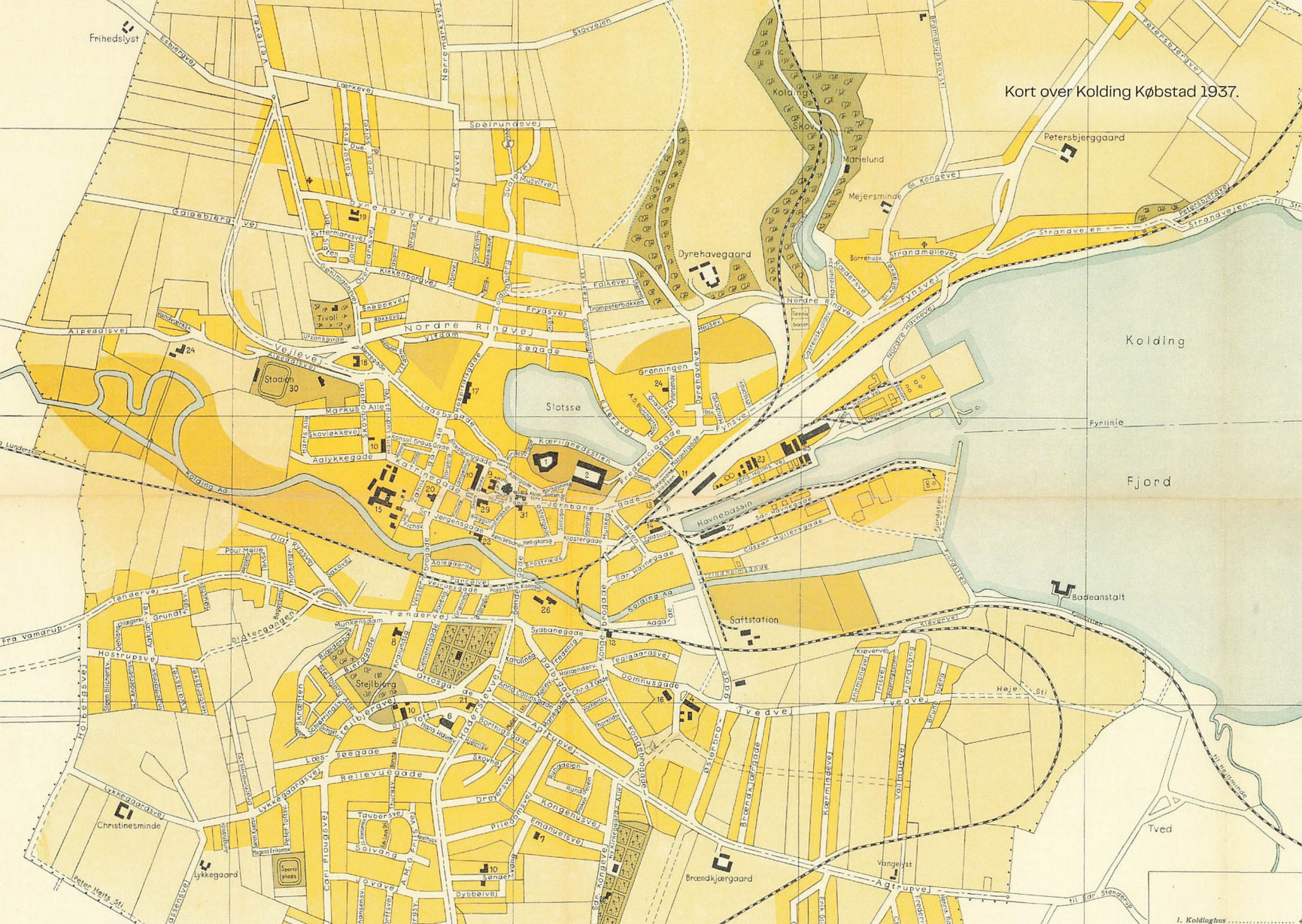
Akseltorv da torvet var trafikknudepunktet i byen. 1923.
Fotograf: Ukendt.



Kolding, Akseltorvet

Frihedslyst

Kort over Kolding Købstad 1937.



Kolding

Fynsø

Fjord

Badeanstalt

Tved

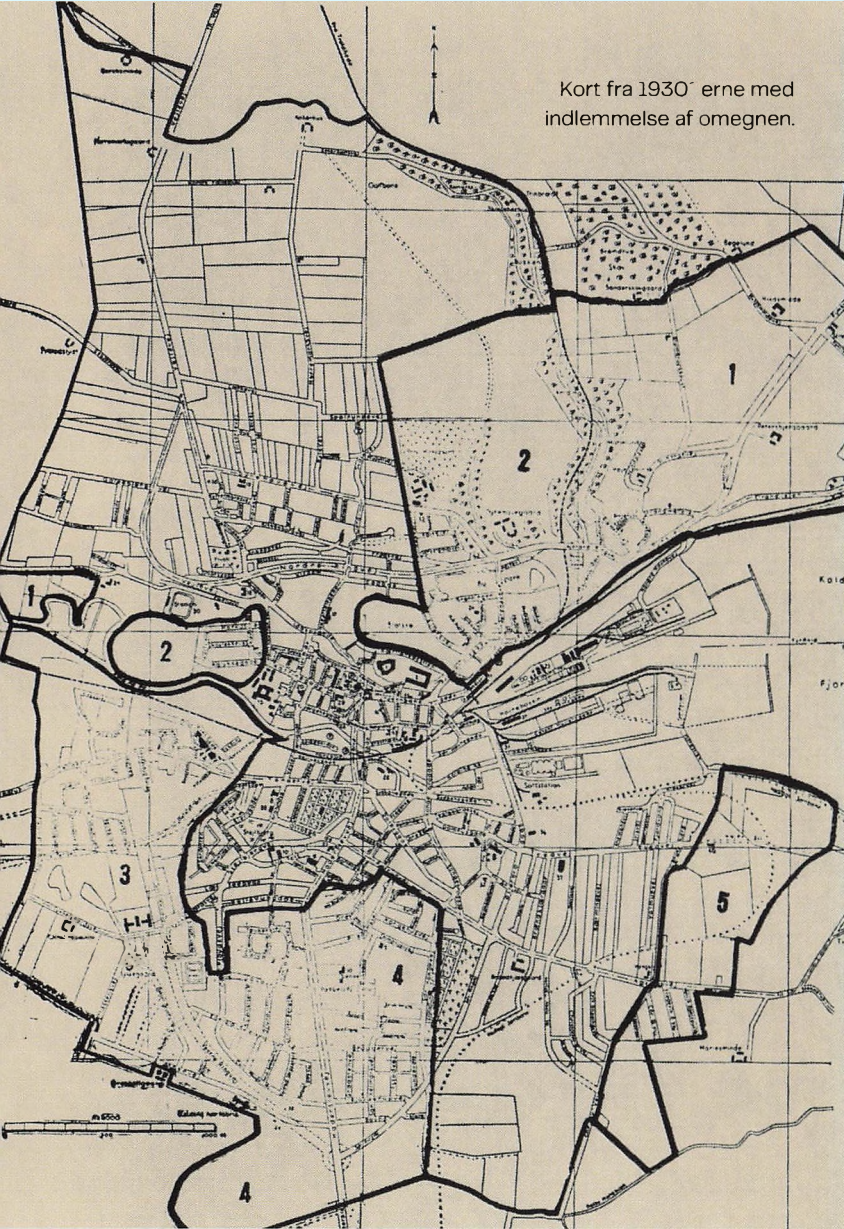
om navnlig 25% afgiften. Her kritiserede flere aktionærer kommunens holdning og betegnede selskabet som en "malkeko for kommunen". Samtidig blev det påpeget, at bykørslen, der var startet et par måneder før, ikke var ligeså lukrativ som Strandhuseruten.

Bestyrelsen i Kolding Omnibusselskab blev dog bemyndiget til at fortsætte både bykørslen og de fortsatte forhandlinger med kommunen, der fortsat var velvillig indstillet over for selskabets eneretsansøgning. Der skulle dog en ny ekstraordinær generalforsamling til den 9. december 1922 før de endelige vilkår blev forhandlet på plads og godkendt af Kolding byråd den 18. december 1922. Hermed havde Kolding Omnibusselskab erhvervet sig eneretten på bybuskørslen de næste fem år. Der havde specielt været tre knaster undervejs, nemlig kommunens indflydelse på køreplan og takster samt grundlaget for beregning af koncessionsafgiften. Med hensyn til køreplan og takster var spørgsmålet, om de skulle aftales efter fælles overenskomst, eller om kommunen udelukkende skulle godkende selskabets ansøgning. Det endte med det sidste, hvilket på den ene side gav kommunen vortoret i spørgsmålene; men på den anden side kunne initiativet til ændringer formelt udelukkende komme fra busselskabet. På køreplanssiden kom det helt konkret til udtryk ved krav fra kommunen, om at alle ruter skulle køres dagligt og ikke kun på hverdage, som nogle af dem hidtil var blevet. Grundlaget for koncessionsafgiften blev fastsat ved, at der af det årlige overskud først blev afsat 33,33% til afskrivning på materiellet. Derefter udbetaltes 6% af aktiekapitalen i udbytte til aktionærerne, og af restbeløbet herefter udbetaltes 25% i koncessionsafgift til kommunen.

Forhandlingerne var ikke mindre komplicerede af, at kommunegrænserne dengang forløb anderledes, idet kun en meget lille del af ruten mellem Kirketorvet og Strandhuse lå i den daværende Kolding Købstad, faktisk kun de første 600 meter ad Adelgade og Jernbanegade til Banegårdspladsen. Strækningen på 1.100 meter ad Mazantigade og nuværende Fynsvej indtil Ndr. Ringvej lå i Kolding Landsogn (også kaldt Kolding Slotssogn). De næste 1.500 meter videre ad Fynsvej, Strandvejen og nuværende Gl. Strandvej lå i Harte-Bramdrup kommune, og de sidste ca. 300 meter ad Fjordvej til Grüns Badehotel lå i Eltang-Vilstrup kommune. De efterfølgende kommunesammenlægninger har ændret på disse grænser.

De tre omegnskommuner behandlede ansøgningen forskelligt. I Eltang-Vilstrup holdt sognerådet et møde med busselskabets bestyrelse på Grüns Restaurant, hvor man blev enige om vilkårene for en koncession, som busselskabet udformede, og sognerådet godkendte. I Harte-Bramdrups sognerådsprotokol fremgår det, at man den 26. juli 1922 har forhandlet med Kolding Omnibus Selskab om kørsel på Strandvejen, og at man den 30. juli 1923 – et år senere – besvarede en henvendelse fra Vejle Amt, om at man godkendte kørslen mod en afgift. Kolding Landsogns protokol er til gengæld helt tavs. Først med færdselsloven fra 1. oktober 1923 blev der indført et generelt krav om tilladelse til at køre rutebilkørsel.

Kort fra 1930'erne med indlemmelse af omegnen.



Indbyggertal og indlemmelser

Kolding købstad havde i 1924 16.766 indbyggere. Faktisk faldt indbyggertallet frem til 1929–30, hvor dele af omegnskommunerne blev indlemmet i Kolding. Ved bybustrafikkens start gik grænsen til forstadskommunerne tættere på byens centrum. Da bebyggelsen især i den sydlige bydel havde nået kommunegrænsen, begyndte nye beboelseskvarterer at skyde op i omegnskommunen op til bygrænsen.

Strandhuseruten kørte således over i Kolding Landsogn lige efter Banegårdspladsen. Dalbyruten kørte ind i Dalby kommune ved Agtrupvejs krydsning med Chr. IVs vej. Sdr.Vangruten kørte ind i Vonsild kommune på Haderslevvej lige efter Bellevuegade, og Seestruten kom ind i Seest kommune lige efter Warmingsgade.

I 1929 blev en del af Dalby kommune (114 indbyggere) indlemmet i Kolding, således at kommunegrænsen på Agtrupvej kom til at ligge lige efter Henrik Rantzausvej. Året efter i 1930 indlemmedes Kolding Landsogn (1.648 indbyggere) samt dele af henholdsvis Vonsild (1.441 indbyggere), Seest (1.612 indbyggere) og Harte-Bramdrup (589) indbyggere i Kolding Købstad, som derefter nåede op på 21.789 indbyggere. Det tal steg i løbet af 1930'erne til 25.175 indbyggere.

Strandhuseruten passerede herefter kommunegrænsen ud af Kolding, hvor Gl. Strandvej i dag udmunder i Fjordvej. Sdr. Vangruten kørte herefter udelukkende i Kolding Købstad, medens Holbergsvej dannede grænsen mellem Kolding og Seest.

Byruter

Mens forhandlingerne om eneretten til kørsel i Kolding var i gang, var både selskabet og dagspressen utålmodige. Den 31. august 1922 annoncerede selskabet i lokalaviserne, at man fra næste dag oprettede en rute mellem banegården og Sdr. Vang med afgang hver halve time kl. 12-19, samt at Strandhuseruten på hverdage blev forlænget fra Torvet til De Gamles Hjem (i dag Låsbyhøj). Busselskabets rute til Sdr. Vang kørte igennem en bydel, der dengang lå i Vonsild kommune; men det fremgår ikke af sognerådsprotokollen, at sagen er behandlet her. Busselskabet sendte dog først dagen før en anmodning til Kolding Kommune om tilladelse til kørslen uden at oplyse, at man agtede at starte to dage senere. Det var sikkert helt bevidst, at der i anmodningen udelukkende blev søgt om "tilladelse" og ikke om "eneret" til rutekørslen.



Kommunen skrev dagen efter, den 31. august, til P. Kr. Pedersen om han opretholdt sin ansøgning. Pedersen svarede tilsyneladende ikke på brevet, men valgte i stedet i et læserbrev i Kolding Folkeblad den 5. september 1922 at beklage sig over, at et andet selskab "albuer sig frem" ved at have holdt bl.a. på Banegårdspladsen foran Bergs statue, hvorfra andre vognmænd var blevet bortvist. Herefter opgav P. Kr. Pedersen tilsyneladende forsøget på at oprette bybusdrift i Kolding. I 1927 solgte han Snoghøjrueten, efter at han året forinden havde flyttet sit virke til København, hvor han havde overtaget firmaet Amager Rutebiler.

Bykørslen i Kolding kom dermed i gang fra 1. september 1922; men det forblev ikke ved det, da man allerede en måned senere udvidede endnu mere. Den sidste dag i september annoncerede man således en kraftig udvidelse af bykørslen med virkning fra den 1. oktober 1922, hvor der blev åbnet to nye ruter, dels fra Torvet til Munkenborg forbi De Gamles Hjem med otte afgang på hverdage og to ekstra lørdag aften, men ingen kørsel søn- og helligdage, dels en rute fra Torvet til Domhuset med fire daglige afgang. Desuden blev Sdr. Vangruten udvidet til ni afgang på hverdage med start allerede fra kl. 7.30, to ekstra afgang lørdag aften, men fremover ingen kørsel søn- og helligdage. Strandhuseruten udgik igen fra Torvet og nu med 11 afgang på hverdage og 10 søn- og helligdage. Senere kørte ruterne til Sdr.Vang og Munkenborg fra banegården.

De Gamles hjem (i dag Låsbyhøj). Ca. 1925.
Fotograf: Ukendt.



Tre bybusser foran rådhuset senest 1933.

Fra venstre en Reo fra 1930, Chevrolet fra 1926 og en Ford fra 1928.

Fotograf: Ukendt.

Den daglige drift kunne gennemføres med de tre vogne, som selskabet allerede ejede; men et af kommunens eneretsvilkår var, at der skulle være en reservevogn til rådighed. For at opfylde dette erhvervede selskabet i foråret 1923 vogn nummer fire, selvom økonomien faktisk var begyndt at blive lidt anstrengt.

De første års økonomi og drift

Første regnskabsår løb indtil udgangen af 1922 og viste en samlet indtægt på 30.085 kr. og en driftsudgift på 21.255 kr., eller et bruttooverskud på 8.830 kr., hvilket isoleret set så fint ud. Efter fradrag for afskrivninger på 5.461 kr. og 4% udbytte på 800,00 kr. var nettooverskuddet på 2.569 kr. Eneretsbevillingens vilkår om koncessionsafgift gjaldt først fra året efter. Indtjeningen så derfor ikke ringe ud. Med til billedet hørte imidlertid, at hele overskuddet stammede fra Strandhuseruten, hvorimod byruterne de første to måneder havde et underskud på 465 kr. i september og 302 kr. i oktober. På den ekstraordinære generalforsamling 11. november 1922 var der derfor også røster fremme om at droppe byruterne og udelukkende koncentrere sig om Strandhuseruten.

Selvom det blev vedtaget at fortsætte driften på byruterne, kom der

ikke nye ruter til; men ifølge avisannoncer blev køreplanen udvidet to gange i 1923. fortrinsvis om søndagen. Pinsemorgen var dog den sikre succes, idet der var kørsel fra Torvet til både Strandhuse Badehotel og restauranten ved Marielundsøen. Til Strandhuse var der nogle år endda kvarterdrift fra kl. 5.30 pinsemorgen. Der var dog også hyppig ekstrakørsel om sommeren til begge steder.

Allerede i løbet af det første års tid skete der ændringer i busselskabets ledelse. Selvom det af pressereportagen ved indvielsen fremgik, at Damgaard Petersen var formand, fastslog bestyrelsen allerede i juli, at K.M. Grün var formand, og at Damgaard Petersen var forretningsfører og leder af den daglige drift. Damgaard Petersen fratrådte dog i maj 1923 som forretningsfører, ligesom han var udtrådt af bestyrelsen ved den foregående generalforsamling. Der er ikke oplyst nogen årsag til fratrædelsen; men der havde tidligere bl.a. i et uofficielt referat i Socialdemokraten fra generalforsamlingen den 11. november 1922 været omtale af hans dobbeltrolle, idet han udover at være busselskabets forretningsfører også var medindehaver af Automobilcentralen, der var selskabets hjemsted og garage og forestod bussernes reparation og vedligehold. Flere af busserne var leveret gennem Automobilcentralen, dog ikke den fjerde bus i foråret 1923. Indtil videre fortsatte Automobilcentralen dog som hjemsted, som i henhold til eneretsvilkårene skulle ligge i Kolding kommune; men kontoret flyttede i praksis til Strandhuse Badehotel, idet Grün overtog forretningsføreropgaven.

Nye bestemmelser og udfordringer

1923 var et skelsættende år for rutebil drift, idet der gennem en ny færdselslov blev indført egentlig koncessionsordning i hele landet. Disse bestemmelser fik dog ikke stor praktisk betydning for Kolding Omnibus Selskab, idet man i forvejen havde fået godkendelser fra de kommuner, som man kørte igennem. Det nye var, at amtsrådet fremover også skulle godkende kørsel uden for købstæderne, ved kørsel på lokalveje dog efter høring af de respektive sognekommuner, hvilket i praksis var tilfældet for Kolding Omnibus Selskab.

Til gengæld kom der nye regler fra Justitsministeriet om køretøjers godkendelse, som fik stor og afgørende betydning. I begyndelsen var det uklart, hvor meget de nye regler betød for de allerede erhvervede vogne. Men efterhånden blev det klart, at passagertallet i de første 2-akslede vogne på et tidspunkt skulle sættes ned. I første omgang søgte man Justitsministeriet om dispensation til at kunne fortsætte med dem med uændret passagertal. Derudover vedtog man at anskaffe en helt ny og større vogn samt en undervogn, som et eksisterende karrosseri kunne flyttes over på. Kort tid efter viste det sig imidlertid ved biltilsynets kontrolvejning, at selskabets erhvervede vogne vejede mere end antaget, og at deres tilladte passagertal derfor skulle nedsættes fra 13 til 6-7 personer for at overholde den tilladte totalvægt. Dermed blev det selvsagt umuligt at drive rentabel drift. Derfor blev der indkaldt til en ekstraordinær generalforsamling den 9. oktober 1924 med ét dagsordenspunkt: selskabets likvidation. På generalforsamlingen var det imidlertid stemning for at fortsætte, idet der i første omgang blev anskaffet én stor vogn godkendt til 17 passagerer.

Harte-Bramdrup sogneråd havde allerede tidligere lagt vægt på, at der ikke blev anvendt for tunge vogne. Men på et møde mellem selskabet, sognerådet og en beboerrepræsentant fra Strandvejen modsatte sognerådet sig ikke købet af en 3-akslet Longframe Chevrolet; men lod dog samtidig forstå, at man ikke ønskede, at der blev anvendt større og tungere vogne end højst nødvendigt. Den nye vogn havde en tilladt totalvægt på 3.200 kg, hvilket var noget mere end de hidtidige Ford-vogne, der havde en tilladt totalvægt på 1.000 kg. Leveringstiden var 30 dage direkte fra Longframe v/Andersen&Møhl, Bredgade 58, København til en pris på 10.000 kr. Formuen i Kolding Omnibus Selskab var stor nok til, at der kunne betales kontant. Den ankom i februar 1925. Behovet for den store vogn var størst på Strandhuseruten, medens de andre ruter kunne klare sig med de små vogne med plads til 7 passagerer! Kort tid efter lykkedes det at sælge to af de gamle Ford-vogne, som blev afhændet for 3.700 kr., hvilket lettede på økonomien. I januar 1926 modtog selskabet yderligere en Chevrolet.

De første regnskaber og ny ledelse

Forandringen fra den succesfulde, lidt euforiske stemning i 1922 til strammere forhold med en ikke så profitabel bykørsel afspejlede sig også i regnskaberne de følgende år. I 1923 var der efter en indtjening på 50.236 kr. et driftsoverskud 2.031 kr.; men der var hverken råd til afskrivning eller udbetaling af udbytte, selvom begge dele var forudsat i eneretsbevillingen. I 1924 faldt indtjeningen til 47.159 kr.; men driftsoverskuddet steg dog til 4.257 kr., efter afskrivninger og udbytte på 5%. fremkom et underskud på 3.299 kr., som var baggrunden for den truende likvidation. I 1925 steg indtjeningen dog til 56.864 kr. Dertil

kom en ekstraordinær indtægt på 3.700 kr. for salg af de to vogne. Efter afskrivninger var der et underskud på 3.058 kr. og intet udbytte.

Det hører med til billedet, at kommunen tilsyneladende ikke havde opkrævet koncessionsafgift, før man i foråret 1926 blev opmærksom på det. Efter at have modtaget regnskabet for 1925 foretog kommunen en beregning i henhold til eneretsbevillingen og nåede frem til, at der for dette år skulle betales 1.268 kr. i afgift. Selskabet forsøgte at få lov til at modregne de tilladte afskrivninger og udbytteudlodninger i de tidligere år, hvorefter der i så fald kun skulle betales 106 kr. i afgift; men det afviste kommunen.

I januar 1926 afgik selskabets formand, K.M.Grün, ved døden i en alder af blot 54 år efter at have været syg i et stykke tid. På generalforsamlingen et par måneder senere i marts 1926 valgtes hans lillebror, malermester Marinus V. Grün til bestyrelsen. Samtidig blev K.M. Grüns søn, Ulrik Grün, ny forretningsfører og videreførte også restauranten. Han var langt fra ukendt med virksomhederne, idet han i forvejen havde bistået sin far i begge. Som ny formand valgtes skatteinspektør Herlevsen, der var kommet ind i bestyrelsen i 1924.

Lokale hensyn og udvidelser

Kolding-Egtved Jernbane udgik fra Statsbanegården i Kolding, men havde sin hovedstation på Kolding Nordbanegård overfor De Gamles Hjem på Låsbyhøj og lå dermed på Munkenborgruten. I 1925 opfordrede banen til, at bybussernes køreplan blev tilrettelagt efter togterne på banen, hvor der blev kørt 3-4 dobbeltture dagligt. Den idé

Nordbanegården, Egtvedbanens udgangspunkt. Ca. 1911.
Fotograf: Ukendt.



Munkenborg Kro. Ca. 1908.
Fotograf: Ukendt.



Munkenborg Kro.

afviste busselskabet med henvisning til, at køreplanen var tilrettelagt efter behovet for beboerne i Munkenborg-Gøhlmannsvej kvarteret.

I efteråret 1926 forberedte man en ny udvidelse til Seest, og i august blev der indsendt en ansøgning om eneretsbevilling. Denne gang skulle to nye myndigheder inddrages foruden Kolding Kommune. Seest lå dengang i Ribe amt, der dermed også skulle godkende ansøgningen efter udtalelse fra Seest sogneråd. Sagen gik dog overraskende smertefrit igennem alle instanser, og ruten kunne åbne den 28. december 1926 med 5 dobbeltture dagligt. Allerede i februar 1927 blev kørslen udvidet til 7 dobbeltture lørdag og 6 dobbeltture søndag. Økonomisk blev den tilsyneladende ikke nogen succes, idet formanden på generalforsamlinger i 1929 måtte udtrykke skuffelse over dens dårlige rentabilitet. I sommeren 1930 blev der så taget ture ud. På generalforsamlingen i 1930 var der fortsat underskud på ruten og efter flere års underskud blev bestyrelsen bemyndiget til eventuelt at nedlægge den. Den blev dog aldrig nedlagt. De følgende år op gennem 1930'erne blev både den og Dalby-ruten på de årlige generalforsamlinger omtalt som smertensbørn. Men begge overlevede alligevel.

Sanatoriet

For enden af Fjordvejen lå dengang Julemærkesanatoriet i de bygninger, der i dag rummer Hotel Koldingfjord. Sanatoriets direktion henvendte sig allerede i 1922 til Grün for at få Strandhuseruten forlænget ud til Sanatoriet, så man kunne få busforbindelse til Kolding. Selskabet var positivt indstillet og sendte et tilbud til Sanatoriet. Men der kom i første omgang ikke gang i kørslen. Først i begyndelsen af 1927, da



Julemærkesanatoriet, i dag Hotel Koldingfjord. Ca. 1911.
Fotograf: Georg Burcharth.

bybusselskabet kontaktede Sanatoriets ledelse, blev de hurtigt enige om køreplan og vilkår. De aftalte, at bybusserne betalte 100 kr. årligt for kørsel på Sanatoriets vej og med start så snart, amtets tilladelse forelå. Der blev kørt 4 daglige dobbeltture (ved forlængelse af Strandhuserute) samt en dobbelttur lørdag og søndag aften, samt de aften, hvor teater- og koncertturen kørte.



SHELL

BENZIN

DRIK BYENS ØL
SLOTS PILSNER
OG
LAGER ØL

APOTEK

STASIONEN
BYEN

Haderslevvej og Søndergade set fra Haderslevvej. Ca. 1930
Fotograf: Andreas Bølleesen.

Sdr. Vang-kvarteret

Oprindelig kørte Sdr. Vang-bussen direkte ad Søndergade og Haderslevvej med endestation ved Ravnsbjerg. I 1927 fik den en afstikker og drejede op ad Agtrupvej og Piledamsvej og videre ud af byen. Samtidig blev der etableret en forsøgsrute fra Haderslevvej via Læssøegade-Stejlbjerg Allé-Bjerggade-Vesterbrogade tilbage til Torvet. Den blev dog opgivet igen efter 4 måneder næsten uden passagerer.

I stedet blev Sdr. Vangruten året efter opdelt i to ruter i "rundkørsel", således at den ene rute igen gik direkte ad Haderslevvej til Ravnsbjerg, og derefter retur via den nye Sdr. Kirkegård og Piledamsvej-Agtrupvej-Nybrogade (i dag Kongebrogade)-Buen-Jernbanegade, og hver anden gang den modsatte vej rundt.

Jernbanegade set fra rådhuset. 1923.
Fotograf: Ukendt.





Agtrupvej, Dalby og Vonsild

Året efter i 1929 blev der dog etableret en egentlig rute ud ad Agtrupvej til kommunegrænsen ved Dalby, som kørte ad Søndergade ud af byen og ad Nybrogade-Buen tilbage igen. Derved kom man op på at have fire vogne i drift samtidig plus reservevogn. Ingen kunne vide, at der skulle gå mere end 25 år, før det antal blev højere. Men ruten var ikke nogen succes, selvom den fik lov at overleve. På generalforsamlingen i 1930 blev rutens underskud rapporteret til 627 kr. i 1928 og 710 kr. i 1929. Ligesom Seest-ruten blev den flere år betegnet som smertensbarnet. En lille del af vejen var der dog intern konkurrence, idet Nybrogade også blev berørt af Domhusruten, som efterhånden stort set ikke havde nogen passagerer, og i 1936 gav kommunen lov til, at den kunne nedlægges. Oprindeligt gik ruten til den daværende kommunegrænse mellem Kolding og Dalby, der fra 1. januar 1930 var blevet rykket nogle hundrede meter fra Chr. IV's vej til Henrik Rantzausvej. Ruten fortsatte senere videre til Tved By. I 1934 søgte busselskabet om tilladelse til at forlænge ruten til Rebæk om sommeren.

Der var på flere generalforsamlinger bl.a. røster fremme om at forlænge Sdr. Vangruten til Vonsild. Efterspørgslen blev understreget af en underskriftsindsamling med 122 underskrifter fra Vonsildbeboere. Men Vonsild sogneråd afviste i 1934-35 efter kampafstemning busselskabets ansøgninger tre gange. Argumentet for afvisningen var hensynet til de skrantende Kolding Sydbaner.

Søndergade set mod nord hen over åen. 1922.
Fotograf: Ukendt.

Marielund

I de første år kørtes også bus til pavillonen i Marielundskoven ved særlige arrangementer, f.eks. pinsemorgen eller aftener/søndage med danseorkester. I perioder i 1923 var det endda helt fast alle hverdagsaftener og søndag eftermiddag, men efterfølgende forsvandt denne kørsel. Efter nogle års pause opfordrede Marielunds bestyrer i 1930 til at genoptage kørslen. Busselskabet tøvede, dels for ikke at komme i konkurrence med droskerne, dels på grund af usikkerhed om økonomien. Noget tyder på, at den kun sporadisk kom i gang igen; men i 1936 besluttede bestyrelsen at indstille den på grund af manglende tilslutning.

Hensynet til konkurrence med droskerne tyder på, at bybusselskabet var blevet lidt mere forsigtig med aktiviteter uden for det sædvanlige rutenet. Det forhindrede dog ikke selskabet i til et grundlovs møde den 5. juni 1931 på Bramdrup Skovkro at udføre, hvad man selv betegnede som Kaperkørsel fra Torvet.

Pavillonen i Marielund. Ca. 1905.
Fotograf: Ukendt.



Endestation i centrum

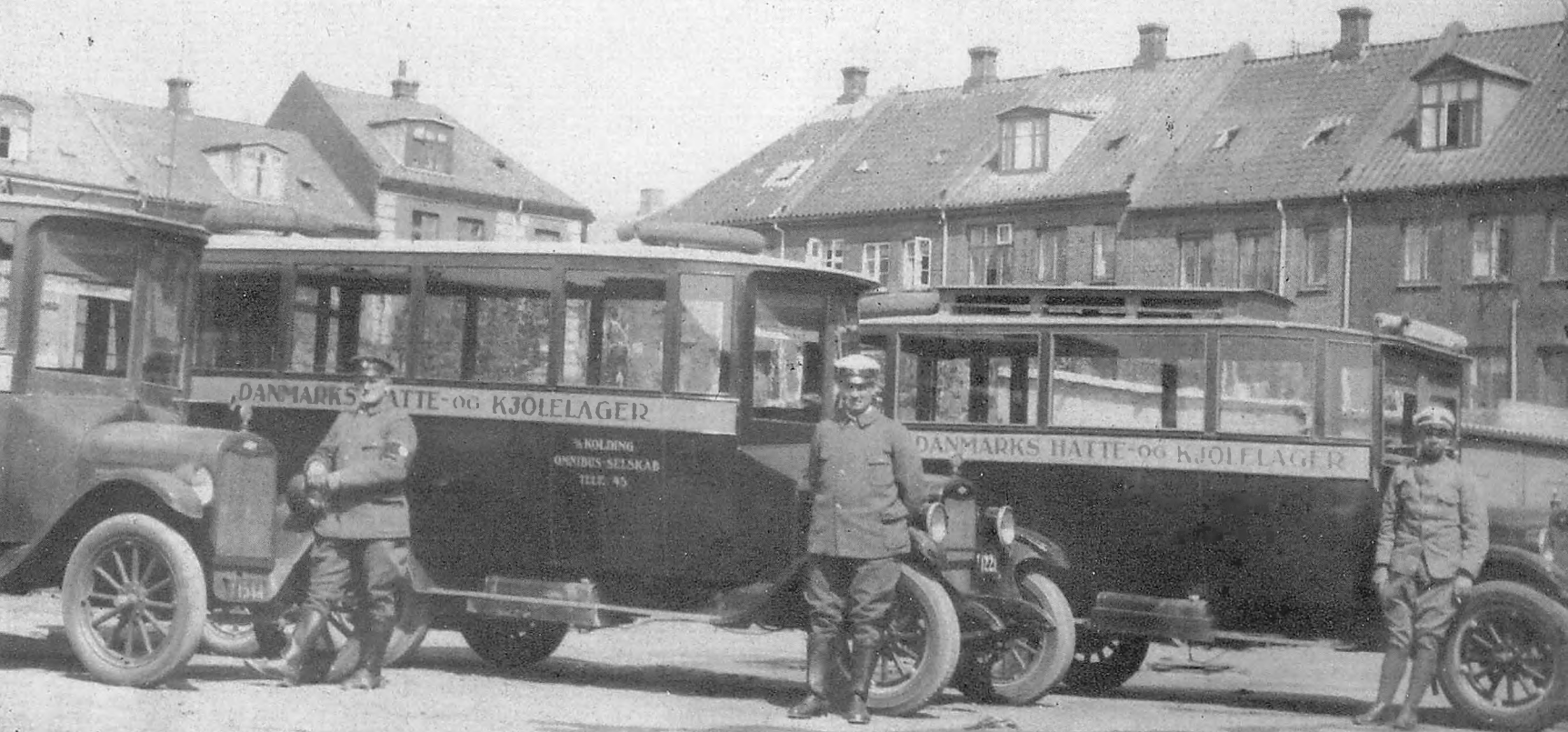
Når pressen nævnte, at busserne udgik fra Torvet, var det ikke altid det samme sted. Ved starten i 1922 afgik busserne fra Kirketorvet; men allerede få uger efter ændredes det til Akseltorv. I 1933 flyttede endestationen tilbage til Kirketorvet dog med stoppested på Akseltorv. På Kirketorvet holdt busserne ved fortovet langs kirkens nordside i passagen til Nicolai Plads.

Efterhånden som rutebiler til opland og nabobyer dukkede op i 1920'erne, opstod også spørgsmålet om placering af deres endestation i Kolding. Hver rute havde sin egen endestation som regel i sammenhæng med hotel eller gæstgiveri, hvor passagerer kunne vente, og pakker indleveres. For de rejsende var det uoverskueligt at finde ud af, hvor en bestemt rutebil afgik fra. Efterhånden fandt flere vognmænd sammen og samarbejdede med kommunen om at få oprettet en fælles rutebilstation. Enkelte vognmænd var imidlertid godt tilfredse med den hidtidige tilstand og ville ikke betale for at være med i en fælles station. Efter flere mislykkede forsøg lykkedes det dog at tage en rutebilstation i brug i 1932. Stationen, som fik ventesal, cafe og pakkeindlevering i den gamle fattiggårdsbygning, lå på hjørnet af Skolegade og Torvegade, hvor det nordvestlige hjørne af Midtgården ligger i dag.

Bybusserne var ikke omfattet af planerne om en fælles rutebilstation. Men en overgang overvejede kommunen, om bybusserne skulle have holdeplads og garager i den østligste ende af pladsen tæt ved Vestergade. Det ser dog ikke ud til, at busselskabet var involveret i projektet, og der skete ikke mere i sagen.



Præsentation af busser ved garagen. Ca. 1928.
Fotograf: Ukendt.





Torvepladser

Akseltorv blev efterhånden benyttet som almindelig parkeringsplads og som endestation for både bybusruterne og for nogle af rutebilerne ud af byen. Flytningen af rutebilerne til rutebilstationen i 1932 og bybusserne til Kirketorvet i 1933 skabte grundlaget for at forskønne pladsen, der indtil da blev betegnet som en cementørken. Byrådet vedtog i 1935 rådhuset, der stort set ligner nuværende område foran rådhuset med trappetrin mod nord og øst er ikke ændret meget siden dengang.

Derimod lykkedes ikke at frilægge Skt. Nicolaj Kirke og skabe en åben plads syd for den. Her lå dengang en meget smal gade, der hed Kirkestræde. Med Torvegades forlængelse kom husene på Kirkestrædes sydside til at ligge med gården/bagsiden ud til gaden. Da der ikke kunne skaffes flertal i byrådet for at erhverve og nedrive dem, forsøgte en komite med borgmester Juhl i spidsen i 1931 uden held at rejse penge gennem private bidrag. Kommunen bekostede i stedet opførelsen af en mur mellem huse og gade for at dæmpe baggårdspræget.

Den gamle friskole, senere fattiggård
og fra 1932 rutebilstation. Ca. 1925.

Fotograf: Ukendt.



Stoppesteder

Som en del af eneretsbevillingen i 1922 til bykørslen fastsatte kommunen også regler for, hvor i byen der måtte standses, og det skete i praksis ved, at der blev etableret i alt ni stoppesteder, der alle skulle være forsynet med skilt og køreplan. Derudover blev der i 1926 opsat skilte og tavler ved 19 stoppesteder på Strandhuseruten, otte på Munkenborgruten, ni på Sdr.Vangruten og to på Domhusruten, som formentlig var på den del af ruterne, der lå uden for den daværende Kolding Købstadskommune.

Det kneb åbenbart for busserne at overholde reglen om kun at optage passagerer ved stoppestederne. Det gav anledning til utilfredshed blandt byens begyndende taxivæsen. I 1928 måtte kommunen besvare en klage fra Kolding Vognmandsforening med, at man var opmærksom på problemet og ville arbejde for, at der blev lavet faste stoppesteder, og at busserne kun standsede her. I 1933 blev der igen aftalt nye stoppesteder i midtbyen.

Økonomien efter ruteudvidelserne

Som nævnt var bykørslen ikke nogen guldgrube; men flere af ruterne gav tværtimod underskud. Det var således Strandhuseruten, der med det største overskud bidrog kraftigt til, at driften kunne løbe rundt; men også Sdr. Vang- og Munkenborg-ruterne gav dog overskud. Derimod var Seest- og Dalbyruterne en underskudsforretning.

Den daglige drift gav i årene 1926–1937 overskud, som dog varierende fra det højeste i 1927 med 5.781 kr. til det laveste i 1930 med 393 kr. Men derfra skulle fratrækkes afskrivning og udbytte. Var der herefter noget til overs, skulle der henlægges til reservefond og betales koncessionsafgift til kommunen. Ved kommunens godkendelse af regnskaberne i 1931 og 1933 var anført, at der ikke blev opkrævet koncessionsafgift. Herudover var der ret til at udtage udbytte på 6% af aktiekapitalen. I praksis lå udbyttet dog på 4–5%; men i 1934 udbetaltes der intet udbytte.

Ledelse og personale

På generalforsamlingen i 1933 var den siddende formand, skatteinspektør Herlevsen på valg. Som modkandidat opstillede direktør N.P. Nielsen, der ved skriftlig afstemning fik 47 stemmer, mens Herlevsen fik syv stemmer og dermed udtrådte af bestyrelsen. N.P. Nielsen blev desuden valgt som ny formand. De nærmere omstændigheder bag skiftet kendes ikke, selvom stemmetallene antyder en markant utilfredshed med Herlevsen. Det hører måske med til billedet, at ved konstitueringen efter generalforsamlingen i 1930 havde Herlevsen forsøgt at overtale M.V. Grün til at blive formand. Grün havde afslået og bedt Herlevsen fortsætte, idet han ifølge bestyrelsesprotokollen med opbakning fra det tredje bestyrelsesmedlem, vinhandler Bjerre, tilføjede, at de i bestyrelsen altid havde arbejdet i god forståelse med hinanden og nødig ville se et formandsskifte.

Rådhuset. 1924.
Fotograf: Ukendt.



Kolding. Banegaarden

På generalforsamlingen 1935 udtrådte M.V. Grün af bestyrelsen og blev afløst af direktør M.Th. Lauritsen, der sad i bestyrelsen frem til sin død i 1973, herunder som forretningsfører fra 1940 til 1950, og siden 1961 også som selskabets administrerende direktør.

Personalet var ikke stort de første år, hvor der nævnes tre chauffører, Niels Knudsen, Ferdinand Christensen og Friis. Desuden forekom det også, at Ulrik Grün selv sad bag rattet. I chaufførens arbejdstid indgik, at han selv rengjorde, reparerede og vedligeholdte sin vogn.

Ugelønnen var i 1926 75 kr. om sommeren og 70 kr. om vinteren, hvor der ikke var så meget søndagskørsel. Ved ekstrakørsel udenfor normal rute (udlejningskørsel) fik man 1,25 kr. i timen. De tre chauffører fik fra 1927 pga. ancienniteten ret til en uges sommerferie og fri hver fjerde søn- og helligdag alt sammen med løn. Hvis man blev beordret i tjeneste på en fredag, fik man 1,25 kr. i timen dog mindst 5 kr. Derimod fik reservechauffør Petersen i 1928 afslag på at holde sommerferie med henvisning til, at han netop var ansat i sommerperioden.

Ved selskabets 10 årsjubilæum i 1932 blev Niels Knudsen og Ferdinand Christensen tildelt fortjenstmærke og diplom. Selve jubilæet blev markeret "under beskedne former" med en spisning på Strandhuse Badehotel for aktionæerne med transport med ekstrabus fra Torvet kl. 18.30. Den samlede udgift holdt sig inden for en ramme på 300 kr.

Banegården 1930.
Fotograf: Ukendt.

Takster

Et gennemgående træk ved taksterne dengang var, at der i modsætning til i dag ikke var enhedstakster. Det vil sige, at prisen dengang afhang af, hvor langt man skulle ud fra Koldings centrum. Alle ruter undtagen Domhusruten havde stigende takster med helt op til 5 trin for Strandhuseruten.

Laveste takst for en enkeltbillet for voksne var 15 øre, som derefter steg til 50 øre. På Domhusruten var taksten for voksne på 20 øre. For børn var der dog kun to trin på Strandhuseruten på henholdsvis 10 og 20 øre. Herudover en enhedstakst på 15 øre på de øvrige ruter.

Man kunne dog også købe et hæfte med 25 billetter, som gav en rabat på ca. 20%. For de faste rejsende fandtes også månedskort. Men de havde den begrænsning, at man kun kunne vælge mellem ret til en eller to daglige dobbeltture. Med én dobbelttur daglig var taksten på 7-12 kr. afhængig af afstanden. Med to daglige dobbeltture var prisen 10-17 kr.

Til børn fandtes også billethæfter med ca. 20% rabat. Desuden fandtes der skolekort, der på Strandhuseruten kostede 3-6 kr. afhængig af rejselængden og på de øvrige ruter 3 kr. for en måned. Særligt på Strandhuseruten blev der navnlig om sommeren givet rabat på af-tenturene, idet man kunne køre retur på enkeltbilletter.

Sammenlignet med nutidens takster var det dengang dyrt at køre med bus. I 1925 fik buschaufføren en timeløn på 1,25 kr., og en faglært arbejder fik omkring 1,80 kr. i timen. Emnet var ofte til debat,



KOLDING.

Udsigt fra Strandhuse.

Udsigt over Strandhuse. Ca. 1912.

Fotograf: Ukendt.

og på generalforsamlingen i 1926 blev taksterne på de lange ture og børnebilletterne nedsat med 5 øre, således at Strandhusebilletterne kostede 20–45 øre for voksne, medens børnebilletter overalt var på 10 øre.

Busserne blev derfor ikke brugt nævneværdigt til at køre til og fra arbejde. Dette blev forstærket af, at morgenafgangene på både Sdr. Vangruten og Munkenborgruten bortfaldt fra sommeren 1927. Til gengæld indførtes tre aftenafgange på samme rute. I et læserbrev i Kolding Avis den 19. maj 1928 blev der klaget over bortfaldet; men selskabet henviste til, at morgenturene blev kørt med stort underskud, underforstået manglende passagerer. Da avisen spurgte, om man ikke kunne tiltrække flere passagerer ved at sætte taksten ned og f.eks. indføre enhedstakst, svarede selskabet, at man ikke kunne sætte priserne længere ned, da det ikke var nogen guldgrube. På Sdr. Vangruten blev morgenture dog genindført kortvarigt. Priserne holdt sig i ro i flere år, og i 1934 blev den højeste takst på Strandhuseruten sat ned fra 40 øre til 35 øre.

Det fremgår også af Jydske Tidende i 1934, at busserne også tog pakker med, ved at afsenderen indleverede den direkte til chaufføren, og modtageren afhentede den ved bussen. Taksten var en voksenbillet. Af og til gik det dog galt, og i et læserbrev i Kolding Avis blev der klaget over, at chaufføren på Strandhusebussen blot havde

hængt forsendelsen, der var et sæt tøj, på rækværket i stedet for at gå hen til husets hoveddør og ringe på! Ulrik Grün, der tilfældigvis var den pågældende chauffør, besvarede klagen med, at pakken skulle afhentes ved bussen og, at det af hensyn til passagererne ikke kunne være meningen, at han skulle bruge tid på at bringe den helt hen til indgangsdøren.

Koncessionsfornyelser

Eneretsbevillingen udstedt i 1923 gjaldt i 5 år og skulle derfor fornyes fra 1. januar 1928. I 1927 havde man nu gjort sig nogle erfaringer omkring navnlig økonomien, og da selskabet (ganske vist i sidste øjeblik ved brev af 31. december 1927) søgte om at få eneretsbevillingen forlænget med yderligere 5 år, søgte man samtidig om at få lempet koncessionsafgiften, som blev foreslået nedsat fra 25% af overskuddet til 20%. Som modydelse blev det foreslået, at rammen for udbyttet blev nedsat fra 6 til 5%. Tidligere havde selskabet jo forsøgt i forbindelse med beregningen af koncessionsafgiften for 1925 at få lov til at modregne de dårlige resultater for årene før.

Kommunen var imidlertid heller ikke velvillig denne gang. Ganske vist forlængede man eneretsbevillingen; men man afslog at lempe på beregningen af koncessionsafgiften. Tilmed benyttede man lejligheden til at stramme et andet vilkår. Hidtil kunne kommunen udelukkende godkende eller forkaste selskabets forslag til ruter, køreplan og takster. Nu blev dette strammet til, at kommunen også kunne kræve såvel ændringer på eksisterende ruter, køreplaner og stoppesteder som oprettelse af nye ruter.

Afgange og passagertal 1922-1939

Der er kun bevaret ufuldstændige og sporadiske oversigter over køreplan og kørselsomfang for busdriftens første tid. Gennem avisoplysninger, selskabets forhandlingsprotokol, oplysninger i kommunens arkiv og forskellige årgange af "Den Lille Røde" udgivet af Schæffers Boghandel har det været muligt at opstille en oversigt, der giver et billede af bybusdriftens omfang.

Ved hjælp af køreplanerne er der for udvalgte perioder opgjort ugentlige antal afgange fra bycentrum. Desuden oplyses antallet af kørte kilometer og årets samlede passagertal.

År	Tidspunkt	Antal afgange
1922	6. maj	61
	1. september	210
1925	Sommer	269
	Øvrige del af året	236
1927	Fra årets start	261
1935	Sommer	313
	Øvrige del af året	292
1939	Forår	278
	Sommer	299

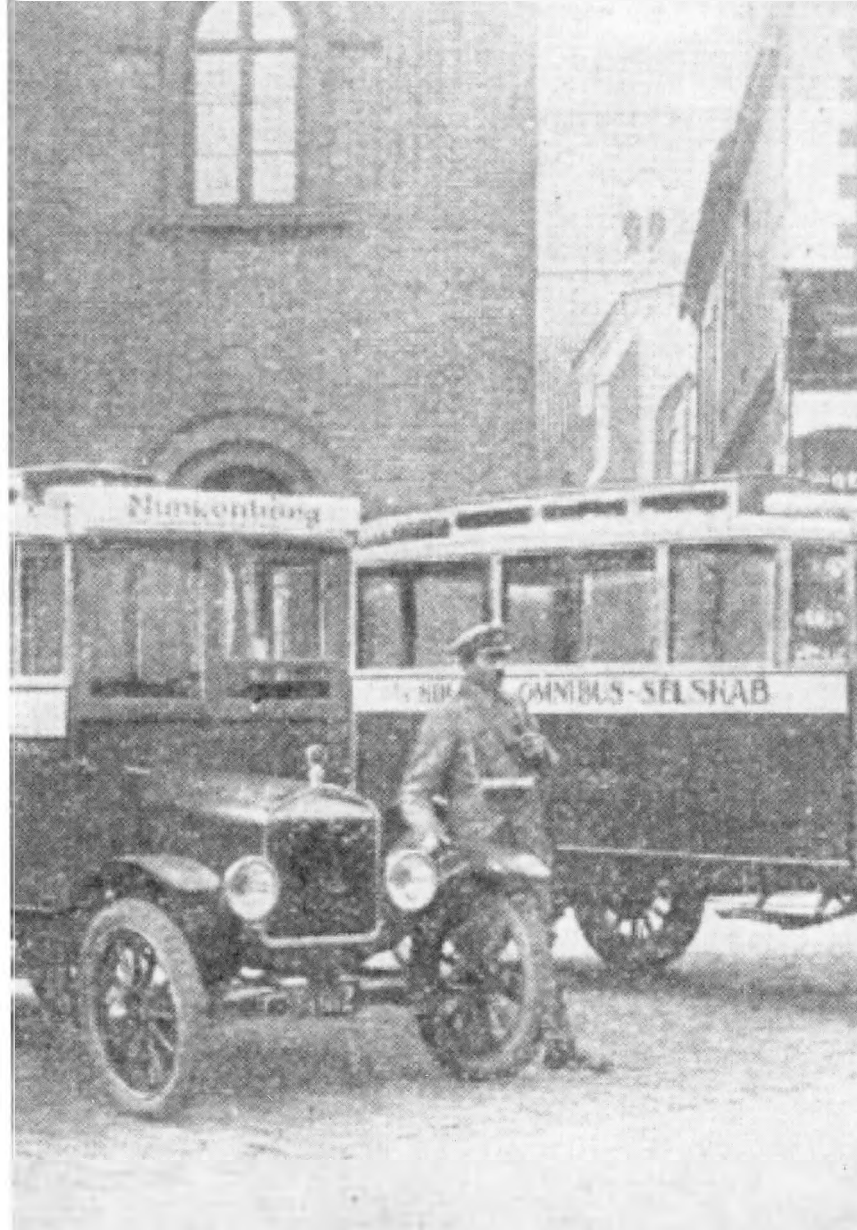
År	Kørte km.	Passagertal
1922-31	-	-
1932	102.961	100.000
1933-34	-	-
1935	130.000	-
1936	103.000	145.000
1937	103.000	160.000
1938	103.000	165.000
1939	94.500	170.000

Til gengæld gik det meget lettere, da eneretsbevillingen skulle forlænges efter 1. januar 1933, idet ansøgningen gik glat igennem byrådet. Den var heller ikke ledsaget af ændringsønsker.

Bybusdriftens første 15 år var præget af en ny virksomhed, der betrødte et ukendt område. I de første år blev der åbnet nye ruter, som ikke altid var lige store succeser, og derfor fik ændret på linieføringen, ligesom der blev ændret i kørselsomfanget på de enkelte ruter. Nogle af dem blev nedlagt igen. Enkelte ruter var gode indtægtskilder. Det gjaldt især Strandhuseruten, der samtidig havde gavn af, at Grüns Restaurant tiltrak kunder. Andre ruter gav i perioder underskud; men selskabet valgte som regel alligevel at videreføre dem. Ruteomlægninger forekom overvejende i de første små 10 år, mens der – bortset fra køreplansjusteringer – ikke forekom større ændringer i 1930'erne. Passagertallet steg dog støt op igennem 1930'erne, men der var overvejende tale om kørsel om eftermiddagen og i weekenden. Kun på Strandhuseruten var der morgenafgange. De øvrige ruter begyndte først fra middagstid. Derfor var der stort set heller ingen pendlertrafik.

Fra 1938 skulle koncessionen igen forlænges. Denne gang skete der noget, og der kom store omvæltninger, dels organisatorisk og dels på grund af besættelsen 1940–45.

Byens omnibusser med chauffør på Akseltorv foran Rådhuset. Ca. 1928.
Fotograf: Ukendt.







Kolding gamle rutebilstation i Torvegade set fra bagsiden.
Bygningen i baggrunden er det gamle gymnasium. 1932.
Fotograf: Ukendt.

1938 - 1954

Ejerskabet ændres og krigens påvirkning



Kommunen bliver medejer

Da busselskabet i 1937 ansøgte om forlængelse af eneretsbevillingen med yderligere fem år, svarede kommunen med – helt uventet – at forudsætte, at man samtidig kunne erhverve 5.000 kr. af aktiekapitalen til kurs pari samt to pladser i bestyrelsen. Det blev løst sådan, at kommunen erhvervede de aktier, der hidtil havde tilhørt K.M. Grüns enke. Desuden fik man de to ønskede pladser i bestyrelsen, som på generalforsamlingen i marts 1938 blev udvidet til fem medlemmer. Samtidig blev det aftalt, at kommunen ikke brugte de to faste pladser til at stemme ved valget til de øvrige tre pladser. Endelig udgik eneretsvilkårenes bestemmelse om, at kommunen havde ret til at overtage materiellet, hvis selskabet misligholdt koncessionen.

Allerede da selskabet i 1922 søgte om den første eneretsbevilling, havde man opfordret kommunen til enten at indskyde 10.000 kr. i aktier eller garantere for et tilsvarende lån med henblik på køb af bus nummer tre. Dengang reagerede kommunen ikke på opfordringen. Selvom kommunens ønske nu kom helt uventet, blev det modtaget positivt af selskabet. Som formanden, N. P. Nielsen udtrykte det i Jydske Tidende den 21. december 1937, var kommunen velkommen til at købe alle de aktier, den ville, idet det var et åbent marked.

Rutebilstationen i Torvegade 1938.

Fotograf: Ukendt.

Bølgerne gik imidlertid højt i byrådet, da den borgerlige opposition rasede mod flertallets beslutning. Byrådets flertalsbeslutning skete på baggrund af en enstemmig indstilling fra Kasse- og Regnskabsudvalget. Dermed havde et konservativt udvalgsmedlem, bankdirektør Jacob Bech støttet købet, som han dog forsvarede som et kompromis for at undgå en indstilling om, at kommunen erhvervede halvdelen af aktiekapitalen. Under overskriften "Diktatur eller høflig forhandling?" refererede Kolding Folkeblad fra byrådsdebatten den 20. december 1937. De øvrige buskommuner blandede sig hverken nu eller senere i Kolding Kommunes aktiekøb.

Fra privat til offentligt ejerskab

Den 9. april 1940 afgik selskabets forretningsfører Ulrik Grün ved døden efter kort tids sygdom i en alder af kun 42 år. Selskabets nye forretningsfører blev M. Th. Lauritsen, der var kommet ind i bestyrelsen i 1935. Ulrik Grün ejede ved sin død aktier for 6.500 kr. svarende til ca. en tredjedel af kapitalen. Hans hustru tilbød i 1941 at kommunen kunne købe dem til kurs 75, det vil sige for 4.875 kr. Den ene af kommunens repræsentanter i selskabets bestyrelse prøvede dog først at få aktierne afsat til en privat investor. Det kom der imidlertid ikke noget ud af, og byrådet vedtog med 11 stemmer mod 5 at købe dem. Kommunen sad dermed på 57% af aktiekapitalen; men borgmester

Knud Hansen lod forstå, at man ikke ønskede at ændre på bestyrelsens sammensætning af den grund.

Senere fik kommunen lejlighed til at erhverve yderligere en aktie. Malermester M.V. Grün, der havde været selskabets formand i perioden 1926-1935 og bror til K. M. Grün, var afgået ved døden, og enken Marie Grün tilbød i 1942 kommunen at købe hans aktie på 250 kr. til kurs pari. Dermed havde kommunen ca. 59% af aktierne til en værdi af 11.750 kr. Købet skete helt uden politisk dramatik.

Krig og begrænset busdrift

Den 1. september 1939 udbrød Anden Verdenskrig, og på grund af brændstofmangel blev der hurtigt indført skrappe restriktioner på trafikområdet. Således blev al bus- og rutebilkørsel skåret ned med 40% fra den 15. oktober. For bybusserne blev kørslen skåret ned fra 1.934 km. om ugen til 1.160 km. Det var dog kun begyndelsen på gradvist indskrænket og til sidst næsten indstillet busdrift.

Med den tyske besættelse i april 1940 blev der fra 1. maj indført yderligere restriktioner, idet der til Strandhuse kun kørtes fem ture på hverdage og otte ture søndag, til Sanatoriet endda kun om søndagen og med to ture. Til Sdr. Vang kørtes to-tre ture, Munkenborg to ture, søndag endda kun en, Seest to ture og den Ny Kirkegård (Søndre Kirkegård) én tur. Den køreplan holdt dog kun en måned, og fra 1. juni 1940 kørtes kun to-tre ture dagligt til Strandhuse, mens de øvrige ruter var indstillet resten af krigen. Det var dog et lyspunkt da busselskabet i juli 1940 fik tilladelse til at anskaffe en

gasgenerator til Strandhusebussen og samtidig sætte køreplanen op til 2/3 af førkrigsniveauet. Efter flere beboerhenvendelser ansøgte selskabet om tilladelse til at anskaffe yderligere en generator og genoprette Sdr. Vangruten, men fik afslag.

Fra 1942 var der også mangel på gummi til bildæk. Derfor beordrede myndighederne al rutebil- og buskørsel halveret fra 1. april 1942. Det gjaldt også Strandhuseruten. Selvom man eventuelt havde dæk på lager fra uvirksomme og opklodsede busser, skulle der spares. Bybusselskabets lager var således brugt op i 1944. Fra august 1944 blev kørslen indskrænket til fire ture på hverdage og fem søn- og helligdage, heraf henholdsvis to og fire ture helt til Sanatoriet. Den samlede kørsel var dermed nede på en tiendedel af niveauet før krigen..

På et bestyrelsesmøde i november 1944 måtte man endda konstatere, at driften i praksis var ophørt på grund af manglen på dæk. Bestyrelsen overlod det til driftslederen at finde en udvej for fortsat kørsel. Opgaven blev ikke nemmere af, at bussen havde brug for en hovedreparation. Fra 1. februar 1945 meddelte myndighederne, at al offentlig transport skulle ophøre helt om søndagen.

9. april 1940 i Kolding, Søndergade ved åen.
Fotograf: Knudsen & Jochumsen.



TANDLÆGE
A MOSBÆK
FÆRVER & RENSERI
TIL 1010

KUL OG KOKS
284

J.P. JEN

HJEMMET

POSTLEILIGHEDER
KØBENHAVN

JACOB CHRISTENSEN

Bredgade anlægges 1942

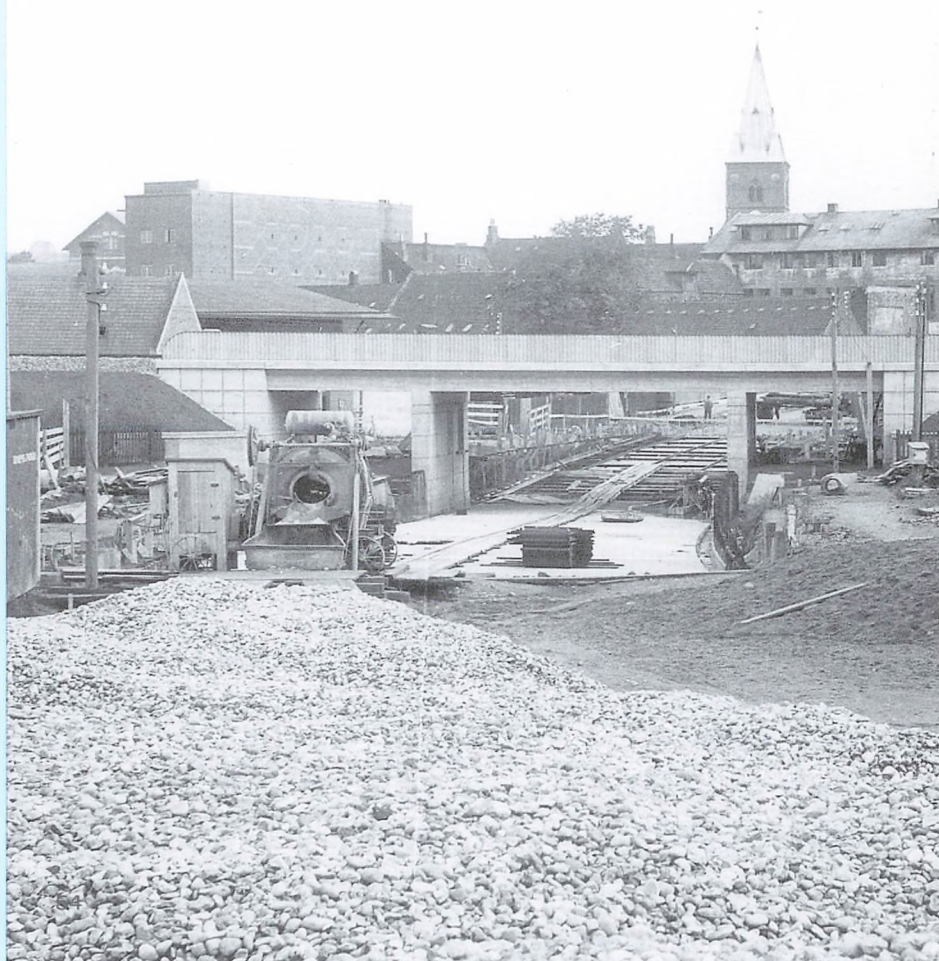
Den nord-sydgående trafiklinje gennem byen gik oprindelig igennem Søndergade. I 1924 blev den flyttet til Vesterbrogade-Kralundsgade (den nuværende Warmingsgade-Sct. Michaelsgade). En hel del trafik fortsatte dog i Søndergade, hvor jernbaneoverskæringen var et problem med stigende tog- og biltrafik, og der blev arbejdet på at etablere en viadukt. Der var imidlertid en stor teknisk udfordring, idet det var begrænset, hvor meget banen kunne hæves på grund af viadukten ved Buen, og hvor meget gaden kunne sænkes på grund af åen. Blev der plads til, at biler kunne komme igennem her? Kommunen mente ja, medens staten ved trafikministeriet og DSB mente nej. Da staten betalte 90% af omkostningerne ved anlægget, afgjorde det sagen, og viadukten blev kun for gående og cyklende.

I stedet anlagde man 1942/43 Bredgade ca. 100 meter vest for Søndergade, hvor der var større afstand mellem bane og å og dermed plads til, at til lastbiler og busser kunne komme under banen. Dermed kom den nord-sydgående hovedvejstrafik til at forløbe ad Katri-negade-Torvegade-Bredgade-Haderslevvej.

Ironisk nok var biltrafikken nærmest ikke eksisterede på grund af krigens benzinrationering.

Etablering af Bredgade. 1942.

Fotograf: Ukendt.



Faste stoppesteder

Kommunen havde allerede i 1920'erne og så sent som i 1933 bestemt, at passagererne skulle stige af og på ved faste stoppesteder. Det blev åbenbart ikke overholdt, idet kommunen i 1939 efter aftale med politiet sendte bybusselskabet en liste over faste stoppesteder og indskærpede, "at der i den indre by ikke må optages eller afsættes passagerer eller varer uden for disse pladser". Samtidig anmodede kommunen politiet om at kundgøre, at der i indre by kun måtte stoppes disse steder.

I efteråret 1940 fik bybusselskabet kommunens tilladelse til også at indføre faste stoppesteder uden for den indre by, idet bussen med gasgenerator havde vanskeligheder med de mange stop og start, som ikke fastlagte stoppesteder medførte. En overgang havde man desuden en biindtægt ved posttransport til Strandhuse; men det ophørte tilsyneladende i 1942 på grund af uenighed med postvæsenet om prisen.

Rutebil med gasgenerator under krigen. Ca. 1942
Fotograf: Ukendt.





Forsamling ved Adelgade og Kirketorvet 7. maj 1945.
Yderst til højre ses en rutebil fra Kolding Omnibusselskab.
Fotograf: Kaj H. Baagø.

Efterkrigstid og langsom genstart

Trods krigens afslutning i maj 1945 gik det meget langsomt med at få genoprettet vareforsyningen og ophævet restriktionerne igen. Først fra efteråret 1945 blev det igen tilladt at køre om søndagen, men stadig kun på Strandhuseruten. Bestyrelsen aftalte i oktober samme år, at det kommunalt udpegede medlem Knud Hansen, skulle tage til København og prøve at overbevise de statslige myndigheder om at få flere dæk og tilladelse til at køre på alle ruter. Som tidligere borgmester og folketingsmedlem havde han formentlig en del kontakter at trække på; men indsatsen var forgæves. Først i marts 1946 fik man tilladelse til at erhverve fire dæk og yderligere tre slanger, samt at afmontere gasgeneratoren på den ene bus, som rent faktisk kørte. Samtidig blev en fordobling af benzintildelingen stillet i udsigt, og man bestilte undervogne til to nye busser til levering i eftersommeren 1946. På grund af leveringsvanskeligheder blev de efter jævnlige forsinkelser dog først køreklare i august 1947.

I september 1946 tildelte Ministeriet for Offentlige Arbejder selskabet 350 liter benzin pr. måned og tillod, at Sdr. Vangruten kunne genåbnes. Benzinen rakte til at genoptage kørslen mellem Torvet og Ravnsbjerg direkte ad Haderslevvej, men uden afstikkere. Man startede med seks ture på hverdage og fem på søn- og helligdage. Sam-

tidig kom Strandhuseruten op på syv ture på hverdage og seks ture på søn- og helligdage, hvoraf de fleste fortsatte til Sanatoriet. Mere kunne ikke gennemføres med den eksisterende stærkt nedslidte og aldrende vognpark. Først da to nye vogne ankom i august 1947, blev Seest- og Dalbyruterne genåbnet med fire daglige ture på hver rute.

Da benzinrationeringen blev ophævet fra 1. november 1947, blev Munkenborgruten endelig genåbnet med fire ture på hverdage og tre på søn- og helligdage. Samtidig blev kørslen udvidet på de øvrige ruter. I modsætning til tidligere blev der indført morgenaftange på alle ruter, og kørselsomfanget nåede ca. 80% af førkrigstiden. Munkenborgruten blev endda udvidet, idet den på turen ind mod byen kørte ad Ndr. Ringvej til Dyrehavevej og Banegårdspladsen. Rutenet og kørsel var således tæt på at være genoprettet, og man kunne nu begynde at se på de mange ønsker om udvidelser. Men vejen frem til efteråret 1947 havde været meget bumpet, hvor der både i byråd og offentlighed var stor utilfredshed med den langsomme genstart. Utilfredsheden kom til udtryk gennem flere læserbreve i lokalaviserne, som til tider var både personrettede og ubehagelige. Det fik i sidste ende konsekvenser for selskabets ledelse.

Busselskabet under angreb

Aviserne bragte i årene 1945 og 1946 flere læserbreve, der kritiserede busdriften, efterlyste forbedringer og udtrykte mistro til selskabet. Bl.a. var der i marts 1946 et læserbrev fra tandlæge Lind, Trapholt, som gik i rette med, at man måtte tage til takke med en gammel astmatisk karosse, der kun kørte fire ture om dagen og sid-

ste gang kl. 17:40. Han sammenlignede ydermere med Aalborg-forstaden Svenstrup, der havde langt bedre busforbindelser.

Kritikken kom også op i byrådet. På et byrådsmøde 24. september 1945 efterlyste socialudvalgsformand Gossmann buskørsel på Agtrupvej og Vejlevej, og på et møde 17. december 1945 blev tonen mere alvorlig. Her kritiserede direktør Hardorf busselskabet for at køre med en "oldnordisk bus" og sammenlignede med nabobyer, der trods vanskeligheder med at få dæk, havde bedre forhold. Han sluttede af med, at "det er, som om selskabet ikke rigtig er klar over, hvad byens borgere med rette kan forlange i retning af service".

Bestyrelsesformand, N. P. Nielsen og forretningsfører M. Th. Lauritsen, reagerede allerede næste dag med et meget vredt brev til byrådet. I brevet gjorde de dels opmærksom på, at de var underkastet myndighedernes tildelinger af forsyninger og kørselstilladelser, og dels at de gang på gang havde anmodet om ekstra tildeling, bl.a. ved personlig påvirkning med Knud Hansens besøg i København. De sluttede af med at meddele, at de ved næste generalforsamling ville udtræde af bestyrelsen og opfordrede kommunen til helt og fuldt at overtage virksomheden. Brevet blev desuden sendt til lokalaviserne og affødte en indbyrdes debat mellem dem. Jydske Tidende fulgte samme dag op ved at opfordre til at overveje en kommunal overtageelse, og kritiserede, at kommunen ikke sendte et af de nuværende byrådsmedlemmer til København frem for "den tæt ved 80-årige Knud Hansen". Kolding Folkeblad fulgte omgående op med den samme kritik mod kommunen, men mente ikke, at "et andet blads" tanker om, at kommunen overtog buskørslen, var vejen frem!

Jydske Tidende reagerede ved bl.a. at henvise til, at Venstres folketingsmand i Kolding, redaktør Christensen, havde stillet forslag om, at staten overtog Trolhede-Kolding-Vejen-Jernbane. Derfor skulle det ikke være revolutionerende at gøre buskørslen kommunal, som avisen skrev. Avisen mente ikke, at kommunal drift var det samme som underskudsforretning, men i stedet grundlaget for store udvidelsesmuligheder. Avisdebatten sluttede her, men ved busselskabets generalforsamling februar 1946 fratrådte N. P. Nielsen. M. Th. Lauritsen indvilligede dog i at fortsætte i bestyrelsen. Efter valget i 1946 valgte byrådet nye repræsentanter til bestyrelsen, nemlig byrådsmedlemmerne direktør H. Hardorf og maskinarbejder Sven Andersen. Ny formand blev vinhandler Søren Bjerre.

Selvom debatten sluttede her, var der lagt op til en principiel diskussion om bybusdriften, der brød ud i fuld skala få år senere og førte til selskabets rekonstruktion i 1954. I mellemtiden blev driften dog langsomt udvidet.

Nye ruter og udvidelser

Frem til slutningen af 1947, hvor de sidste benzinationeringer blev ophævet, havde selskabet lagt alle kræfter i at få genåbnet de tidligere ruter. I foråret 1948 kom så de første egentlige udvidelser, idet ruten til Dalby fortsatte dels til Dalby Kirke og dels senere som et forsøg til Rebæk. Det var en prøveballon, som kun blev optaget i kø-



Leave Camp på Lykkegårdsvej ca. 1945.

Lejren eksisterede frem til 1947.

Bygningerne blev revet ned i 2018.

Fotograf: Ole Mortensen.

replanen, hvis der var tilslutning nok, som der lakonisk blev beskrevet i pressen. Det var der åbenbart, da turene efterfølgende blev optaget i køreplanen. I efteråret 1948 blev en helt ny rute fra Torvet via Bellevuegade og Lykkegårdsvej til Englænderlejren åbnet. Tiderne blev lagt, så de kunne køres med de eksisterende vogne. Englænderlejren var oprettet i 1945 som ferielejr for de engelske soldater, som var udstationeret i Slesvig-Holsten efter Anden Verdenskrig. Lejren var dog rømmet før buslinjen blev oprettet.

Da selskabet modtog yderligere en bus, gennemførtes fra 1. juli 1949 flere omlægninger og nye udvidelser i form af gennemgående buslinjer eller "korrespondancekørsel", som det kaldtes. Strandhuseruten og Sdr. Vangruten blev koblet sammen, så hovedparten af turene fortsatte igennem byen. Desuden fortsatte så godt som alle ture på Strandhuseruten helt ud til Sanatoriet. På samme måde blev Dalbyruten og Munkenborgruten sammenkoblet og der blev kørt endnu flere ture til Dalby kirke. Endelig blev ruten til Lykkegårdsvej koblet sammen med Seestruten til en ny rute, omtalt som "rundkørsel". Bussen kørte til Lykkegårdsvej og via Englænderlejren til Seest og ad Seest Bakke og Tøndervej tilbage mod byen. Hver anden gang kørte bussen den modsatte vej rundt.

Korrespondancen omfattede som regel kun sammenkobling af to ruter, idet de tre nye sammenkoblede ruter kun få gange dagligt mødte hinanden samtidig på Torvet. Udvidelsen førte til, at kørslen blev forøget kraftigt med omkring 38% fra 320 ugentlige afgang fra Torvet til 440. man havde dermed nået samme omfang som i sommeren 1939. I en kommentar i Kolding Folkeblad 5. juli 1949 var der ros til indførelsen af korrespondancesystemet. Men det blev alligevel

kritiseret, at kørslen ikke var udvidet yderligere, og at ruterne ikke mødtes samtidig på Kirketorvet, imens blev henvist til, at nabobyen Vejle havde stor succes med dette. I 1949 omlagde kommunen Banegårdspladsen, og busselskabet overvejede i den forbindelse, om bussernes mødested skulle flyttes derhen i stedet for Kirketorvet. Det blev ved overvejelserne. Fra 1952 kørte Seest- og Sdr. Vangruterne dog forbi banegården på vejen ind mod byen.

Koncession til forstæderne

Selskabet ville dog ikke kun køre inde i Kolding By, idet man flere gange forsøgte at komme længere ud i forstæderne. Flere gange i 1930'erne havde man forsøgt at få lov til at køre til Vonsild, men havde fået afslag. I 1946 fik man Koldings erhvervschef til at gå i brechen for ruter til Vonsild og Bramdrupdam; men i 1947 fik man afslag fra Vejle Amt på en rute til Vonsild.

Man overvejede ligeledes at søge om koncession på en rute til Nørre Bjert, men valgte i 1951 at frafalde. I 1952 søgte man igen om tilladelse til at forlænge med kørsel til Bramdrupdam Kro og til Vonsild Kro, men fik endnu engang afslag fra amtet, som begrundede det med, at DSB i forvejen havde en ret intens trafik på strækningerne.

Den centrale del af byen set fra luften 1948.
Foto: AERO luftfotografering.



Kommunens første byplan

Byrådet vedtog i december 1947 kommunens første lovpligtige byplan, som tog udgangspunkt i bl.a. en vision om, at Kolding i år 2000 ville have 70.000 indbyggere. Dette forudsatte planer for udvikling af bymidten og for den gennemgående biltrafik. Dengang var tanken om motorveje i Danmark endnu fremtidsmusik. I øvrigt havde Kolding i år 2000 faktisk ca. 61.000 indbyggere. Det var dog i en kommune, der på grund af kommunesammenlægningerne i 1970, var noget større end i 1947.

Planerne omfattede anlæg af nye udfaldsveje fra byen, især ny Tøndervej og Skamlingvej, som begge blev til virkelighed i hhv. 1957 og 1964. Desuden var der planer om et omfattende ringvejsnet, som omfattede en vestre ringvej, som fra nord udgik fra Vejlevej ud for Kastaniealle over Alpedalen og Munkensdam og i en bue vest om Carl Plougsvej-kvarteret til Haderslevvej tæt på Mosevej. Der var også skitseret en ny øst-vestgående ringvej fra den nuværende Nr. Bjertvej lige syd om Bramdrup Skov og parallelt med den nuværende Lærkevej til Esbjergvej.

Endelig rummede planen et meget kontroversielt forslag om en to- eller firesporet vej langs Slotssøens sydside fra Fredericiagade til Låsbygade med afstikker til Bredgade. Denne del gav senere anledning til en heftig debat.



Den østlige del af Slotssøen under opfyldning i forbindelse med omlægning af Ejlersvej som følge af etableringen af Slotssøvej. 1968.
Fotograf: Egon Veinholt Hansen





En langsom udvikling

Selvom driften faktisk blev udvidet, fortsatte kritikken af en mangelfuld køreplan og dårlige forbindelser inde i centrum, hvor man skulle vente længe, inden man kunne komme videre. Aviskommentarer henviste undertiden til meget bedre forhold i nabobyerne Fredericia, Vejle og Horsens, der var lige så store som Kolding. Der blev bl.a. peget på, at disse kommuner gav "betydeligt kommunalt tilskud til driften", som der stod i Kolding Folkeblad 6. oktober 1948. En anden kommentar i samme avis 22. september 1949 roste dog forløbet i Kolding med en "jævn og støt udvidelse af bustrafikken uden store fagter". Ifølge avisen havde den hurtige ekspansion i Fredericia givet økonomisk bagslag, der betød at man måtte opgive nogle af udvidelserne igen. Få måneder senere stod man dog i samme økonomiske uføre i Kolding.

Krydset ved Bredgade og Rendebanen. 1945.
Fotograf: Andreas Bøilesen.

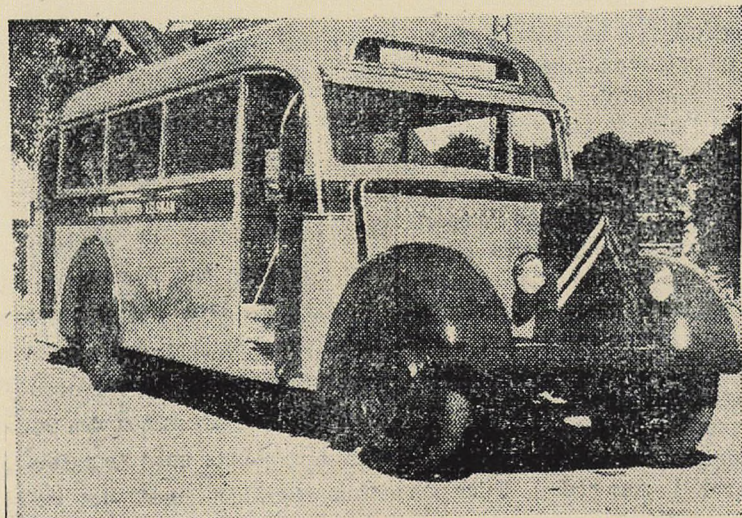
Nye busser og den daglige drift

Da driften i 1945 skulle i gang igen, havde man reelt kun to busser, hvoraf den ene med gasgenerator havde været alene om driften og derfor var meget slidt. Så hurtigt det lod sig gøre for benzinrationering og varemangel, blev den anden bus gjort køreklar. Det var den i foråret 1946, hvor den overtog kørslen, mens gasgeneratorvognen gennemgik en tiltrængt hovedreparation. I begyndelsen af 1946 bestilte man to undervogne (chassiser) af mærket Austin hos De Forenede Automobilfabrikker Triangel i Odense til levering to måneder senere, hvorefter planen var, at M. K. Pedersens Karrosserifabrik, Haderslevvej 28 skulle bygge karrosseriet til dem. Det kom imidlertid til at gå anderledes. Karrosserierne blev i stedet bygget af Scandia i Randers, som Triangel var en del af. Leveringen var lovet til oktober 1946; men den blev hele tiden udskudt, og vognene ankom forsinket i august 1947. Prisen for de to busser var 64.810 kr. Busserne blev finansieret dels kontant af kapitalen, dels ved et kommunegaranteret banklån på 30.000 kr. I foråret 1948 bestilte man endnu en ny bus. Denne gang en Bedford gennem Motor Company i Låsbygade og med karrosseri fra M. K. Pedersen til levering 14. maj 1948. Prisen var nu steget til 41.779 kr. Den var imidlertid også forsinket og kom først i oktober 1948. I begyndelsen af 1949 bestilte man den fjerde nye bus, denne gang en Citroën leveret gennem automobilforhandler Th. Knudsen, Dalbygade 5, og med karrosseri fra M. K. Pedersen. Den kom i juni 1949, og prisen var nu mere end 52.000 kr. Det var en omfattende investering, som viste sig at blive en økonomisk byrde for selskabet.

Kolding Folkeblad 10 juni 1949.

Ny Bus i Kolding

Mulighed for udvidet Kørsel paa flere Ruter



Automobilforhandler Th. Knudsen afleverer i Dag en ny Bus til Kolding Omnibusselskab. Den ny Vogn, der ses over disse Linier, er en af de faa store Citroën-Vogne, der er indført efter Kri-gen, og Karrosseriet er bygget paa M. K. Petersens Karrosserifabrik paa Haderslevvej. Vognen svarer i Udseende til de øvrige Busser i Byen med polstrede Siddepladser langs Vinduerne. Der er her 26 Siddepladser og Plads til ialt 42 Passagerer. Den ny Bus vil gøre det muligt at udvide Kørselen paa flere Ruter.

Taksterne blev holdt forholdsvis stabile i hele perioden 1938-1954. Faktisk blev de kun forhøjet tre gange i henholdsvis 1939, 1940 og 1950, og hver gang med fem øre for de fleste trin og én gang med ti øre. I 1953 blev der indført enhedstakst på 50 øre. Kommunen modtog i 1949 en ansøgning fra en gruppe pensionister om indførelse af halv pris. Det blev forelagt omnibusselskabet, der afviste dette, hvilket kommunen henholdt sig til.

Selskabets daglige ledelse blev udført af forretningsføreren, der dog ikke var fuldtidsansat. Det kunne omsætningen ikke bære. Faktisk var det et forholdsvis lille bierhverv, hvilket bl.a. fremgik af, at hans honorar var under halvdelen af en chaufførløn. Indtil sin død i 1940 var Ulrik Grün forretningsfører. Derefter overtog M. Th. Lauritsen hvervet, samtidig med at han var direktør for Dansk Shells sønderjyske afdeling. I 1950 overtog revisor Th. Jørgensen hvervet og varetog det fra sit firma, der lå i Dalbygade 12. Han overdrog det i 1952 til fabrikant Andreas Hansen, der var nyvalgt bestyrelsesmedlem, og varetog det fra adressen Sct. Jørgensgade 12. For at styrke ledelsen blev chaufførernes tillidsmand Martin Nielsen i efteråret 1953 tilbudt en stilling som overchauffør; det var han dog ikke interesseret i.

En anstrengt økonomi

I krigsårene faldt omsætningen, og både i 1940 og 1945 gav driften underskud på hhv. 2.817 kr. og 806 kr. Derimod var der i 1942 et overskud på 1.060 kr. I 1943 og 1944 var overskuddet på henholdsvis 5.225 kr. og 1.270 kr. Regnskab for 1941 foreligger ikke. Også i 1946 var der underskud på 285 kr. og de efterfølgende år var der tale om

beskedne overskud på 2.271 kr. i 1947, 965 kr. i 1948 og blot 31 kr. i 1949. På trods af de begrænsede overskud blev der i 1942-44 udbetalt et årligt udbytte på 6% og i 1948-49 et udbytte på 4%. De øvrige år i 1940'erne blev der ikke udbetalt udbytte. Ved udgangen af 1949 var der samtidig oparbejdet en bankgæld på ca. 77.000 kr.

Det hører med til historien, at der blev foretaget utilstrækkelige afskrivninger på materiellet, der således på papiret havde en urealistisk høj værdi til at kunne dække gælden. I 1949 blev der reelt regnskabsført afskrivning på 13.000 kr. Forretningsmæssigt burde det have være 30.000 kr., oplyste busselskabet i en meddelelse til kommunen, og derved var der reelt tale om et ret stort underskud. I løbet af vinteren 1949/1950 stod det klart, at passagertallet ikke steg nok trods den udvidede køreplan. Økonomien blev anstrengt, og busselskabet måtte spare. Pr. 16. april 1950 kom en ny køreplan, hvor en fjerdedel af afgangene var sløjfet, og to ud af otte chauffører afskediget.

Flytning af rutebilstationen

I 1932 åbnede byens rutebilstation i Torvegade ved Svietorvet. Før krigen var den stor nok. Men da Kolding Sydbaner med strækninger til Hejlsminde og Vamdrup blev nedlagt i 1948 og afløst af flere rutebiltruter, var den efterhånden for lille. I kommuneplanen fra 1948 indgik, at den blev flyttet. En udvidelse var ikke mulig. I stedet overvejedes det at flytte den til banegården til arealet i Mazantigade bag ved det nye posthus. Finansieringen var dog et problem. I 1952 aftales, at kommunen, for et symbolsk beløb, lejede grunden i Mazantigade



Præsentation af den nye Bedford der blev leveret i 1948.

Foto: Kolding Folkeblad.

af DSB og byggede en ekspeditionsbygning. Selskabet bag rutebilstationen lejede sig ind i bygningen, mod at kommunen overtog den gamle station i Torvegade, der i 1955 blev til bybuscentral.

Banken sætter foden ned

De økonomiske resultater fik i 1950 Kolding Folkebank til at træde på bremsen ved at gøre opmærksom på, at afskrivningerne på materiellet var alt for utilstrækkelige til, at der var dækning for lånet. Banken slog sig dog til tåls med selskabets svar om, at besparelserne i forbindelse med den ændrede køreplan 16. april ville give et bedre driftsresultat. Men da renter pr. 1. juli ikke var blevet betalt, forlangte banken i oktober 1950 enten en plan for gældens afvikling eller en godkendt sikkerhed for betalingen. Busselskabet havde nu fået stolen sat for døren og ansøgte den 11. november 1950 kommunen om enten at få et tilskud på 25.000 kr. til dækning af underskuddet, eller i modsat fald om tilladelse til at indstille kørslen til Munkenborg og Seest.

Inden kommunen nåede at tage stilling, dukkede en ny aktør op med rutebilejer William Brændekilde, Jels, der henvendte sig til både kommune og busselskab og tilbød at købe virksomheden, som han mente, godt kunne drives rentabelt. Byrådet pålagde kommunens bestyrelsesrepræsentanter at forhandle med begge parter. Samtidig fremgik det, at byrådet ikke var interesseret i en tilskudsløsning.

I første omgang blev det aftalt, at busselskabet skulle komme med et oplæg til en ny køreplan samt eventuelt afgive tilbud på at overta-

ge kommunens aktier. Et sådant tilbud krævede dog interesserede investorer. Busselskabets svar indeholdt en ny køreplan, der skulle gælde fra slutningen af april 1951 og et tilbud om at købe kommunens aktier til kurs 70. Kommunen godkendte køreplansforslaget, men afviste købstilbuddet.

Sagen sluttede tilsyneladende her. Men kommunens fortsatte medejerskab betryggede formentlig banken om sikkerheden for lånet. Samtidig blev gælden faktisk nedbragt, og var ved udgangen af 1952 på omkring 21.000 kr. ligesom billetindtægten også steg pænt efter 1949. Den 25. april 1951 trådte en ny køreplan i kraft med en udvidelse af driften på mere end 10% fortrinsvis på Sdr. Vangruten.

Kritik, forbedringer og forhandlinger

Debatten om driften og ejerskabet fortsatte. Flere gange blev der fra socialdemokratisk side i byrådet slået til lyd for, at DSB overtog driften. I aviserne blev der efterspurgt en bedre køreplan i form af halvtimesdrift. Andre kommenterede kommunens engagement og efterlyste, at den som den største aktionær tog affære.

Driften blev dog forbedret undervejs. Fra april 1953 blev kørslen udvidet med flere ture, især på Dalbyruten.

Efter flere års kritik rationaliseredes takstsystemet også gradvist, idet takstgrænserne forsvandt i foråret 1953 og blev afløst af en enhedstakst på 50 øre. Der blev indført møntbokse, som man smed sine aftalte penge i. Næste skridt var omstigningsbilletter fra februar

Bybusser på Sdr. Vangruten på Haderslevvej i 1960'erne.
Fotograf: Ukendt.

1954, hvor man kunne stige om fra en bus til en anden mod et tillæg på 15 øre. Fra den 1. december 1953 blev driften igen udvidet og med timedrift med næsten faste minuttal på ruterne til Strandhuse, Sdr. Vang og Tved/Dalby.

Kritikken fortsatte dog. For at skaffe kapital til en bus mere ansøgte selskabet i 1953 om at blive fritaget for koncessionsafgift for 1952. Nu gik borgmester Peter Beirholm aktivt ind i sagen. På et byrådsmøde den 23. november 1953 fortalte han om sine indtryk fra et besøg i Vejle af en god og effektiv bybusdrift, og opfordrede byrådets bestyrelsesrepræsentanter til sammen med Kasse- og Regnskabsudvalget at se på muligheder for forbedring. Sven Andersen, der var den ene af kommunens repræsentanter og i mellemtiden var blevet formand for selskabet, tog handsken op og opfattede det samtidig som tilsagn om kommunal støtte. Det afviste den konservative borgmester dog omgående. Efter et møde med bestyrelsen indstillede Kasse- og Regnskabsudvalget til byrådet, at tre års koncessionsafgift (1952-1954) blev eftergivet, mod at selskabet kom med en plan for, hvor meget driften kunne udvides ved at anskaffe en eller to busser mere.

Inden byrådet nåede at tage stilling, skete der imidlertid noget helt andet, idet Brændekilde igen henvendte sig til byrådet og tilbød at overtage koncessionen, indsætte to nye vogne og supplere med ru-

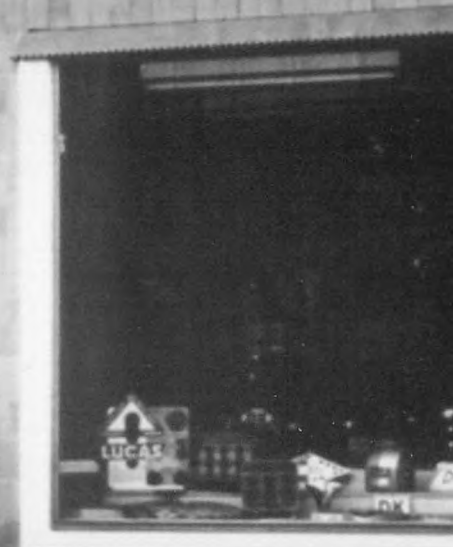


tebiler i myldretiden. Til Jydske Tidende uddybede han, at det gik ud på at oprette en selvstændig afdeling i Kolding med hans søn som leder. Han oplyste, at der ville blive indsat fem nye busser af trambus-typen (dvs. med motoren anbragt inde i vognen og ikke i en snude foran), og med halvtimesdrift noget af dagen med omstigning mellem linjerne på Torvet. Desuden foreslog han, at Munkenborgruten og Sdr. Vangruten blev forlænget ud i de nye bydele, der var vokset frem. Kasse- og Regnskabsudvalget ventede i første omgang med at behandle tilbuddet, indtil man havde forhandlet med busselskabet, der jo trods alt også var kommunens eget. Samtidig fremgik det af avisnotitser, at vognmand Carl Hansen, der drev bybustrafikken i Vejle, over for borgmester Beirholm havde meldt sig interesseret i at drive bybustrafikken i Kolding. Busselskabet reagerede på forhandlingen ved i begyndelsen af 1954 at bestille en ny bus af trambus-typen, som blev leveret august 1954. Spørgsmålet om fritagelse for koncessionsafgift blev først løst senere i 1954.

Ford bygget i Kolding i 1954.
Fotograf: Niels Lisberg.



SERVICE



Trafikregulering og parkering

Den stigende biltrafik gjorde det nødvendigt at regulere trafikken. Man ensrettede derfor trafikken i nogle af gaderne og begrænsede parkeringen. I 1952 reguleredes al trafik, idet den smalle del af Jernbanegade blev ensrettet fra Buen mod Bredgade, medens trafikken den modsatte vej ensrettedes gennem Helligkorsgade-Klostergade-Munkegade. Samtidig indførtes såkaldt datostop i Jernbanegade, der betød, at der på ulige datoer måtte stoppes og parkeres i siden med de ulige husnumre og omvendt på lige datoer. I 1954 udvidedes ensretningen til også at gælde Låsbygades smalle del ud af byen og Blæsbjerggade indad.

Jernbanegade 1959.
Fotograf: Ukendt.





Et varmt politisk tema

I februar-marts 1954 opstod en ny debat mellem lokalaviserne. Denne gang krydret ved, at deltagerne var Jydske Tidende, Kolding Folkeblad og Tidens Tegn, hvis redaktører alle tre enten var byrådsmedlemmer eller kandidat til byrådsvalget i marts 1954. Jydske Tidendes redaktør hed Andreas Sørensen, der desuden i 1952 blev valgt som suppleant for Det Konservative Folkeparti i Kolding Byråd og også overtog posten som den ene af kommunens repræsentanter i selskabets bestyrelse. Tidens Tegns redaktør hed Søren M. Jensen, der samtidig var socialdemokratisk byrådsmedlem, borgmester 1946-1950 og 1. viceborgmester 1950-1958. Kolding Folkeblads redaktør hed Vilhelm Behrens, der opstillede til byrådet som kandidat for Venstre og var byrådsmedlem 1954-1966. Debatten mellem aviserne var meget omfattende og polemisk.

Tidens Tegn fremførte bl.a. tilfredshed med, at borgmesteren signalerede mulighed for kommunal støtte til bybusdriften, hvilket borgmesteren dog benægtede. Jydske Tidende konstaterede, at en udvidelse krævede mere kapital, og at kommunen måtte vedkende sig sit medansvar, uanset om det krævede kommunal støtte. Begge aviser omtalte DSB's rutebiler positivt. På den anden side stod Kolding Folkeblads skribent, som ikke var enig med de to andre redaktører, om at bybusdrift forudsatte kommunal støtte og opfordrede til, at busselskabet fik frataget koncessionen, som i stedet skulle gives til andre. Med henvisning til Brændekilde og Carl Hansen skrev bladet "at vi ... regner med, at redaktør Andreas Sørensen ved den først givne lejlighed på egne og sin gruppes vegne i byrådet vil stille forslag



Jernbanegade i den brede del. 1955.
Fotograf: Ukendt.

om, at koncessionen på buskørsel i Kolding fratages det nuværende selskab og overdrages til andre, der bedre kan løse opgaven”.

Valgkamp og byrådsvalg 1954

Seks dage før byrådsvalget startede en ny, meget heftig og personrettet polemik mellem Kolding Folkeblad og Jydske Tidende. Et valgoplæg i Kolding Folkeblad fra Venstre kritiserede, at kommunen trods aktiemajoriteten ikke havde formået at forbedre buskørslen, og at dens nuværende bestyrelsesrepræsentanter ikke havde de nødvendige forudsætninger for bybusdrift. Kommunen skulle ikke sætte flere penge i selskabet, men koncessionen skulle overdrages andre. Man henviste i den forbindelse igen til William Brændekilde og Carl Hansen. Jydske Tidende fulgte op ved at konstatere, at det var stærke angreb på busselskabet, at kommunen ikke gav tilskud til driften, at det var lykkedes for selskabet efter krigen at købe fire nye busser finansieret over driften, som gav overskud, og at selskabet i dag var gældfrit. Endelig mindede avisen om, at selskabet betalte en koncessionsafgift på 25% af overskuddet. Det fremgik tydeligt af artiklen, at det var redaktør og kommunens repræsentant i bestyrelsen, Andreas Sørensen, der havde skrevet den.

Kolding Folkeblad svarede, at med denne sunde økonomi kunne der ikke være behov for kommunal støtte, og undrede sig derfor over, at det alligevel ikke var muligt at udvide driften. Jydske Tidende svarede, at det var i byrådet, at tanken om kommunalt tilskud var blevet luftet tre måneder tidligere. Bybusselskabet havde ikke søgt om tilskud, men udelukkende om at blive fritaget for koncessionsafgift for

at kunne finansiere anskaffelse af ny bus og udvide driften. Kolding Folkeblad sluttede med at gøre opmærksom på, at ønsket i byrådet om kommunal støtte kom fra kommunens repræsentant, Sven Andersen, der også var bybusselskabets bestyrelsesformand, og at Jydske Tidende ved dets redaktør, der også sad i samme bestyrelse, tilsyneladende var enig.

Borgmesteren fik det sidste ord, idet han i Jydske Tidende på selve valgdagen bekræftede, at selskabet aldrig havde fået tilskud, og at det i øjeblikket gjaldt om, at få udvidet buskørslen ud i de nye bykvarterer, at gøre det muligt at bruge bussen til og fra arbejde selvom man mødte kl. 7, og at give busselskabet en rimelig frist til at gennemføre de lagte planer. Han henviste formentlig her til aftalen om, at selskabet skulle komme med en plan for udvidet drift med yderligere en eller to nye busser, hvor den første var på vej.

Byrådsvalget fik stor betydning for Kolding Omnibusselskab. Den ene kommunale repræsentant, Sven Andersen, blev genvalgt og fortsatte som formand for selskabets bestyrelse. Den anden repræsentant, Andreas Sørensen udtrådte både af byråd og bestyrelse. Til gengæld blev Vilhelm Behrens indvalgt i byrådet og også udpeget til den ledige post i bestyrelsen. Vilhelm Behrens har i sine erindringer fra 1987 beskrevet forløbet. Borgmester Beirholm havde på baggrund af Behrens' kritik i Kolding Folkeblad foreslået, at han skulle prøve at få system på selskabet. Behrens havde i første omgang sagt nej, idet han ikke ønskede at administrere et kommunalt selskab. I stedet foreslog han, at aktiekapitalen blev femdoblet til 100.000 kr. udelukkende ved private midler. Det forslag godtog borgmesteren.

Afgange og passagertal 1939–1953

Med udgangspunkt i de tilgængelige kilder, såsom køreplaner og avisnotitser, er det muligt at give et indblik i antallet af afgange, kørte kilometer og antallet af passagerer for perioden.

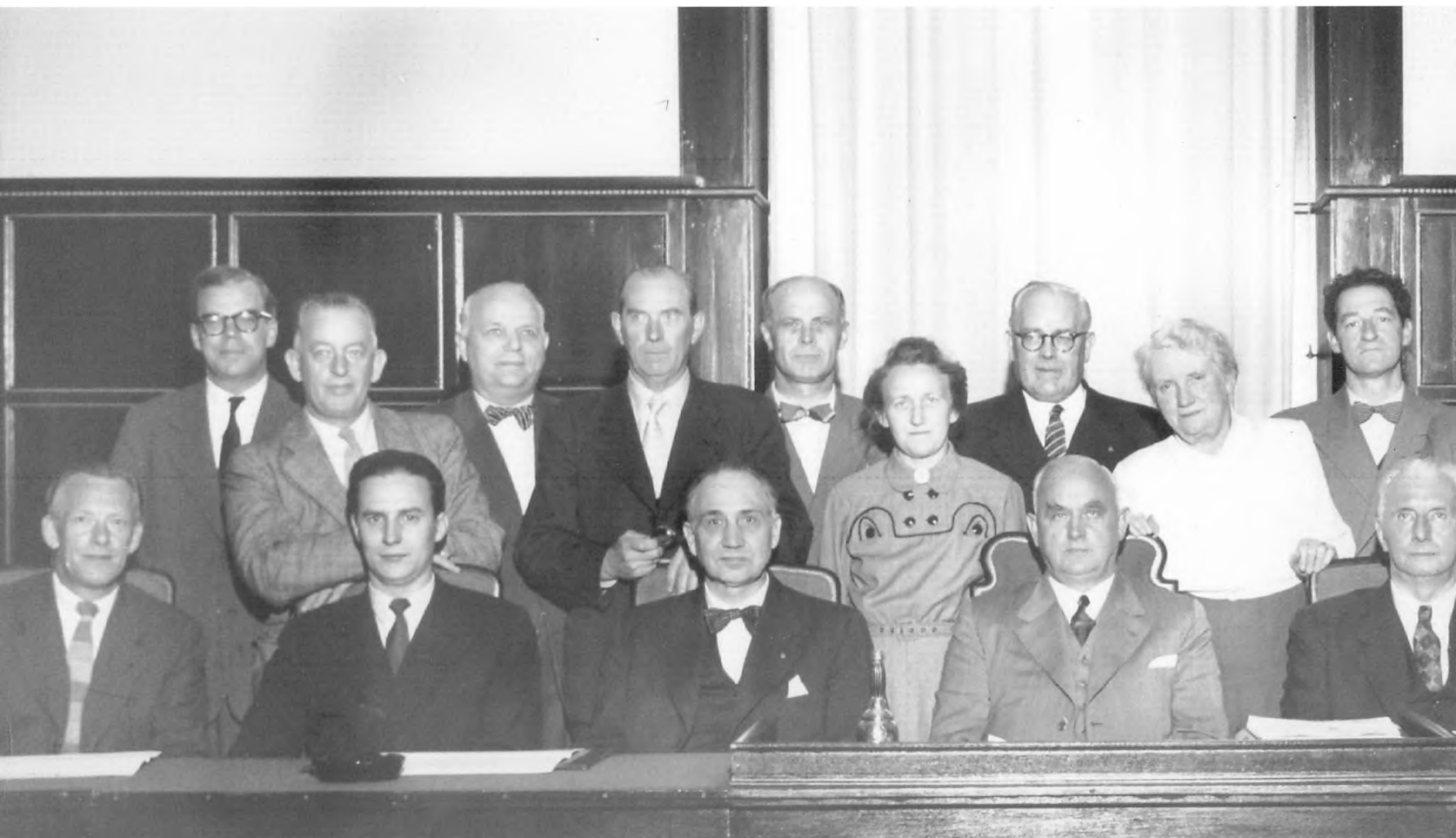
År	Tidspunkt	Antal afgange
1939	Sommer	299
1940	1.maj	93
	1. juni	17
1941	August	29
1945	1. februar	24
1946	12. september	89
1947	23. juni	145
	1. november	226
1948	1. april	279
1949	8. juli	440
1950	16. april	340
1951	Vinter 1951/52	385
1953	1. december	438

År	Kørte km.	Passagertal
1939	94.500	170.000
1940	38.976	-
1941	35.000	40.000
1942	20.080	60.000
1943	-	55.000
1944	16.536	55.000
1945-47	-	-
1948	95.000	300.000
1949	129.000	400.000
1950-51	-	-
1952	180.000	-
1953	182.000	-



1954 - 1974

Rekonstruktion og kraftig ekspansion





Selskabet rekonstrueres

Den nyvalgte kommunale repræsentant, Vilhelm Behrens, havde før byrådsvalget lagt op til, at bybusselskabet skulle have frataget koncessionen, men efter valget blev borgmester Peter Beirholm og Vilhelm Behrens enige om, at bybusselskabet skulle rekonstrueres med ny kapitaltilførsel uden kommunal aktiemajoritet. Målet var at øge driften gennem tættere rutenet og køreplan. Det blev også resultatet. Hvis man sammenligner nøgletal fra 1949 med 1970, blev forventningerne indfriet. Antal busafgange fra centrum steg fra 440 om ugen til 2.617 eller en seksdobling. Antal kørte kilometer steg fra ca. 129.000 pr. år til ca. 1,1 mio. eller en ottedobling. Og passagertallet steg fra ca. 400.000 pr. år til ca. 3,3 mio. Ligeså en ottedobling.

Hen over sommeren 1954 udarbejdede bybusselskabets bestyrelse en rekonstruktionsskitse, som i august blev sendt til byrådet. Hovedtrækkene i den gik ud på, at aktiekapitalen blevet femdoblet fra 20.000 kr. til 100.000 kr., hvoraf kommunen tegnede sig for 9.000 kr. Resten blev udbudt ved fri tegning, hvoraf "et konsortium i Kolding" allerede havde givet et ikke bindende tilsagn på 50.000 kr. Hvis resten ikke kunne tegnes i Kolding, kunne den tilbydes udenbys in-

Kolding Byråd i 1954.
Fotograf: Niels Lisberg.

teresserede. En ny femårig koncession skulle indgås med virkning pr. 1. januar 1954 og fornys automatisk hvert femte år, indtil den blev opsagt. Der skulle skaffes holdeplads til en bus mere på Kirketorvet, og endelig kunne den gamle rutebilstation overtages, når rutebilerne i 1955 flyttede hen til Banegården.

For kommunen var især størrelsen af dens aktieandel og udenbys tegningsret et problem. Efter forhandling mellem parterne blev det tilføjet, at hvis aktierne ikke kunne tegnes i Kolding, skulle sagen forelægges på ny. Desuden blev koncessionsafgiften afskaffet, mod at pensionister fik 25% rabat. Endelig blev det fastslået, at kommunen beholdt sine to pladser i bestyrelsen. Byrådets behandling den 11. oktober foregik for lukkede døre, og debattens forløb kendes derfor ikke. Men afgørelsen var ikke enstemmig. Et snævert flertal på elleve stemmer mod ti bakkede op om skitsen. Et ændringsforslag fra Socialdemokratiet om, at aktieudbytte højst måtte svare til højeste sparekasseindlånsrente plus 2,5%, og at kommunen skulle tegne mindst 40% af de nye aktier, blev forkastet. På en ekstraordinær generalforsamling tre dage senere vedtog busselskabet kapitaludvidelsen, som faktisk gik lidt videre, idet bestyrelsen blev bemyndiget til at forhøje aktiekapitalen til 200.000 kr.

Kapitaludvidelsen

Behrens skriver i sine erindringer, at "nytegningen af kapital blev en oplagt fiasko. Da tegningsfristen var forbi, var der kun tegnet 1.800 kr. For at klare situationen tegnede jeg og et par af mine nære venner så de resterende 78.000 kr." Som det fremgår længere nede må be-

løbet på 78.000 kr. være en huskefejl fra Behrens' side. Forholdet var det, at efter generalforsamlingen blev der åbnet for, at både nuværende aktionærer og andre inden den 1. februar 1955 kunne tegne sig for nye aktier. Op til fristen var der tegnet aktier for 2.750 kr., og dagen før udløbet havde et konsortium tegnet sig for det resterende beløb op til 100.000 kr. Resultatet var, at konsortiet tegnede sig for 66.750 kr., kommunen 20.000 kr., medens 13.250 kr. var personligt ejet.

Hvem stod bag konsortiet? Det har ikke været muligt at opklare. Hverken bestyrelsesprotokollen eller kommunens arkiver oplyser om andre end Lauritsen og Behrens. Bestyrelsesprotokollen omtaler skiftevis "et konsortium ved M. Th. Lauritsen" og "Konsortiet af (skiftende datoer) i december 1954". Sven Andersen oplyste på generalforsamlingen marts 1955, at konsortiet bestod af Koldingborgere. Behrens omtalte deltagerne som nære venner. I 1955 indvalgte vognmand Willy Lisberg i bestyrelsen. Ifølge vedtægterne skulle bestyrelsesmedlemmerne være aktionærer, og da han ikke var personlig aktionær, var han formentlig en af deltagerne i konsortiet. Men om der har været flere, er uvist. I forbindelse med salget i 1973 brugte Behrens en formulering, der kunne tyde på, at konsortiet bestod af tre aktionærer, altså Behrens, Lauritsen og Lisberg.



Magnus Thomsen Lauritsen

M. Th. Lauritsen (1904–1973) var med i bybusselskabets bestyrelse uafbrudt fra 1935, og var dets daglige leder i årene 1940–1950 med titlen forretningsfører. Indtil 1961 var han direktør for Dansk Shells sydjyske afdeling med hovedsæde i Fredericia, og jobbet i bybusselskabet var indtil da fritid/deltid oveni. I 1961 tiltrådte han som fuldtidsansat direktør i bybusselskabet, samtidig med at han tegnede sig personligt for en stadig større andel af ejerskabet, først som personlig aktionær i det, senere gennem konsortiet sammen med Vilhelm Behrens og Willy Lisberg. Derudover købte han på et tidspunkt bybusserne i Sønderborg, som han drev som et personligt selskab ved siden af bybusserne i Kolding.

Der foreligger intet om den daglige arbejdsdeling mellem Lauritsen og Behrens. Indtil 1950 var han ofte talsmand udadtil for selskabet, men efter Behrens' indtræden i ledelsen trådte Lauritsen udadtil mere i baggrunden. Han døde uventet af en blodprop d. 4. november 1973, midt under forhandlingerne om DSB's overtagelse af bybusserne i Kolding og samtidig med, at der var konflikt om bybusdriften i Sønderborg.

A/S Dansk Shell's kontorbygning i Fredericia. Årstal ukendt.
Foto: Lokalhistorisk Arkiv for Fredericia og Omegn.



Ny bus, køreplan og takster

Formålet med kapitaludvidelsen var at skaffe penge til flere busser og udvide driften. En bus af mærket Volvo fra Aarhus Karrosserifabrik og en pris på 76.500 kr., blev leveret den 29. juli 1955. Den blev præsenteret for byrådet, forskellige myndigheder og pressen med et afsluttende traktement på Hotel Kolding. Ved samme lejlighed blev der også præsenteret en ny, kraftigt udvidet køreplan. Fra 15. september blev driften faktisk mere end fordoblet. Fra kl. 6.35 til 23.05 (senere forlænget til 23.35) fik ruterne til Strandhuse, Sdr. Vang og Agtrupvej halvtimesdrift i stedet for én-timers drift. Ruterne til Seest og Munkenborg fik én-timers drift i stedet for to-timers drift. Hver anden tur til Agtrupvej kørte helt til Tved By, medens hver anden vendte ved Diesella. Til gengæld ophørte kørslen til Rebæk og Dalby. På Strandhuseruten fortsatte hver anden tur til Sanatoriet, medens de øvrige vendte ved Granstuen.

Kørslen var nu tilrettelagt som tre ruter. Rute 1 kørte Strandhuse – Sdr. Vang. I den sydlige bydel kørte bussen ad Haderslevvej-Enevold Sørensensvej-Mosevej. Rute 2 kørte fra Tved By ad Agtrupvej gennem byen til Munkenborg-Dyrehavevej, hvor den vendte ved Rylevej.

Bagende af en Volvobus bygget i Aarhus i sidste del af 1950'erne.
Foto: Jens Birch's samling.

Den lille røde



34. årg. Kr. 1.80
inclusive moms

KØREPLAN FOR
SYDJYLLAND
med fjernforbindelser.

Statsbanernes, privatbanernes, rutebilernes og bybussernes køretider. Sejlplan for Storebæltsfærgerne. — Flyveplan for Billund-ruten.

Gyldig 24. sept. 1967 - 25. maj 1968

Manufaktur

Konfektion

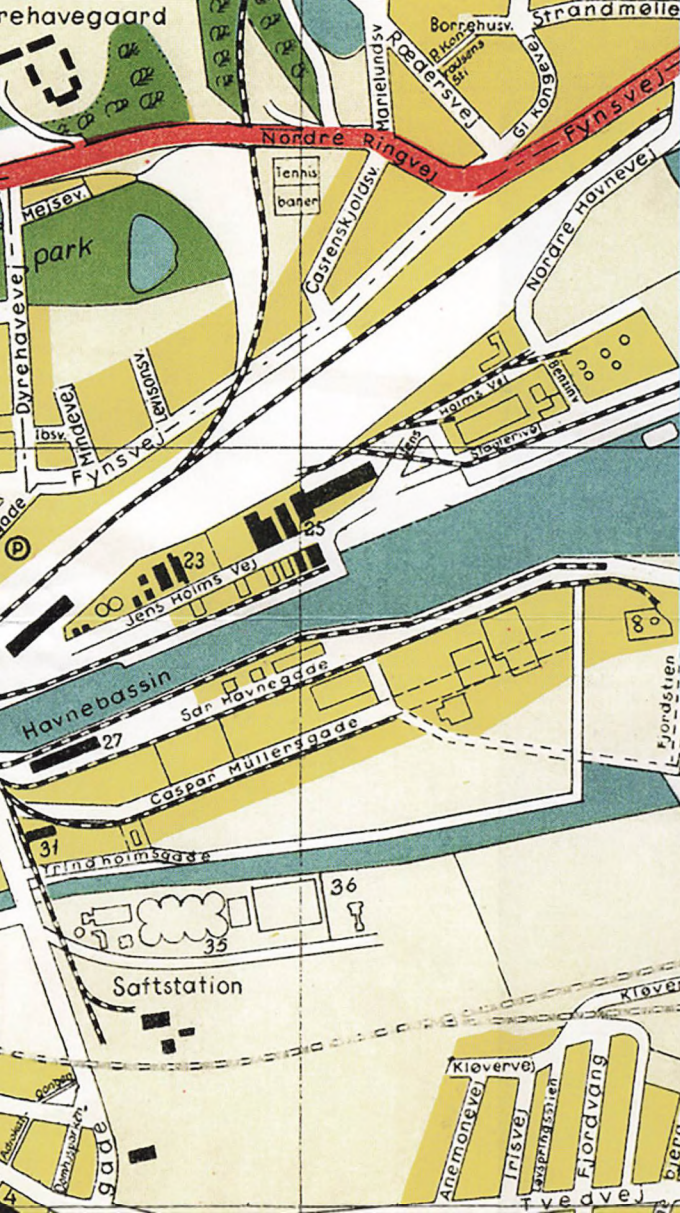
Carl Petersen

Østergade

Kolding

Tilbage mod byen kørte den ad Gøhlmannsvej-Ndr. Ringvej via Banegården og retur til Agtrupvej. Rute 3 kørte fra Diesella ad Agtrupvej gennem byen til Seest, ulige timer via Tøndervej og lige timer via Lykkegårdsvej-Holbergsvej. For at gøre den nye køreplan kendt vidt og bredt blev den omdelt til samtlige husstande i Kolding og de relevante dele af omegnskommunerne. Samtidig indførtes rabatbilletter, 5 billetter for 2 kr. eller 40 billetter for 14 kr. For børn blev priserne 30 øre for kontant og henholdsvis 1,25 kr. for 5 billetter og 10 kr. for 40. Pensionister (ellers aldersrentemodtagere, som det hed dengang) kunne på socialkontoret købe 18 billetter for 5,40 kr. Til gengæld blev månedskort afskaffet. Det var stadig muligt for voksenpris at sende en pakke med Strandhusebussen, men på betingelse af at den blev afhentet ved bussen på turen derud, ellers blev den taget med tilbage til byen igen! Der skulle nu fire vogne til at klare køreplanen, og der ansattes tre nye chauffører, så man kom op på 11 chauffører i alt.

Den Lille Røde køreplan blev udgivet af Boghandler V. Schæffer første gang i 1925. Den blev afløst af "Den lille Koldingenser" udgivet fra 1969 af Globe Reklame.



Indbyggertal og kommunesammenlægninger

I 1953 var der 31.231 indbyggere i Kolding Kommune, som herefter voksede med ca. 4-500 om året, indtil tallet fra midt i 1960'erne stabiliserede sig omkring 37.000. Stagnationen hang formentlig sammen med, at forstæderne, navnlig Bramdrupdam, Seest, Strandhuse og Tved/Rebæk også blev bebygget.

I løbet af 1960'erne kom der også gang i kommunesammenlægninger til såkaldte storkommuner. På Koldingegnen blev Eltang-Vilstrup Kommune lagt sammen med Kolding i 1969, og i 1970 kom endvidere Dalby, Seest, Harte-Bramdrup, Vonsild, Sdr. Bjert, Sdr. Stenderup, Almind og Viuf med. Sammenlagt havde de ni nytilkomne kommuner omkring 15.000 indbyggere, således at den nye Kolding Storkommune fra 1970 havde 52.160 indbyggere.

Kort over Kolding Købstad 1950.





Kritik af ruter og takster

Udvidelserne mødte dog også kritiske læserbreve først og fremmest fra bydele, der ikke fik gavn af dem. Der blev blandt andet klaget over manglende bus til Aalykke kvarteret. Senere blev der efterlyst bybus til Domhusgade igen og det nye Tvedvej kvarter. En tredje klagede over månedskortenes bortfald. Det var ikke nyt med læserbreve om bybustrafikken. Men det nye var, at breve i Kolding Folkeblad som regel blev fulgt op af avisen, der havde "forelagt det for et bestyrelsesmedlem", som der stod. Det kom på et tidspunkt frem, at bestyrelsesmedlemmet selvfølgelig var bladets redaktør, Vilhelm Behrens, der svarede, at han på grund af beskedenhed ikke tidligere havde navnet med. Han svarede dog altid ved nøgternt at forklare forholdene, f.eks. at en yderligere udvidelse af rutenettet krævede ekstra busser, som der først skulle skaffes kapital til, men at ønsket var noteret. Faktisk fik både Domhusgade og Aalykke kvarteret busforbindelse få år efter.

Overtagelse af bybuscentralen

Allerede ved planlægningen af rutebilstationen omkring 1930 havde det været overvejet, om bybusserne også skulle være der. Spørgsmålet indgik igen i rekonstruktionsaftalen med kommunen. Med anlægget af en ny rutebilstation ved banegården var der igen oplagt

Rutebilstationen set fra Katrinegade ca. 1960.
Fotograf: Ukendt.



chance for at flytte bybusserne væk fra Kirketorvet, der i takt med flere og større busser var ved at være for lille.

Det aftaltes, at selskabet overtog rutebilstationen i resten af lejeperioden indtil 1962, og at de hidtidige lejere i bygningen fulgte med som fremlejere hos selskabet. Der var dog et par knaster. En af lejerne, en Esso-benzinstation, var ikke tilfreds med lejevilkårene. Bybusselskabet prøvede at få Esso opsagt, men måtte frafalde det igen. Problemet var vist uenighed om vedligeholdelsesforpligtelsen for Essos område. Derudover var bybusselskabet ikke tilfreds med kun at være garanteret stedet i syv år, og det ønskede en gunstig forlængelsesklausul, men accepterede dog kommunens betingelser. Bybusserne flyttede ind den 11. december 1955, og fra samme dato indførtes navnet Bybuscentralen.

Driftsudvidelser i den sydlige bydel

Næste udvidelse af trafikken kom med vinterkøreplanen fra 1. oktober 1956, efter at man havde modtaget yderligere to nye busser. Den efterlyste kørsel til Domhusgade og Tvedvej blev nu en realitet. Ruten fik timesdrift og blev driftsmæssigt koblet sammen med Seestruten som rute 3. Samtidig fortsatte Sdr. Vangruten ad Mosevej til Eliassensvej. Desuden fik Munkeborgruten halvtimesdrift, og alle turene på Agtrupvej blev nu koblet sammen med Munkeborgruten som rute 2. Indvielsesdagen blev markeret med gratis kørsel med

To ny leverede Leyland busser i 1958.
Fotograf: Peter Thastum.



Linie 4 efter et uheld på Carl Plougs Vej en gang i 1960'erne.
Foto: Fotohandler Thorsen på Lykkegårdsvej

Tvedvejbusen, som var udsmykket med guirlander, og ved samme lejlighed præsenteredes nye chaufføruniformer.

Den nye rute var en succes, idet man allerede fra vinterkøreplanen 1957 var nødt til at køre halvtimesdrift om eftermiddagen. Samtidig blev der åbnet en ny rute ad Haderslevvej-Riis Toft-Carl Plougsvej til Konrad Jørgensensvej og retur med halvtimesdrift eftermiddag og timesdrift resten af dagen. Samtidig fik Seest også halvtimesdrift om eftermiddagen og kørte nu altid ad Tøndervej og ikke længere Lykkegårdsvej, hvilket medførte beboerprotester. Selskabet lovede

en løsning året efter. De nye ruter medførte pladsproblemer på Bybuscentralen. Systemet med samtidig afgang hver hel og halv på alle ruter kunne ikke fortsætte. Derfor blev køreplanen lagt, så busserne til Seest afgik hel og halv, Tvedvej på minuttal 10 og 40, og Carl Plougsvej minuttal 20 og 50.

Allerede året efter måtte kørslen udvides igen. Denne gang blev Tvedvejruten og Carl Plougsvejrueten gjort til to ringlinier. Den ene vej kørtes fra Tvedvej retur over Kærmindevej-Brændkærskolen til Carl Plougsvej og ind mod byen. Den anden vej kørtes Carl Plougsvej



- Konrad Jørgensensvej - Enevold Sørensensvej - Broagervej til Brændkærskolen og videre retur over Tvedvej. Dermed var det igen muligt at give ruterne afgangstider 00 og 30 og dermed forbindelse til de øvrige ruter på Bybuscentralen. Nu kørte de også hver halve time hele dagen indtil midnat.

Udvidelser i den nordlige bydel

De fleste af udvidelserne skete naturligt i den sydlige bydel, hvor der var mest boligbyggeri. Men der skete også en udvikling i nord. En underskriftsindsamling fra 254 beboere i Aalykkekvarteret efterlyste i 1957 busforbindelse. Selskabet var positivt stemt, men måtte henvise til, at man manglede penge til flere busser. Senere blev det konstateret i et læserbrev i Jydske Tidende, at det alligevel trak ud, selvom man nu havde fået flere busser.

Først fra efteråret 1961 fik Aalykkekvarteret bus, idet Munkenborgruten blev udvidet og delt i to. Den ene fulgte den hidtidige rute ud af byen gennem Låsbygade-Hospitalsgade-Vejlevej-Munkenborg-Rosenhaven-Ndr. Ringvej-Dyrehavevej til Banegården og Bybuscentralen, og koblet sammen med Agtrupvejruten. Den anden kørte via Banegården til Dyrehavevej-Munkenborg-Vejlevej med afstikker til Egevej (i dag Akacievej)- Skovbogade-Katrinegade til Bybuscentralen og koblet sammen med Tvedvej-Carl Plougsvej.

Skolebussen mellem Sjællandsvej og Lyshøjskolen i 1972.
Fotograf: Søren Agerskov.

Rutenumre og kvartersbusser

Indvielsen den 1. oktober 1961 af den nye rute til Dyrehavevej-Munkenborg, der fremover hed rute 3, blev også fejret med blomsterudsmykning af bussen og gratis kørsel. Ved samme lejlighed indførtes rutenumre med skilte på busserne.

Rute 1 kørte Strandhuse-Sdr. Vang

Rute 2 kørte Agtrupvej-Rosenhaven

Rute 3 kørte Munkenborg-Tvedvej

Rute 4 kørte Seest-Carl Plougsvej

Alle ruter havde halvtimesdrift hele dagen alle ugens dage. Dog blev der kun kørt én gang i timen til Sanatoriet/Koldingfjordskolen og Tved By. Denne køreplan med fire hovedruter med halvtimes drift hele dagen på minuttal 00 og 30 kom med justeringer som forlængelser, omlægninger og knopskydninger til at danne grundplanen for rutenettet de næste 20 år indtil 1981.

Med de nye ruter steg passagerallet så meget, at halvtimes drift ikke var nok. Fra efteråret 1958 kom der afgang hvert kvarter i dagtimerne på ruten Munkenborg-Agtrupvej, de første år dog kun om vinteren. Sommerpausen blev dog efterhånden afkortet til skolernes sommerferie og senere helt afskaffet. Fra efteråret 1962 indførtes også kvartersdrift til Sdr. Vang, og fra efteråret 1964 også til Seest, men den sidste som regel udelukkende om vinteren. Fra 1965 blev kvartersbusserne til Sdr. Vang og Seest forbundet med hinanden via Lykkegårdsvej-Holbergsvej og kørte som dobbeltrettet ringlinie.



Fejlslagne forsøg og stoppesteder

Der blev også som forsøg startet flere mindre ruter med en kort levetid. Fra efteråret 1958 indførtes ruter til Rebæk-Dalby og Alpedalen. Begge kørte dog kun få ture fredag og søndag eftermiddag og de blev nedlagt igen efter 11 måneders drift. Efter opfordring fra byrådet kørtes fra efteråret 1959 til den nye tuberkulosestation, der lå på en bar mark (men er i dag en del af sygehusområdet) ved at forlænge Munkeborgruten ad Dyrehavevej til Sygehusvej. Den blev også indstillet efter få måneder med 227 passagerer på 204 ture. Da der senere kom et ortopædisk ambulatorium ved siden af, blev kørslen genetableret i 1963 nu som en del af rute 3 og med større held.

Flere busser i gaderne og mere biltrafik førte til flere konflikter om pladsen. Buschaufførerne klagede flere gange over, at andre bilister parkerede udfor stoppestederne. Desuden klagede forretninger over, at ventende passagerer fyldte op og eventuelt stod i læ i indgangspartiet til forretninger. Det løstes delvis ved at indføre læskure ved flere stoppesteder.

Det var også et problem, at busserne afgang samtidig fra Bybuscentralen. De fem til den sydlige bydel havde tilmed fælles stoppested i Bredgade ud for KFUM-bygningen. Efter mange overvejelser blev det forsøgt løst ved, at busserne skulle prøve at sprede afgang fra Bybuscentralen over et par minutter. Desuden blev der opsat tre stoppestandsstandere fordelt hen ad gaden, så chaufførerne kunne se, om der var kunder til dem, eller om de kunne køre forbi.

Stoppested på Haderslevvej i 1955.
Fotograf: Ukendt.

Kapitaludvidelser 1956–1965

Ved generalforsamlingen i 1961 konstaterede formanden, at der siden 1955 var erhvervet 13 nye busser. Selvom indtægterne steg kraftigt med det nye udvidede rutenet og køreplaner, var indtjeningen ikke altid stor nok til at finansiere de ekstra busanskaffelser. Det var derfor nødvendigt med ekstra kapital. Der blev altid optaget banklån til anskaffelserne, men både i 1956 og 1957 tegnede konsortiet ved M. Th. Lauritsen ekstra aktier. I 1956 var det 30.000 kr., og i 1957 var det yderligere 20.000 kr. Selvom kommunens ejerandel kom ned under en femtedel, var der dog enighed om, at kommunen fortsatte med to pladser i bestyrelsen.

I begyndelsen af 1960'erne opstod der nye kapitalbehov. Lejemålet i Bybuscentralen løb oprindeligt til 1962, senere forlænget til 1965. Selskabet var derfor allerede fra omkring 1960 på udkig efter et nyt sted til garage og administrationsbygning. Usikkerheden om den endelige placering fik betydning for den næste kapitaludvidelse i 1963. Lauritsen og Behrens var indstillet på at tegne yderligere 100.000 kr. aktier, men kunne tilsyneladende ikke få hele konsortiets opbakning, og kun ved borgmesterens mellemkomst kom det på plads. Det indgik i aftalen, at koncessionen blev forlænget til 1. januar 1974, at der fortsat var en fælles mødeplads for busserne i nærheden af Bredgade, samt at der skulle være økonomi til, at aktierne gav et årligt udbytte på 8%. Ved udvidelsen tegnede to personer hver 250 kr., mens 99.500 kr. blev tegnet af konsortiet.

For at få finansieringen af selve nybyggeriet på plads var det udover kreditforeningslån nødvendigt at tegne yderligere aktier. En kapital-

udvidelse var dog problematisk især fordi aktieudbyttet nu skulle være på 10% for at være stort nok til at forrente konsortiets aktieindskud. Det blev løst ved, at konsortiet tegnede yderligere 100.000 kr. og den samlede kapital kom op på 350.000 kr. Desuden blev der opnået et lån hos Dansk Shell på 125.000 kr., mod at Shell leverede brændstofanlæg og -tanke, og dermed blev selskabets brændstofleverandør.

Bybuscentralen og nyt garageanlæg

Med overtagelsen af Bybuscentralen i 1955 fik selskabet samling på både fælles omstigningssted i den daglige drift, administration og garager. Værksted var fortsat ude i byen hos N. Skou & Co på Hans Ludvigsvej 21. Derudover var man udlejer til en Esso-benzinstation, bladkiosk, renseri, tobakshandel og Rutebilcafeen. Det var ikke uden problemer, idet der bl.a. jævnligt var forpagterskifte på benzinstationen, af og til med kort varsel. Desuden var bygningen i dårlig stand ved overtagelsen og dermed en stor økonomisk belastning. Endelig var man kun garanteret leje af bygning og plads indtil 1. oktober 1962. Selskabet så sig derfor hurtigt om efter andre muligheder, ikke mindst på grund af den stigende trafik med flere busser. I Bybuscentralens garager var der plads til ti busser. I første omgang erhvervede man i 1960 et areal på Fynsvej 53 på ca. 7.000 m² mellem Trolldhedebanen og DSB's garager.

I efteråret 1962 opsigte kommunen lejemålet af Bybuscentralen med det aftalte varsel på to år til fraflytning pr. 1. oktober 1964, idet rådhuset var ved at være for lille, og man skulle bruge arealet til

byggeri af en ny administrationsbygning. Dermed skulle to problemer løses. Det ene var garager. Det andet var, hvor busserne fremover kunne mødes i centrum. For at gøre det mere kompliceret var kommunen interesseret i arealet på Fynsvej til byggeri af en specialskole, den senere Parkskolen, i dag Marielundskolen. Kommunen og bybusselskabet blev i 1964 enige om et bytte, hvor kommunen overtog arealet på Fynsvej mod, at bybusselskabet overtog en dobbelt så stor grund i Vesterbrogade (i dag Warmingsgade), der tidligere havde huset Jeppe Juhls Savværk. På grund af komplikationerne blev flytningen fra Bybuscentralen udsat flere gange og det endte med først at blive 1. oktober 1966.

Selskabet gik i gang med byggeriet af nye bygninger til værksted, administration og garager til 20 busser. Undervejs opstod yderligere en komplikation, idet staten på grund af økonomisk overophedning og prisstigninger havde indført delvist byggestop, så man i første omgang udelukkende fik tilladelse til at bygge værksted og administration, mens garager måtte vente. I begyndelsen af 1966 kom tilladelsen til garagebyggeriet, der blev klar til brug i december 1966.

Bybuscentralen i Torvegade i 1965.
Fotograf: Niels Lisberg.



Fælles mødested i centrum

Anlæg af nye garager og værksted var én ting, men hvordan med bussernes mødested i centrum? Det var faktisk et godt spørgsmål. Kommunen ønskede at sanere hele området mellem Torvegade, Bredgade, Rendebanen og Skolegade også kaldet Bredgadegrunden. Kommunen ønskede også at få en ny administrationsbygning tæt på rådhuset. Desuden havde olieselskabet BP planer om at bygge et hotel og benzinstation ved hjørnet Bredgade-Rendebanen. Var der så stadig plads til fælles mødested for bybusserne? Ved udskrivning af en arkitektkonkurrence i 1964 om en administrationsbygning forudsatte kommunen, at der også skulle være en busomstigningsplads til 10–12 buslinier. BP overvejede i 1965 at trække sig ud af sagen, angiveligt fordi man ifølge aviserne fandt, at området omkring hotellet mere ville blive et busstoppested frem for et torv.

Kommunen luftede i 1965 tanken om at flytte busserne til Nytorv. Politiet var dog betænkelig ved bussers venstresving på Bredgade. Bybusselskabet var ikke helt afvisende over for ideen. En prøvekørsel for myndigheder og politi med en bybus viste dog, at tilkørselsforholdene var for dårlige. I første omgang skete der ikke noget. Kommunen gjorde det dog klart, at man forventede, at der i løbet af en femårs periode blev gennemført en omlægning af bybusnettet, som kunne gøre en fælles omstigningsplads overflødig.

Bybuscentralen er flyttet til den nye plads i Torvegade.
Fotograf: Leo Baunsgaard i Jens Birchs arkiv.





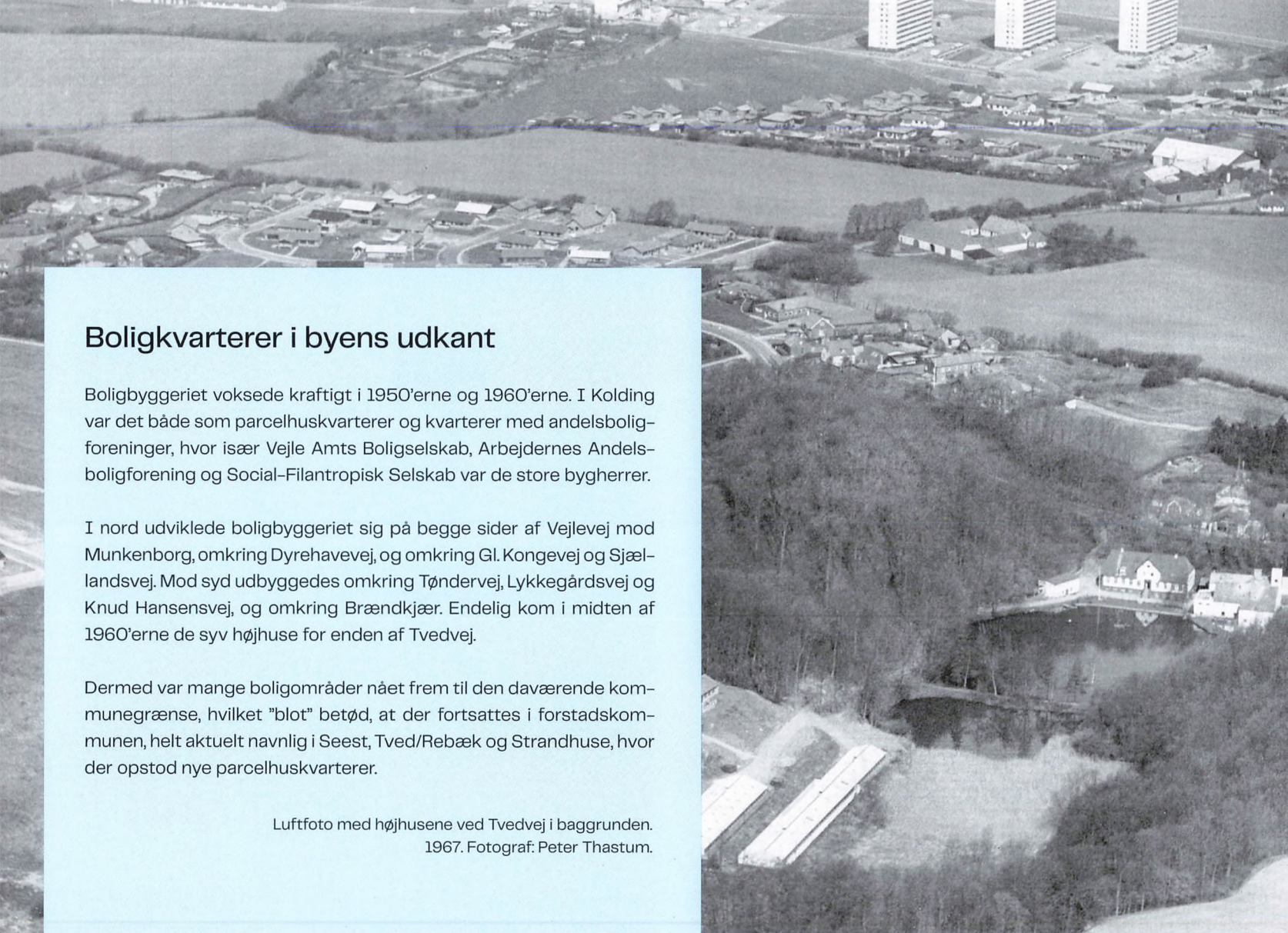
Bymidten i 1965 - bemærk at Vestergade endnu ikke er revet ned.
Fotograf: Peter Thastum.

I mellemtiden aftalte kommunen og bybusselskabet i 1966, at selskabet kunne blive på pladsen omtalt som "midlertidig omstigningsplads" til en nærmest symbolsk leje på 1.800 kr. om året. Pladsen havde også et midlertidigt skær, men ingen kunne dengang vide, at der gik mere end 20 år, før busserne fik ny omstigningsplads ved Klostergården trods flere forsøg på at gøre noget ved det.

Hvorfor hed det Bybuscentralen? Oprindeligt ser navnet ud til at have forbindelse med, at man i 1955 fik samling på fælles holdeplads, garager og administration. Ved flytteforhandlingerne med kommunen talte man internt om flytning af Bybuscentralen, og mente udelukkende garage og administration. I køreplanerne efter 1966 kaldte man fortsat omstigningspladsen ved Torvegade for Bybuscentralen.

Vejarbejde i Torvegade i 1966, og bybusserne må ud af Bybuscentralen i den ende, hvor de ellers kører ind.
Fotograf: Gudrun Heckmann.





Boligkvarterer i byens udkant

Boligbyggeriet voksede kraftigt i 1950'erne og 1960'erne. I Kolding var det både som parcelhuskvarterer og kvarterer med andelsboligforeninger, hvor især Vejle Amts Boligselskab, Arbejdernes Andelsboligforening og Social-Filantropisk Selskab var de store bygherrer.

I nord udviklede boligbyggeriet sig på begge sider af Vejlevej mod Munkenborg, omkring Dyrehavevej, og omkring Gl. Kongevej og Sjællandsvej. Mod syd udbyggedes omkring Tøndervej, Lykkegårdsvej og Knud Hansensvej, og omkring Brændkjær. Endelig kom i midten af 1960'erne de syv højhuse for enden af Tvedvej.

Dermed var mange boligområder nået frem til den daværende kommunegrænse, hvilket "blot" betød, at der fortsattes i forstadskommunen, helt aktuelt navnlig i Seest, Tved/Rebæk og Strandhuse, hvor der opstod nye parcelhuskvarterer.

Luftfoto med højhusene ved Tvedvej i baggrunden.
1967. Fotograf: Peter Thastum.

Nye ruteudvidelser

Efter indførelsen af kvartersbusserne i begyndelsen af 1960'erne og ibrugtagning af nyt garageanlæg, gik der nogle år uden større drifts-udvidelser. Der skete dog knopskydninger i takt med udbygningen af yderkvartererne. Beboerne i de syv nye højhuse for enden af Tvedvej, der stod klar fra midten af 1960'erne, efterlyste en busforbindelse. Da der også kom henvendelse fra beboere i Rebæk, tilbød selskabet i 1967 en samlet rute, som kunne blive rentabel, hvis det blev muligt at fortsætte fra Tvedvej videre til Rebæk. Både Kolding og Dalby kommuner var positive, men vejanlægget var tilsyneladende for dyrt. I stedet anlagde boligselskaberne for egen regning en vendeplads for enden af Tvedvej, og fra efteråret 1967 fortsatte kvartersbussen på Agtrupvej videre til Højhusene. Allerede fra sommeren 1968 kom der også bus om aftenen og hele weekenden. Ruten blev hurtigt en stor succes, idet den allerede fra 1969 fik sin helt egen rute som den sydlige gren på rute 1, der til gengæld overdrog Sdr. Vangruten til rute 4, hvor alle afgangene sammen med Seestruten blev til en dobbeltrettet ringlinie.

Bybus på Skolebakken i 1972.
Fotograf: Søren Agerskov.



Fra Sjællandsvejskvarteret kom der også henvendelser om busforbindelse, og i Strandhuse kørte bussen hidtil på Fjordvejen, men der var også ønsker om bus ovenfor Skolebakken. Busselskabet var ikke uvillig, men påpegede, at vejnettet til og fra nye bykvarterer forhindrede bussen i at kunne køre direkte videre til det næste bykvarter, men den skulle tilbage til "hovedvejen". Fra 1969 blev der etableret en ny rute 5, der i dagtimerne mandag-fredag betjente Sjællandsvej og Lyshøjalle. Passagertallet var dog behersket i begyndelsen, men betjeningen af de to kvarterer fortsatte dog, og blev siden kombineret med andre områder.

Julebusser

I tiden op til jul kunne bymidten være meget trafikeret, og der blev gjort flere forsøg på at få kunderne til at lade være med at tage bilen med ind. Op til jul 1968 blev der indført parkeringsmuligheder flere steder uden for bymidten, f.eks. på p-pladserne omkring stadion. For at få flere til at parkere dér, indførte kommunen en gratis bybus til bymidten med afgang hvert 10. minut. Bybusselskabet fik 1.000 kr. for at køre de sidste fire dage op til jul. Brugen af de ekstra p-pladser var en succes, men bussen blev mildest talt en fiasko. På førstedagen var der én passager med. Chaufføren blev også omtalt som julens mest ensomme mand. I 1969 blev bussernes køreplan udvidet, således at kvartersbusserne de sidste otte dage før jul, herunder hele sidste weekend, kørte i hele butiksåbningstiden.

I 1970 var Helligkorsgade gågade fire uger op til jul. Rute 1 og 3 fik dog lov til at køre igennem med max. 20 km/t, medens rute 5 kørte

ad Brostræde og rutebiler ad Sydbanegade. Det blev betegnet som en succes med rute 1 og 3, men med mindre held i Brostræde, der egentlig var for smal til buskørsel.

Kolding-Grindsted Rutebilselskab

Ved Trolldhedebanens nedlæggelse i 1968 var der diskussion om, hvem der skulle stå for rutebildriften efter banen. Skulle det være DSB eller private vognmænd? Kolding ønskede DSB, mens meningerne blandt oplandskommuner og amter var delte. På initiativ af Brændekilde oprettedes i 1967 Kolding-Grindsted Rutebilselskab A/S med seks selskaber, bl.a. ham selv, og Kolding Omnibus-Selskab som ejere. Vilhelm Behrens blev direktør, og selskabet fik koncession på ruterne Kolding-Grindsted, Kolding-Hovborg og Askov-Vejen-Gesten. Busserne i det nye selskab blev vedligeholdt af bybusselskabet, der også forestod den daglige drift. Det viste sig dog hurtigt vanskeligt at få det til at løbe rundt, og allerede i 1970 solgte bybusselskabet aktierne i Kolding-Grindsted Rutebilselskab til de øvrige partnere, og udtrådte helt af virksomheden.

Energikrisen

Efter Yomkippur-krigen mellem Israel og dets naboer i oktober 1973 strammede de olieeksporterende naboer for olieleverancer til bl.a.

Ferietrafik på Haderslevvej i 1970.
Fotograf: Niels Lisberg.



Hjemmet

LANCO

Deikstraße

Castrol

18207 HM

SL
P 912



Europa. Som konsekvens indførte myndighederne fra november forbud mod privat bilkørsel om søndagen, og fra begyndelsen af december skulle den kollektive trafik indskrænkes med 20%. Bybusdriften blev beskåret ved, at daglig drift blev indstillet kl. 19 på hverdage. Lørdage kørtes mellem kl. 7.30 og 13. Søndag var der normal kørsel på grund af den manglende privatkørsel. Fra begyndelsen af februar 1974 ophørte restriktionerne igen, og normal køreplan genindførtes.

Buskørsel over kommunegrænser

I 1969 blev Eltang-Vilstrup kommune med Strandhuse lagt sammen med Kolding, og i 1970 fulgte otte andre kommuner med, bl.a. forstæderne Dalby, Seest, Harte-Bramdrup, og Vonsild, hvor de to førstnævnte havde bybusforbindelse med Kolding. Helt naturligt dukkede spørgsmålet op, om det betød, at Kolding Omnibusselskabs koncessionsområde automatisk blev udvidet, og der således kom bybusser i forstæderne. Helt konkret kom der i 1970 beboerønsker fra specielt Julianelystkvarteret i Bramdrupdam og fra Vonsild.

Vejle Amt meddelte, at det fortsat skulle godkende kørsel på sine veje, også dem i Kolding Kommune. Senere præciserede det dog, at de nuværende strækninger uden for den gamle kommunegrænse koncessionsmæssigt henhørte under kommunen. Bybusselskabet

Leyland bybus, der kørte i Kolding fra 1961 til 1975.
Fotograf: Leo Baunsgaard, Jens Birchs arkiv.

tøvede også med at køre ud i forstæder, som i forvejen var betjent af rutebiler, som ville opleve bybussen som konkurrent. Desuden pegede man på rentabiliteten med så lange ruter. Det var dog et problem, at rutebilerne holdt sig til hovedvejen, medens villakvartererne, f.eks. Julianelyst, ikke blev betjent.

I september 1972 blev Munkenborgruten – rute 3 – forlænget via Bramdrupdam til Julianelyst. I første omgang hver halve time i dagtimerne mandag til fredag. En del af strækningen kørtes med amtets tilladelse på samme amtsvej som rutebilerne til Vejle og Gravens. Inden forlængelsen havde den og rute 2 delvist byttet rute, således at rute 3 kørte ad Vejlevej i begge retninger og rute 2 ad Dyrehavevej i begge retninger. Kvartersbusserne på rute 2 beholdt dog uændret rute og omdøbtes til rute 6.

Ny central omstigningsplads.

Udover disse knopskydninger fortsatte debat og planer om en fælles omstigningsplads omkring Bredgade-området. Der var to aspekter her, dels at få bebygget grunden, og dels trafikforholdene i den indre by. Kommunen havde engageret rådgivningsfirmaet Institut for Centerplanlægning til at lave en dispositionsplan for udvikling af bymidten. Planen forelå i efteråret 1969 og lagde op til et omfattende gågadesystem i bymidten, og med begrænsning af blandt andet bybussernes kørsel igennem byen, samt et bycenter på Bredgade-grunden med rådhus, butikker og kulturcenter uden en egentlig bybusterminal. Planen fik en meget kølig modtagelse fra både de erhvervsdrivende og busselskabets ledelse, der gav udtryk for, at en

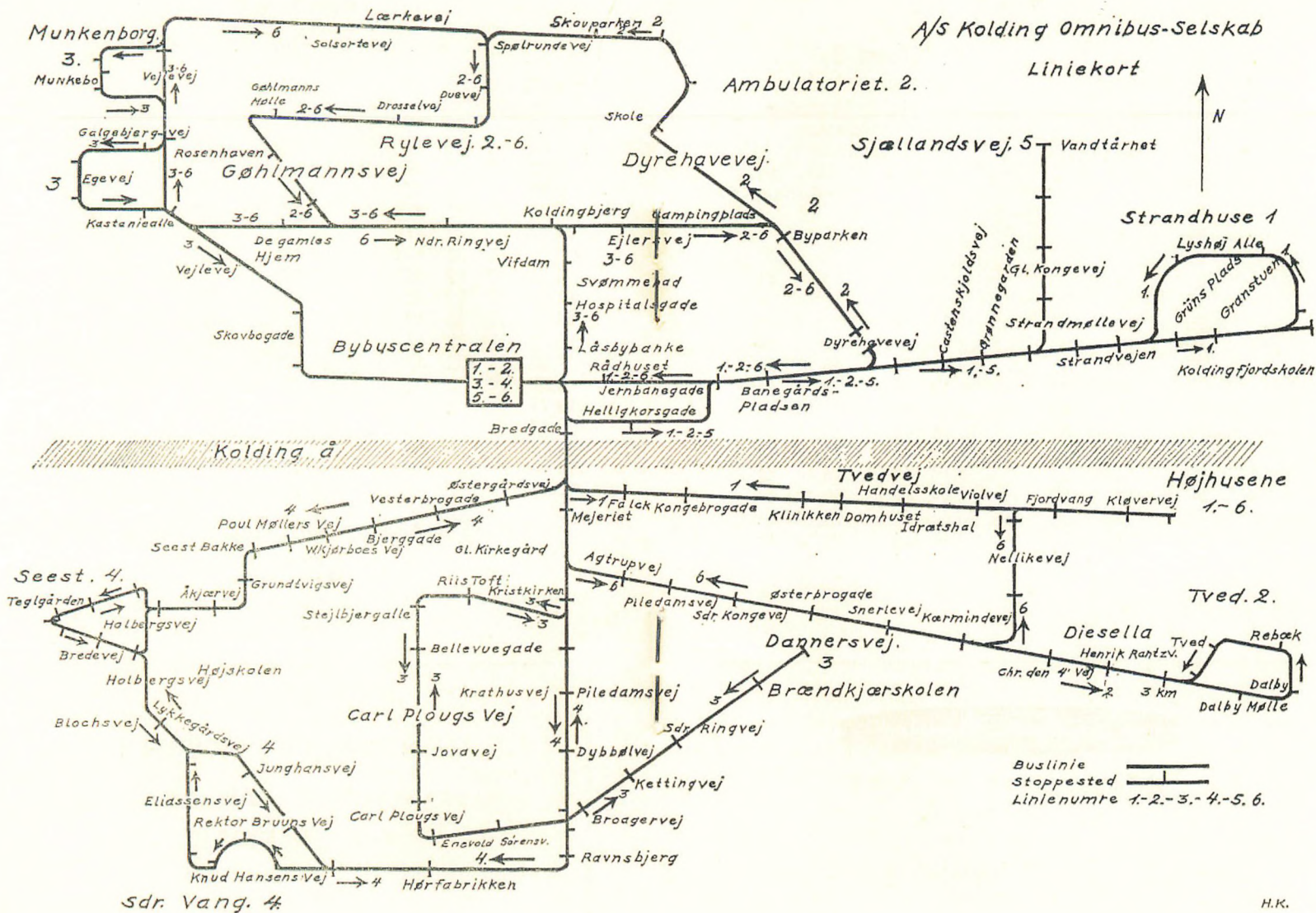
lukning af bymidten vil gøre økonomisk busdrift umulig. Men debatten fortsatte.

Sammen med et forslag om at nedlægge Bybuscentralen og erstatte den med tre decentrale terminaler i Bredgade, Tøndervej og Sydbanegade udtalte instituttet, at busselskabets krav om fortsat bybusterminal i centrum forhindrede udvikling af gågader. Dette fik selskabets ledelse til skriftligt at tilbyde kommunen at overtage aktierne. Borgmesteren manede dog til at tage den med ro, idet sagen efter hans opfattelse endnu ikke var så afklaret. På selskabets generalforsamling i marts 1971 kommenterede Vilhelm Behrens debatten ved at sige, at en busterminal i centrum var nødvendig for en effektiv bybusdrift, og henviste til, at i Halmstad i Sverige var terminalen blevet flyttet 500 meter, som medførte en stor passagernedgang. Han henviste til det vellykkede forsøg op til julen i 1970 med Helligkorsgade som gågade med langsomme busser. I efteråret 1971 blev det meddelt, at planarbejdet var sat i bero på grund af manglende økonomi.

Ledelsesforhold 1954–1974

Ved den private periodes start i 1954 var det stadig et deltids/fritidshverv mod honorar at lede selskabet. Den ene af kommunens repræsentanter, maskinarbejder Sven Andersen, var bestyrelsesformand indtil marts 1959, hvor han udtrådte efter også at være udtrådt af byrådet. Behrens tiltrådte herefter som formand i resten af det private selskabs tid.

Liniekort



Posten som forretningsfører og dermed daglig leder overgik i 1955 til vognmand Willy Lisberg, der kom ind i bestyrelsen samme år. Dog bistod Lauritsen også med den daglige ledelse, samtidig med at han var direktør for Dansk Shells sønderjyske afdeling. Man var dog allerede året efter klar over, at det var nødvendigt med en daglig leder på fuldtid. Det blev imidlertid svært at finde nogen til stillingen. Den første fratrådte stort set inden start, og de næste to sagde op efter få måneder, hvorefter man købte bistand fra Aarhus Sporveje indtil begyndelsen af 1961.

Fra maj 1957 blev Behrens ansat som kommitteret (på deltid) til at føre tilsyn med den daglige drift, og fra januar 1961 blev Lauritsen fuldtidsansat som administrerende direktør. Fra 1. januar 1964 tiltrådte Behrens som direktør ved siden af Lauritsen. Dengang var det tilladt, at et aktieselskabs formand også var dets direktør. Behrens fratrådte samtidig som chefredaktør for Kolding Folkeblad. Fra omkring 1963 blev der også ansat en driftsleder

Kommunens holdning til udvidelser

Kommunen lagde i foråret 1970 op til, at der blev skabt en dialog omkring den fremtidige bybuskørsel. Hidtil var der tilsyneladende ikke sket meget på Vilhelm Behrens' umiddelbare og tøvende reaktion på henvendelsen fra Bramdrupdam om busforbindelse. Det faldt ikke i god jord hos borgmester Peter Ravn, der også var

Liniekort fra 1972.

Illustration: Kolding Omnibus-Selskab.

Levering af to nye busser i 1970.

Foto: Kolding Folkeblad.





Her udfører

R&S

KOLDING KOMMUNE

udbedret af- og bestrækning

VESTRE RINGGADE

B&S

SØGERS & SØNSTER

ROSENLYST 210



Vestre Ringgade og motorvej

Selvom der i 1948 var reserveret arealer til Vestre Ringgade vest om Carl Plougsvej kvarteret, lå et egentligt forslag til en ringgade fra Tøndervej til Haderslevvej først klar i 1959. Forbindelsen fra Vejlevej til Tøndervej var derimod mere kompliceret på grund af ådalen og krydsning med jernbanen. På grund af finansieringen og mulig statsstøtte var det nu et spørgsmål om prioritering mellem den eller en Slotssøvej. Efter at sidstnævnte reelt var opgivet, igangsatte byrådet i 1968 sagen, der nu gik ud på at udvide Hans Ludvigsvej til fire spor og videre over sygehusgrunden over åen og under jernbanen til Tøndervej og videre til Haderslevvej.

Timingen var imidlertid ikke god, idet økonomien netop på det tidspunkt var ret stram, og der var ikke udsigt til, at det projekt kunne komme i gang de næste mange år. Faktisk blev etappen nord for Tøndervej først taget i brug i 1983, mens etappen syd for blev opgivet igen. Med ibrugtagningen i 1974 af motorvejen fra Lillebælt nord og vest om byen mod syd forsvandt den gennemgående trafik fra bymidten.

Udvidelse af Vestre Ringgade i 1988.
Fotograf: Svend Erik Jacobsen.

bestyrelsesmedlem, idet han forelagde den for Kolding Erhvervsråd med opfordring til at udarbejde en trafikplan for Kolding. Senere på året indbød borgmesteren DSB's driftsleder for Rutebiltjenesten Vejle (Vejle-ruten) og direktøren for Carl Hansens Rutebiler (Gravens-ruten) til et fælles møde om en udvidelse af bybustrafikken i Kolding og specielt Bramdrupdam. Der foreligger ikke noget referat af mødet og intet tyder på, at bybusselskabet var inviteret.

I foråret 1971 fremlagde erhvervsrådet sin rapport, der specielt fremkom med overvejelser omkring den kollektive trafik. Den konstaterede, at selvom kommunen som koncessionsmyndighed havde kraftig formel indflydelse på bybuskørslen, var den reelt meget lille, idet selskabet ved forslag til ruter altid naturligt ville skele til direkte økonomiske konsekvenser, medens kommunen kunne anlægge helhedsbetragtninger. Man kunne derfor overveje en kommunal overtagelse af busdriften. Konkret foreslog man i oplægget længere ruter ud i oplandet, billetsamarbejde med rutebiler samt opbakning til ideen om tre decentrale busterminaler. Endnu engang sendte busselskabet i oktober 1971 et salgstilbud til kommunen. Denne gang med en meget detaljeret opgørelse over selskabets bygninger og vognpark. Kommunen svarede kortfattet nej tak. Der kom dog alligevel i 1972 gang i kørslen til Julianelyst.

Takster, passagertal og økonomi

Efter takstreformen med enhedstakster lykkedes det at holde grundtaksten i ro i nogle år. I 1957 indførtes poletter, som gav ca. 25% rabat, med fem poletter og 10 øre for 2 kr. i vekselautomat.

Polet til bybusserne, benyttedes som rabatbetaling i en lang årrække fra 1957. Polet udlånt af Jakob Raarup Hvid Hansen.



Pensionist rabatkort fra 1959. Venligst udlånt af Jakob Raarup Hvid Hansen.



Samtidig blev omstigningsbilletterne lavet om til timebilletter med ret til at køre retur på samme rute. Rabatkortene blev samtidig afskaffet. Grundtaksten på 50 øre holdt sig indtil 1961, hvor den blev forhøjet til 55 øre. Derefter gik det til gengæld stærkt i takt med den almindelige prisudvikling. Næste forhøjelse kom i 1963, hvor poletrabatten blev halveret. De næste forhøjelser fulgte i 1964, 1965, 1967 og derefter årligt, så grundtaksten i 1974 nåede op på 1,75 kr. Undervejs blev timebilletterne i 1967 igen ændret til kun at være omstigningsbillet til en anden rute. Allerede i 1968 måtte selskabet efter kraftig kritik ændre dem tilbage til timebilletter med fri omstigning. I 1970 blev pensionstrabatten ophævet, idet deres takst nu "kun" var 3 øre højere end polettaksten, der ikke steg samtidig.

Passagertallet voksede støt med udvidelserne. Sidst kendte tal fra før rekonstruktionen er 1949, hvor det var på 400.000. I 1956 var

Næsten samtlige bybusser opstillet på garagepladsen i Vesterbrogade (nu Warmingsgade) i 1972. Fotograf: Peter Thastum.

det steget til 1.075.331. Derefter fortsatte det opad og passerede 2,5 mio. i 1960 og nåede maksimum på 3.370.000 i 1966 og forblev omkring det niveau derefter.

Prisudviklingen kunne også ses på regnskaberne svingende driftsresultater. I 1955 var overskuddet på 53.000 kr., men faldt igen de følgende år. I begyndelsen af 1960'erne steg det dog kortvarigt med ca. 185.000 kr., i 1963 som det højeste. Resten af den private periode svingede det, og det gav endda underskud enkelte år, i 1966 og senest i 1973 med -145.000 kr., som dog delvis skyldtes oprettelsen af livrenter til den fratrædende ledelse. Det hører imidlertid med til billedet, at der fra 1955 til 1973 blev anskaffet 31 nye busser, de senere år normalt to om året.

Midtbyplaner

Rådhuset var efterhånden for lille, og havde behov for mere plads. Først blev flere forvaltninger flyttet ud. Senere overvejede man at bygge en ny bygning i nærheden, og her var Bredgadegrunden et naturligt sted, hvor der udover Bybuscentralen lå et saneringsmodent kvarter omkring Vestergade og Bleggårdsstræde.

Omkring 1960 barslede kommunen med planer om ny administrationsbygning på hjørnet af Torvegade og Bredgade. Bybuscentralen blev sagt op som led i planen og fraflyttede bygninger og garage i 1966. Samtidig havde BP planer om at bygge et 10-etagers hotel med stor parkeringskælder og benzinstation på hjørnet af Bredgade og Rendebanen.

Drøftelserne om hotel og benzinstation fortsatte over flere år, men det blev udelukkende til en mindre benzinstation på Bredgadegrunden.

Kommunens egne planer blev en meget langstrakt affære. I første omgang blev Torvegade rettet ud ved at fjerne den gamle rutebilstationsbygning og lysregulere Torvegade/Bredgade-krydset i 1966. I løbet af de følgende år blev hele bebyggelsen på grunden revet ned, og udlagt som parkeringsplads til omkring 275 biler foruden en "midlertidig omstigningsplads" for bybusserne på den gamle bybuscentral.

Parkeringspladsen ved Divelshul og Bredgade. 1972.
Fotograf: Gudrun Hechmann





Tanker om selskabets fremtid

DSB meddelte i 1972, at man havde været i gang med en rationalisering. Man nedlagde tabsgivende rutebiler, og lod forstå, at den udvikling, der allerede var ved at ske i hovedstadsområdet med oprettelse af et egentligt trafikselskab med offentlige tilskud til driften, også kunne udvides til resten af landet. Konkret henviste man til, at man allerede drev bybusserne i Herning og Holbæk. DSB's rutebilschef H. A. Larsen lod i DSB's personaleblad Kommunikation forstå, at man var parat til at indgå aftaler i hele landet om busdrift, også bybusdrift.

Forinden havde borgmesteren på et bestyrelsesmøde i bybusselskabet i februar 1972 luftet tanken om kommunal underskudsdekning på nærmere vilkår, som aktiemajoriteten tilsyneladende ikke accepterede. Borgmesteren tog dette til efterretning. Bybusselskabet og kommunen var også begyndt at forhandle forlængelse af koncessionen, idet den udløb med udgangen af 1973. Der var nu uenighed om vilkårene, og et muligt salg af selskabet kom på bordet. DSB sad nu i baggrunden som en mulig medspiller. I februar 1973 kom det frem, at kommunen tilsyneladende havde kontakter med både busselskab og DSB.

Forhandlinger om salg

Den 6. september 1973 holdtes på kommunens initiativ et møde på borgmesterplan mellem Kolding og Vejle kommune samt med DSB

repræsenteret ved afdelingschef Rolsted Jensen fra DSB's generaldirektorat og rutebilschef H. A. Larsen. På mødet erklærede borgmestrene sig rede til enten at yde tilskud til bybusdriften eller ligefrem offentlig overtagelse af den. DSB erklærede sig interesseret i at overtage driften, etablere et center for bybusdrift i området, og eventuelt koble den økonomisk sammen med kørslen på områdets landruter, idet den skulle hvile i sig selv. DSB ville udarbejde en skitse til driftsaftale.

Borgmesteren orienterede bagefter en lidt overrasket Vilhelm Behrens, som hidtil havde troet, at kommunen selv ville overtage alle aktier i selskabet. Behrens gjorde straks opmærksom på, at der formelt ikke bare kunne være tale om at overdrage selskabets koncession til DSB, men at DSB i givet fald måtte afkøbe de private aktier til en aftalt pris. DSB og kommunen blev hurtigt enige om rammerne for en fremtidig ordning, hvor DSB skulle overtage og opløse selskabet, og driften indgå i DSB's øvrige rutebilsdrift. Kommunen dækkede eventuelt underskud, idet underskuddet på ruten til Sdr. Stenderup og halvdelen af overskuddet på Kolding-Vejle-ruten skulle indgå i opgørelsen af kommunens betaling. Sagen blev i mellemtiden kompliceret af M. Th. Lauritsens pludselige død den 4. november 1973. Desuden var der et skattemæssigt problem ved en overtagelse og efterfølgende opløsning af et aktieselskab. Og helt basalt skulle man være enige om selskabets værdi.

DSB gjorde det klart, at man ikke kunne betale for en pensionsordning til den gamle ledelse, idet man tidligere havde fået kritik for dette. Desuden skulle DSB holde sig til den pris for bygninger, som Statens Ligningsdirektorat godkendte. Endelig var der overtagel-



Stoppestedet på Låsbybanke. 1972. Fotograf: Ukendt.

sesprisen for vognparken, hvor der var stor uenighed mellem DSB og bybusselskabet. Det drejede sig om 21 busser i alderen 0-14 år, hvis samlede værdi blev vurderet til 2,9 mio. kr. En sum som Behrens fandt for lav uden selv at komme med et andet tal. Skatteproblemet

bestod i, at en opløsning af selskabet i forbindelse med overtagelse af aktiemajoriteten udløste en skat, som kunne undgås, hvis selskabet blev videreført i mindst 12 måneder.



Vilhelm Behrens

Vilhelm Behrens (1897–1992) var med i bybusselskabets ledelse fra 1954, først som kommunalt udpeget bestyrelsesmedlem. I 1956 skiftede han til at være ejerrepræsentant i bestyrelsen og fra 1959 som formand. I 1957 kom han dog ind i ledelsen som kommitteret, og fra 1964 som direktør sammen med M. Th. Lauritsen.

Behrens var oprindelig mejeriuddannet, men gik i 1918 over i journalisthvervet, og var på Kolding Folkeblad, i første omgang fra 1920 til 1933, hvor han efterfølgende blev chefredaktør på Holstebro Dagblad. I 1944 kom han tilbage og var Kolding Folkeblads chefredaktør indtil 1963, hvorefter han blev direktør for bybusselskabet.

Der er ingen tvivl om, at bybusselskabets udvikling fra 1954 til 1974 var Behrens's værk. Han formåede i kraft af sin politiske og journalistiske erfaring at tegne og markere selskabet i omverdenen. Han var desuden 1963–1968 formand for Foreningen af Nærtrafik i Danmark.

Til den kritik af bybusselskabet eller medarbejdere, der af og til kom til udtryk i læserbreve, kom Behrens omgående med et svar, der uden undtagelse altid bakkede personalet op.

Portrætfoto af Vilhelm Behrens. 1958.
Fotograf: Ukendt.

Salget falder på plads

Efter lange forhandlinger blev der i marts 1974 opnået enighed om at fastsætte selskabets indre værdi til 4,5 mio. kr., og at DSB pr. 1. juni 1974 overtog alle de private aktier (nominelt 329.500 kr.) til kurs 950 efter fradrag for omkostninger m.v. eller netto for 3,3 mio. kr. Behrens prøvede til det sidste uden held at overtale kommunen til at købe selskabet. Året efter overtog DSB kommunens aktiepost på nominelt 20.500 kr. Folketingets Finansudvalg godkendte den 2. maj 1974 overtagelsen. Med i den fulgte 21 busser, og personalet herunder ca. 35 chauffører overgik til DSB.

Pensionsspørgsmålet for ledelsen blev løst ved, at selskabet inden salget købte livrenter finansieret af driftsregnskabet, og som dermed blev holdt ude af overtagelsessummen. Behrens fratrådte samtidig som direktør. I stedet blev distriktschef O. H. Nielsen, DSB's rutebiler distrikt Vejle ny direktør og trafikkontrollør W. Nielsen daglig leder. Samtidig blev der udpeget en ny bestyrelse med tre repræsentanter fra kommunen og to fra DSB med borgmester Peter Ravn som formand.

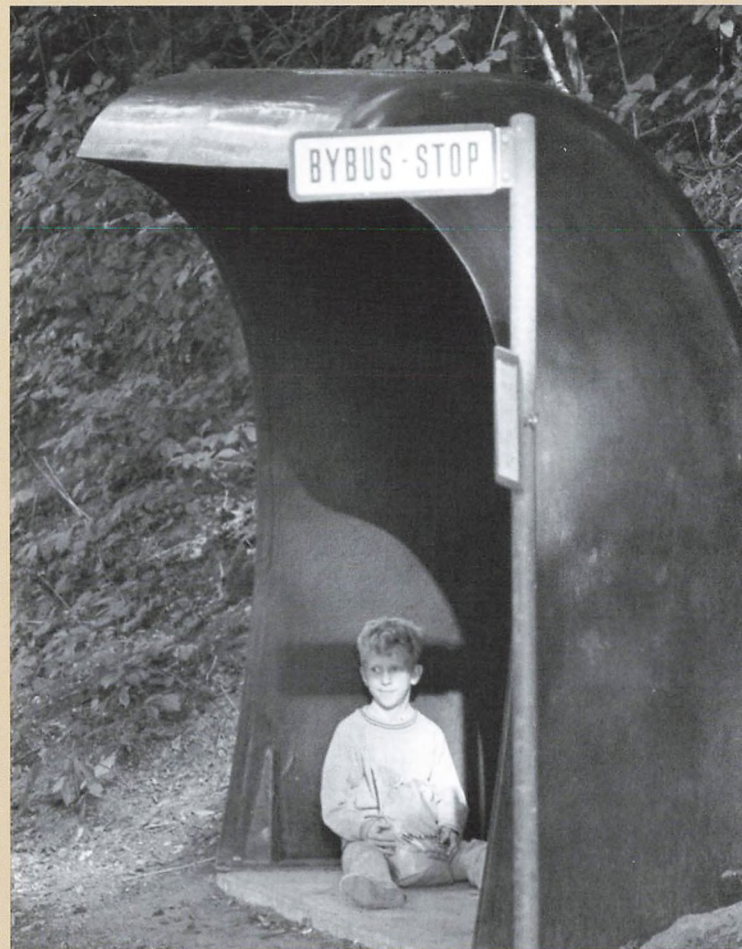
Udover bybusdriften blev ruten Kolding–Sdr. Stenderup og halvdelen af Kolding–Vejle-ruten omfattet af driftsaftalen, således at kommunens tilskud blev beregnet som nettoresultatet af de tre dele med den detalje, at et eventuelt overskud på bybusdriften deltes mellem DSB og kommunen. Pr. 1. juni 1975 overtog DSB kommunens aktier og opløste selskabet, og driften blev herefter en del af den øvrige DSB rutebildrift. En epoke på 53 års drift var dermed slut.

Afgange og passagertal 1953–1971

Med udgangspunkt i de tilgængelige kilder, såsom køreplaner og avisnotitser, er det muligt at give et indblik i antallet af afgange, kørte kilometer og antallet af passagerer for perioden.

År	Tidspunkt	Antal afgange
1953	1. december	438
1955	15. september	945
1957	1. november	1517
1958	17. december	1819
1961	1. oktober	2230
1965	1. oktober	2575
1969	10. november	2617
1972	18. september	2508
1973	10. december	1700
1974	1. februar	2424

År	Kørte km.	Passagertal
1953	182.500	-
1954-55	-	-
1956	445.575	1.075.331
1957	-	1.250.000
1958	583.900	1.500.000
1959	667.900	1.900.000
1960	736.760	2.500.000
1961	759.600	2.700.000
1962	859.800	2.800.000
1963	904.716	3.000.000
1964	918.000	3.000.000
1965	1.000.000	3.220.000
1966	989.000	3.370.000
1967	1.000.000	3.000.000
1968	1.050.000	3.250.000
1969	1.065.000	-
1970	1.100.000	3.300.000
1971	1.000.000	-



Dreng ved bybusstop. 1971.
 Fotograf: Peter Thastum.

1974 - 1994

Ejerskifte og trafikelskaber





Nye tider for trafikpolitikken

Kommunens og DSB's overtagelse af bybustrafikken førte også til et grundlæggende skift i trafikpolitikken. Hidtil havde et privat selskab stået for busdriften og levet sit eget stille liv inden for rammerne af koncessionen. Formelt havde kommunen stor indflydelse på driften, idet den skulle godkende takster og køreplan. Reelt havde selskabet dog vetoret og kunne henvise til, at det skulle løbe rundt. Selvom der i begyndelsen af 1970'erne politisk blev luftet ideer om kommunalt tilskud, bed selskabet tilsyneladende ikke på.

Andre steder fik busdrift offentlig støtte, og der begyndte også landspolitisk at komme fokus på det – i første omgang med oprettelsen af Hovedstadsområdets Trafikselskab i 1974. Her blev alle offentligt ejede busselskaber samlet i ét trafikselskab, der desuden gennem entreprenøraftaler med de private selskaber købte busdrift til fast aftalt pris og overtog den økonomiske risiko for den.

Landsforeningen Danmarks Bilruter (LDB) havde som brancheorganisation for rutebilejere og rutebilselskaber set skriften på væggen, og udsendte i begyndelsen af 1974 et debatoplæg med titlen "Skal

Den gamle bybus- og rutebilstation på hjørnet af Torvegade og Skolegade, set fra Katrinegade. 1977.
Fotograf: Gudrun Hechmann.



vi samarbejde om gode løsninger i den kollektive rutebiltrafik?». Her pegede man på en løsning, der på mange måder blev til virkelighed få år senere. LDB vendte sig imod egentlige driftstilskud og foreslog, at der blev indgået entreprenøraftaler mellem de offentlige myndigheder og de koncessionerede selskaber, hvor myndigheder til en aftalt pris købte den trafik, de ønskede gennemført. Desuden opfordrede LDB til en bedre koordinering af bus- og rutebilruter og især, at skolebustrafikken kom med, så overflødig dobbeltkørsel kunne undgås.

I 1978 trådte den første lov om kollektiv trafik uden for hovedstadsområdet i kraft. Men her skulle amterne udelukkende koordinere trafikken og eventuelt oprette trafikselskaber sammen med kommunerne og indgå kontrakter med busselskaberne, der nu blev entreprenører, idet de hidtidige koncessioner samtidig blev overdraget til amtet. Vejle Amt oprettede sammen med kommunerne i 1978 Vejle Amts Trafikselskab (VAT). Før oprettelsen af VAT var busdriften i Kolding en sag mellem kommunen og DSB gennem et fælles et bybusudvalg med tre repræsentanter fra byrådet, hvoraf borgmesteren var den ene, og to repræsentanter fra DSB.

Den daglige drift fortsatte uændret med grundkøreplanen med halvtimes drift på fire linier hele dagen fra kl. 6 om morgenen (søndag fra kl. 9) til kl. 23.30. Desuden var der på flere linier kvartersdrift i dagtimerne mandag-fredag.

Første leverede DSB bus til Kolding by i 1977.
Fotograf: Kurt Nielsen.

Indbyggertal og udflytning

Stigningen i indbyggertallet var ikke helt så kraftig i perioden 1974–1994, som den havde været i efterkrigsårene. Pr. 1. januar 1974 havde Kolding Kommune 54.508 indbyggere. Pr. 1. januar 1994 var det steget til 58.977 indbyggere. Det vil sige en stigning på 8% på 20 år. De foregående 20 år var det steget med omkring 15%. 8% var dog stadig relativt mere end i hele landet, idet Danmarks befolkning fra 1974 til 1994 steg med ca. 3%.

Til gengæld skete der en udvikling internt i kommunen, idet flere aktiviteter flyttede ud fra bymidten, og bybusnettet fulgte med. I 1975 flyttede gymnasiet og sygehuset ud til Skovparken. Fra 1981 kørte busserne også til Nørre Bjert, og til industrikvarteret omkring Platinvej, og fra 1988 betjente de også Vonsild og industrikvarteret langs Haderslevvej.

Kolding Amtsgymnasium. 1992.
Fotograf: Aage Lund Jensen.



Derimod blev borgerønsker om busforbindelse behandlet helt anderledes. Hidtil var de blevet behandlet af busselskabet, der afgjorde, om de skulle bringes videre eller afvises. Fremover blev sådanne ønsker behandlet af kommunen sammen med DSB, og kommunen afgjorde, om ønsket skulle imødekommes eller afvises.

Kolding Forbrugergruppe var i vinteren 1974/1975 i dialog med busselskabet om forbedringer, bl.a. liniekort i busserne, bedre forhold på Bybuscentralen f.eks. med forskudt busparkering, for at undgå udstødningssgas ind i nabobussen, flytning af afgangstidspunkter samt bedre køreplan til Sjællandsvej og Julianelyst.

Nye busforbindelser til flere områder

I løbet af 1970'erne blev flere ruter omlagt, som resultat af flere års overvejelser om betjening af blandt andet sygehuset og gymnasiet, samt efter henvendelser fra beboere i Alpedalen. Allerede i 1972 var linie 5 blevet forlænget fra Bybuscentralen til C. F. Tietgensvej til det nye industrikvarter, og samtidig overtog linie 1 Lyshøjallé-grenen. Tre år senere flyttede gymnasiet og sygehuset ud til Skovparken, og en ny linie 7 forbandt dem med Bybuscentralen. I weekenden kørte linie 2 forbi sygehuset, men betjente kun hovedindgangen to gange om dagen. Det førte til klager, som efterhånden blev imødekommet. Linie 5 kom til at køre mellem Sjællandsvej og Alpedalen, der dermed igen fik busforbindelse.

Ligesom tidligere blev Alpedalen dog igen et smertensbarn. Der var ikke mange der, brugte bussen, og byrådet var derfor indstillet på at

nedlægge ruten igen. Fra beboerne blev der dog peget på, at køreplanen var uheldig. Ganske vist var der timesdrift mandag-fredag i dagtimerne; men klokkeslættene var ikke de rigtige. Borgmesteren engagerede sig personligt i sagen, fordi beboerne klagede over planerne om nedlægning, og han henviste på et borgermøde til, at kommunen havde opfordret beboerne til at vise deres interesse ved at købe månedskort til bussen. Da det ikke hjalp på benyttelsen, blev det vedtaget at nedlægge ruten igen.

Både kommunen og DSB var dog positivt stemt over for, at skolebussen til Alpedalen indsendte ansøgning om koncession på ruten. Det skete dog tilsyneladende aldrig. Efter mange protester vedtog kommunen fra efteråret 1976 alligevel at fortsætte en indskrænket kørsel på to ture hver tirsdag og torsdag eftermiddag. Senere blev kørslen udvidet til alle hverdage, men efterhånden som tilkaldetaxi uden for bybussystemet.

Koldings nye sygehus på Skovvangen i 1985. Indviet i 1975, men først i 1986 flyttede de sidste afdelinger fra det gamle sygehus i Sct. Jørgensgade.
Fotograf: Ludvig Dittmann.





Områderne omkring Julianelyst og Sjællandsvej havde busforbindelser, men kun i dagtimerne mandag–fredag. Efter flere henvendelser overvejede man at forlænge Sjællandsvej til Bramdrupskovvej og skabe en rentabel busforbindelse gennem skoven. På kort sigt hjalp det dog, at buskort til bybusserne aften og weekend også gjaldt til DSB's busser gennem Bramdrupdam.

Efter flere overvejelser kom der i efteråret 1976 en væsentlig forbedring, da linie 3 fortsatte fra Julianelyst igennem skoven til Hvidsminde-Fynsvej-Sjællandsvej og ind mod byen som en ringlinie. Ruten kørte i begge retninger med halvtimesdrift hele dagen indtil midnat på hverdage. Om søndagen var der halvtimesdrift mellem Bybuscentralen og henholdsvis Munkebo og Sjællandsvej. Til Julianelyst og gennem skoven var der timesdrift om søndagen. Samtidig forsvandt linie 5.

Økonomi

Tidligere aflagde bybusselskabet et egentligt årsregnskab; fra 1975 blev der udelukkende aflagt en kort regnskabsopgørelse over indtægter og udgifter ved bybusdriften og de oplandsruter, der var omfattet af mellemregningen. I 1974 eksisterede selskabet formelt stadig, og bybusdriften gav et underskud på 27.344 kr., som dog blev opvejet af, at nettoresultatet for de to oplandsruter viste et overskud på 31.801 kr.

Linie 5 på Gl. Kongevej. 1984.

Fotograf: Peter Thastum.



Bybuscentralen 1979, "Kvartersbusser" venter på afgang. Fotograf: Ukendt.

I regnskabsåret 1975/1976 løb bybusdriften næsten rundt med et underskud på kun 796 kr, imens oplandsruterne medførte et samlet nettooverskud på 22.586 kr. I 1976-regnskabet, der kun omfattede ni måneder, var der på bybusdelen et underskud på ca. 330.000 kr, og denne gang kunne oplandsruterne ikke dække ret meget. Året sluttede derfor med et nettounderskud på 308.644 kr. Det blev startskuddet for et voksende underskud de følgende år.

I resten af årtiet gav både bybusdriften og oplandsruterne underskud. I 1977 gav bybusdelen underskud på 806.000 kr, totalt blev kommunens nettoudgift 822.032 kr. I 1978 var det minus ca. 1,2 mio. kr. på bybusdelen, og minus ca. 100.000 kr. på oplandsdelen. På grund af etableringen af VAT omfattede 1979 udelukkende bybusserne og kun indtil 1. august 1979. De syv måneder gav et underskud på 991.130 kr.

Nye busser

DSB overtog i 1974 Kolding Omnibus-Selskabs 21 busser, alle af mærket Leyland med karrosseri fra Dansk Automobil Byggeri (DAB) i Silkeborg, og indlemmede dem i sin egen vognpark.

Overtaget blev fem vogne af typen Tiger Cup/LOPSUC årgang 1959-1961, 3 Worldmaster/LCRT årgang 1962-1964, 2 Worldmaster/LIDRT 1/2SP årgang 1966 og 11 Worldmaster/LIDRT 12/2 årgang 1968-1973. Blot tre af busserne blev senere malet om i DSB's postkasserøde farve, medens de øvrige beholdt deres oprindelige farve. DSB overtog også bygningerne i Vesterbrogade og flyttede i 1978 hele sin busvirksomhed i Kolding derhen. Garagen på Fynsvej blev solgt til kommunen.



Bybus ved stoppestedet ved Rådhuset.
Fotograf: Peter Thastum.

I efteråret 1974 gennemførtes prøve kørsel med en Volvo B59-59 fra Aabenraa Karrosserifabrik. Selvom næsten hele DSB's vognpark på det tidspunkt var af fabrikatet Volvo, var der enighed om, at den bus ikke egnede sig til bybusdrift i Kolding.

Få måneder senere afgav DSB ordre på tre vogne hos DAB af typen Leyland/DAB type LS 572-25. Det er bemærkelsesværdigt, at man bestilte Leyland. Valget skal måske ses i sammenhæng med DSB's melding på borgmestermødet i september 1973 om, at man var interesseret i at etablere et bybuscenter i området. Hvis det kom til at ligge i Kolding, som havde et forholdsvis stort værksted med Leylandbusser, var det naturligt at fortsætte med det fabrikat. Senere rygter om, at de tre vogne skulle være bestilt af det private selskab, kan ikke bekræftes af kilderne. De blev først bestilt efter, at DSB havde overtaget næsten alle aktier og efter den fejlslagne forsøgskørsel i efteråret 1974.

De følgende anskaffelser blev dog Volvo, idet der i efteråret 1976 leveredes tre nye busser, som efterfulgtes af yderligere tre i juli 1977 samt tre i februar 1979. Der blev altså tilført 12 nye bybusser i løbet af de første fem år.



Vejle Amts Trafikselskabs logo.

Vejle Amts Trafikselskab oprettes

I 1978 trådte loven om kollektiv trafik uden for Hovedstadsområdet i kraft. Flere amter, blandt andet Vejle Amt, startede dog på planlægningen af de fremtidige forhold flere år før. I 1975 meddelte amtet til alle rutebilselskaber, at de gældende koncessioner, som alle udløb 1. april 1977, kun ville blive forlænget med op til fem år, samt at selskaberne ikke kunne forvente offentlige driftstilskud efter 1977.

Underforstået hvis der skulle ydes offentlig støtte, ville det blive under en anden driftsform. Samtidig forhandlede amt og kommuner om oprettelsen af et fælles trafikselskab, Vejle Amts Trafikselskab (VAT) til at forestå samlet køreplanlægning, indgå entreprenøraftaler med rutebilselskaberne og fastsætte takster.



Der var dog undervejs en del uenighed om driften af bybusserne i de fire store byer (Fredericia, Horsens, Kolding og Vejle) og om skolebuskørslen skulle indgå i VAT. Bl.a. slog Kolding til lyd for, at bybusserne måske blev holdt helt uden for VAT, da det for kommunen ville betyde en fordobling af udgiften. Trafikministeriet slog dog senere fast, at det ville være i strid med loven om kollektiv trafik. Det endte derfor med, at amt og kommuner oprettede VAT som fælleskommunalt trafikselskab 1. oktober 1978. Fælles køreplan og takstsystem for de regionale busruter trådte i kraft 29. maj 1979. Bybusserne kom med fra 1. august samme år, medens skolebusserne efter flere forsinkelser først kom med fra august 1980.

VAT indgik entreprenøraftaler med rutebilselskaberne, som fremover fik en fast betaling pr. køreplantime, mod at amtet fik hele billetindtægten. Det var en betingelse, at rutebilejeren til gengæld overdrog sin koncession til VAT. Det var frivilligt at indgå entreprenøraftale; men aftalen var betingelse for at få driftsstøtte, og da VAT samtidig havde det sidste ord om køreplan og takster, var det incitament nok.

Det var også vigtigt at få skolebusserne med. Hidtil havde de kørt efter køreplaner aftalt med de enkelte kommuner stort set uden koordinering med de egentlige rutebiler. Nu kunne de slås sammen med de lokale busruter på landet og dermed gøre de ruter mere rentable.

Stoppestedet på broen i Bredgade. Ca. 1980.
Fotograf: Ukendt.

Fælles takster for hele amtet

Der var enighed om, at der blev behov for offentlig støtte til den fremtidige busdrift. Første hele år, 1980 endte med driftsudgifter på 113,7 mio. kr. mod driftsindtægter på 56,5 mio. kr. og resten som offentligt tilskud. Som fordelingsnøgle aftaltes, at amtet dækkede halvdelen af underskuddet, medens den anden halvdel blev dækket af kommunerne med 50% efter indbyggertal og 50% efter kommunens andel af de samlede køreplanstimer. I 1980 udgjorde Koldings andel af VAT's underskud ca. 5,1 mio. kr. I 1984 blev det ændret til, at kommunernes halvdel udelukkende blev fordelt efter køreplanstimer. Dermed havde de større incitament til at justere op og ned på køreplanerne, både når der skulle udvides, og når der skulle spares.

Indtil 1979 havde hvert rutebilselskab egne takster. De skulle godkendes af amtet, som dermed sikrede et ensartet niveau. Men der var som regel ikke samarbejde imellem selskaberne, og hvis man steg om mellem to busser for at komme frem til sit mål, skulle der købes ny billet. Fra august 1979 indførtes til gengæld et fælles takstsystem for hele amtet, som blev inddelt i 65 zoner. Taksten afhang af det antal zoner, rejsen skulle igennem, dog betaltes altid for mindst to og højst ti zoner. En billet gjaldt til ubegrænset kørsel i 1-2,5 time afhængig af distancen og med fri omstigning mellem bybusserne, men med mere komplicerede omstigningsmuligheder for øvrige ruter. Grundtaksten for to zoner var i 1979 3 kr. for voksne. Den steg jævnlige, næsten årligt med 1-2 kr. I 1983 var den på 7 kr. og i 1989 på 9 kr. I 1993 steg den til 12 kr.

Plan for amtets kollektive trafik

En af de nye amtslige trafikselskabers opgaver var at udarbejde en egentlig plan for den kollektive trafik. VAT's plan udkom i efteråret 1979, men omfattede i første omgang udelukkende indgåelse af entreprenørkontrakter, koordinering af regionale og oplandsruter samt takstsystem.

Bybuskørslen udsattes til en særlig plan, der kom i foråret 1980 og omfattede en analyse og vurdering af serviceniveauet i de fire bybusområder, Fredericia, Horsens, Kolding og Vejle målt på kørselsomfang, materiel og infrastruktur. Rapporten indeholdt mærkværdigvis intet om passagertal. Kolding havde amtets næsttætteste kørselsomfang, kun overgået af Vejle. Koldings søndagskørsel var endda den tætteste. Derimod var der kritik af vognparken, selvom den gennemsnitligt kun var 3,7 år gammel og yngre end gennemsnittet for alle bybusbyer. Kritikken gik på, at DSB i Kolding kørte med nærtrafikbusser, der ikke egnede sig til bybuskørsel. Problemet var, at busserne kun havde én fordør (dog to døre bagi eller midt i vognen) og dobbeltsæder på begge sider af midtergangen og dermed ingen egentlige ståpladser, ligesom ekspeditionen ved stoppestederne tog længere tid.

Specielt var det et problem, at man i Kolding steg ind bagi og betalte ved udstigningen foran. Kun én bus i Kolding havde på det tidspunkt en dobbelt fordør, som var en forudsætning for indførelse af fælles billetteringssystem. "Dette må givetvis betragtes som en forringet service for publikum...", konstaterede rapporten og gav byen den laveste karakter.

Klippekort, rabatkort til 10 ture blev brugt helt frem til rejsekortet blev indført omkring 2013.

Fotograf: Ole Bøglund.



Ved rapportens præsentation slog amtsborgmester Erling Tiedemann fast, at VAT's målsætning var, at de fire byer havde et ensartet serviceniveau med Vejles som det bedste med Kolding lige efter, og man måtte tilstræbe en forbedring af de to andre byer, så de i det mindst kom på niveau med Kolding.

Ny køreplan og nyt billetteringsystem

Det var ikke så let at løse billetteringsproblemet i Kolding. Hvis alle fremover skulle have billet, ville det tage længere tid, navnlig hvis der skulle betales ved indstigningen med kun én fordør. Med længere køretid skulle der flere busser til for at klare køreplanen. I stedet for som ellers planlagt at gå over til 10-turs klippekort fortsattes i en periode med poletterne, der dog skulle købes som 10-styks poser for 15 kr. på Bybuscentralen, på DSB's kontor i Vesterbrogade eller på Rutebilstationen. Samtidig blev kontanttaksten sat op fra to til tre kr. for at få flere til at benytte rabatordningerne, idet månedskortene ikke blev forhøjet.

VAT nedsatte sammen med kommunen, DSB og chaufførerne i efteråret 1980 en arbejdsgruppe, som fik ret vide rammer for at arbejde med en forbedring af forholdene, som også kunne omfatte flere busser i drift. Der blev sat ind med en forbedring og justering af køreplanen, ligesom DSB indsatte tre nye busser med dobbelte fordøre, således, at man fra sommeren 1981 kunne indføre nyt billetterings-system og indstigning foran.

Bybuschauffør Karen Hansen. 1983.

Fotograf: Peter Thastum.



Strandhuseruten fik helt ny køreplan med 20-minutters drift fordelt på tre grene til henholdsvis Koldingfjordskolen (i dag Lyshøjskolen), Lyshøj Alle og nu også til Nørre Bjert, der hermed fik bybus. Med fælles takstsystem skulle der ikke længere tages hensyn til eventuel konkurrence med oplandsrutebiler. Før skulle Strandhusebussen nå at køre frem og tilbage på en halv time; nu var der afsat 40 minutter til turen.

Samtidig blev Linie 1s sydgren til Højhusene i stedet koblet sammen med linie 3s sydgren til Carl Plougsvej, som begge fremover hed linie 9. Linie 3 kørte nu udelukkende som dobbelt ringlinie med uret rundt til Munkebo-Bramdrupdam-Julianelyst-Sjællandsvej-centrum, medens ringen den modsatte vej rundt fremover hed linie 5. Der var nu bus hver halve time begge veje rundt hele dagen også om søndagen. Seestruten fik igen kvartersbus i dagtimerne mandag-fredag med en udvidet linie til Bjergbyvej med vendesløjfe på Skovlundvej.

En ny linie 8 oprettedes fra Bybuscentralen og Nordhavnen til Frigasvej med timesdrift i dagtimerne mandag-fredag. Endnu en ny linie med nummeret 10 oprettedes fra Bybuscentralen til industrivarveret ved Platinvej, som retur også betjente Galgebjergvej kvarteret. Linien kørte halvtimesdrift i dagtimerne mandag-fredag. Aften og weekend betjente linie 5 Galgebjergvej kvarteret. Endelig kom Alpedalsruten til at hedde linie 11.

Ny køreplan og nyt billetteringssystem med indstigning foran trådte i kraft 21. juni 1981 og var samtidig begyndelsen på at afskaffe den hidtidige halvtimeskørsel på minuttal 00 og 30 fra centrum. Samlet steg antal afgang med ca. 20% fra 2649 pr. uge til 3166. Dermed

opstod der pladsproblemer på Bybuscentralen, som midlertidigt blev løst ved, at linie 1 og 4 fra december 1981 fik holdeplads i Skolegade, der til gengæld blev lukket for øvrig trafik mellem Skt. Jørgensgade og Svietorvet.

Bybuscentralens placering til diskussion

To andre projekter for den indre by havde indflydelse på busdriften og blev begge ført ud i livet i løbet af 1980'erne.

Det ene var en plan for gågadenet i den indre by, og dermed hvilke gader der skulle være mere eller mindre bilfrie, og hvor kunne busserne køre? Det andet var byggeri på Bredgadegrunden, som i 15 år efterhånden havde ligget som en stor parkeringsplads med en benzinstation på hjørnet af Bredgade og Rendebanen og Bybuscentralen i diagonalt modsatte hjørne. Hvordan kunne Bybuscentralen flettes ind mellem bygninger på pladsen? Alle parter var enige om, at køreplanen fra 1981 var en midlertidig løsning, og at der var behov for et helt nyt bybusnet baseret på 20 minutters drift. Men detaljer og rutenettet afhang i høj grad af, hvordan busserne kunne køre igennem bykernen, og hvor de skulle mødes, hvis de altså skulle mødes

Bybusrute til Bramdrupdam. 1972.
Fotograf: Peter Thastum.



samtidig. Det havde betydning for størrelse og udformning af mødestedet. Jernbanegades smalle del var dengang ensrettet fra Buen mod Bredgade, og den modsatte vej var Rendebanen–Helligkorsgade–Klostergade–Munkegade ensrettet mod Buen.

I efteråret 1973 indbød Teknisk Udvalg en række interesseorganisationer til at komme med forslag til udformning af bymidten. Svarene var, at bykernen skulle gøres til gågadeområde, og at busserne skulle køre ad andre gader. Men bymidten skulle alligevel fungere som ét busknodepunkt, som det blev nævnt, idet alle bybusruter skulle køre ad samme strækning gennem bymidten mellem Bredgade over Sydbanegade til Banegårdspladsen med tre fælles stop. Et alternativt forslag om en busgade fra Fredericiagade til Hospitalsgade, der skulle køre langs sydsiden af Staldgården og Koldinghus, blev dog afvist. En egentlig bybusterminal kunne dermed undværes. En væsentlig forudsætning for forslaget var dog, at Vestre Ringgade blev til virkelighed.

Som første etape af gågadenettet blev Helligkorsgade, Klostergade vest for Gråbrødregade og Søndergade nord for banen til gågader. I stedet for at flytte busserne til Sydbanegade valgte man at anlægge en parallelgade i hvert fald til busser. Brostræde blev i øst forlænget til Munkegade, og i vest anlagdes Farverstræde som gennembrud mellem Bredgade og Søndergade til Brostræde. Begge dele blev udført i 1982, og busser kørte fremover den vej mod øst.

Senere engagerede kommunen rådgivningsfirmaet Cowi Consult, der i januar 1981 kom med en vurdering af, hvor man kunne placere en ny bybusterminal. Man pegede på fire mulige løsninger: den nu-

værende placering i Skolegade, en ny terminal ved Bredgade/Rendebanen, en ny terminal i Brostræde eller en ny ved banegården, hvor rutebilstationen allerede lå. Vurderingen pegede på, at pladsbehovet afhang af køreplanen, idet der med nuværende køreplan skulle være plads til, at alle linier mødtes samtidig. Hvis busserne i stedet for kørte i 20 minutters drift, kunne de afgå forskudt, især hvis de havde fælles strækning og stoppesteder i centrum. Endelig satte vurderingen spørgsmålstegn ved, om det i det hele taget var nødvendigt med et fælles omstigningssted, hvor busserne holdt samtidig i flere minutter. En passagertælling viste nemlig, at kun omkring 20% af passagererne skiftede bus ved Bybuscentralen. Til gengæld sad mange og ventede på at køre videre i den bus, de ankom med.

Vurderingen fremhævede to vigtige forudsætninger for at komme videre med processen. Den ene forudsætning var, at der skulle tages en beslutning om terminalens placering og bussernes vej gennem byen. Den anden var at der skulle etableres en forbindelsesvej mellem Sjællandsvej og Bramdrupskovvej. I slutningen af 1981 blev løsningen på pladsproblemet, at inddrage Skolegade i Bybuscentralen. Planerne for en helt ny bybusterminal blev derfor droslet ned.

Nyt bybusnet

Ved indgangen til 1983 kom der dog gang i sagen igen, nu med nyt bybusnet som mål, idet en passagertælling bl.a. skulle belyse belastningen af Carl Plougsvej-ruten, betjening af boligområderne i Bramdrupdam og bus til Vonsild. Tællingen førte til at der i marts 1984 blev fremlagt et forslag til en ny struktur med fem buslinier med 20

minutters drift i dagtimerne og timesdrift aften, lørdag eftermiddag og søndag. Alle linier havde en gren i nord og i syd og skulle udover Bybuscentralen også betjene banegården og rutebilstationen. Forslaget lagde sig på den måde op ad idéen om et knudepunkt fra tidligere.

Der blev stillet en del spørgsmål og ændringsforslag til forslaget, men man besluttede på trods af det at arbejde videre. Det blev dog klart, at det nye bybusnet først kunne være klar i juni 1985. Sagens behandling blev også kompliceret af, at VAT undervejs påbød besparelser. I første omgang ved at kørslen fra sommeren 1983 blev reduceret med 10% og fra sommeren 1984 med yderligere 5%. Den første blev gennemført ved at stoppe kørslen tidligere om aftenen og med tyndere drift i weekenden, og den anden med indskrænket kørsel i sommerperioden.

I mellemtiden vedtog kommunen i efteråret 1984 en kommuneplan, hvor Jernbanegades smalle del blev til sivegade, så busserne ikke længere kunne køre den vej. I stedet skulle der nu ses på, om busserne kunne køre igennem Brostræde i begge retninger.

Ved den fortsatte behandling steg linieantallet fra fem til seks, og de skulle lægges, således at de ved de store områder kunne supplere hinanden og give 10-minutters drift. Alle linier skulle have stop ved bybusterminal og banegården. Desuden kom Vonsild nu med i

Nedrivning af Vestergade. 1981.
Fotograf: Gudrun Heckmann.





planen. Endelig blev der bevilget penge til, at vejforbindelsen mellem Sjællandsvej og Bramdrup Skovvej blev anlagt i foråret 1985.

Man forventede dengang stadig, at det nye bybusnet skulle gå i luften i sommeren 1985. Der opstod imidlertid en ny forhindring på grund af større fjernvarmearbejder i Jernbanegade, og man nåede frem til, at det var en dårlig ide at igangsætte en helt ny køreplan, som skulle starte med omkørsler m.v., og man udsatte derfor starten.

Bredgadegrunden eller Riberdyb?

Planerne for Bredgadegrundens bebyggelse begyndte også at tage form, og i 1985/1986 gennemførtes en lokalplanbehandling, som førte til mange indsigelser, og en af de mere heftige offentlige debatter. Ved fremlæggelsen var det stadig planen, at bybusterminalen skulle ligge et sted omkring den senere Ny Vestergade. Men flere indsigelser var imod bussers ophold med motoren i gang så tæt på boliger. Byrådet besluttede derfor, at der med vedtagelsen af lokalplanen udtrykkeligt ikke var taget stilling til den endelige trafikløsning for bybussystemet.

Samtidig kom der i februar 1986 et revideret forslag til bybusnet med overvejelserne fra efteråret 1985 indarbejdet. Set i lyset af udviklingen lagdes der op til en løsning, der kunne gennemføres, uanset om en bybusterminal lå på Bredgadegrunden og eller ved Klostergården, dvs. i Brostræde. Teknisk Udvalg var dog alligevel betænkelig ved dobbeltrettet trafik i Brostræde, og med Jernbanegades smalle del lukket for busser lagde udvalget op til, at de i stedet skulle køre

Farverstræde ca. 1985.

Fotograf: Steen Krarup.

Nye parkeringspladser

Parkeringsforholdene i den indre by blev i mange år betegnet som uholdbare. Af store pladser var der reelt Borchs Gård og – i hvert fald midlertidigt – Bredgade-grunden. I 1985 indviedes et parkeringshus i Brostræde opført af Føtex. Der var ind/udkørsel både fra øst og vest til det; men kun busser kunne køre igennem Brostræde. Senere kom der også parkeringskælder på Bredgade-grunden og parkeringshus i Toldbodgade.

Føtex P-hus i Brostræde set fra oven. 1993.
Fotograf: Mogens Hansen.



Sparekasse

Bikuben-Sparekasse

4

Sæst
(Sdr. Vang)

DSB

JN 92573

DSB



Linie 4 kørte ad Sct. Jørgensgade fra
bybuscentalen. 1986.
Fotograf: Ole Bøglund.

ad Sydbanegade i vestgående retning. Derfor opstod en ide om en
bybusterminal syd for åen, enten ved Riberdyb eller Holmsminde.

Der var altså flere alternativer på bordet. Undervejs kom det frem,
at placering på Bredgadegrunden kun var mulig med 20-minutters
drift, fordi busserne så kunne passere pladsen i en glidende strøm.
Ved 30-minutters drift skulle alle busser mødes samtidig. Samtidig
blev det også klart, at en placering syd for åen var en så omfattende
ændring, at der skulle laves et kommuneplantillæg og dermed ville
være længere behandlingstid.

Et flertal i byrådet vedtog dog 11. august 1986, efter en intens debat,
at der skulle gennemføres et nyt bybussystem med 20 minutters
drift med bybusterminal ved Riberdyb. Fortalerne for Riberdyb hen-
viste til, at der ikke var plads til andre placeringer, hverken ved Bred-
gade eller en dobbeltrettet Brostræde/Farverstræde. Modstanderne
mod Riberdyb henviste til, at en placering syd for åen vil trække kun-
derne væk fra butikkerne i bymidten.

Kolding set fra oven. 1985.
Fotograf: Ludvig Dittmann.





Bredgadepladsen

Bebyggelsen af Bredgadepladsen var indtil slutningen af 1980'erne et hyppigt tilbagevendende emne. Siden sidst i 1960'erne var den blevet brugt som parkeringsplads med bybuscentral i det nordvestre hjørne og BP-benzinstation i sydøstre. Olieselskabet ville på et tidspunkt bygge et hotel på grunden og kommunen planlagde også at bruge den til et nyt rådhus. Begge planer blev droppet.

Undervejs opstod der planer om et center, som omfattede boliger, kontorer, butiksarkade, kulturcenter, Arbejdernes Forsamlingsbygning og bybusterminal med parkeringskælder under bebyggelsen. Sagen gav anledning til en heftig offentlig debat, som stod på både under forberedelserne, lokalplansbehandlingen og under selve byggeriet, som flere forsøgte at få stoppet. Debatten handlede ikke så meget om, hvad der skulle være på grunden, men mere om, hvor stort byggeriet skulle være, og hvor tæt det måtte placeres på kirken.

Selvom det siden begyndelsen af 1960'erne havde ligget i kortene, at det var oplagt at placere en bybusterminal på grunden, stillede flere spørgsmålstejn ved planen igen. Byrådet besluttede derfor, at der med vedtagelsen af lokalplanen udtrykkeligt ikke var taget stilling til den endelige trafikløsning for bybussystemet.

AAB bygger på Bredgadepladsen i 1988.
Fotograf: Svend Erik Jacobsen







Bybustterminalen flyttes

Debatten om placeringen af bybustterminalen fortsatte imidlertid, og i løbet af 1987 nåede man frem til, at en Riberdyb-løsning alligevel ikke var optimal. Et forslag fra rådgivningsfirmaet Anders Nyvig til en trafikplan lagde op til, at med forskellige lysreguleringer kunne busserne alligevel køre igennem Brostræde-Farverstræde i begge retninger. Ved et fællesmøde i august mellem handelsstandsforeningerne, trafikmyndigheder, DSB, VAT med videre drøftedes for bybussernes vedkommende udelukkende gennemkørsel igennem Brostræde og Jernbanegade. Derved var Riberdyb igen ude af billedet. Trods betænkeligheder ved Klostergården var der stemning for at lægge terminalen her foreløbig som et forsøg, der skulle vurderes igen senere.

Trafikplanforslaget udsendtes i efteråret 1987 i offentlig høring som en debatavis bl.a. om bybusnet og køreplan med en bybustterminal i Klostergården med fælles mødested, kortsalg og chaufføropholdsrum. Desuden skulle i Ny Vestergade, altså inde i Bredgadebyggeriet, anlægges en vendeplads til busserne. Efter høringen godkendte byrådet planen i februar 1988 og bevilgede samtidig 3,7 mio. kr. til de nødvendige indretningsarbejder især på Klostergården, der skulle være klar til ibrugtagning den 1. maj samme år.

Ny busterminal i Brostræde. 1988.
Fotograf: Peter Thastum.

Det nye bybussystem indvies

Indvielse af Klostergården og igangsætning af det nye bybussystem blev fejret ved en stor indvielse, hvor skuespilleren Jesper Klein deltog og i dagens anledning var udnævnt til overtrafikkontrollør. Derudover kunne man i lokalaviserne læse et tillæg om det nye bybussystem. Det var dog mest var en stor reklamesøjle for forretningerne i de tilstødende gader. Desuden omdeltes informationshæfte til samtlige husstande med beskrivelse af det nye system, oversigtskort og køreplan.

Det nye bybusnet bestod af seks linier med 20 minutters drift i dagtimerne og timesdrift om aftenen samt lørdag fra kl. 13 og hele søndagen. Køreplanen var lagt, så busserne ankom og afgik i grupper med 10 minutters mellemrum. Hvert 10. minut afgik tre-fire busser i hver retning fra Klostergården. Hver linie havde et ophold på omkring fem minutter til omstigning, chaufførskifte med videre. Pladsen blev indrettet med en ø-perron, som busserne passerede venstre om med ind- og udstigning og dermed omstigning på øen. Busserne holdt i den rækkefølge, som de ankom i og dermed forskellig fra gang til gang.

Linie 1 og 2 var formet som ottetal, hvor der kørtes rundt i begge retninger, og med mødested ved Klostergården: Linie 1 kørte Klostergården-Banegården-sygehuset-Palmeallé-Galgebjergvej-Klostergården-Sdr.Havnegade-Tvedvej-Højhusene-Tved-Agtrupvej-Klostergården. Linie 2 kørte den modsatte vej rundt. Tilsammen var der hermed seks afgang i timen i dagtimerne. Undervejs betjentes også plejehjemmet Kløverhøj, der i mange år havde efterlyst busforbindelse.

Ny trafikplan i 1988

Med bistand fra rådgivningsfirmaet Anders Nyvig A/S udsendte kommunen i efteråret 1987 et forslag til en ny trafikplan for bymidten, der lukkede den helt for gennemgående biltrafik. Trafikken skulle køre på ringgadenettet, der skulle bestå af Ndr. Ringvej–Slotssøvej–Fredericiagade–Buen–Sydbanegade–Tøndervej–Vestre Ringgade. Fra ringen kunne man flere steder komme ind i bymidten, men ikke igennem, idet området omkring Jernbanegade mellem Slotsgade og Bredgade, selve Bredgade og området omkring Sct. Nikolaj Kirke blev betegnet som en prop, der lukkede for gennemkørsel. Fredericiagade og Jernbanegades østlige del skulle igen være dobbeltrettede.

Efter en del debat ved den offentlige høring i vinteren 1985/1986 ændredes det dog til, at der alligevel kunne køres igennem Bredgade mellem Rendebanen og Adelgade, således at Låsbygade bevarede forbindelsen til den sydlige bydel. Desuden blev hele Jernbanegades vestlige del gjort til gågade. En væsentlig del af planen var, at bybusterminalen blev flyttet til Klostergården, og busserne som de eneste fik lov til at køre igennem Farverstræde/Brostræde og endda i begge retninger.

Planen blev stort set ført ud i livet i de følgende år, hvor Fredericiagade og Jernbanegade blev dobbeltrettet i 1989. Gradvist blev hele Jernbanegades vestlige del gågade. Bredgade forblev dog åben for almindelig trafik.

Jernbanegade før den blev gjort til gågade. 1987.
Fotograf: Ole Friis.





52508

KV 2097

DK

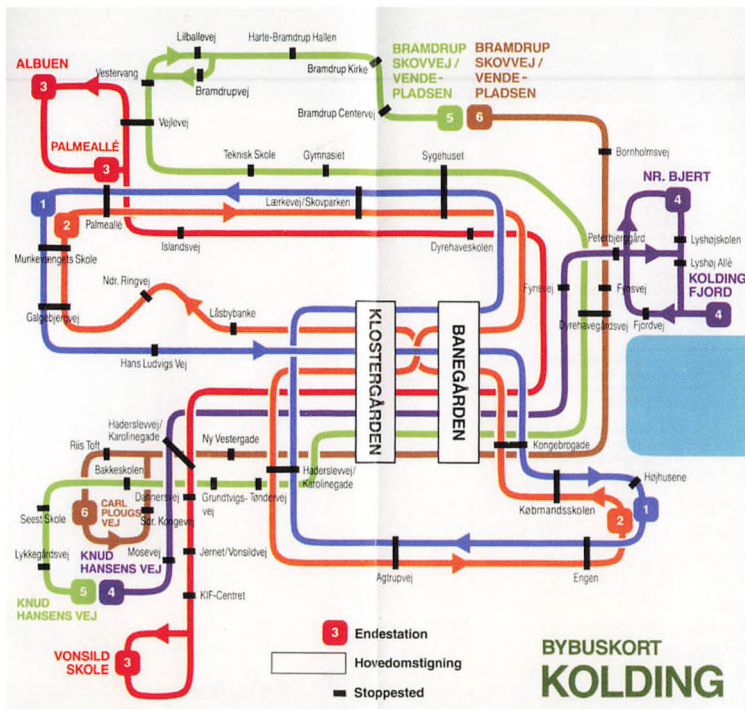
TRAILERS

DK

LZ 3672

Kodalux
farvebilleder

Børn - Bolger - Billeder



Bybusnettet som det så ud i 1989-90.
Kort udlånt af Jakob Lønæk Hollesen.

Linie 3 udgik fra Palmeallé ad Dyrehavevej-Banegården-Klostergården-Haderslevvej-Brændkærgade-Sdr. Ringvej-Haderslevvej-Vonsild. I dagtimerne mandag-fredag udgik den fra Albuen og betjente i syd også industrikvarteret omkring Jernet. Dermed fik Vonsild bybusforbindelse efter at have ventet i mere end 50 år siden det første forslag.

Linie 4 udgik fra enten Hotel Koldingfjord, Nr. Bjert eller Strandhuse og fortsatte ad Fynsvej til Banegården-Klostergården og videre ud ad Haderslevvej til Knud Hansensvej. Her skiftede bussen om til linie 5 og fortsatte over Seest-Tøndervej tilbage til Klostergården og videre via Banegården-Dyrehavegårdsvej-Sygehuset til Bramdrupdam med endestation ved Bramdrup Kirke og samme vej retur.

Linie 6 udgik fra Bramdrup Kirke igennem Bramdrup Skov til Sjællandsvej og via sygehuset til Klostergården og videre til Carl Plougsvej og retur. Alle linier betjente både Klostergården og Banegården undervejs. Desuden kørte linie 3, 5 og 6 en tur gennem vendepladsen i Ny Vestergade. Efter et statusmøde med chaufførerne tre uger senere godkendte Teknisk Udvalg dog, at den kunne springes over.

Sammenlagt blev det ugentlige afgangstal øget med omkring 6% fra 2912 til 3077 afgang. Reelt var stigningen dog større, fordi udvidelsen især lå på de lange ruter, bl.a. til Vonsild og Bramdrupdam. Når et busnet ændredes fra 12 til 6 linier, blev nogle grene dog skåret fra. Det skete især for Seestrutens gren til Skovlundvej, som blev nedlagt. Det medførte store protester fra borgerne, men det ændrede ikke noget. Skovlundvej mistede sin busforbindelse.

Banegårdspladsen

Der havde længe været planer om en omlægning af Banegårdspladsen, som bl.a. skulle give bedre omstigning mellem bus og tog. Det skete i forbindelse med etableringen af bybusterminalen ved Klostergården, idet en del af planen var, at der skulle være busstoppested for alle buslinier på Banegårdspladsen. Her ville busserne passere samtidig i forbindelse med samlingen på Klostergården. Pladsen blev omlagt i 1988/1989, så den fik et mere pladsagtigt præg med flisebelægning over hele området. Der var en dobbeltrettet kørevej langs med banegårdsbygningen, hvor der var busstoppesteder. Der var principielt gennemkørsel i begge retninger for al trafik; men da trafikken på Fredericiagade igen blev dobbeltrettet, var det forventet, at øvrig gennemkørende trafik ville søge den vej, så Banegårdspladsen blev mere fredelig. Statuen af Chr. Berg blev på pladsen, men anbragt på en noget lavere sokkel, hvilket dog blev lavet om igen efter en del kritik

Indvielse af den nye banegårdsplads
29. august 1989. Fotograf. Ukendt.



Busluse og flaskehals

Med igangsætningen af nettet ændrede flere gader status. Bredgade blev spærret for almindelig trafik umiddelbart nord for indkørslen til parkeringspladsen i Borchs Gård, med en sluse. Slusen bestod af en forsænkning af gaden så bred, at kun busser kunne passere. Den var dog ingen succes og det skete jævnligt, at andre trafikanter kørte ned i forsænkningen. Bredgade blev herefter igen åbnet for alle. Der viste sig også hurtigt, at busserne kunne få besvær med at komme igennem Klostergården, fordi der kun var et spor i hver retning. Når kørslen var planmæssig, var der ingen problemer. Men ved uregelmæssigheder kunne busserne ikke komme forbi hinanden. Hvis en bus f.eks. var omkring 10 minutter forsinket, risikerede den at komme ind i rækken til afgang 10 minutter senere, og måtte vente med at kunne køre videre sammen med dem. Der skete blandt andet flere gange at forreste bus fik motorstop. Det førte til et større trafik kaos.

Kommunen overvejede allerede i 1990, om der kunne laves et ekstra spor i begge retninger, så busser kunne passere hinanden ved forsinkelser. Selvom spørgsmålet var på bordet jævnligt, blev udvidelsen aldrig udført. Trods problemerne besluttedes det i 1990 at gøre Klostergården permanent og udstyre den med permanente bygninger i stedet for de hidtidige barakker. Barakkerne blev dog aldrig udskiftet.

Passagertallet

Der findes ingen oplysninger om passagertallet de første år efter DSB's overtagelse; men i 1978 var det på 4,4 mio. og steg gradvist til 6,2 mio. i 1981. Derefter blev driften indskrænket på grund af besparelser. Det betød at antallet faldt fra 6,1 mio. i 1982 til 4,5 mio. i 1983.

Fra 1987 til 1988 faldt passagertallet fra 3,5 mio. til 3,2 mio. Det var dobbelt så kraftigt som i amtets øvrige bybusbyer. Kommunen havde oprindeligt ventet en stigning; men man så faldet som et udtryk for, at det havde været en mild vinter og at der havde været mange vejarbejder, som påvirkede trafikken. Fra 1988 til 1989 faldt passagertallet til 3,0 mio; men det svarede til gennemsnittet for bybusbyerne. I 1990 steg det gradvist svagt, så det i 1993 var på 3,5 mio. Tallene stammer fra VAT's årsberetninger, der gør opmærksom på, at der er tale om skøn baseret på indtægterne. På trods af det tegner tallene alligevel en tendens.

Analyseinstituttet AIM gennemførte for kommunen i efteråret 1989 en brugerundersøgelse af informationen om bl.a. bybusnettet. Her viste resultatet, at 7% af befolkningen var daglige brugere, og 20% brugte bussen mindst én gang om ugen. Det svarede til niveauet i hele landet. Man tolkede det, som at der var en positiv holdning til systemet; men ikke-brugere kendte for lidt til det.

Chaufføren hjælper med at forklare, hvordan den nye bybusterminal i Klostergården fungerer. 1988
Fotograf: Peter Thastum.



Afgange 1975–1990

Med udgangspunkt i de tilgængelige kilder, såsom køreplaner, er det muligt at give et indblik i antallet af afgange.

År	Tidspunkt	Antal afgange
1975	1. maj	2451
1981	21. juni	3166
1986	4. maj Sommerferie	2800 2325
1988	1. maj	3077
1990	29. april Sommerferie	3023 1633

Stoppested ved Sviatorv foran Kolding
Gymnasiums gymnastiksal. Ca. 1980.
Foto: Kolding Fotoklub.



Justeringer af den nye køreplan

Det viste sig efter et stykke tid, at især forbindelsen mellem linie 5 og 6 i Bramdrupdam gav problemer. Hvis linie 5 var det mindste forsinket, var linie 6 kørt, når linie 5 nåede frem. Derfor blev køretiderne justeret, så de to linier til sidst blev forbundet sådan, at bussen ankom som linie 5 og fortsatte som linie 6 ved vendepladsen på Bramdrup Skovvej og omvendt. Samtidig blev linie 6 forlænget, så den igen kørte ad Broagervej-Sdr. Kongevej-Agrtrupvej til Sdr. Kirkegård.

Kørselsomfanget var nogenlunde uændret med omkring 2.900-3.100 afgang om ugen, med ca. 20% mindre om sommeren. Fra 1990 indførtes dog i princippet ens køreplan for hele året, dog med timesdrift hele dagen alle dage i selve sommerferieperioden. Derved blev driften i den periode næsten halveret til omkring 1.600 ugentlige afgang.

Med byggeriet af Munkensdam Plejecenter fulgte også overvejelser om en busforbindelse. Meningen var, at man ville lave en elevator og gangbro op til busstoppestedet på Grundtvigsvej. Elevatoren blev imidlertid sparet væk under byggeriet. Kommunen besluttede i 1989 at etablere en særlig busforbindelse et par gange om dagen mellem Klostergården og plejecentret uden stop undervejs. Den blev nedlagt igen efter tre måneder. I den sidste måned (februar 1990) blev den benyttet af i alt to passagerer. Det overvejedes herefter, om Seest-ruten skulle køre forbi nogle gange om dagen, eller om der skulle etableres et stoppested for regionalbusserne på Tøndervej, som kunne benyttes som en slags bybus. Det sidste blev løsningen.

Reklamebusser dukkede også op i bybilledet 1990.
Fotograf: Ole Bøglund.



Byggeri af Kolding Storcenter

I slutningen af 1980'erne begyndte man at planlægge et såkaldt aflastningscenter for bymidten. Det blev senere til Kolding Storcenter. Den offentlige høring i forbindelse med lokalplanbehandlingen affødte ligesom med Bredgadegrunden en heftig debat. Debatten drejede sig mestendels om, hvorvidt byggeriet af et så stort forretningscenter ville føre til en udtynding af forretningerne i centrum, specielt når man i forlængelse af trafikplanen samtidig lukkede bymidten for bilkørsel.

Storcentrets første etape blev indviet i 1993, og en kraftig udvidelse kom til i 1999. Dets samlede areal var nu på 62.000 m². Det er nogenlunde lige så meget som den del af bymidten, der ligger mellem Bredgade og Munkegade.

Åbningen af Kolding Storcenter.
Fotograf: Ludvig Dittmann.





Driften af bybusserne

Vejle Amt Trafikselskabs drift var baseret på et offentligt tilskud, hvor amtet betalte halvdelen, og kommunerne betalte den anden halvdel målt i forhold til køreplanstimer i kommunen. Indtil 1984 indgik indbyggertallet også i fordelingsnøglen.

Der findes tal for kommunernes bidrag til driften; men det er ikke længere muligt at se, hvor stor bybusdriftens andel af tilskuddet er. Kolding Kommunes bidrag til VAT udgjorde i 1980 5,1 mio. kr. og steg i 1982 kraftigt til 8,3 mio. kr. Det skyldtes formentlig, at antallet af busser steg med tre i forbindelse med den nye køreplan. Ved spare-runden i 1983 faldt bidraget til 5,9 mio. kr. og steg derefter igen, så det i 1993 nåede op på 10,6 mio. kr.

Med indførelsen af det indre marked i 1986 skete der på landsplan gradvist en holdningsændring, som førte til, at flere offentlige opgaver efter udbud blev udliciteret til private aktører. Denne procedure indførtes fra begyndelsen af 1990'erne efterhånden også på den kollektive busdrift, først i Hovedstadsområdet og senere i resten af landet.

Med udløbet af den hidtidige kontrakt i 1994 kom turen til bybusdriften i Kolding. VAT meddelte i slutningen af 1992, at alle fremtidige kontraktfornyelser ville ske efter udbud. Det beskrives nærmere i næste kapitel.

1994 - nu

En ny fælles busterminal





Fra omkring 1990 skiftede busdriften i Danmark fuldstændig karakter, idet stort set al kørsel blev sendt i udbud. Vejle Amts Trafiksel-skab begyndte på det i 1993, og Kolding kom med fra 1994. Derved skiftede stort set hele busbranchen ejerskab fra mange små og mellemstore virksomheder til enkelte, overvejende udenlandsk eje-de buskoncerner. Få år senere lukkede de sidste danske karrosseri-fabrikker.

Mange af de planlagte store anlægsarbejder i byen var efter man-ge år også ved at være fuldført. Desuden fortsatte fredeliggørelsen af bymidten, det vil sige udbygning med gågader, som fik betydning for planlægningen af busdriften. Samtidig blev flere buslinier juste-ret. Klostergården var fortsat en flaskehals, som først blev løst i 2015 med nyt bybusnet og flytning af terminalen til Mazantigade. Efter-hånden fik miljø og brændstofforbrug større betydning for kravene til busserne, som også lettere skulle kunne komme igennem trafik-ken. Der blev desuden tænkt på alternative former for kollektiv trafik og højere service.

I 1993 kom den første bus med lav indstignings-højde. Her er den på præsentationstur i byen.
Fotograf: Ole Bøglund.



I perioder skrantede trafikselskaberne økonomisk, først Vejle Amts Trafikselskab og efter kommunalreformen i 2006 Sydtrafik, som reducerede kørselsomfanget og forhøjede taksterne. Alt i alt kunne man konstatere, at busdrift ikke længere blot var et spørgsmål om virksomheds driftsøkonomi, men også en integreret del af den offentlige service og byplanlægning, samt resultatet af en større sagsbehandling.

Kørslen i udbud

Med det indre marked i 1986 blev flere offentlige opgaver udliciteret til private aktører efter udbud. Fra omkring 1990 kom den kollektive busdrift med. Konkret gennemførtes udbud ved, at ordregiveren, det vil sige amtets (og efterfølgende regionens) trafikselskab, annoncerede efter anmodninger fra busselskaber om at blive prækvalificeret til at afgive tilbud på kørsel. Heraf udvalgte trafikselskabet et antal, normalt fem, som blev indbudt til at give tilbud på kørslen. Oplægget til tilbuddet var som regel en pakke, som f.eks. kunne være bybusdriften i Kolding med angivet forventet kørselsomfang, køreplan og krav til bl.a. busparkens alder og kvalitet. Kontrakten blev indgået med den, der gav det bedste tilbud baseret på forskellige kriterier, blandt andet prisen. Kontrakten var og er altid tidsbegrænset, oprindeligt normalt 4 år, efterhånden som regel 8-10 år og nogle gange med mulighed for forlængelse i yderligere 1-2 år, inden den igen skal i udbud.

Munkegade 1994.
Fotograf: Orla Lund.

City Trafik A/S vandt det første udbud foran DSB, der dermed måtte afgive driften efter 20 års virksomhed. Vinderen var forpligtet til at overtage busparken, dvs. driftsvogne, men ikke reservevogne. Det betød, at DSB kunne sælge 22 op til 11 år gamle busser til City Trafik. Garage fulgte ikke med i overtagelsen, og DSB beholdt anlægget i Warmingsgade. I stedet lejede City Trafik garageplads hos Bjert Busser, der havde anlæg på Essen. Kommunen konstaterede bagefter, at man gennem udbuddet havde sparet omkring en mio. kr. om året.

Kontrakten løb i fire år, hvorefter der i 1998 var nyt udbud. DSB Busser, der i mellemtiden var blevet til Combus A/S, men fortsat ejet af staten, vandt denne gang driften tilbage. Der var dog ikke længere pligt til at overtage busparken. I stedet tilførte Combus 14 fabriksnye busser og 12 busser, der var op til otte år gamle, som igen blev stationeret i Warmingsgade. Kontrakten var denne gang på seks år, men fik et andet forløb. Combus havde kørselskontrakter mange steder i landet og flere gange til priser, der reelt gav underskud. Staten måtte som ejer tilføre selskabet ekstra kapital for at undgå konkurs. I alt 500 mio. kr. blev det til. Det blev af andre busselskaber betragtet som ulovlig statsstøtte og dermed konkurrenceforvridende. Sagen endte hos EU-kommissionen, der i 2001 dog nåede frem til, at det ikke var tilfældet.

I 1994 stoppede DSB med at køre bybusser i Kolding, i stedet kom City-Trafik til i en periode på 4 år. 1994.
Fotograf: Ole Bøglund.





City-Trafik måtte til tider låne busser fra deres andre afdelinger. Her er en ældre Fredericia-bybus kommet i gang på Banegårdspladsen i 1994. Fotograf: Ole Bøglund.

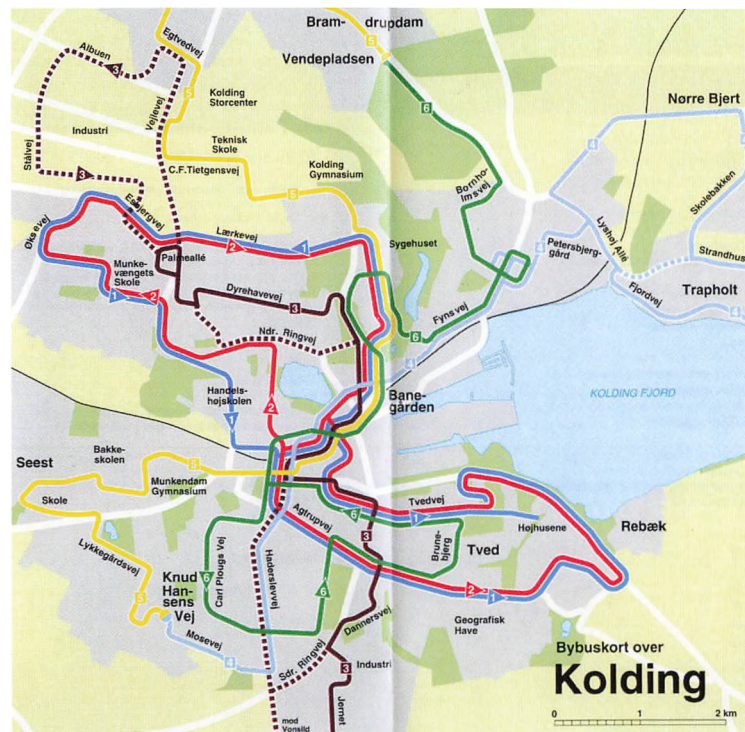
Samtidig satte staten selskabet til salg, det vil dog sige, at på grund af gælden var prisen netto på symbolske 100 kr. og køberen var bus-selskabet Arriva Danmark A/S, der dog straks videresolgte halvdel af Combust-virksomheden herunder bybusdriften i Kolding til Connex Transport Danmark A/S. Såfremt EU-kommissionen var nået frem til, at der var tale om ulovlig statsstøtte, var salget ikke blevet til noget, og Combust var i stedet gået konkurs med en ret uoverskuelig situation til følge. Connex drev kørslen i resten af kontraktperioden, det vil sige frem til 2004.

Klostergården og pendlerprojekt

Klostergården var fortsat en flaskehals, som man dog prøvede på at gøre noget ved. I Vejle Amts Trafikselskab Nyt 1996 nr. 3 kundgjorde selskabet således, at buspassagererne i Kolding fra foråret 1997 kunne se frem til store ændringer med en ombygget bybusterminal i Klostergården, og at flere regionalbusser som led i et såkaldt pendlerprojekt ville køre den vej. Det blev dog aldrig til noget.

I 1995 opfordrede kommunen Vejle Amts Trafikselskab til en generel gennemgang af bybusnettet, idet flere problemer i det nuværende ikke kunne løses uden at skabe nye problemer andre steder. Det førte til, at kommunen og Vejle Amts Trafikselskab gik i gang med pendlerprojektet. Det gik ud på at gøre den kollektive trafik mere at-

traktiv og tiltrækkende for pendlerne bl.a. ved terminaler med nem omstigning mellem transportmidlerne både internt mellem de kollektive og ved omstigning til og fra privatbiler og cykler.



Bybuskort over Kolding 1995–1996.

En nødvendig forudsætning var dog, at både bybusser og omegnbusser kunne mødes og udveksle passagerer på Klostergården. Kommunen var i første omgang indstillet på at anlægge ekstra kørespor i begge retninger, så busser kunne komme forbi hinanden. Desuden skulle der være bedre faciliteter for både passagerer og chauffører. Der var imidlertid delte meninger i byrådet, om hvorvidt der skulle laves en lille løsning med kørespor, eller om man med det samme skulle flytte terminalen til et bedre sted. I første omgang var der stemning for at flytte den hen til parkeringspladsen ved Klostergade, som ville give bedre til- og frakørselsforhold.

Kommunen tog efterhånden bybusterminalen med i en samlet vurdering af bymidtens fremtid, og dermed om terminalen skulle ligge ved Klostergården eller et helt andet sted. Derved kunne der højst blive tale om at lave kørespor ved Klostergården. Selv det blev opgivet igen i slutningen af 1997.

Miniterminaler og citybusser

Et andet element i projektet var miniterminaler i periferien, hvor der nemt kunne skiftes mellem bybusser og andre transportmidler (regionalbusser, biler og cykler). Vejdirektoratet gav i 2000 støtte til at etablere en miniterminal ved Kokholm ved Hotel Scandic Kolding. Imidlertid blev projektet opgivet igen, da det var for kompliceret at skabe ordentlige til- og frakørselsforhold på grund af kommende vejoplægninger. Samtidig måtte Vejdirektoratet i 2002 meddele, at støtteordningen ville bortfalde.

Kommunen overvejede et par gange at erstatte buskørslen i den indre by med små city-busser eventuelt kombineret med shuttlebus til Storcentret. Vejle Amts Trafikselskab var betænkelig og pegede på dårlige erfaringer andre steder i landet, og at man kunne risikere at tabe passagerer, når de skulle skifte bus for at komme ind i centrum. Kommunen gennemførte alligevel et forsøg i 2002, hvor der i tre måneder forsøgsvis på hverdage kørtes på en ringrute, der fra rutebilstationen kørte Klostergården-Bredgade-Låsbygade-Hospitalsgade-Ndr. Ringvej-Slotsøvejen-Rutebilstationen med seks stop undervejs. Gennemsnitligt passagertal var tre-fire pr. tur.

Placering af ny bybusterminal

Selvom en forbedring af forholdene ved Klostergården var sat på pause, havde kommunen fået Carl Bro A/S til, som led i planlægningen af bymidten, at undersøge mulige placeringer af en trafikterminal. Resultatet forelå i efteråret 1998 og pegede på fem mulige steder: A1: Bybusterminal ved Klostergården/Brostræde og rutebilstation ved banegården. A2: Bybusterminal ved Klostergården/Brostræde og rutebilstation på Holmsminde. B: Ny fælles trafikterminal i forbindelse med banegårdspladsen/posthuset. C: Ny fælles trafikterminal for by- og regionalbusser på Holmsminde D: Ny fælles trafikterminal på dæk over banen ved Buen.

A1 var det nuværende sted. I første omgang tog man resultatet til efterretning, idet det samtidig med dets offentliggørelse kom frem, at bryggeriet Slotsmøllen ville indstille sin virksomhed i Kolding og

Med tiden er der blevet lidt mere forskel på bybusserne. Her er en kort udgave - 9,5 meter mod de sædvanlige 12 meter - i 2012. Bussen tilhørte Tidebus Danmark. Fotograf: Ole Bøglund.



dermed frigøre et meget stort areal op til banegården, som måske kunne indgå i planerne. I stedet blev biblioteket siden opført der.

Kommunen iværksatte i 1999 udarbejdelsen af en plan for udvikling af bymidten med detailhandel, øvrige erhverv, boliger, aktiviteter og samtidig fastsattes rammer for trafik, herunder også kollektiv trafik og cykelruter. Som en del af planen blev bybusterminalens placering igen taget frem. Af de fem steder blev der arbejdet videre med forslag B og D, dvs. enten placering ved banegård/posthus eller som dæk over banen ved Buen. Forslag D blev dog, blandt andet på grund af prisen, taget af bordet, og i den vedtagne Bymidteplan i slutningen af 2000 indgik en fælles trafikterminal ved banegården/posthuset.

Efter en arkitektkonkurrence vedtog kommunen i 2002 en helhedsplan for området med både bibliotek og en busterminal med underjordisk parkeringshus. I første omgang igangsattes biblioteksbyggeriet, og i 2005 igangsattes planlægningen af Banegårdspladsen. Projektet viste sig imidlertid meget dyrere end forventet og blev stillet i bero. I stedet gik man i gang med et alternativt forslag og vedtog i 2008 en ny helhedsplan for området. Den nye fælles busterminalvar først klar i 2015.

Besparelser og udbud

I forbindelse med regeringsskiftet i slutningen af 2001 ændredes en hel del i statens tilskudspolitik. Blandt andet blev det meddelt, at trafikelskabernes hidtidige statstilskud ville bortfalde fra 2004. For Vejle Amts Trafikselskabs vedkommende forsvandt 11,4 mio. kr. år-

Ny busterminal i Mazantigade. 2022.
Fotograf: Ole Bøglund





ligt. Samtidig faldt passagertallene, og der måtte derfor gøres noget.

Ved bybusserne i Kolding toppede passagertallet i 2000 med omkring 4,3 mio. og faldt konstant i årene derefter til 3,65 mio. i 2005. Vejle Amts Trafikselskab vedtog både at forhøje taksterne, med risiko for frafald af flere passagerer, og at lægge hovedparten af besparelsen for det bortfaldne statstilskud på bybusdriften i de fire store byer (9,0 mio. kr.).

I Kolding indstillede linie 3 (Albuen-Vonsild) og linie 6 (Carl Plougsvej-Bramdrupdam) driften om aftenen, lørdag eftermiddag og hele søndagen. Til gengæld betjentes Dannersvej i samme tidsrum af linie 1 og 2, medens Bornholmsvej/Sjællandsvej betjentes af linie 4. I Vonsild henvistes man til at benytte regionalrute 34 mod Haderslev. Desuden blev enkelte ture taget ud på de øvrige linier. I alt blev køreplanen reduceret med omkring 10% eller ca. 7.000 timers kørsel om året.

Nedskæringen kom samtidig med næste udbud af bybusdriften i Kolding. For at få lavere tilbudspriser lempede man på vilkårene. For det første blev kontraktperioden forlænget fra seks til otte år, og for det andet fik vognmændene mulighed for at afgive tilbud, hvor de kunne overdrage vognene til en eventuel ny vognmand ved kontraktperiodens udløb. Resultatet blev, at Connex genvandt kørslen i otte år til 2012. Connex skiftede i 2006 navn til Veolia Transport Danmark, som i 2007 solgte sine danske aktiviteter til Arriva.





I en kort periode blev busdriften udført af Connex. Connex' busser havde en let genkendelig bemaling. Her er en af busserne på vej ud i Bredgade fra Farverstræde i 2004. Fotograf: Ole Bøglund.

Strukturreform og Sydtrafik

Ved kommunalreformen i 2007 kunne der ikke opnås politisk enighed om at oprette ét samlet trafikelskab for hele regionen i stedet for de fire amtslige selskaber. I stedet blev Sydtrafik oprettet, som dækkede de gamle Sønderjyllands, Ribe og Vejle amter, samt Fynbus for Fyn. Kolding Kommune foreslog ellers flere gange, at man effektiviserede virksomheden ved at slå det hele sammen til ét selskab.

I forhold til de gamle amtslige selskaber skete en væsentlig ændring af finansieringen, som betød, at bestilleren fremover betalte. Det vil sige, at regionale ruter igennem flere kommuner betales af regionen, medens bybusser og lokalruter betales af kommunen. Fælles- og administrationsomkostninger blev fordelt efter en nøgle. For Koldings vedkommende betød det, at kommunen betalte hele tilskuddet til bybusdriften ligesom før oprettelsen af Vejle Amts Trafikelskab i 1979.

Rejsekort og trafikplaner

Samtidig med strukturreformen og oprettelsen af Sydtrafik forbedtes også indførelsen af det landsdækkende rejsekort, hvor man med et enkelt kort kunne rejse overalt i hele landet ved at checke ind ved start og skift undervejs og checke ud ved afslutningen, hvorefter rejsens pris blev trukket på det indsatte beløb på kortet. I slutningen af 2008 sluttede Sydtrafik sig til Rejsekortet. Kolding Kommune sluttede sig til i begyndelsen af 2009, men med den forudsætning, at skolebusser blev holdt udenfor, og at kommunens indskud gen-

nem Vejle Amts Trafikelskab skulle modregnes i bidraget. Det sidste ville Sydtrafik ikke acceptere, hvilket gav anledning til en del uenighed. Det endte dog med at Kolding måtte bøje sig, idet kommunen var den eneste af de tre berørte kommuner i det gamle Vejle Amt, der gjorde egentlig modstand.

En af de nye trafikelskabers opgaver var hvert fjerde år at lægge en plan for serviceniveauet for trafikken. Sydtrafiks første plan udkom i 2009, hvor der blev gjort meget ud af principper for den regionale trafik og udviklingen af den. Derudover blev der redegjort for de enkelte kommuners principper for den lokale busbetjening.

Koldings principper betegnedes som meget præcise og kunne for bybusstrafikken kort resumeres således: Minimumshastighed for bybusserne skulle være 15 km/t. Der skulle i midtbyen være 10 minutters drift i myldretiden, 20 minutter midt på dagen samt 30 minutter aften og weekend, og højst 400 meter til busstoppested. I forstæderne skulle der være 30 minutters drift i myldretiden og 60 minutters drift derudover og med højst 600 meter til busstoppested. Alle buslinier skulle passere banegården. I næste trafikplan fra 2014 blev der fastlagt fælles principper om, at bybusser i de store byer kørte med 30-60 minutters drift i dagtimerne på hverdage og 60-120 minutters drift om aften og i weekenden.



6 Brøndrupdam
Sjællandsvej

SYDTRAFIK

8549

8549

XM 95 643

En ambitiøs transportplan

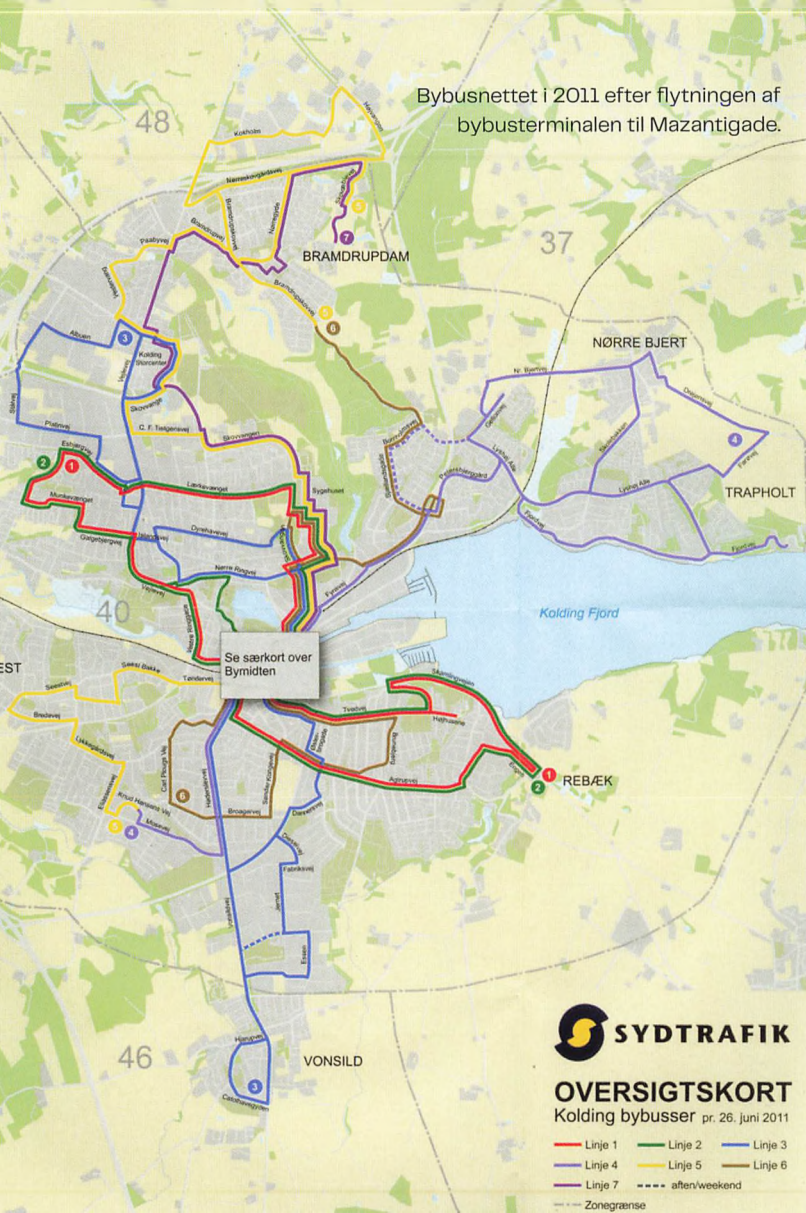
Sideløbende med Sydtrafiks trafikplan fremlagde den nye Kolding Kommune med bistand fra Rambøll A/S i 2009 en samlet transportplan for kommunen for 2010-2021. Planen omfattede både vejnet, kollektiv trafik, cykelrutenet og trafikikkerhed. Formålet med planen var at nedbringe CO₂-udledningen, reducere støj og luftforurening ved at overflytte persontransport til mere miljøvenlige transportformer og at gøre bymidten bilfri. Der blev også lagt op til, at miljømål indgik som delkrav i det kommende busudbud i 2012. Desuden skulle der indrettes ny busterminal i tilknytning til banegården. Selve bybusnettet blev foreslået udbygget til fem minutters drift i myldretiden med ny bybuslinje til byudviklingsområde Dalby-Vonsild og to nye pendler-ruter, også med fem minutters drift i myldretiden. Endvidere lagde planen op til anlæg af tre-fire miniterminaler i byens udkant i tilknytning til pendlerruter med i alt ca. 7.000 pendlerparkeringspladser, således at man kunne stige om fra bil og fortsætte med bus til arbejde. Nogle veje skulle derfor udvides til fire spor, hvor to af dem var forbeholdt et højklasset busvejnet. Der skulle være signalregulerede kryds på de strækninger, der betjentes af pendlerruterne. Anlægsomkostningerne blev skønnet til ca. 140 mio. kr. til pendlerpladserne og 30 mio. kr. til ny busterminal. De årlige driftsudgifter til bybusdriften og de nye pendlerruter blev skønnet til ca. 15 mio. kr. baseret på merindtægter på 80 mio. kr. og merudgifter på 95 mio. kr. Det daglige passagertal forventedes at stige fra ca. 16.000 til 70.000.

Connex-busser blev overtaget af Arriva, som i stort omfang ikke malede busserne om. Her er en Arriva-bus på vej ad Tvedvej fra Højhusene i 2010. Fotograf: Kurt Nielsen.

Ved planens politiske behandling i efteråret 2009 nåede man frem til, at den var noget ambitiøs, eller som det blev udtrykt: "Planens virkemidler skal være realistiske – og økonomisk opnåelige". Det vil føre for vidt at gennemgå behandlingen i detaljer. For bustrafikkens vedkommende kan blot konstateres, at miljø indgik i udbuddene både for 2012 og for 2022.

Desuden blev en ny busterminal taget i brug i 2015 i Mazantiga-de. Anlægsomkostningen var væsentligt lavere end anført i planen, nemlig omkring 15 mio. kr., hvoraf Transportministeriets Fremkom-melighedspulje støttede med omkring 6 mio. kr. Man udelod en stør-re omlægning af Banegårdspladsen, som var skønnet til at koste omkring 11 mio. kr. Der var også opnået støtte fra samme Fremkom-melighedspulje i 2010 til projekt med prioritering af busser i visse kryds. Men kommunens egen medfinansiering i 2010-2012 blev sparet væk, og støtten bortfaldt.

Det nærmeste tilløb til pendlerruter var formentlig en idé om busser uden tidsplan, som kom op ved byrådets budgetforlig for 2018. Kom-munens Teknik- og Klimaudvalg overvejede en shuttle rute Kloster-gården-Busterminalen-Sygehuset-Gymnasiet-Storcentret-Han-senberg Tekniske Gymnasium med 10-minutters drift i myldretiden. Det ville forudsætte fire busser i drift og koste ca. 4,5 mio. kr. Kørsel helt uden tidsplan og med fleksibel rute ville Sydtrafik ikke være med til, da det var i strid med lovgivningen. Desuden frygtede man, at en sådan rute ville udhule de ordinære ruter, og udvalget gik ikke videre med sagen.



Tilkaldetaxi og flextur

Den kollektive trafik blev i byens udkant flere gange ført ud i livet uden at udbygge busnettet. Det skete eksempelvis med busforbindelsen til Alpedalen, der blev afløst af tilkaldetaxi. Dette system kom også i brug fra 2002. Omkring 2011 opstod et flextur-system som erstatning for tyndt belagte landruter med bestilling mindst to timer i forvejen. Også dette system blev taget i brug et par steder i byområdet i stedet for bybusruter.

Et ønske i 2001 om bedre busbetjening af kvarteret Bramdrup Øst kunne kun vanskeligt løses med omlægning af linie 5 specielt aften og weekend. I stedet blev området betjent af tilkaldetaxi med afgang hver anden time med faste tider optaget i køreplanen som linie 7. Det nye busnet i 2015 gav Skovæblevej bus også aften og weekend, og tilkaldetaxien blev afskaffet igen.

I 2012 var der ønsker om bus til både den nye Nordic Synergy Park ved Tankedalsvej og den nye politistation på Birkemose Alle. Undersøgelser viste dog, at behovet var for lille til bus. I stedet blev der begge steder etableret flexkursordning.

Stoppestedsstandere og miljøkrav

Som led i en forbedring af information ved stoppestederne afsatte kommunen i 2016 1 mio. kr. til opsætning af 14 såkaldte dynamiske stoppestedsstandere, der viste information i realtid om de kommen-

Arriva-busser i forskellig bemaling på
garagepladsen i Warmingsgade i 2012.
Fotograf: Ole Bøglund.





de to-fire afgange, idet man koblede sig på et projekt, som Sydtrafik havde fået støtte til fra Trafikstyrelsen

Ved udbuddet i 2012 kom, som nævnt, miljørettede mål med i kontraktvilkårene. Alle busser skulle opfylde euronorm 5 for udstødning, og gennemsnitlig alder for vognparken skulle være højst 8 år, og ingen bus måtte være mere end 12 år gammel. Busser under 6 år gamle gav pluspoint og mere end 6 år gamle busser gav minuspoint. Desuden skulle tre busser være kortere end 12 meter standardlængde. Udbuddet blev vundet af Tide Bus Danmark A/S, og kontrakten var otteårig og kunne forlænges med op til to år. Senere blev desuden indføjet tre hybridbusser med elmotor som startmotor efter standsning. Tide etablerede sig med garageanlæg på Platinvej.

Inden udbuddet havde kommunen regnet på mulig besparelse ved at indskrænke eller ligefrem erstatte aftenkørsel med tilkaldetaxi. Men konklusionen var, at der ikke ville være tjent noget ved det, idet tilkaldetaxi med det nuværende passagertal ville være dyrere end bus. Samtidig ville det blive oplevet som en serviceforringelse, når aftenturen skulle bestilles en time i forvejen.

Ved det næste udbud, der trådte i kraft juni 2022, var kravet, at alle busser var emissionsfrie i praksis batteridrevne elektriske busser. Kolding Kommune stillede garageanlæg til rådighed på Platinvej (ikke samme sted som det hidtidige anlæg); men busoperatøren skulle selv stille med ladeanlæg. Kontrakten blev denne gang tiårig

Elektroniske stoppestedstavler er også kommet til Kolding. 2022.
Fotograf: Ole Bøglund.

med mulighed for to års forlængelse og blev vundet af Nobina Bus Danmark A/S.

Takster og økonomi

Takstsystemet har udviklet sig igennem årene. Det er nok de færreste faste passagerer, der i dag køber kontantbillet i bussen, idet den er meget dyrere end de forskellige rabatmuligheder. Alligevel giver prisen for en kontantbillet en fornemmelse af taksternes udvikling.

I 1994 kostede en kontantbillet for voksne 13 kr. og gjaldt som tidligere til to zoner. Næsten hele bybusnettet lå i samme zone; kun det sydligste Vonsild og nordligste Bramdrupdam lå i andre zoner. I dag ligger kun Lilballe i en anden zone end resten af bybusnettet. I 1997 blev taksten sat ned til 12 kr., men steg fra 2001 igen til 14 kr. og fortsatte gradvist opad, så den i 2006 kostede 17 kr. I Sydtrafiks første år i 2007 kostede to zoners billetten 18 kr. og steg gradvist siden til 24 kr. i 2021. I 1999 indførte Vejle Amts Trafikselkskab desuden en énzones billet til 10 kr., som gennem årene steg til 14 kr., men siden blev afskaffet igen.

På grund af afregningssystemer og sammenkobling mellem bybustrafik og regional- og lokaltrafik er det ikke muligt at opgøre bybustrafikkens økonomi isoleret fra den øvrige trafik. Ved Vejle Amts Trafikselkskabs oprettelse udgjorde Koldings bidrag til bustrafikken ca. 5,1 mio. kr. Det steg i løbet af årene til omkring 11 mio. kr. i 1995. Derefter faldt det kortvarigt til omkring 8 mio. kr. i 1998, men steg igen og holdt sig i resten af tiden i Vejle Amts Trafikselkskab på

Klostergården 2012.
Fotograf: Søren Agerskov.



Byens fredeliggørelse og bylivsstrategi

Fredeliggørelsen af bymidten ved at gøre den bilfri fuldførtes i 2004 ved, at gågadenettet blev udvidet med den sidste del af Jernbanegade fra Buen og vestpå samt Slotsgade, Gråbrødregade, Klostergade og Lille Brostræde.

Det er blevet påpeget, at i kraft af storcentrets fremkomst er handelslivet i bymidten efterhånden stagneret med flere lukkede butikker. For at modvirke den udvikling blev der i 2000 vedtaget en Bymidteplan med rammer for dens udvikling omkring detailhandel, øvrige erhverv, boliger, aktiviteter og samtidig rammer for trafik, herunder også kollektiv trafik og cykelruter.

I 2012-2013 blev der lagt op til en bylivsstrategi for bymidten for at få skabt endnu mere udvikling i den. Som der blev sagt i et oplæg, blev der antydnet, at bylivet var trængt med en følelse af, at bymidten var "døende", butikker forsvandt og der manglede liv i gaderne. Strategien bestod af flere niveauer, hvoraf et af dem blev betegnet som "det fysiske niveau" med såkaldte hårde rammer som infrastruktur i form af veje, parker og pladser samt kollektiv trafik. Strategien kom til at indgå i arbejdet med den efterfølgende kommuneplan, og et vigtigt led var en forøgelse af bosætningen i bymidten.

Indvielse af det sidste stykke gågade i
Jernbanegade i 2004.
Fotograf: Orla Lund.





connex

DERNES

SBANK

REMCO
DRONNING DOROTHEA GARDEN

Premier
Nestlé
I
Soft

omkring 10–12 mio. kr. Ved overgangen til Sydtrafik i 2007 ændredes afregningssystemet grundlæggende, og tallene før og efter 2006 kan derfor ikke sammenlignes.

Koldings udgift blev umiddelbart tredoblet til omkring 33 mio. kr. i 2008, og steg siden til omkring 53 mio. kr. i 2020. Ved kommunalreformen i 2006 skete en omfattende ændring af udgiftsfordelingen mellem staten, amter/regioner og kommuner, som blev udlignet ved en tilsvarende ændring af statens bloktilskud til kommunerne. Som led i spareovervejelser i 2009 blev forskellige scenarier undersøgt, herunder hvad Kolding Kommune ville spare ved en total nedlægelse af bybusdriften. Beløbet blev opgjort til 5,3 mio. kr. Ved udbudet af lokalbusserne (dvs. andet end bybusserne) omkring Kolding i 2013, blev nettoudgiften til dem opgjort til ca. 19,4 mio. kr. ud af kommunens samlede udgift til bus trafik på ca. 43 mio. kr.

Nyt bybusnet og ny busterminal i 2015

I 2015 lykkedes det endelig efter et langt forløb at igangsætte et nyt bybusnet og åbne en ny busterminal i nærheden af banegården, som er fælles for bybusser og omegnsruter. Busnet og terminal var resultatet af en lang proces, der undervejs krævede en del planlægning, forberedelse og involverede mange parter. De vigtigste, udover kommunen, var Sydtrafik, DSB, Tide (bybusnettet) og Thykjær (operatør for stor del af omegnsbusnettet) med Sydtrafik som organisator.

Ny busterminal til rutebiler i Mazantigade. 2022.
Fotograf: Ole Bøglund.



Tovholder i projektet var daværende konsulent Tony Werling, Sydtrafik.

Efter flere års tilløb var det i 2013 lykkedes Kolding Kommune at få lavet et projektforslag til ombygning af den 60 år gamle rutebilstation til noget, som gerne skulle blive til et moderne trafikcenter i forbindelse med Kolding Banegård. Med forslaget fulgte bl.a. også planen om, at der skulle etableres holdepladser til bybusserne i Mazantigade, herunder at der skulle indrettes gode spisepause- og toiletfaciliteter for såvel regional-, lokalrute- som bybuschauffører. Dermed kunne man ane konturerne af, at bybuschaufførernes tilholdssted på et tidspunkt kunne blive flyttet fra Klostergården til det nye trafikcenter.

Selve arbejdet frem mod det nye projektforslag til ombygningen af rutebilstationen havde strakt sig over et års tid. De rodede ejendomsforhold på området, som rutebilstationen lå på, havde Kolding Kommune nu til hensigt at få styr på og i givet fald overtage. I forbindelse med dette arbejde søgte Kolding Kommune medfinansiering fra en statslig pulje på 50% af det samlede beløb på dengang 13 mio. kr. Ansøgningsfristen udløb umiddelbart i starten af 2013, hvilket kan have bidraget til at få projektforslaget fremlagt på dette tidspunkt.

Sideløbende med dette arbejde gennemførte By- og Udviklingsforvaltningen i marts 2012 et temamøde om planer for etablering af et helt nyt bybusnet. På den baggrund fik Cowi Consult til opgave at analysere bybuskørslen og udarbejde et oplæg til en ny bybusstruktur. I samarbejde med repræsentanter for Sydtrafik, DSB samt Tide Bus og Thykjær Busser arbejdede man i forvaltningen efterfølgende videre med planer om at opbygge et nyt bybusnet. Tavlen skulle va-

skes helt ren, og et splinternyt linjenet og nye køreplaner skulle tage afsæt i, hvordan Kolding by og omegn så ud anno 2013.

Fra gammelt til nyt bybusnet

Bybusnettet, hvis struktur stammede fra 1988, byggede på, at alle ruter mødtes på den aflange busterminal i Klostergården nær byens gågadesystem. Det indebar den åbenbare fordel, at passagererne kunne skifte imellem alle busserne, når de mødtes her. Prisen herfor var imidlertid, at den først ankomende bus skulle afvente videre-kørsel indtil den sidste bus i gruppen var ankommet, og da flere af linjerne kørte i sløjfer, kom de ikke retur til Klostergården samtidigt. Dette udløste ofte opholdstider for busser – og passagerer – på adskillige minutter, i en række tilfælde på syv – otte minutter. Det var ideelt for passagerer, der havde behov for at skifte bus, men uhen-sigtsmæssigt for passagerer, som i den samme bus blot skulle køre en kort strækning i bymidten, når halvdelen af tiden gik med at holde stille i Klostergården. Udformningen af terminalen i Klostergården fungerede i øvrigt sådan, at busserne holdt i to rækker med næserne i hver sin retning, og hvis forreste bus i en række skulle være så uheldig ikke at kunne starte, var de øvrige busser i rækken bagved også tvunget til at blive holdende.

I 2013 var linjenettet ikke længere det samme som i 1988, men grundstrukturen var dog uændret. I en dynamisk by som Kolding

Den gamle rutebilstation i Mazantigade som den så ud før etableringen af den nye i 2015. Her fotograferet i 1961.

Fotograf: Mogens Hansen.



1 Haderslev

2 Haderslev

3 Vejle

4 Vejle

5 Fredericia

6 Middelfart Odense

Vamdrup Jels

Vamdrup Skovhøj

Vejle

808

havde man løbende tilpasset og udvidet linjenettet i takt med byens udvikling, og udvidelserne havde derfor nærmest taget form som knopskydninger og omvejskørsel, hvorved mange rejser med bybusserne var blevet lange og meget lidt attraktive for passagerer, som gerne ville hurtigt frem. Yderligere bidrog lapperierne til, at mange køreplaner var blevet uoverskuelige og derfor vanskelige for borgerne at tyde.

Af hensyn til den samlede økonomi havde udvidelser af betjeningen i nogle områder ført til indskrænkninger andre steder. Således valgte man undervejs at reducere i aftenkørslen, hvor der ganske vist var færre passagerer, men hvor det også belastede serviceniveauet for passagerer med behov for kørsel til og fra aftenskole, idræts- og motionsaktiviteter, byens kulturelle tilbud med mere. Indførelse af en sommerkøreplan med reduceret kørsel i seks sommerferieuger var også et resultat af forsøgene på at holde snor i økonomien.

I det nye bybusnet var et af målene, at man indenfor den økonomiske ramme ville optimere kørslen i hele bybusområdet, således at bl.a. den hidtidige pausetid i Klostergården skulle konverteres til køretid. Dette ville naturligvis blive på bekostning af de gode korrespondancemuligheder. Endvidere skulle linjerne forløbe mere direkte, altså uden store omvejskørsler, og alle linjer skulle køre gennem centrale dele af byen. Til gengæld ville passagererne opleve en hurtigere rejsetid, ikke mindst igennem bymidten. Gevinsten ved denne manøvre viste sig at udløse mere end 7.000 ekstra køreplantimer, som bl.a. kunne bruges på en udvidelse af linjenettet.

Således blev det muligt at etablere bybuskørsel i nye bolig- og industriområder, f.eks. til Ankerhusvej og til Industri Nord. Der blev også

mulighed for at starte driften op tidligere om morgenen, således at personale og medarbejdere blev i stand til at møde på sygehuset og i industriområderne til kl. 6. Tilsvarende blev det muligt såvel at møde til nattevagt på sygehuset kl. 23, som at kunne benytte bybussen hjem fra aftenvagt efter kl. 23. I det hele taget blev driften intensiveret til de store arbejdspladser, uddannelsessteder og til Kolding Storcenter.

Når der ikke længere var korrespondancebindinger som i Klostergården, kunne busser på fællesstrækninger forskydes og ikke som hidtil køre lige i bagenden af hinanden. Endvidere kunne man på strækninger, som også blev betjent af regional- og lokalruter, tilrettelægge køreplanen således, at busserne også her blev forskudt for hinanden og således gav passagererne et bredere tilbud. Det indbar dog, at man skulle informere borgerne om, at de fremover kunne benytte såvel de gule bybusser som de blå regionalbusser indenfor byområdet. Dette betød f.eks., at linje 3 og regionalruterne 134 og 252 i fællesskab ville betjene strækningen ad Haderslevvej mellem byen og Vonsild. Linje 4 og 5 blev suppleret af ruterne 103 og 207 på Vejlevej, og Nr. Bjert ville blive betjent af såvel linje 8 og 9 som af rute 106.

Som omtalt skulle passagererne vænne sig til, at korrespondancerne imellem busserne blev mere flydende, og at man nu kunne skifte bus andre steder i byen end i Klostergården. I dagtimerne med rimelig høj frekvens på linjerne var overgangstiderne imellem busserne på de forskellige linjer acceptable, men om aftenen og på søn-

Tide-busser på garageanlægget på Stålvej. 2013.

Fotograf: Ole Bøglund.



 SYDTRAFIK

870 8701

 SYDTRAFIK

03

Der flages på busserne, når der er en særlig anledning. Her i forbindelse med Dronning Margrethes 50-års regeringsjubilæum den 14. januar 2022.
Fotograf: Kurt Nielsen.



& helligdage, hvor driften var udtyndet i relation til efterspørgslen, kunne ventetiden imellem busserne blive uforholdsmæssig lang. Derudover betød princippet om så vidt muligt at undgå sløjfe- og omvejskørsel dog også, at nogle borgere fik lidt længere gåafstand til et stoppested.

I Drejens, som havde haft en dårlig betjening i det hidtidige system, var det også vanskeligt at etablere en fornuftig betjening i det nye system. På trods af at området var forholdsvis nyudstykket, havde ingen taget højde for mulig bybuskørsel i dette store, lukkede boligområde. Ingen steder var der forberedt så meget som en enkelt vendeplads til busser, og udgiften til at etablere den nødvendige vendeplads var ikke indregnet i budgettet. Derfor måtte man ty til en løsning med to ringlinjer – linje 8 og 9 – med kørsel i hver sin retning igennem en del af området. Den optimale løsning med betjening af det yderste Drejens var ikke en mulighed.

Borgerne

På forhånd havde By- og Udviklingsforvaltningen foretaget en række vidt forskellige, men meget nødvendige undersøgelser med henblik på at få det bedst mulige afsæt til det nye bybusnet. I disse undersøgelser gennemgik man bybussernes passagertællinger og vurderede påstigende og afstigende passagerer ved de forskellige stoppesteder. Med i planlægningsarbejdet inddrog man også kommunens byudviklingsprojekter, placering af uddannelsesinstitutioner, fremkommelighedsanalyser for trafikken samt arbejdspladsbeliggenhed og befolkningstæthed. Men det var jo også vigtigt at

inddrage borgernes forslag og synspunkter i arbejdet. Derfor blev borgerne allerede før offentliggørelse af det nye forslag inviteret til at komme med tanker og synspunkter. Derudover blev buspassagererne interviewet om bl.a. deres rejsetid og forståelse af køreplanerne.

Efter at det nye bybusforslag var blevet offentliggjort, blev borgerne atter opfordret til at give deres meninger om forslaget tilkende. Yderligere blev der inviteret til borgermøder, hvor borgerne dels fik præsenteret oplægget lidt mere indgående, dels fik mulighed for at stille spørgsmål til repræsentanter fra forvaltningen, Sydtrafik og busvirksomhederne. Det udløste en lang række kommentarer og en del ændringsforslag, af hvilke nogle var så relevante, at de umiddelbart blev indarbejdet i det senere, endelige forslag.

Repræsentanter fra foreningslivet, erhvervslivet herunder bl.a. Æl-drerådet, Handicaprådet, Kolding Sygehus, Kolding Storcenter og ikke mindst diverse uddannelsesinstitutioner, som jo er leverandører af en betydelig del af passagergrundlaget, var særskilt inviteret til orienteringsmøder og til at byde ind med deres kommentarer og forslag. Efter afslutningen af denne høringsfase var der modtaget 275 svar, hvilket vidner om et stort engagement. Også flere af disse forslag var så gode, at de kom til at indgå i det videre arbejde.

Som eksempler herpå blev det besluttet at lade Bramdrupskovvej betjene i hele sin længde, hvilket ikke var en del af det første oplæg. Endvidere valgte man at aflaste Dyrehavegårdsvej ved at foreslå linje 2 omlagt ad Slotssøvejen, og Ålegården skulle fortsat betjenes af bybusser og ikke kun af de regionale ruter, som det havde været tanken i oplægget. Ydermere blev det besluttet, at Gl. Tved og Engen

alligevel skulle indgå i linjenettet, og endestationen for linje 3 i Vonsild blev ændret fra Catolhavegyden til Lykkeshave for bl.a. bedre at dække det nye boligkvarter i Vonsilds sydlige del.

Hidtil havde linje 2 betjent bl.a. den smalle og brostensbelagte Låsbygade. I det nye forslag havde man gjort op med det og ønsket at "frelse" Låsbygade for buskørsel. Dette gav anledning til flere klager, men på baggrund af bl.a. cafémiljøet i området og det uhensigtsmæssige i at have busser til at snegle sig afsted her, blev planen om at fjerne buskørsel i Låsbygade og Bredgade fastholdt. Ligeledes gjorde man op med betjeningen af området omkring Carl Plougs Vej. Det udløste naturligvis beklagelser fra beboerne i området; men disse blev henvist til de øvrige linjer, bl.a. på Haderslevvej og Mosevej.

Den lokale presse fulgte godt med i udviklingen af projektet, og blev også løbende orienteret af forvaltningen. Pressen var naturligvis vigtig i forbindelse med præsentation af det færdige oplæg og dermed en kvalificeret orientering af byens borgere. Derudover blev der indrykket annoncer i aviserne, opsat plakater ved de store stoppesteder, udleveret informationsfoldere, og aktørernes hjemme- og facebooksider gav information.

Chaufførerne

Når man som bybuschauffør måske har kørt på det samme linjenet i en årrække, så kommer linjerne efterhånden helt ind under huden. Erfarne chauffører ved præcis, hvor de skal placere sig i trafikken med deres store køretøj, og de ved, hvornår lysene i lysreguleringer-

ne skifter fra rødt til gult osv. Derfor fik det selvsagt stor betydning for dem, som skulle udføre bybuskørslen på en helt ny måde, at de fik de optimale forhold at arbejde under.

I planlægningsarbejdet var det derfor helt afgørende, at der kom repræsentanter for chaufførerne med i dette arbejde. Ikke alene bidrog de med gode råd i planlægningen, de var tillige bindeled mellem planlægningsarbejdet og deres kolleger hjemme i busvirksomhederne. De erfaringer, som chaufførerne bidrog med, sikrede, at der ikke blev lavet planer, som senere skulle vise sig at være helt håbløse.

Efterhånden som planerne blev konkrete, blev alle chauffører inviteret til orienteringsmøder. Her kunne planlæggerne orientere bredt om det nye bybusnet, og alle chauffører kunne komme med spørgsmål og bidrage med kommentarer og forslag. Inden de nye køreplaner blev lagt fast, blev alle linjer prøvekørt af nogle af chaufførerne, dels så man kunne sikre sig, at det nye linjenet kunne fungere, dels så de nye køreplantider fra starten ville blive så realistiske som muligt. Chaufførernes engagement var helt afgørende for, at det nye bybusnet kunne sættes uden de store problemer.

Et systemskifte

Det nye linjenet og nye køreplaner skulle iværksættes til Sydtrafiks normale sommerkøreplanskifte den 28. juni 2015. Det var samtidig starten på skolernes sommerferie, hvor passagerbelægningen uden skolebørn og andre uddannelsessøgende var mere beskedne. Det

gav chaufførerne en mindre stresset start og bedre mulighed for selv at komme roligt ind det nye system, og derved fik chaufførerne også bedre overskud til at vejlede passagererne.

De første dage efter omlægningen var der placeret medarbejdere fra By- og Udviklingsforvaltningen, Sydtrafik og Tide Bus ved den nye terminal og andre centrale punkter i byen. Disse var udstyret med gule veste og kunne vejlede borgerne og uddele brochurer om det nye system. For mange af de borgere, som fandt overgangen vanskelig, viste dette tiltag sig at have god effekt.

Det var besluttet, at bybusserne også i det nye system skulle køre efter en reduceret køreplan i sommerferien. Derfor kom det store pres på systemet først ved overgangen fra sommerkøreplanen til "den normale" køreplan den 9. august. I dagene herefter vendte børnene og de unge til gymnasier og øvrige videregående uddannelser langsomt tilbage til hverdagen, og på det tidspunkt var systemet kørt ind og chaufførerne blevet mere fortrolige med det.

Efter en så stor og gennemgribende omlægning måtte man forvente et fald i passagertallet. Efter de første 10 måneder skønnede Sydtrafik et fald på mellem 3% og 5%, hvilket blev vurderet til ikke at være foruroligende. Denne vurdering byggede på, at de nye bybuslinjer i højere grad end tidligere var gennemkørende i byen og derfor ikke udløste så mange busskift, hvor passagererne derfor tidligere blev talt to gange. Derudover kunne man forvente, at passagerer på nogle ture nu benyttede de regionale busser i modsætning til før omlæg-

Bus ved den nye terminal. 2022.
Fotograf: Ole Bøglund.



ningen. Til sammenligning havde Sydtrafik registreret en nedgang på 4,3% i hele trafikskabets område, og derfor blev implementeringen af det nye bybusnet i Kolding betragtet som succesfuld.

I løbet af kort tid skulle det dog vise sig, at linje 3 mellem Kolding Storcenter og Vonsild kæmpede med at få køreplanen til at holde. På trods af de tidligere omtalte prøvekørsler viste køreplanen sig at være for stram, og man søgte derfor allerede i december at afhjælpe dette ved at rette på linjeføringen. Det løste imidlertid ikke problemet, og det blev derfor besluttet, at der ved sommerkøreplansskiftet i sommeren 2016 måtte indsættes en ekstra bus i systemet, således at der kunne slækkes tilstrækkeligt på køreplanen.

Denne ekstra bus i systemet har senere bidraget til, at stigende problemer på linje 5 med at overholde køreplanen kunne løses. Linje 5 er den mest benyttede linje i systemet og udveksler derfor mange passagerer undervejs. Det betyder mange og længere ophold ved stoppestederne. Derudover har linje 5 haft problemer med fremkommeligheden på Vejlevej. Det blev derfor besluttet, at linje 5's hidtidige linjeføring ad Vestervang og Påbyvej skulle overtages af linje 3, som med en ekstra bus ved Kolding Storcenter havde tilstrækkelig luft i sin køreplan til at løse denne opgave. Til gengæld kunne linje 5 køre direkte ad Vejlevej og derved få en mere robust køreplan.

Det har således vist sig, at den køreplanstruktur, man besluttede at gennemføre i 2015, var særdeles holdbar. Der er efterfølgende foretaget en række tilpasninger og justeringer, således som man havde forventet, men den grundlæggende struktur er i dag den samme.



Afgange og passagertal 1994-2021

Med udgangspunkt i de tilgængelige kilder, såsom køreplaner og driftsberetninger, er det muligt at give et indblik i antallet af afgange, kørte kilometer og antallet af passagerer for perioden.

Udvalgte år	Tidspunkt	Antal afgange pr. uge
1998-99	5/7 - 3/7	2989 (sommerferie 1962)
2004-05	1/8 - 18/6	2654
2007-08	12/8 - 5/1	2639
2010	27/6	2581 (sommerferie 1490)
2015	28/6	2572 (sommerferie 2272)
2021	9/8	2522

Udvalgte år	Passagertal	Køreplantimer
1994	3.480.000	81.204
2000	4.267.000	76.077
2005	3.650.000	68.278
2011	-	69.025
2014	-	62.220
2017	-	69.503
2019*	1.452.090	67.007
2020*	988.187	67.853

*Passagerertal de to sidste år kan ikke sammenlignes med tidligere år. Passagerer, der stiger om, tælles med to gange. Med det nye bybusnet i 2015 fik langt færre passagerer behov for at stige om og er derfor "kun" talt med én gang. Faldet fra 2019 til 2020 kan især tilskrives coronanedlukning.

Busstoppested med skiltestander
ved Banegårdspladsen. 1989.
Fotograf: Mogens Hansen.

Om forfatterne

Søren Agerskov

Født 1952 cand.scient.pol. i dag pensionist. Boede i Kolding 1956–1971. Har gennem nær familie fortsat hyppig forbindelse til byen. I det aktive liv ansat Danmarks Tekniske Højskole 1979–1986, Danmarks Biblioteksskole 1986–1990, Statens Museumsnævn 1990–2001 fra 1993 som sekretariatsleder/sekretariatschef, 2002–2010 kontorchef Kulturarvsstyrelsen og Kulturministeriets Koncerncenter, 2011 rådgivningschef Kulturarvsstyrelsen, 2012–2014 rådgivningschef Styrelsen for Slotte og Kulturejendomme. Her skrevet artikler i flere årgange af Koldingbogen.

Ole Bøglund

Født 1953. Uddannet ved DSB, i dag pensionist. Har boet i Kolding siden 1980. Har arbejdet med persontransport siden 1976. Fra 1978 til 1999 i DSB, som rutebilchauffør, Sikkerhedsassistent, Trafikkontrollør i Trafikregion Sydjylland/Fyn 1990 – 1992, Overtrafikkontrollør ved DSB Rutebiler i Kolding 1992 – 94, Sønderborg 1994 – 95 og Svendborg 1995, og endelig som Trafikinspektør/Driftschef i Odense og Horsens 1996 – 99. Bestyrelsesmedlem siden 1998 og senere formand for Bushistorisk Selskab i 2012 – 15. Stort netværk blandt ledere og medarbejdere i busselskaber landet over.

Tony Werling

Født 1946. Uddannet ved Flyvevåbnet, i dag pensionist. Har arbejdet med busvirksomhed siden 1973, først som buschauffør ved Københavns Sporveje. Fra 1974 som driftsassistent i Hovedstadsområdets Trafikselskab. 1979 køreplanlægger i Vestsjællands Amtskommune. 1980 souschef i Danmarks Bilruter, 1992 busområdechef i DSB Rutebiler, 1998 trafikplanlægger i TR-Partner, 2001 driftsassistent i Connex. 2004–2011 driftsleder i Iversen Busser/Tide Bus Danmark. 2013–2018 konsulent i Sydtrafik bl.a. ved indførelse af nye køreplaner herunder i Kolding. Formand for Bushistorisk Selskab siden 2015.

Indvielsen af elbusser i Kolding 2022.
Fotograf: Gert Blume.



100331

POWERED BY
EBUSCO

6522

6531

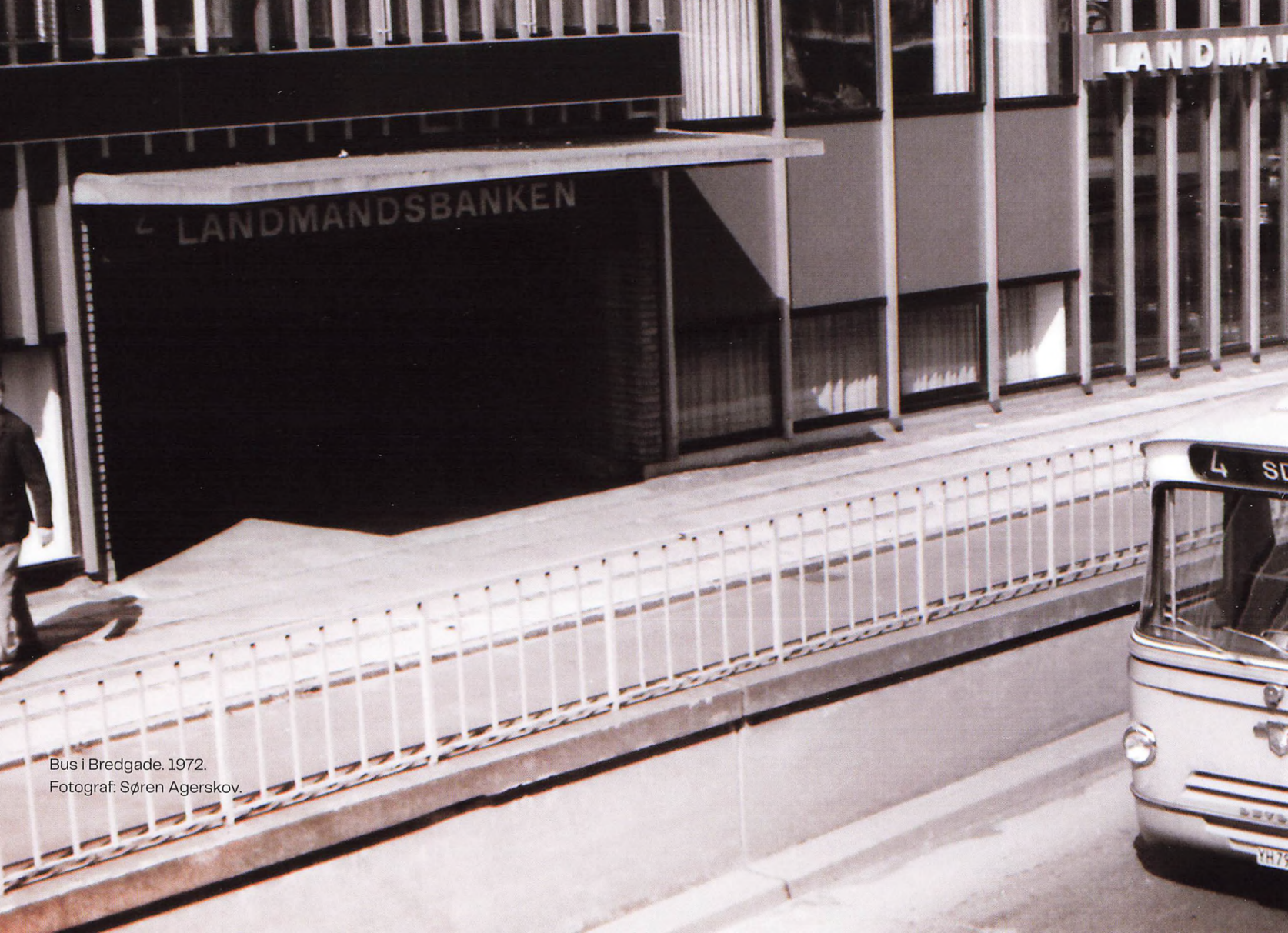
6532

6523

6523

SYDTRAFIK

DJ33 195



Bus i Bredgade. 1972.
Fotograf: Søren Agerskov.



Kildefortegnelse

Kolding Stadsarkiv

Forhandlingsprotokol for Aktieselskabet Kolding Omnibus-Selskab Behrens's maskinskrevne selvbiografi 13/1 1987 i Kolding Stadsarkiv j.nr. A 8237

Sagsmapper om Kolding Bybusser, A98 .811.113 og 351.811.113

Borgmesterkontorets Arkiv

Forhandlingsprotokol for Kolding Byråd

Forhandlingsprotokol for Gade- og Vejudvalg, senere Teknisk Udvalg

Forhandlingsudvalg for Kasse- og Regnskabsudvalg, senere Økonomiudvalg

Forhandlingsprotokoller for sogneråd i Kolding Landsogn, Harte-Bramdrup, Eltang-Vilstrup, Seest, Vonsild, Dalby

Kolding Wiki.

Kolding Vejvisere 1902, 1904, 1910, 1914 og 1958

Kolding Omnibus-Selskab køreplaner

Rapport fra Kolding Erhvervsråd, juni 1971.

Den lille Røde udgivet af Schæffers Boghandel

VAT Forslag til plan for den lokale og regionale kollektive personbefordring i Vejle Amt, 1979

VAT Plan for den lokale og regionale kollektive personbefordring, oktober 1979

VAT Vurdering af serviceniveaet i VATs fire bybusområder, marts 1980.

Vurdering af alternativer til bybusterminalens placering, Cowiconsult, januar 1981

Nyt Bybusnet, teknikergruppens forslag til nyt bybusnet, marts 1984, Cowiconsult, marts 1984

Forslag til Nyt bybusnet, Cowiconsult februar 1986

Husstandsomdelt avis fra kommunen april 1988

Transportplan Kolding kommune 2010-2021, juni 2009

Aviser, tidsskrifter m.v.

Kolding Folkeblad, senere Folkebladet Sydjylland

Kolding Avis, senere Jydske Tidende

Kolding Social-Demokrat, senere Tidens Tegn

Jydske Vestkysten

Tidskriftet Busfronten

Bøger m.v.

Søren Agerskov, "Da Fattiggården blev trafikterminal". Koldingbogen 2006, Kolding Stadsarkiv 2006

Søren Agerskov, "Flytningen af rutebilstationen fra Torvegade til Masantigade". Koldingbogen 2008, Kolding Stadsarkiv 2008

Chris Berg (red.), "Hvem Hvad Hvor 2001". Politikens Forlag 2000.

Birgitte Dedenroth-Schou og Jens Åge S. Petersen, "Rådhus og Bystyre i Kolding 1500-2000". Kolding Stadsarkiv 2001

Martin Gubi, Jens Åge Petersen og Birgitte Dedenroth-Schou, "Teknisk Forvaltning Kolding kommune 1898-1998". Kolding Stad-sarkiv 1998

Mikael Hansen, "Rutebilejer og chauffør", J-bog 2007

Michael Preben Hansen, "Stephansens Rutebiler". Sporveishistorisk Selskab 1998

Nic. Hurup, "Dansk Person- og Rutebiltrafik", Københavns Erhvervs Forlag 1936

Knud Moseholm, Aksel Nellemann & Knud Erik Reddersen (red.), "Kolding i det tyvende århundrede indtil kommunesammenlægningerne i 1970", bind 1. Historisk Samfund for Vejle Amt 1978

Erik Voss, "Fra Fiskerleje til Forstad", Nr. Bjert Strandhuse Borgerfor-enings Forlag 1990

Statistisk Årbog

Kollektiv Trafikplan og miniterminaler i Trekantområdet, oplæg til Trafikdage på Aalborg Universitet 2001

Rejseplanen.dk

Detailhandel i byerne, Cowi for Naturstyrelsen, 2011

Historisk Atlas.dk

Trafikselskaber

Vejle Amts Trafikselskabs beretninger

Sydtrafik beretninger og hjemmeside

Nobina hjemmeside

Rapporter, oplæg, køreplaner m.v.

Folketælling 1906, 1911 og 1925

Industrimuseet.dk

Landsforeningen Danmarks Bilruter, Skal vi samarbejde om gode løsninger i den kollektive rutebiltrafik?, 1974

Kolding Omnibus-Selskab køreplaner

Den lille Røde udgivet af Schæffers Boghandel

Danmarks Rejseforbindelser

DSB køreplaner for bybusserne i Kolding

VAT køreplaner

Sydtrafik køreplaner

I 2022 er det 100 år siden bybusserne blev etableret i Kolding. Det markeres med denne publikation, hvor forfatterne Søren Agerskov, Ole Bøglund og Tony Werling redegør for den lange udvikling af bybusserne fra privat aktieselskab til nutidens regionale trafikselskaber.

"Næste stop: Strandhuse – 100 år med bybusser i Kolding" er en fortælling og visuel rejse gennem den lokale busdrift og dens sammenhæng med byens udvikling.

