

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

TRAFIK I ÅRHUS

– før og nu



TRAFIK I ÅRHUS

– før og nu



Udgivet af
ÅRHUS BYHISTORISKE UDVALG
Universitetsforlaget i Aarhus . 1976

OMSLAG:

Billedet: Immervad en travl efterårsdag 1931.
Brolægningen: Stadsingeniørens Tegningsarkiv:
Paradisgade. Se side 154.

TITELVIGNET:

Århus bys segl.
Tegning af E. Rondahl efter
en original fra 1421.

REDAKTION:

Vagn Dybdahl og Finn H. Lauridsen.

© 1976 by Århus byhistoriske Udvalg.

ISBN 87-504-0384-2

Aarhus Stiftsbogtrykkerie

Indhold

Forord	7
<i>Finn H. Lauridsen</i> : Landeveje og ringgader	9
<i>Christian R. Jansen</i> : Til og fra med toget	19
<i>Christian R. Jansen</i> : Flyvetanker og resultater	29
<i>Finn H. Lauridsen</i> : Rutebilerne – en trafikudvikling uden sidedestykke	39
<i>Kjeld Elkjær</i> : Fodgængerens glæder og problemer ..	52
<i>Erna Lorenzen</i> : Stålhestens indtog og fremgang	60
<i>Kjeld Elkjær</i> : Sporvogne og busser	72
<i>Henrik Fode</i> : Da bilen afløste hesten – eller noget om køre- tøjer	82
<i>Henrik Fode</i> : Havn og trafik	95
<i>Erik Korr Johansen</i> : Fragt med vogn, bil og bane	103
<i>Erik Korr Johansen</i> : Med bud rundt i byen	112
<i>Ib Gejl</i> : Der tælles og reguleres ..	123
<i>Ib Gejl</i> : Når det går galt	137
<i>Gunner Rasmussen</i> : Brolægning og rydning	145
Register ved <i>Ole Düring</i>	162

Forord

I 1971 og 1972 udgav Byhistorisk Udvalg to bøger med titlen »Århus dengang og nu«. Disse bøger var bygget op om den idé, at de skulle vise gadebilleder, som de ser ud i dag, og de tilsvarende gadebilleder for 50–75 år siden, og derefter kom en kort tekst om de forandringer, der var sket i det mellemliggende tidsrum. Det var allerede da inde i udvalgets overvejelser at fortsætte denne serie ved at vise institutioner og virksomheder dengang og nu og ligeledes berette om de skete ændringer. Efterhånden som der blev arbejdet med ideen, standsede man imidlertid ved at belyse dengang og nu gennem en række temaer, og det er det første resultat af dette, der her fremkommer som »Trafik i Århus«.

Under udarbejdelsen blev det klart, at det ikke dispositions-mæssigt ville være muligt at følge det anlagte princip slavisk. I stedet har man valgt at bringe en række enkeltstående afhandlinger om trafikens udvikling i det sidste par menneskealdre. Bogen har således i nogen grad bevaret anlægget fra »Århus dengang og nu« derved, at der ikke er tale om en egentlig sammenhængende fremstilling; der er da også en række enkeltmomenter, som med overlæg er udeladt. Det er imidlertid redaktionens håb, at det skete udvalg fastholder centrale tendenser i trafikudviklingen samtidig med, at der navnlig gennem billederne er fremdraget enkeltheder, der ligeledes er karakteristiske både for byens udvikling og for livet i den. Billederne er hentet fra de forskellige samlinger i byen; som sædvanlig kommer hovedparten dog fra Den lokalhistoriske Samling i Århus Kommunes Biblioteker, og for denne del af billedstoffet er der ikke anført opbevaringsstedet.

Politiassistent *P. R. Porse* har bistået forfatterne på forskellig måde, og redaktionen vil gerne her takke oprigtigt for den ydede hjælp.

Redaktionen

Landeveje og ringgader

Syv hovedfærdselsårer fører i dag trafikken til og fra og igennem Århus. Af disse er de fem meget gamle, mens to kun har omkring et og et kvart århundrede på bagen. Taget fra syd er det Oddervej, oprindelig Hads Herreds Vej, anlagt ved midten af 1800-tallet, Gl. Horsens Landevej eller den direkte Århus-Horsens vej, Skanderborgvej, Silkeborgvej, af samme alder som Oddervej, Viborgvej, Randersvej og Grenå-Ebeltoftvej. Så nogenlunde ved man, hvorledes disse og andre veje så ud før i dage. Man ved, hvorledes de var belagt, man har billeder af dem, og sidst – og vigtigst – mange har gået og kørt på dem i deres oprindelige skikkelse, fordi de i al fald et stykke ind i vort århundrede ikke var forandrede, ikke brolagte, ikke asfalterede.

En forordning om vejvæsenet i Danmark af 13. december 1793 delte vejene i tre klasser: 1. Hovedlandeveje, der forbandt en provins med en anden, 2. De mindre landeveje, der løb mellem købstæderne eller bare fra »en hel landstrækning« førte frem til en sådan eller

til færge- og ladesteder, samt 3. Biveje, der var alle de øvrige. Århus havde kun én hovedlandevej, nord- og sydforbindelsen, der traf alle østjyske købstæder, dvs. set herfra Randersvej og Skanderborgvej. Hovedvejen skulle være en chaussé, en betegnelse, man som så mange andre havde overtaget fra franske vejingeniører, der havde været førende i Europa. Chausseen var en grusvej med en meget fast underbygning af større sten og undertiden ler, en konstruktion, der i 1790-erne blev forbedret af englænderen John Mac Adam og i øvrigt fik navn efter ham – de kaldtes makadamiserede. Hvor vejen førte gennem købstæder, de såkaldte landevejsgader, skulle den være brolagt, og det samme skulle rendestene være gennem landsbyer samt fortove ved kroer og indkørsler til rejsestalde. Idealbredden blev fastsat til 20 alen (ca. 12,5 m) inden for de grøfter, der skulle graves til optagelse af regnvandet, selve stenvejen til 8 à 9 alen, alt dog med undtagelser betinget af lokale forhold og trafiktheden. Til en tydeligere markering af færdselsretningen i mørke og vintervejr skulle der plantes træer, ligesom der ved sving og bakker yderligere efter omstændighederne skulle opstilles mure, gelændere eller rækværk. Men i øvrigt skulle sving så vidt muligt undgås. Vejføringen skulle principielt være lige, og kun sumpe, bakker, hulveje, skove og andre naturforhold samt enkelte ejendomme, hvor ændringer ville blive for kostbare, kunne

Oddervej i Skåde under en omlægning i 1938. Vejen skal flyttes op på brinken; men det synes ikke gjort dermed. Kloakbrønden midt i billedet lader ane, at også de små familiehuse, hvoraf et har søjleportal, må ofres på alteret for den hellige almindelige trafik.



Skanderborgvej ved
Magdalenemøllen
ca. 1900. Sneen var –
og er vel forresten –
et ubehageligt problem
på landevejene.

Der var i sognene et
sindrigt snekastnings-
system, hvor den pligtige
tid, rettede sig efter per-
sonale og gårdstørrelse, og
som med al den slags
havde man idelige
besværigheder med
at få det til at gå op.
Kanen, der her på bil-
ledet kører mælk til
Århus, var ofte i brug.

Alle ældre ved jo,
at der kun var rigtig
vinter i gamle dage.

Den forsvandt,
som naturligt var,
med hesten.



åbne mulighed for afvigelser herfra. En anden markering var milepælene, der burde – ikke skulle – opsættes ved alle vejtyper til angivelse af hele, halve og kvarte mil. I Østjylland blev Haderslev valgt som udgangspunkt. Forordningen fastsatte, at det på de steder, hvor man fandt det for kostbart at lave pælene i marmor, var tilladt i stedet at bruge »hugne kampesten«¹. At det er gået ganske langsomt med milestenene, derom vidner det forhold, at det først i 1858 blev besluttet at sætte sten ved de mindre veje i Århus Amt². 1861 opførtes en vejviser, hvor Silkeborgvej og Viborgvej mødtes. Amdsrådsreferatet, hvorfra oplysningen er hentet, bruger verbet »opføre«, hvilket vel må forstås således, at der har været tale om en eller anden form for stenfundament. Trekanten, hvorpå vejviseren var anbragt, blev beplantet af amtet og Århus Kommune i forening³.

Som oven for beskrevet så naturligvis også de lokale hovedindfaldsveje til År-

hus ud – både de fem gamle og de to, der blev anlagt ved midten af forrige århundrede. Enkelte af de problemer, de frembød for fortrinsvis den kørende trafik, fremgår af en instruks for vejmdændene, som amtsrådet opstillede i 1862. Det fremgår heraf, at de skulle samle løse sten og andre løse genstande op fra kørebanen, at de på stedet skulle ituslå større sten, som ragede frem eller om fornødent tage dem op og fylde hullet med »behørigt« materiale (vel grus), at de skulle udfylde fordybninger og hjulspor – atter med »behørigt« materiale – efter at mudder var afrenset, og om muligt foretage sådanne reparationer i fugtigt vejr (af hensyn til fastheden), at de skulle bortlede vand fra fordybninger, særlig i regnvejr eller ved tødud, at de skulle vedligeholde rabatter, grøfter, rendestene, stenkister (mindre gennemløb under vejen) m.v., så alt kunne fungere uhindret, og endelig holde de på rabatterne henlagte materialer i regelmæssigt formede bunker. Bag den tørre tekst aner

*Silkeborgvej ved hjørnet
af Åbyvej ca. 1910.
Billedet giver et godt
indtryk af plørevejen
i dens sidste fase.
Rodel til venstre og
materialeopstablingerne
bag børnene tyder på,
at der er ændringer
på vej. Bag den tids-
typiske legevogn til højre
skimtes en cyklist,
der kører på den nord-
siderabat, som amtsrådet
lovede at holde ren
for at spare anlæg af
en cykelsti. Også fortov
var, som det ses, vel i et
villakvarter, et ukendt
begreb.*



man et mareridt af huller, vand og pløve og på tørre årstider af hvirvlende støv og snavs, der i de dårligt affjedrede vogne har gjort det til en speciel oplevelse at færdes på vejene. Men om vinteren kunne det gå helt galt. I 1872 søgte boelsmand Anders P. Marcussen, Spørring, amtet om erstatning for den skade, der var tilføjet ham ved kørsel på hans rugmark, mens Randersvej var tilføjet med sne. Han fik 2 rd.⁴

Og det var ellers ikke, fordi man fra myndighedernes side ikke gjorde noget. Der foregik hvert år omfattende arbejder – istandsættelser og omlægninger. Lokalt drillede især Odder- og Grenåvejens strækninger langs Bugten eller havet, som det hed. Der skulle ikke meget uvejr til, før brinkerne skred og med dem vejene⁵. Uvejr var nu ikke de eneste skyldige. Meget grus og sand, formentlig også til vejanlæggene, var i tidens løb taget langs kysten. Det forbød amtet mod bødestraf i 1866⁶. Man skulle ikke ligefrem lette spillet for vind og vand.

Alt arbejde blev naturligvis udført med håndkraft, og al transport med trillebør og hestevogn; men bebudere for kommende tiders damptrømler var det dog, da man i 1868 bevilgede to »stenvalser« til brug ved chaussering⁷.

Ved vejloven af 1867 overtog amterne vedligeholdelsen af såvel hovedlandevejene som de mindre landeveje, mens bivejene skulle passes af kommunerne. Det sidste medførte en årlig inspektion, hvor alle kommuner fik en slags karakter for deres interesse og indsats. For Holme-Tranbjergs vedkommende kan karakteristikken nok lignede ved et slags mg+. Der tales om omhu ved vedligeholdelsen, og at de fleste veje er i god stand. Viby får ug. Vejene er her i god stand og bliver fortræffeligt passede. Brabrand-Årsløv får tg+ eller g÷ – »istandsættelsesarbejderne kunne formentlig fremmes bedre. Vedligeholdelsen er på enkelte steder ret god, men lader i øvrigt ikke lidet tilbage at ønske med hensyn til den langt overvejende del af bivejene i denne

kommune«. Åby får ug÷ – vejene er i det hele i god stand. Hasle-Skejby-Lisbjerg er på rette spor – mg+ – sognerådet har ved betydelige grundforbedringsarbejder først og fremmest ladet »de mere vigtige biveje« komme i betragtning. Vejlbj står nok nærmest til mg. Vejene er forsvarlige og næsten overalt med en temmelig fast kørebane ⁸.

De pæle eller master, der ved siden af træerne blev et særkende for landevejene, dukkede op i Århus amt i 19. århundredes sidste fjerdedel. Først kom telegrafpælene og lidt senere – i begyndelsen af 1880'erne – de første telefonpæle ⁹. For vejtræernes vedkommende blev de allerede tidligt sat under mistanke for at være uheldige elementer; men det var ganske vist ikke for trafikken. I 1886 anmodede Foreningen af jyske Landboforeninger om at få dem kappede, for at de ikke skulle »yde tilholdssted« for oldenborrer! ¹⁰

Til det almindelige billede af landevejene hører også de gangstier, der blev anlagt langs med dem i 19. århundredes sidste halvdel. Her ved Århus som formentlig andre steder under idelige diskussioner om udgifterne mellem amt og kommune. Disse stier blev ofte taget fra selve vejarealet; men da Ormslev-Kolt i 1866 klagede over stien fra Århus til Viby, svarede amtet, at den var nødvendig for færdselssikkerheden nær en stor by. Vejen var ikke alene for kørende¹¹. Andre stier, der bød på problemer, men gennemførtes efterhånden, var en langs Grenåvej til Vejlbj, langs Randersvej fra Kommunehospitalet til Reginehøj, langs Viborgvej mod Hasle og ud ad Silkeborgvej.

På flere områder kom den ny tid i 1903–04. I 1903 fik læge H. A. Gøtsche, Borum, tilladelse til at køre med bil på bivejene, dog ikke om natten. Heller ikke bager Ole Hansen, Vejlbj, måtte 1904

*Randersvej ved Skejby
ca. 1920.
Vejen er chaussebrolagt,
men endnu uden den
asfaltstribe i rabatten,
som cyklisterne senere
var så glade for at
køre på.
Billedet viser,
hvor kompliceret en ting
telefonmasterne efter-
hånden udviklede sig til
at være. Men ved deres
fjernelse og erstatning
med kabler tog man
et karakteristisk træk
bort fra landevejen.*



køre på den tid af døgnet, ligesom repræsentant H. C. Nielsen, Randers, ikke måtte køre med motorcykel på *landevejene* mellem 16. juli og 15. maj – men altså nok 16. maj–15. juli. Brabrand Borger- og Håndværkerforening søgte om anlæg af en cyklesti mellem Århus og Brabrand. Den kunne ikke bevilges, men amtet lovede at udbedre den nordre rabat med grus. I den sidste henseende var Vejlbj heldigere, da der 1902–09 blev etableret cyklesti fra byskellet og ud forbi Risskov ¹². Det var – i al fald delvis – lutter negative ting, men alligevel varsel om en ny tid. Det samme var anskaffelsen af en damptromle 1903, påbegyndelsen af mosaikbrolægning (senere kaldet chaussebrolægning) i Hasle 1903 og Skidenpyt (Højbjerg) 1905, gennemførelsen af det metriske system i 1907 med opsætning af kilometersten 1909 samt tilladelse for Forenede danske Motorejere og Kongelig dansk Automobil Klub til anbringelse af internationale advarselstavler 1913 ¹³.

I løbet af årene op til 1. verdenskrig kom der chaussebrolægning i gang på samtlige landeveje, og man fortsatte hermed langt ind i 30'erne – også selv om der i mellemtiden var kommet andre og bedre materialer i brug. Mens de regelmæssige sten til chausseen kunne fås såvel fabriksfremstillede som håndlavede, vedblev skærveknusningen længe at være håndarbejde. Det skyldtes ikke, at man ikke havde maskiner dertil – Århus Amt købte en sådan i 1915 – men de vanskelige beskæftigelsesforhold under krigen og siden under krisen i mellemkrigsårene og under besættelsen ¹⁴. De nye og bedre materialer var forskellige former for asfaltering, der forsøgsvis blev taget i brug flere steder. 1916–17 blev der lagt tjæremakadam på ca. 500 m af Silkeborgvej, lige vest for den egentlige bybebyggelse i Åbyhøj. I de nærmest følgende år hin-

drede forsyningsforholdene en fortsættelse af projektet. Men forsøget var faldet godt ud, og det lille vejstykke blev hvert år vedligeholdt med tjære. Meget slidt er det næppe blevet. Trafikken var beskeden – så beskeden, at Danish Machine Company i 1918 fik tilladelse til at lægge et spor til hånd- og hestetransport over vejen lige op ad asfalteringen. Til gengæld fik De samvirkende Gedeavlsforeninger afslag på deres ansøgning om tilladelse til at lade geder græsse langs vej- og grøftekanter ¹⁵.

Først 1921–22 kunne asfalt- eller tjæreforsøgene genoptages. 1922–23 købtes to tjæremaskiner, og nu gik det slag i slag på alle veje. 1925–26 købtes endnu en tjæremaskine og en Fordson traktor med gummiringe og mekanisk fejjeordning. Den moderne teknik var for alvor på vej ind i vejarbejdet. Kort før havde man anlagt den første strækning med »vort eget« materiale, cement (beton). Det var atter på Silkeborgvej fra 11,5 til 12,4 km og umiddelbart derefter fulgte til 13,3 km *asfaltbeton* ¹⁶. Flere typer og varianter af cement og asfalt kom til i årenes løb – udviklet i takt med den moderne trafiks enorme krav til holdbarhed. Et problem, som bilerne og de nye »glatte« belægningsrejste, var kørsel i vintertiden. Grusning havde ikke været ukendt før, men nu blev den uomgængelig, ikke mindst ved sving med uheldig sidehældning, ved kryds, bakker og jernbaneoverskæringer, hvor bratte opbremsninger kunne blive nødvendige. 1932–33 blev der indkøbt fire grusspredningsmaskiner. Til selve færdselsreguleringen indførte man omtrent samtidig markering af sving, kryds og udmundinger ved opstilling af hvidtede sten eller pæle eller ved hvidtning af vejtræer. Ved midten af årtiet begyndte man at male striber på vejene. Århus Amt anskaffede en maskine dertil 1936–37. Lige før krigen

*Randersvej ved Skejby
1939.
Som forberedelse til en
omlægning fældes der
vejtræer. De væltes
eller trækkes op
af damptrømlen til venstre.*



*Der lægges cement
på Grenåvej 1936.
Det havde vel i mellem-
krigsårene været ventet,
at cementen ville blive
et dominerende
vejbælgningmateriale.
Det blev også brugt
meget både herhjemme
og i udlandet.
De første tyske auto-
bahn'er var således alle
cementveje ;
men det viste sig hurtigt,
at belægningen ikke var
vejrbestandig –
og i øvrigt heller ikke
helt velegnet til en
hurtigkørende trafik.
Mange cementveje er
i dag overasfalterede eller
lappede i et omfang,
der gør dem ubehagelige
at køre på.*



opstilledes de første stykker af Silkeborg-murermesteren Svend Åge Rasmussens Dansk Auto Værn, der blev en verdensartikel. I det første krigsår angreb man, også på færdselssikkerhedens vegne, de gamle vejtræer. Århus Automobil-Klub foreslog, at hvert andet træ langs samtlige amtskommunens veje blev fældet. Amtet gav tilladelsen, hvor træerne stod tæt – og hvor der var mangel på brændsel ¹⁷.

Efter krigen kom udvidelse på udvidelse af landevejsnettet. Forstæderne blev rigtige småbyer – de havde alle fået fortove og cyklestier i mellemkrigsårene – og efterhånden blev vejene ledet uden om dem eller i bredere skikkelser brutalt ført igennem dem. I dag ligger kun (og hvorlænge?) Åbyhøj tilbage som en flaskehals på Silkeborgvej. Sporene gennem landskabet er i det store og hele de samme. Mange småkorrektioner har fundet sted; det ville nok ind i mellem knibe en og anden meget gammel at genkende sin barndoms landevej. Færdselen kan i al fald ikke genkendes. Den løber i en hastig, jævn strøm det meste af døgnet med Grenåvej som den førende i sommerhalvåret, men med Randersvej som nummer ét på årsbasis. Der er for Grenåvejs vedkommende tale om, at den i sæsonen er den næstmest trafikerede landevej i kongeriget, kun slået af Helsingørsmotorvejen. Viborgvejen har hidtil været den mindst befærdede af ind- og udfaldsvejene; men det er et spørgsmål om åbningen for nogle år siden af varehuset Bilka ikke har ændret dette forhold ¹⁸. Motorvejen, den med længsel imødesete og den forkætrede, vil ændre meget. Hvor meget, ved man ikke præcis. Det afhænger af den linjeføring man vælger ¹⁹. Projektet, der er fra 1965 åbner muligheder for en passage af Brabrand Sø henholdsvis øst og vest for den, og her ligger det problem, der har sat liden-

skaberne i kog, som kun jernbane- og kønsdriften kunne gøre det i gamle dage. Det sidste ord er endnu ikke sagt i sagen, og selv om der hele tiden har været flest fortalere for østlinien, har vesttilhængerne fremstillet deres opfattelse med megen agitatorisk talent. Men somme tider synes det rigtignok, at der bag de saglige argumenter, og det gælder begge hold, ligger umiskendelige »politiske« undertoner.

Ringgader

Bag om Byen, en vej og spadseresti langs nuværende Sønder Allé, Vester Allé, Nørre Allé og Nørregade var egentlig den første ringgade. Den var anlagt på privat initiativ i begyndelsen af 1820'erne; den var længe en højt berømmet idyl; men ved århundredskiftet var byen i det store og hele vokset forbi den ²⁰.

Næste ringgade var dog på det tidspunkt allerede på papiret. Den var en vigtig detalje i den bebyggelsesplan for de nyerhvervede Marselisborg-arealer, som ingeniør Ch. Ambt og arkitekt Hack Kampmann arbejdede med 1896–98. Gaden gik fra senere Baunes Plads og til Silkeborgvej så nogenlunde i den linje, hvorefter den senere blev anlagt ²¹. Herfra svingede den ret skarpt over Viborgvej og de nord for denne ubebyggede arealer for på ny at nå byen ved Lange-landsgade/Kaserneboulevard ²². Frederiksbjergafsnittene begyndte man tidligt på. Omkring 1910 var man i fuld gang med at fjerne jord fra de Mezas Vej til banen og i øvrigt også på den anden side af denne op til Silkeborgvej. Man anlagde det lille stykke fra Dalgas Avenue til Marselisvej (den senere Marselis Boulevard var kommet med i planerne), og man diskuterede og fastlagde linjen nord for Silkeborgvej ²³. I 1919 udskrev byrådet en konkurrence om en byplan for Stor-Århus. Den blev vundet af ingeniør

*Søndre Ringgade
mod Harald Jensens
Plads 1935,
et storslået og for sin tid
meget moderne gade-
anlæg, hegnet af en
smuk bebyggelse.*



A. Klixbüll, hvis ringgade fra Baunes Plads til Grenåvej i det store og hele blev fulgt. Anlægget foregik i etaper i 1920'erne og 30'erne, båret frem – det kan ikke nægtes – af disse års arbejdsløshed, der gav mulighed for store statstilskud. Et vidunder i mellemkrigstiden var landbroen over banen, Danmarks længste: 305 m lang og 88 m bred. Den blev bygget på to år, 1936–38, og ved dens indvielse kunne det konstateres, at det hovedvejsforbindende gadesystem foruden at løse sin opgave – ville komme til at koste 3½ mill. kr. Hovedvejsforbindelsen havde været afgørende; byens små, smalle gader skulle ikke mere belastes af den tiltagende trafik. Som sædvanlig tog Aarhus Stiftstidende de meget store ord i brug, da avisen beskrev »skønhedsåbenbaringen«: Ingen steder fik man et stærkere indtryk af, at Århus var blevet en stor by. Nej såmænd, vældig smuk var broen, da den stod ny-

færdig i det endnu åbne terræn. Selve gaden blev indviet i den sidste fredssommer 1939. Det foregik beskedent og enkelt, sammenkædet med et rejsegilde på Ortopædisk Hospital²⁴. Der havde jo været kørt på den længe.

Ikke så snart var imidlertid det højtbesungne gadesystem i funktion, før man var langt henne i overvejelserne af dets afløser for så vidt angik den gennemkørende trafik, en Ydre Ringgade. Dens første spor finder man så tidligt som i 1931, da Viby og Åby fik Vejfondsmidler til en forbindelsesvej over Århus Å mellem de to kommuner²⁵. Ved navns nævnelse dukkede den op i 1938, da Århus Kommune anlagde den stump nordøst for Brendstrupvej, ud for Dybkjærvej, der i dag er en del af Hasle Ringvej²⁶. Videre linjeføring blev 1932–39 fastlagt ved Egnspanudvalget; men sin endelige form fik gaden, da Storårhuskommissionen i begyndelsen af 50'erne havde den

med i sine egnsplaner ²⁷. Trods dette er den endnu langt fra gennemført og ind imellem emne for voldsomme debatter, hvor beboere hævder, at kommune og andre myndigheder i den slags tilfælde kynisk ser bort fra menneskelige og til dels landskabelige værdier. Debatten, der også berører stikvejene til motorvejen, er langt fra forbi. Imens arbejdes der på

flere strækninger af den meget lange vej fra Viby Torv til Grenåvej. Funktionen er med motorvejen in mente på længere sigt en anden end den første ringgades. Den skulle lede færdselen uden om byen; den nye gade skal også det, men den skal tillige skabe hurtig kontakt mellem bydelene.



Ringgadebroen i fugleperspektiv ca. 1949. En del af broen blev betalt af Statsbanerne i henhold til en overenskomst af 1901, da spornettet i Mølleengen blev udvidet og derved nødvendiggjorde en længere bro, end man oprindeligt havde tænkt sig.

NOTER OG HENVISNINGER

1. Schous Forordninger XI (1797) 103 ff.
2. Århus Amtsråds Forhandlinger (AAF) mødet 17. november 1858 punkt 10.
3. AAF 1860 18. nov. 16 og 1861 6. feb. 12.
4. AAF 1872 21. aug. 181.
5. AAF 1861 15. maj 16, 1867 8. og 9. maj 18 m.fl.st.
6. AAF 1866 9. maj 21.
7. AAF 1868 19. aug. 18.
8. AAF 1870 16. nov. 264, 1872 21. feb. 30 m.fl.st.
9. AAF 1876 17. maj 85, 1880 25. aug. 160, 1882 30. dec. 9.
10. AAF 1886 26. feb. 12.
11. AAF 1866 7. nov. 17.
12. AAF 1903 18. nov. 254, 1904 17. feb. 365, 18. maj 453, 23. nov. 650. Beretningen om Vedligeholdelsesarbejder på Landevejene i Århus Amtsrådskreds (Beretning) 1908–09.
13. AAF 1903 25. feb. 2. Beretning 1902–03, 1906–07 og 08–09. AAF 1913 19. nov. 422.
14. AAF 1915 25. aug. 197.
15. AAF Beretning 1916–17 og flg. år. 1918 20. nov. 653. 1920 19. maj 507.
16. Beretning 1922–23, 1924–25, 1925–26.
17. AAF 1928 13. nov. 647, 1932 23. aug. 732, Beretning 1932–33, AAF 1938 22. nov. 882, Beretning 1936–37, 1940 27. aug. 723.
18. E. Johannesen: Undskyld, hvor skal De hen – og hvorfor? Kronik i Aarhus Stiftstidende 22. april 1970.
19. Bernhard Jensen: Motorvej øst eller vest om søen. Artikel i Århus Årbog 1973 112 ff.
20. E. Sejr: Gamle Århusgader I (1960) 97 ff.
21. Ch. Ambt og Hack Kampmann: Forslag til Byggeplan for en del af Marselisborg Grund. Artikel i Ingeniøren 1898 317–23.
22. Linjeføringen indtegnet på et kloakkort i Århus Byråds Forhandlinger (ABF) 1908–09 C v. 119.
23. ABF 1907–08 B 243 f, 1909–10 A 332 10. dec. 1909, B 210 24. feb. 1910., 1910–11 A 105 14. juli 1910, C 317, A 123 25. aug. 1910.
24. Å.St. 1938 13. april og 1. juni, 1939 4. juni.
25. AAF 1931 19. maj 151.
26. ABF 1938–39 A 210 f 15. dec. 1938.
27. Egnsplæn for Storårrhus. Udarbejdet af Storårrhuskommissionen 1954 24 f.

Til og fra med toget

Fjerntrafikken

En århusianer, der for 75 år siden skulle til København, ville ikke straks gå ned til banegården for at tage toget, medmindre da han havde let til søsyge. Rutebådsforbindelserne Århus-København eller Århus-Kalundborg og videre med tog var mere indbydende. Med københavnerbåden kunne han tage af sted om aftenen og efter at have sovet i en kahyt og spist morgenmad gå frisk i land i København. Statsbanerne kunne hverken byde ham sovevogn eller spisevogn. Først i 1904 blev der med indsættelsen af sovevogne på strækningen Ålborg-København åbnet mulighed for at få en sovevognsplads fra Århus, og der gik

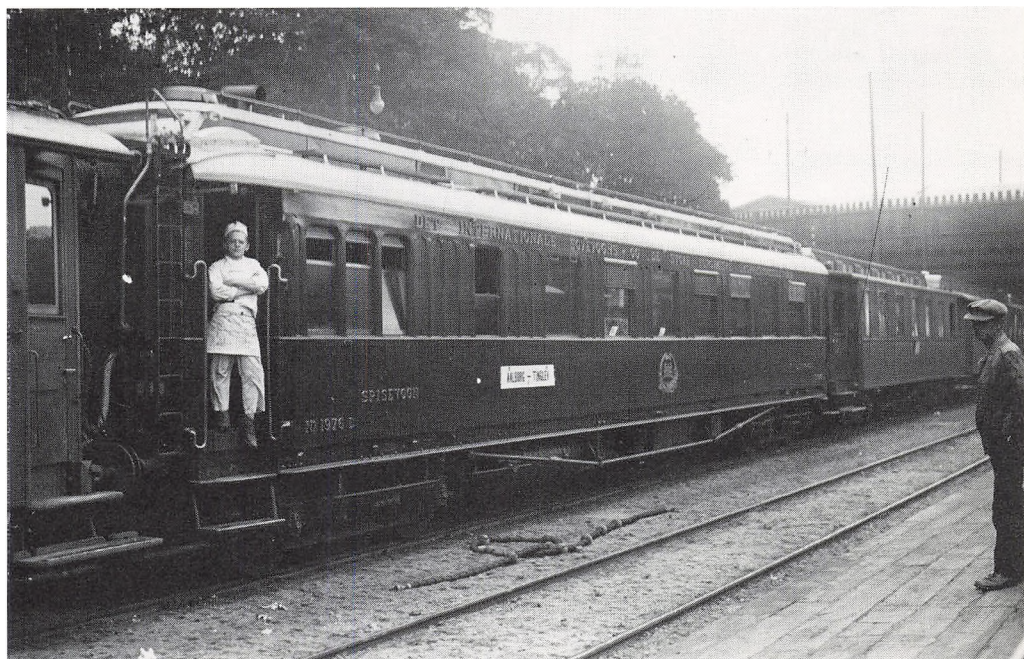
yderligere 20 år, før man kunne få noget at spise i togene. I 1924 begyndte de første spisevogne at køre mellem Tinglev og Ålborg. Hvis vor århusianer fra 1901 skulle hurtigt til hovedstaden, ville han formentlig tage over Kalundborg. Båden gik ved middagstid fra Århus, var i Kalundborg lidt i 5, og han kunne så være fremme ved hovedbanegården i København ved syvtiden. Det betød bl.a., at han kunne nå at gå i teatret i København samme aften – hvad mange rejssende fra Århus lagde stor vægt på.

Over for de 7 timer, en rejse til København over Kalundborg tog, stod der ca. 9 timer, turen varede, hvis den gik

En af de første spisevogne fra 1924 på Århus H.

Vognen er fra Det Internationale Sovevogns- og De store Europæiske Eksprestogsselskab, almindeligvis kaldet Wagons-Lits, og kørte på strækningen Ålborg-Tinglev.

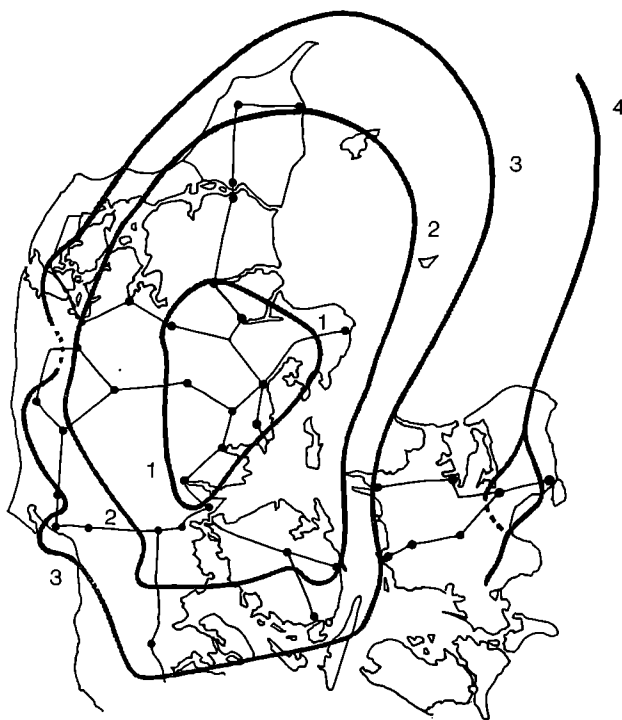
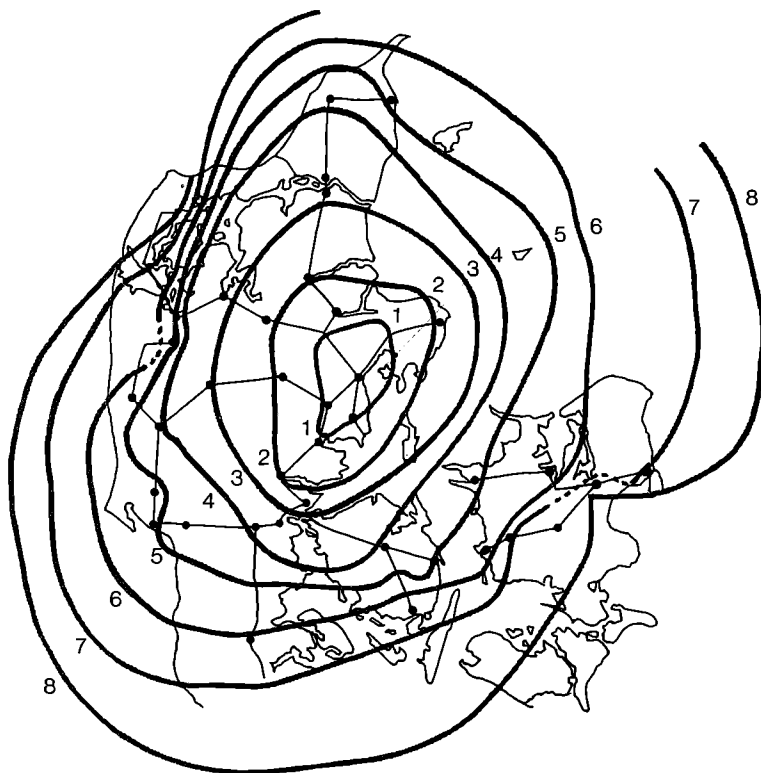
Efter et stop under besættelsen fortsatte kørslen af egentlige spisevogne frem til midten af 1960'erne. Gennem den sidste halv snes år var der dog kun få i drift, idet de i begyndelsen af 1950'erne i høj grad blev afløst af de såkaldte buffetvogne, almindelige personvogne, hvor $\frac{2}{3}$ var omdannet til restauration. Buffetvognene blev afløst af togstewardesserne.



På de to kort angiver
cirklerne, hvor langt
man kunne nå fra Århus
på 1 time, 2 timer osv.
med den hurtigste
forbindelse i henholdsvis
1901 og 1976.

F.eks. kunne man i 1901
på to timer nå Hobro,
Silkeborg og Vejle,
mens to timer ikke rakte
til, hvis man skulle
til Viborg. I 1976 nås
Hobro, Viborg, Silke-
borg og Vejle inden for
en time. Alt er under
forudsætning af, at den
hurtigste forbindelse
benyttes. Man kunne
således i 1901 godt være
fem timer om at komme
til Hobro, hvis man
valgte det »rigtige« tog.
Det lidt ejendommelige
forløb af tidslinjerne på
strækningen før Køben-
havn skyldes forskelle i
rejsetiden til København
afhængigt af, om der
rejses over Kalundborg
eller Fredericia.

I 1901 ville man efter
7 timers rejse via
Kalundborg være lige
uden for København,
mens man efter 8 timer
via Fredericia endnu
ikke havde passeret
Roskilde. Omvendt vil
man i 1976 efter 4 timer
med lyntog være ved at
køre ind i København,
mens man via Kalund-
borg er uden for
Roskilde.



over Fredericia. Tog man den vej, gjaldt det om at komme ind i en gennemgående vogn, den såkaldte Strib-vogn, som var indført i 1892. Så slap den rejsende for at stå ud i Fredericia og gå om bord på færgen, der bragte ham til Strib, for der at stå på toget til Nyborg. I Nyborg måtte han under alle omstændigheder ud; der blev ikke overført personvogne over Storebælt. Det skete først i 1933, da der blev indsat gennemgående personvogne på strækningen København-Strib. I øvrigt havde den århusianske rejsende ikke mange valgmuligheder i 1901, når han ville til København via Fredericia. Den hurtigste forbindelse havde afgang ved middagstid ligesom Kalundborgbåden og var fremme i København lidt i 9 om aftenen. En anden mulighed var afgang en time tidligere fra Århus og ankomst København lidt over 8. Endelig kunne man tage afsted en halv time før midnat og være fremme ved ottetiden næste morgen. Disse 3 forbindelser var faktisk de eneste, der kunne komme på tale. Ganske vist var der endnu 2 muligheder, men benyttede man sig af dem, blev rejsen på henholdsvis ca. 13 og 19 timer. 3 togforbindelser var imidlertid et betydeligt fremskridt sammenlignet med dengang, det første gang blev muligt at tage toget fra Århus til København. Det var i 1868, da strækningen Fredericia-Århus blev taget i brug. Et enkelt tog havde forbindelse til København, og turen tog ca. 11 ½ time.

Det var ikke kun turen til København, der var lang for togrejsende århusianere for 75 år siden. Af de to kort, der viser, hvor langt man kunne nå på 1 time, 2 timer, 3 timer etc. med den hurtigste forbindelse i henholdsvis 1901 og 1976, ses det f.eks., at en tur til Frederikshavn i hvert fald tog over 5 timer i 1901. Ja, blot at komme til Grenå var en rejse på over 2 timer. Sammenligner man med

i dag, så er lyntogene lidt over 4 timer om at køre til København (intercitytogene er 5 timer om det), mens Frederikshavn og Grenå kan nås på henholdsvis 2 ½ time og lidt over 1 time.

En lang række faktorer har bidraget til, at rejsetiden gradvis er blevet nedsat. Større og stærkere lokomotiver samt udbygning og forbedringer af skinneanlæggene er nok de vigtigste. F.eks. blev rejsetiden Århus-Fredericia mellem 1922 og 1927 nedsat med knap en halv time, først og fremmest som følge af, at strækningen blev dobbeltsporet, hvorved man undgik standsninger for at vente på modgående tog. Det helt store fremskridt skete i maj 1935, da såvel Lillebæltsbroen som de røde lyntog blev taget i anvendelse. Der var virkelig feststemning på Århus H, da Kronjyden kørte ind den 15. maj. Men lyntogene med deres store hastighed (op til 120 km) og den direkte overførsel over Storebælt betød også en reduktion af rejsetiden på turen Århus-København på 2 ½ time. Hertil kom gevinsten ved, at der ikke længere skulle rangeres og køres om bord på færgen i Fredericia, men at togene kunne køre direkte over den nye Lillebæltsbro. Ca. 45 minutter blev vundet herved, således at man nu kunne komme til København fra Århus på 4 ½ time. Hermed var det blevet langt hurtigere at tage toget hele vejen til København i stedet for at benytte Kalundborgbåden. Allerede i 1920'erne var den tidsmæssige gevinst ved at rejse over Kalundborg blevet reduceret til under en time.

Nærtrafikken

Nu spillede det næppe den store rolle for den almindelige rejsende, om han skulle være en halv eller hel time længere undervejs, når han en sjælden gang skulle fra Århus til så fjerne mål som Køben-

*Et af de røde lyntog
på vej ind til Århus
i 1936. Lyntogene blev
bygget af Scandia i
Randers og Frichs her
i Århus og indsat i maj
1935.*

*De bestod af tre tæt
sammenkoblede vogne,
nemlig en motorperson-
vogn i hver ende og en
personvogn i midten.
I alt var der 168
siddepladser ;
heraf var dog de 12 i en
lille restauration,
der var indrettet i den ene
ende af toget.*

*Lyntogenes hurtighed
og manøvreduktighed
medførte en virkelig
tidsbesparelse
for de rejsende, og de blev
derfor en stor succes.*

*Der måtte allerede
i årene lige efter 1935
bygges yderligere 5
lyntog efter de tre første :*

*Kronjyden,
Østjyden og Vestjyden.*



havn eller Frederikshavn. Langt vigtigere var det, at der var gode forbindelser mellem by og opland, at folk, der boede uden for centrum, kunne komme ind for at arbejde eller handle, og især var det betydningsfuldt, at varer, der kom til havnen, let og billigt kunne transporteres ud, hvor der måtte være brug for dem, mens landbrugsvarer kunne gå den modsatte vej.

Tidligere, dvs. indtil 1960'erne, var det almindeligt at større, ensartede partier blev sejlet mellem de enkelte havne, der så virkede som opsamlings- og fordelingscentre for oplandet. Indtil jernbanerne blev anlagt skete landtransporten med hestevogne, en langsom og dyr transportmåde. Jernbanerne udkonkurrerede snart ved deres hurtighed og billighed hestevognene som transportmiddel uden for byerne. For fremvæksten af Århus til landets næststørste by blev det af væsentlig betydning, at den havde gode havneforhold, og at den tidligt fik mange jernbaneforbindelser ud i oplandet.

Den første jernbane ved Århus var også den første i hele Jylland. Det var

strækningen Århus–Randers, der blev taget i brug i september 1862. Åbningen var så stor en begivenhed, at kongen, Frederik VII, med grevinde Danner og en væsentlig del af sin regering havde begivet sig til Århus for at deltage i den første tur. Der havde gennem mange år været ført diskussioner om, hvor den første jernbane i Jylland skulle placeres, og når man valgte Århus–Randers, var det led i en kompromisløsning. Nogle havde nemlig ønsket en længdebane ned gennem halvøen, andre en tværbane over Jylland. Ved i 1863 at sætte linien Århus–Randers i forbindelse med Viborg gennem bygningen af banen Langå–Viborg havde man ligesom tilgodeset begge ønsker. Hertil kom, at man ved denne løsning også fik sat en betydelig del af Jylland i forbindelse med København, idet der var fast postbådsforbindelse mellem Århus og Korsør, og mellem Korsør og København var der allerede bygget en jernbane.

Århus–Randers var imidlertid først og fremmest en lokalbane gennem de første mange årtier. I begyndelsen gik der to tog i hver retning, et om formiddagen og et om eftermiddagen, men efterhånden øgedes antallet. I 1901 var der således 7 mod Randers og 8 mod Århus, og i dag er der omkring 25 forbindelser. De fleste tog standser i dag kun i Langå og måske i Hadsten, men helt frem til slutningen af 1940'erne var det kun forholdsvis få tog, der ikke gjorde holdt ved hver eneste station. Den linieføring, der var valgt af det private selskab, der anlagde og drev banen, indtil den i 1867 blev overtaget af staten, fremmede i høj grad lokaltrafikken. I stedet for at løbe direkte mellem Århus og Randers snor banen sig fra landsby til landsby. I mellemkrigstiden, da der var flest stationer på strækningen, var der 8 plus et trinbræt. De nærmeste ved Århus var Bra-

brand, Mundelstrup og Hinnerup. Desuden var der fra midten af 1920'erne frem til begyndelsen af 1960'erne et trinbræt i Søften. Af de nævnte stationer holder persontogene siden 1972 ikke længere ved Mundelstrup; men stationen er dog ikke nedlagt, idet der stadig er godstrafik på den. Der har også gennem de sidste år med mellemrum været tale om at ændre i Brabrand stations status. Man vil ophøre med at have personale på stationen; nogle få persontog skal dog fortsat standse ved den.

Der var ellers engang, da Brabrand station var en af de mest benyttede i Århus-området. Mange fra byen tog på udflugt til søen og bakkerne ved Brabrand; men der var også et forholdsvis stort antal lokale beboere, der hver dag skulle til Århus. Trafikken på Brabrand var så betydelig, at da rutebilerne i 1920'erne begyndte at blive en alvorlig konkurrent for DSB her som andre steder, blev der gjort en særlig indsats for at fastholde passagererne ved togene. Det

første sted i landet, hvor der – ganske vist kun som et forsøg – blev indsat motorvognstog i regelmæssig trafik, var strækningen Århus-Brabrand. Det skete i januar 1923. Motorvognene kørte 11 gange i hver retning og blev en stor succes. En rutebil, der havde kørt på ruten, måtte indstille sin kørsel. Alligevel ophørte DSB med motorvognskørslen allerede i marts, hvad der vakte megen utilfredshed. Der havde imidlertid været tale om et forsøg, der nu var afsluttet, hed det fra DSB; men da det havde været en succes, indsattes et par damptog som lokaltog hver dag mellem Århus og Brabrand ud over den normale toggang. I begyndelsen af 1930'erne blev kørslen indskrænket til en enkelt dobbelttur, og i slutningen af årtiet ophørte den helt. Lokaltogene til Brabrand kom dog i gang igen ved slutningen af besættelsen. På det tidspunkt kneb det med at skaffe benzin og gummi til rutebilerne, og de blev derfor på strækningen Århus-Brabrand erstattet af tog i begyndelsen af

Århus har haft tre hovedbanegårde, der alle har ligget stort set samme sted. På billedet her fra 1876 ses den første, der blev bygget i 1862. I baggrunden ses hjørnet af Banegårdsvej og Rymsgade. I 1884 blev denne banegård afløst af en ny og større, som imidlertid også snart blev for lille. I 1929 blev den nuværende hovedbanegård indviet.



1945. For at togene også kunne betjene beboerne i Åby og Åbyhøj blev der oprettet et midlertidigt trinbræt i Åby. Allerede i 1946 indskrænkedes Brabrandtogenes kørsel imidlertid, og den ophørte helt i 1947.

Efter åbningen af banen Århus–Randers fulgte som nævnt nogle år senere, i 1868, færdiggørelsen af strækningen til Skanderborg og videre sydpå. Den fik aldrig den samme betydning som århusiansk nærbane som linien mod nord. Der var flere grunde hertil. Århus' opland var og er betydeligt større mod nord og vest end mod sydvest, hvor Skanderborg altid har trukket en del af trafikken til sig. Dertil kom, at banen ikke havde nogen station i den nærmeste forstad, Viby, der blev betjent af Odderbanen og Hammelbanen. Endelig blev der på et meget tidligt tidspunkt oprettet en rutebilsrute til Viby, ligesom sporvognsline 2 i 1935 blev forlænget til Kongsvang, hvorefter mange tidligere togpassagerer valgte sporvognene. Nedlæggelsen af stationerne i Stilling 1974 og Hasselager og Hørning i 1976 må imidlertid ikke ses som udtryk for, at udviklingen nu var kommet så vidt, at banen slet ingen betydning havde for nærtrafikken. Tværtimod var passagerantallet og ikke mindst godstrafikken med den kraftige udvikling i området i 1960'erne og første halvdel af 1970'erne stigende; men den moderne teknik muliggjorde en fjernstyring fra Skanderborg. En række tog standser da også stadig ved de lukkede stationer, der nu nærmest må betegnes som trinbrætter.

For erhvervslivet i Århus var det ved anlæggelsen af en banestrækning af afgørende betydning, at den blev placeret således, at den fik så tæt berøring med byens opland som muligt. En bane som Århus–Randers, der gik gennem et betydningsfuldt opland for byen, og som

havde mange stationer, var ideel. Men også oplandet nød godt af en bane. Den skabte udvikling. Ikke alene kunne landbrugerne nu let og billigt komme af med og få varer, men byboere og fabriksvirksomheder kunne flytte uden for byen. Der opstod villa- og industrikvarterer i stationsbyerne.

Erkendelsen af, at såvel by som opland havde fordel af en bane, førte i 1877 til bygningen af banen Århus–Ryomgård. I begyndelsen af 1870'erne var der i Randers og på Djursland blevet arbejdet på at få anlagt en privatbane, der satte Djursland i forbindelse med det øvrige jernbanenet, og resultatet var i 1876 blevet banen Randers–Ryomgård–Grenå. I Århus var man ikke begejstret for den nye bane, som man frygtede ville trække handelen til Randers fra et område, der i høj grad blev betragtet som Århus' opland. Men heller ikke på Djursland var man tilfreds med banen, idet den nordlige linieføring betød, at den sydlige del af området ikke havde fordel af banen. Parterne fandt sammen om anlæggelsen af banen Århus–Ryomgård. Ikke mindst storkøbmanden Hans Broge var aktiv for bygningen af banen, der blev taget i brug i december 1877. Strækningen blev drevet i fællesskab med Randers–Grenå banen under det flotte navn Østjyske Jernbaner. Selskabet kunne imidlertid ikke klare driften på grund af for ringe kapital, og hele banenettet blev i 1881 overtaget af statsbanerne.

Udgangspunktet for Århus–Ryomgård var i Århus Østbanegården, der stod færdig i 1877 i næsten samme skikkelse, som man finder den i dag. Mellem Århus Ø og Århus H var der et jernbanespor; men det blev kun benyttet til gods- og trafik. Personer, der skulle fra den ene station til den anden, måtte tage en droske eller hesteomnibus. Først fra 1906 blev det muligt at tage toget mellem de

to stationer. Det store flertal af århusianere, der i de første 20 år af banens levetid benyttede den, tog imidlertid ikke til Østbanegården, når de skulle med, men derimod til Skolebakken. Østjyske Jernbaner har muligvis ved starten overset, at banen Århus–Ryomgård gik lige forbi århusianernes mest yndede udflugtsmål Riis Skov med Sjette Frederiks Kro, Salonen som den hed dengang, og Ferdinandpladsen, i hvert fald var der ikke ved banens indvielse nogen station i Risskov. Der blev imidlertid rådet bod på forglemmelsen i foråret 1878. Der blev oprettet et trinbræt og billetsalgssted på Kystvejen ved Skt. Olufs Gade, og det var hertil, Riis Skov-rejsende århusianere begav sig på søn- og helligdage eller de sommeronsdage, hvor der blev spillet op til dans i skoven. Mellem Skolebakken og Risskov, hvor der blev bygget en station, blev der indsat en række særtog, som også gjorde holdt ved Salonen.

Lokaltogskørslen fortsatte frem til sidste halvdel af 1890'erne, da statsbanerne standsede den. Om ophøret skyldes kritik fra vognmændene, der følte sig truet på deres forretning med at køre folk til Riis Skov, eller skovbådene, der netop begyndte at sejle på den tid, er vanskeligt at sige. Et står fast: Selv om man stadig kunne komme til Risskov med de ordinære tog, faldt trafikken på strækningen kraftigt med ekstratogenes ophør.

Derimod var det imidlertid ikke slut med lokaltogene til Risskov. De kom igang igen i november 1925, og nu kørte togene helt til et nyoprettet trinbræt ved Grenå landevej. Ligesom Brabrandrutes oprettelse i 1923 var genoptagelsen af Risskovtogene foranlediget af konkurrence fra rutebilerne, og DSB valgte også her at indsatte motorvogne. De kørte omkring 15 gange i hver retning mellem Skolebakken og Grenå landevej med

stop ved Østbanegården, Salonen (kun om sommeren), Risskov station samt ved Ndr. Strandvej og Fortevej, hvor der blev anlagt perroner. Udviklingen for de nye lokaltog blev i høj grad den samme som for Brabrandtogene. I begyndelsen var de en stor succes. Det var nu ikke kun folk på udflugt til Riis Skov og stranden, der tog med, men de nye villakvarterer i Risskov og Vejlby bragte også mange passagerer. I 1929 blev nogle af togene videreført helt til Lystrup, og der blev oprettet trinbrætter ved Terp og Elev. Desuden gjorde togene nu også holdt mellem Østbanegården og Salonen ved et trinbræt, der hed Trøjborg, og som lå neden for Niels Juels Gade. Nogle år ind i 1930'erne aftog passagerantallet, bl. a. som følge af at sporvognene fra 1930 kørte helt til Marienlund, og den stadig større udbredelse af cykler og biler. Toggangen blev nedskåret og indstillede helt i 1938, da trambuslinie 6 og 7 begyndte at køre til Risskov og Vejlby.

Men toget kom igen. I 1942 blev tram-bussernes kørsel nedskåret til omkring det halve, ikke mindst på grund af gum-mimangel, og efter forhandlinger med Vejlby-Risskov sogneråd begyndte DSB i juni at køre på den gamle strækning fra Skolebakken til Grenå landevej. Det var igen motortog, der klarede trafikken, nu ved at få påmonteret gasgeneratorer. Det sidste krigsår blev i øvrigt dramatisk for toget. I marts 1945 blev et af de sene aftentog to gange schalburgteret. Første gang dræbtes tre og mange blev såret, mens ingen kom alvorligt til skade anden gang. Folk var holdt op med at benytte toget om aftenen, og efter den sidste sprængning blev de sidste to afgangstrøget.

Efter at busser og biler igen kom i gang i efterkrigsårene sank passagertallet, og i maj 1949 var det endelig slut med kørslen af lokaltog på strækningen Århus–

*Søndag den 8. august
1926 var en rigtig varm
sommerdag.
Tusinder af århusianere
drog til skov og strand
både nord og syd for byen.
Her er Risskov-toget
standset ved trinbrættet
ved Fortevej for at
sætte passagerer af.
På særligt travle dage
som denne sommersøndag
kunne motortogene ikke
alene klare trafikken
og blev suppleret
med damptog.*



Risskov. Det fik konsekvenser for Risskov station. Fra 1953 var det ikke længere muligt at købe billetter på stationen; men man skal helt frem til 1969, før den blev nedlagt og slettet af køreplanen. I dag er også stationsbygningen væk; den blev i 1975 solgt for en krone og revet ned sten for sten for at blive genopført som sommerhus i Nordsjælland. Første stop for togene på strækningen efter Østbanegården er i dag Lystrup.

Med banerne fra Århus til Randers, Skanderborg og Ryomgård var der i 1860'erne og 1870'erne skabt nøje forbindelse mellem byen og dens opland mod nord og sydvest. For at dække hele oplandet manglede der imidlertid baner mod syd og vest. De kom med Odderbanen i 1884 og Hammelbanen i 1902. Ligesom for Århus-Ryomgård-banens vedkommende var det et samarbejde mellem byens erhvervsliv, stadig med Hans Broge i spidsen, og oplandet, der førte til de to baners oprettelse. I modsætning til Østjyske Jernbaner forblev Hammelbanen helt til sin nedlæggelse i

1956 privatbane, og Odderbanen er det stadig. Ganske vist har der jævnlige, ikke mindst i 1920'erne og 1930'erne, været økonomiske vanskeligheder og endog tale om nedlæggelse, men støtte fra de kommuner, der blev berørt af banerne, og staten fik dem til at køre videre.

Togene fra Hads-Ning Herreders Jernbane, som Odderbanen officielt hedder (nogle kalder den bare Oddergrisen), gjorde helt frem til 1970'erne holdt de samme steder som ved starten i 1884. Banens udgangspunkt har altid været Århus H, og den er altid gået helt til Hov, selv om dens tilnavn, Odderbanen, kunne tyde på, at den kun gik til Odder. Nærmest ved Århus lå stationerne Viby og Tranbjerg, og derefter fulgte Mårslet og Beder med trinbrættet Gunnestrup ind imellem. Bortset fra Viby station er det også stadig de gamle bygninger fra 1884, man finder ved de enkelte stationer, dog selvfølgelig med tilbygninger og moderniseringer. Viby station har derimod sin egen historie. Fra 1884 til 1917 kan man tale om, at Odderbanen havde

to stationer i Viby. Banen brugte nemlig i den periode DSB's enkeltspor på strækningen mellem Århus H og Viby. Da forbindelsen statsbane- til privatbanespor kun kunne betjenes af statsansat personale, blev der, hvor de to spor løb sammen, opført en særlig bygning – lidt flot kaldet en krydsningsstation – til at huse DSB's stationsmester. Der var naturligvis ingen ekspedition af gods og passagerer her, og »stationen« blev nedlagt i 1917, da Odderbanen fik eget spor helt ind til Århus H.

Odderbanens rigtige station i Viby lå, hvor nu FDB's Fabrikker ligger. Da FDB i 1904 begyndte at bygge ved siden af stationen var der rigelig plads til begge; men efterhånden kom stationen til at ligge midt inde i fabriksanlægget. Efter at sporføringen var blevet omlagt i 1948 blev denne uheldige placering ændret i 1956, da en ny station blev opført nord for den gamle uden for fabrikken.

Efter gennem næsten 90 år at have haft de samme holdesteder oprettede Hads-Ning Herreders Jernbane i begyndelsen af 1970'erne en række nye trinbrætter. Man ville tage konkurrencen op med bilerne og søge at trække noget af trafikken på Århus' allernærmeste omegn over på banen. Der blev mellem Viby og Tranbjerg anlagt trinbrætter ved Rosenhøj, Øllegårdsvej og Gunnar Clausens Vej. Desuden har Tranbjerg Haveby fået sit eget trinbræt, og også lige før Mårslet, ved Mølleparken, stopper togene nu, hvis der er passagerer.

Mens Hads-Ning Herreders Jernbane havde sørget for lige fra starten at udgå fra hovedbanegården, lagde anlægsbestyrelsen for Hammelbanen, da banen omkring århundredskiftet endelig skulle realiseres efter flere årtiers diskussion, stor vægt på, at den fik sin egen banegård, og at denne kom til at ligge ved Vester-gade. Her ved en af byens vigtigste ind-

faldsveje boede fra gammel tid en lang række storkøbmænd, der følte deres handel truet, hvis trafikken i fremtiden kom til at gå fra hovedbanegården ned gennem Ryesgade. Derfor kom Hammelbanegården til at ligge i den senere Carl Blochs Gade. Hammelbanen fik dog kort tid efter åbningen i 1908 et forbindelsespor til hovedbanegården og statsbanenettet; men det var kun til godstrafik. Både i midten af 1920'erne og omkring 1950 – på tidspunkter hvor det gik dårligt for banen – var der megen tale om at nedlægge Hammelbanegården og lade togene udgå fra Århus H. Tanken blev i 1950'erne støttet af byrådet, idet der ved en sådan flytning ville blive store arealer til rådighed i den centrale del af Århus. Planerne viste sig imidlertid begge gange urealisable, fordi omkostningerne ville blive for store, ligesom pladsforholdene ved hovedbanegården heller ikke tillod en flytning af remiser etc. Siden standsningen af Hammelbanen har dens banegård været benyttet til en række forskellige formål; bl.a. har Erhvervsarkivet haft til huse her i årene 1957–63.

Oprindelig gik banen til Hammel; men efter at statsbanerne havde bygget en bane mellem Langå og Silkeborg forlængedes den i 1914 til Thorsø, hvor den fik tilslutning til den nye statsbanestrækning. Ikke færre end 16 stationer havde Århus–Hammel–Thorsø Jernbane på den ca. 46 km lange bane. Den første station efter Århus lå i Viby, der således en tid havde 3 stationer, hvis DSB's krydsningsstation regnes som en. Viby Nord, som stationen hed, lå omtrent, hvor Damagervej løber ud i Viby Ringvej. Efter Viby fulgte stationer i Stautrup, Ormslev, Harlev, Lillering, Skovby og Galten. Et særsyn ved flere af dem var de kvindelige »stationsforstandere«. Banen antog lige fra starten ofte ægtepar til at passe de enkelte stationer, og mens mændene

I 1935 blev Hammelbanen ført helt frem til Thorvaldsensgade, hvor der blev bygget en overdækket perron og oprettet et billetsalg samt en kiosk. Det skete, efter at linie 3 var ophørt med at køre ad Marstrandsgade-Skovgårdsgade-Carl Blochs Gade og nu kørte ad Thorvaldsensgade. Ved at placere en station her fik de rejsende lettere forbindelse til busserne. Togene afgik fra Thorvaldsensgade nogle få minutter før afgang fra Hammelbanegården, og på tilsvarende vis fortsatte de indgående tog helt hertil.



tog sig af det tunge arbejde med gods etc., var det hustruerne, passagererne mødte ved billetlugen, og når der blev givet afgangssignal på perronen.

Som nævnt blev Hammelbanen nedlagt i 1956. Den led samme skæbne som mange andre privatbaner og stationer landet over. Bilerne gjorde dem mere eller mindre overflødige i efterkrigsårene. Men måske får banerne en renæssance

i lokaltrafikken. Der har gennem de sidste år været megen tale om udbygningen af den kollektive trafik, og banerne er tiltænkt en væsentlig rolle heri. Her i Århus har der været nedsat en arbejdsgruppe med repræsentanter for kommunen og DSB til drøftelse af en udbygning af nærbanetrafikken. Endnu er der imidlertid ikke sket nogen udvidelse af togenes betjening af området.

NOTER

Generelt for hele artiklen gælder, at der er anvendt diverse køreplaner og beretninger om driften fra DSB.

Fjerntrafikken: De Danske Statsbaner 1847–1947, 572 ff. – *Lyntogene*: Beretning om Virksomheden 1934–35 fra DSB, 154–157. Aarh. St. 14. og 15. maj 1935. – *Nærtrafikken*: Generelt for dette afsnit henvises til P. Thomassens artikel: Arbejdsgruppe Nærbane-Århus, Jernbanen 1974, nr. 2, 5–9. – *Århus-Randers*: Jernbanebladet 1962, 228–231, Aarh. St. 26. aug. 1962, Aarhus Amtstid. 31. aug. 1962. – *Nedlæggelsen af Mundelstrup station*: Dem. 28. maj 1972. – *Brand-togene*: Aarh. St. 23., 25. og 30. jan., 12. feb., 14. marts, 13. og 25. april samt 17. maj 1923. Dem. 28. jan. 1973. – *Århus-Fredericia*: Aarh. St. 3. oktober 1968. Lokalavisen Viby og Omegn 23. juli 1975. – *Århus-Ryomgård*: Vagn Dybdahl: Hans Broge og det jyske Landbrug, Jyske Samlinger, 5.rk.VII.bd., 113 ff. Aarh.

St. 30. nov. og 1. dec. 1877, 20. nov. 1952. – *Risskov-togene*: Aarh. St. 1. juni 1878, 13. okt., 4., 20. og 23. nov., 29. dec. 1925, 5. maj 1938, 16. og 17. maj 1942, 14., 15. og 31. marts 1945, 14. maj 1949, 6. april og 28. nov. 1975. Aarhus Amtstid. 15. maj 1926. Dem. 1. juni 1969, Jyllands-Posten 24. okt. 1975. Th. Ring Hansen og Peer Goe Jacobsen: Århus Sporveje, 1971, 123 og 129. – *Odderbanen*: 3 jubilæumsskrifter med titlen Hads-Ning Herreders Jernbane fra 1909, 1944 og 1959. Poul Rasmussen og August F. Schmidt: Viby sogns historie I, 1942, 252 ff og II, 1949, 274. Dem. 18. okt. 1956 og 21. april 1973. – *Hammelbanen*: Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane 1902–25. april–1927. Ingvar Ullerup: Aarhus-Hammel-Thorsø Jernbane gennem 40 år, 1942. Aarh. St. 16. nov. og 15. dec. 1925, 9. marts 1948, 10. april 1952, 5. juni 1958 og 24. juni 1973. Aarhus Amtstid. 26. april 1952. Jyllands-Posten 10. juni 1956.

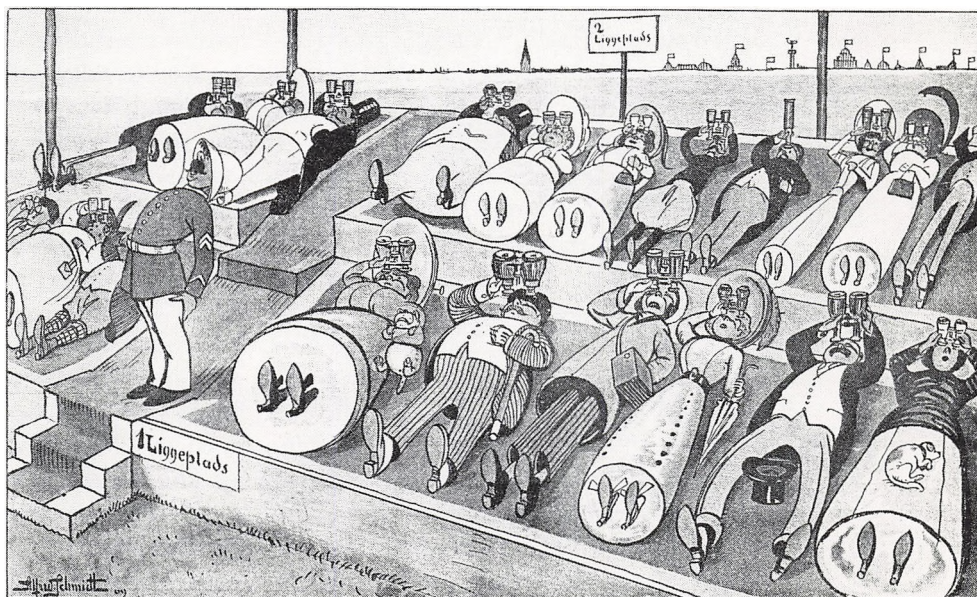
Flyvetanker og resultater

Tanken om at bygge en flyveplads ved Århus og på den måde trække flyvetrafik til byen går helt tilbage til årene lige efter 1. verdenskrig. De skrøbelige flyvende stilladser, der før 1914 havde løftet sig og holdt sig svævende over grønsværen, var under krigen blevet udviklet til driftsikre flyvemaskiner. Og efter freden gav de nu arbejdsløse krigsflyvere opvisning med disse maskiner over hele Europa. Var det ikke fantastisk og halsbrækkende i sig selv, at maskine og menneske hævdede sig fra jorden, så skulle flyverne nok sørge for, at det blev det med deres manøvrer, når de var kommet op. Folk strømmede til. Det var også tilfældet i Århus, hvor det flere gange i årene 1919–20 hændte, at flyve-

maskiner landede og gav opvisning på Skejby Mark. En stor skare samlede sig ude ved vandtårnet, hvor den ofte stod i timevis, før maskinen dukkede op. Aviserne holdt folk underrettet, eventuelt ved opslag i vinduerne, både før, under og efter den store begivenhed, og de få dristige, der havde mod og råd til en passagerflyvning, fik deres navne i avisen. En smart forsikringsmand havde inden turen fået flere af passagererne til at sætte deres navn under en livsforsikringskontrakt.

Det første, en flyver måtte foretage sig, når han var gået ned på Skejby Mark og ønskede at bruge stedet til opvisning og rundflyvning, var at tage ind på Lille Torv til slagtermester Fr. Hasle

En af de første flyveopvisninger i Danmark fandt sted i september 1909 i Århus i forbindelse med Landsudstillingen. Det var den franske flyver Delagrangé, der på Skejby Mark viste sit virkelige format ved en dag at holde sig svævende i hele 13½ minut. I Blæksprutten fra samme år afbildede Alfred Schmidt det bedre borgerskab i Århus under opvisningen.



*Fortidens og fremtidens
transportmiddel på
Skejby Mark lige vest
for vandtårnet ved
Randersvej. Hestene
synes ikke at være be-
gejstrede for den tyske
flyver Lorinzers maskine.
Det var århusianerne til
gengæld. Lorinzers
flyvninger i maj 1919
var den første egentlige
opvisning i Århus efter
krigen, og folk
strømmede til. Få dage
efter blev spørgsmålet
om en flyveplads ved
Århus for første gang
taget op i byrådet.*

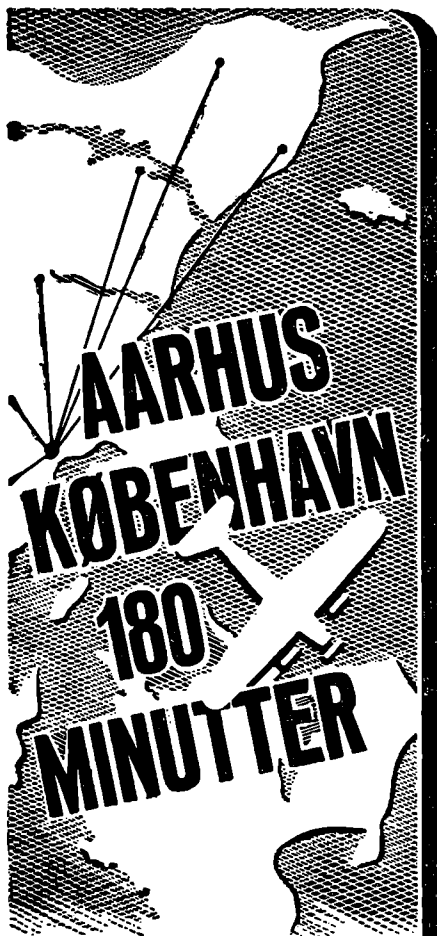


for at få tilladelse til at bruge området. Hasle havde nemlig lejet eksercerpladsen på Skejby Mark til græsning for sine kreaturer. Under disse forhold var det ikke mærkeligt, at nogle begyndte at arbejde med tanken om en rigtig flyveplads ved Århus. Ideen nåede i 1919 frem til byrådet; men noget egentligt resultat kom der ikke ud af den. Dog fik slagtermester Hasle nedslag i sin lejeafgift af arealet på Skejby Mark mod at stille det til rådighed ved rundflyvninger og lignende lejligheder.

Dermed var beflyvningen af Århus imidlertid ikke klaret. Gang på gang i løbet af 1920'erne og 1930'erne udkastede forskellige privatpersoner og selskaber planer om at oprette en fast flyverute til Århus først og fremmest fra København. Men sådanne planer krævede en flyveplads, hvis man da ikke ville benytte vandfly, der kunne lande i havnen. Projekter af den karakter blev også fremsat; mere seriøse var dog de gentagne drøftelser af, hvilket landareal der var bedst egnet til flyveplads. Mange forskel-

lige områder blev foreslået og beset; især to steder gik dog igen, nemlig Skejby Mark og Egå Fed. Så langt som at få udarbejdet tegninger og realistiske økonomiske overslag over anlæggelsen af landingsbaner et af stederne nåede man først i 1939. De mange planer strandede på, at ingen var parat til at afholde anlægsudgifterne. Byrådet var i og for sig positivt indstillet over for en flyveplads, men ville ikke skyde de mange penge i anlægget, som var nødvendige. En afgørende rolle herfor spillede det, at Århus havde udmærkede forbindelser med tog og skib til hovedstaden, og at det derfor var begrænset, hvor meget der kunne investeres i en trafikforbindelse, som kun et fåtal ville benytte i øjeblikket, og hvis fremtid var vanskelig at forudse. Staten ville heller ikke yde de nødvendige penge, bl.a. af de samme grunde som byrådet, men også fordi flyvetrafikken kunne blive en konkurrent til statsbanerne.

En række forskellige forhold bevirkede imidlertid i slutningen af 1930'erne, at bystyret nu gik aktivt ind for at få en



Billetter faas i Rejsebureauerne.

Pris: Kr. 60.—

**(excl. Rutebilibefordring
Aarhus—Flyvepladsen).**

Afg. Aarhus H. Bus Kl. **12.15**
Afg. Flyvepladsen .. " **13.45**
Ank. Københ.s Luffthavn . " **15.15**

Afg. D. D. L. Dagmarhus Kl. **11.05**
Afg. Københ.s Luffthavn . " **11.45**
Ank. Flyvepladsen .. " **13.15**
Ank. Aarhus H. " **15.00**

DDL



**Aarhus Hovedbanegaard
Telf. 77 77**

*Annonce i Aarhus
Stiftstidende for ruten
København—Ry,
den første faste flyve-
forbindelse mellem
hovedstaden og Århus,
der fungerede nogle få
uger i vinteren 1942.
Læg mærke til, at
annoncen ikke nævner,
hvor flyvepladsen lå. Det
var en militær hemme-
lighed, der ikke måtte
omtales offentligt. Den
forholdsvis lange flyvetid,
1½ time, skyldtes,
at maskinen efter krav
fra tyskerne skulle flyve
ned over Fyn i stedet
for at tage den direkte
vej over Kallegat.
Aarh.St. 1942, 1. februar.*

flyveplads ved Århus. I udlandet var antallet af flyveruter og -passagerer stadigt stigende, og her i landet var provinsen blevet inddraget i flyvenettet ved, at Ålborg og Esbjerg i henholdsvis 1936 og 1937 havde fået flyveforbindelse til København. I 1938 oprettedes den såkaldte jyske længderute, der gik fra Ålborg til Ry, hvor ingeniør og senere trafikminister Gunnar Larsen stillede sin private flyveplads til rådighed, og derfra videre til Esbjerg og Hamborg. Hvis Århus ikke skulle sakke agterud i denne udvikling, måtte den have en flyveplads. Udslagsgivende for, at byen besluttede at købe gården Kirstinesminde i december 1939 og i de følgende måneder andre jordarealer på Skejby Mark samt at anlægge en flyveplads her, var imidlertid dels militærets planer om at placere byens kaserner på Skejby Mark, dels at der kunne opnås tilskud fra Socialministeriet til udførelse af arbejdet på flyvepladsen. I slutningen af 1930'erne havde Forsvarsministeriet ret detaljerede planer om at flytte kasernerne fra byens midte ud til Skejby Mark, og såvel militæret som byen var interesseret i at få lagt en flyveplads i forbindelse med soldaterbyen, som man kaldte den. Byrådets planer var i høj grad stimuleret af, at udgifterne ved anlæggelsen så delvis ville blive betalt af militæret. Forsvarsministeriet gjorde det dog klart, at det ingen penge havde til en flyveplads, men antydede, at det måske var en god idé at henvende sig til Socialministeriet og foreslå flyvepladsen anlagt som beskæftigelsesarbejde for langvarige arbejdsløse. Det viste sig, at Socialministeriet ville stille et beløb til rådighed, og da jorden allerede var købt, afventede man kun forårets komme i 1940 for at komme i gang.

Så kom besættelsen. Den betød en standsning af planerne om en flyveplads på Skejby Mark, ligesom den selvfølgelig

i det hele taget medførte en kraftig reduktion af den civile flyvning. Alligevel blev det i disse år, Århus for første gang – ganske vist kun i lidt over to uger – fik flyforbindelse med København. Den hårde isvinter bevirkede, at der i slutningen af januar 1942 oprettedes en rute fra Kastrup til Ry, hvorfra turen gik til Århus med rutebil. I alt tog rejsen Kastrup–Århus 3 timer, men med tog kunne den tage en hel dag, så det var ikke mærkeligt, at ruten havde stor søgning. Den fik imidlertid store vanskeligheder at kæmpe med. Åbningsturen blev således aflyst på grund af lav skyhøjde; tyskerne tillod ikke flyvning over en vis, meget lav højde. I de følgende dage måtte der flere gange aflyses som følge af dårligt vejr, og i midten af februar standsedes flyvningen helt af benzinmangel.

Ser man bort fra dette intermezzo, havde 20 års diskussioner og planer ikke bragt Århus en flyveplads. Men det gjorde krigen, ja sågar to flyvepladser førte den med sig, nemlig én på Skejby Mark og en ved Tirstrup. Den første blev bygget af Royal Air Force i 1945. RAF havde kort tid efter besættelsens ophør opslået sit hovedkvarter i to villaer ud til Strandvejen og i nogle bagved liggende bunkere, som tyskerne havde bygget og benyttet til luftledelsen for Danmark. Englænderne manglede imidlertid en flyveplads i den nærmeste omegn af Århus, og der blev derfor – betalt af Udenrigsministeriet og bygget af et dansk firma – anlagt to græslandingsbaner på hver ca. 500 m på Skejby Mark. Der var ikke tale om særligt fremragende baner; faktisk stod det ved anlæggelsen klart, at de ikke uden yderligere udgifter kunne benyttes til civilflyvning. Et var de betingelser, en erfaren krigsflyver måtte have, noget andet var de krav, der måtte stilles ved civil

passagerflyvning. RAF stationerede to maskiner på pladsen, og et gammelt skur fra havnen blev flyttet ud som hangar.

Flyvepladsen ved Tirstrup blev bygget af tyskerne. Arbejdet blev påbegyndt i 1943, men var endnu ikke fuldført i den målestok, tyskerne havde tænkt sig, ved krigens slutning. Det gik livligt til under byggeriet, hvis man skal tro de historier, der fortælles. Tyskerne blev således snydt efter noder af de arbejdere og værne-magere, der arbejdede på pladsen. En yndet fremgangsmåde var at køre med samme læs frem og tilbage flere gange og tage betaling for hver tur, eller at opgive, at man havde flere spand heste i arbejde, end tilfældet faktisk var. Der fandt naturligvis også aktioner sted fra frihedskæmpernes side. Ved en enkelt lejlighed blev busserne, der kørte arbejderne til pladsen, standset, arbejderne kommanderet ud og fik halet bukserne af, mens busserne blev brændt. At der blev blandet sukker i cementen, siger sig selv. Arealet, tyskerne inddrog til flyvepladsen, var ganske betydeligt; beboerne i en hel landsby, Stabrand, måtte således forlade deres huse og jorder, og de fik først resterne tilbage i 1947, efter at bygningerne i mellemtiden bl. a. havde været benyttet til flygtningelejr. Selve flyvepladsen blev efter befrielsen først overtaget af RAF og derefter af det danske militær.

Der var således to flyvepladser ved Århus i 1945. Ingen af dem var imidlertid inde i billedet som Århus Lufthavn, og det var en lufthavn og ikke kun en flyveplads, man ønskede nu efter krigen, hvor ingen længere var i tvivl om, at fly ville blive et almindeligt benyttet transportmiddel, også i indenrigstrafikken. RAF-pladsen på Skejby Mark var for dårlig, og området ikke egnet til bygning af en lufthavn, mens Tirstrup flyveplads lå for langt fra Århus. Byrådet var efter under-

Modtagelsen på Tirstrup
flyveplads den 16.
september 1946 af de
indbudte gæster ved
åbningen af ruten
København-Århus.
Borgmester Unmack
Larsen hilser på direktør
Lybye fra Det Danske
Luftfartselskab.
I øvrigt fandt indvielsen
af Tirstrup som civil
flyveplads sted allerede
i juli 1946,
da udenrigsministrene
Paul Henri Spaak
fra Belgien
og Gustav Rasmussen
fra Danmark
ankom med særmaskine
til pladsen for at besøge
kongen under hans
sommerophold
på Marselisborg slot.



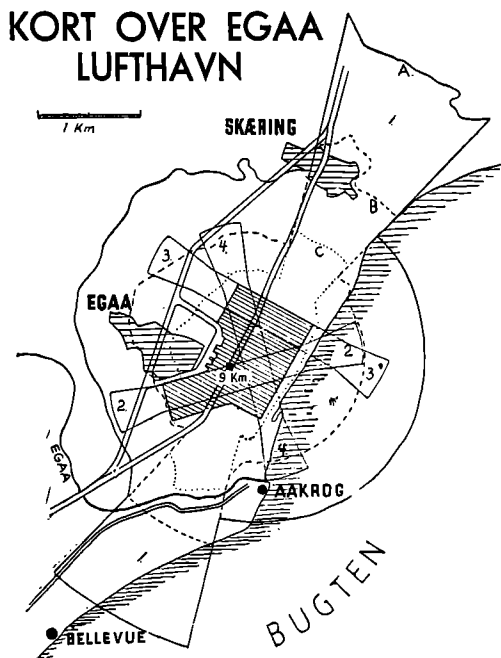
søgelse af forskellige områder enigt om, at en lufthavn ved Århus skulle bygges ved Egå. Den ville komme til at ligge tæt ved byen, og området var velegnet og tilstrækkeligt stort. Lufthavnen skulle ligge på området øst for Egå by ned mod vandet. Der blev allerede i 1945 udarbejdet ret detaljerede planer for bygningen, ligesom udstykningen af området til parcelhuse blev standset. En konsekvens af placeringen øst for Egå by var, at Grenå landevej måtte forlægges. En ny landevej fra Egå bro skulle føre trafikken ind gennem Egå by og videre næsten uden om Skæring, hvor den atter ville vende tilbage til den gamle landevej.

Bygningen af Egå lufthavn kunne først sættes i gang, efter at en lov om civile lufthavne var vedtaget af rigsdagen, og fra det tidspunkt ville der gå ca. 4 år, før den kunne tages i brug. Der blev

derfor allerede i slutningen af 1945, over et halvt år før loven endelig blev vedtaget i juni 1946, påbegyndt forhandlinger om at bruge Tirstrup som en midlertidig løsning, for at Århus ikke skulle komme til at ligge i et flyvemæssigt tomrum. Ikke mindst byens erhvervsliv pressede på for at få flyveforbindelse med omverdenen. Der viste sig under forhandlingerne ingen vanskeligheder hverken med at få Det Danske Luftfartselskab (senere SAS) til at beflyve ruten København-Tirstrup eller med at få tilladelse til at benytte den militære flyveplads til civilflyvning, forudsat at den blev indrettet hertil. I første omgang betalte Århus de udgifter, der var forbundet hermed; men Randers, Grenå og Ebeltøft kommuner havde på et tidligt tidspunkt stillet sig velvillige til at deltage i udgifterne, og kort før ruten blev åbnet, blev der indgået en aftale mellem de tre kom-

Kort over den planlagte lufthavn ved Egå. Det skraverede felt midt på kortet viser placeringen af selve flyvepladsen, mens tallene og bogstaverne angiver henholdsvis landingsfelter og zoner for sevitut-belægninger. Ni kilometerstenen ved Tålfor Bakken er markeret på den eksisterende landevej midt gennem flyvepladsen, ligesom den projekterede nye vej gennem Egå og Skæring ses vest for pladsen.

Aarh.St. 1946, 1. februar.



muner og Århus om at dele udgifterne forholdsmæssig mellem sig efter indbyggertal, dog således at Randers' andel på grund af den store afstand fra Randers til flyvepladsen blev nedsat med en trediedel, som betaltes af Århus.

Endelig den 16. september 1946 fik Århus sin faste flyforbindelse. Kl. 11.40 afgik rute 1784 fra København med 21 indbudte gæster, dvs. at den moderne DC-3'er, der i dagens anledning var indsat, var fuld. 50 minutter senere landede maskinen i Tirstrup, og der blev budt velkommen af en lang række talere, bl. a. af borgmester Unmack Larsen. Derefter var der en kort præsentationsflyvning over de 4 byer, der stod bag oprettelsen af ruten, og ved 14-tiden returnerede Roar Viking, som maskinen hed, til København. Om aftenen blev der både i Århus og København holdt middag for at fejre begivenheden.

Forbindelsen København-Århus blev en succes. Den Fokker F XII fra 1933, der fløj på ruten, kunne tage 16 personer

og var næsten altid fuld. Succesen førte til, at der i foråret 1948 etableredes to afgang i hver retning, en morgen- og en aftenafgang, og i efteråret søjedes her til en middagstur. Der var nu rigtig kommet gang i flyvningen på Århus. I 1947 oprettedes der – ganske vist kun i en kort periode – ruter fra Tirstrup til henholdsvis Göteborg og Oslo. Den øgede trafik medførte, at Århus, Randers, Grenå og Ebeltoft måtte punge yderligere ud for at forbedre både landingsbetingelserne og de dårlige lokaleforhold.

I virkeligheden var benyttelsen af Tirstrup som civil lufthavn en ulykke for Århus. Den låste nemlig af for en endelig løsning af byens lufthavnsproblem. Ganske vist holdt byen stærkt fast på, at der kun var tale om en midlertidig løsning, men at en egentlig Århus Lufthavn havde lange udsigter, stod klart allerede nogle få måneder efter åbningen af Tirstrup-København ruten. I loven om civile lufthavne, der som nævnt blev vedtaget i juni 1946, hed det, at der skulle placeres en lufthavn ved Århus; men i november samme år meddelte regeringen byrådet pr. telegram, at arbejdet ikke kunne komme i gang foreløbig. Der blev givet mange grunde hertil. Kastrup og Ålborg lufthavne skulle udbygges af hensyn til de internationale forbindelser, og Rønne Lufthavn for at opretholde forbindelsen til Bornholm. Disse arbejder ville blive så dyre, at der ikke også kunne blive råd til en lufthavn ved Århus. Århus var jo desuden »udmærket betjent« med skibe og tog, og nu havde byen endda fået flyveforbindelse via Tirstrup. Endelig var arealet ved Egå ikke det eneste område, der kunne bruges til en lufthavn, og der måtte indhøstes flere erfaringer om ruteflyvning, før det blev besluttet, hvor en lufthavn skulle lægges.

For at sige det mildt vakte regeringens indstilling alt andet end begejstring i

Århus. En undtagelse var dog Egå, hvor der havde været betydelig modstand mod at bruge den gode jord til en lufthavn. Men ellers blev der talt om den største lussing, Århus havde fået i nyere tid, og om misgreb fra regeringens side. En ting var klart: Det sidste ord i den sag var ikke sagt. Byrådet indledte straks forhandlinger med Trafikministeriet; men de trak ud i flere år, uden at der kom resultater ud af dem. Regeringens udsættelse af bygningen af Århus Lufthavn havde en øjeblikkelig følge. Planerne om at placere den ved Egå måtte opgives, da der ikke fortsat kunne oprettholdes et forbud mod udstykning af jorden. Mulighederne for at placere den andre steder blev imidlertid straks undersøgt, således at der forelå planer, hvis forhandlingerne med trafikministeren førte til konkrete resultater. Efter at forskellige områder var blevet undersøgt, standsede man ved et areal syd for

Grundfør. Det lå tæt ved Århus, og samtidig ville en lufthavn her få et opland, der strakte sig fra Hobro i nord til Herning i vest og Horsens mod syd. Ligesom ved tilfældet Egå lufthavnen blev der udarbejdet detaljerede planer for Grundfør lufthavnen.

Og ligesom Egå projektet blev det hele ikke til noget. Regeringen ville ikke sætte en lufthavn ved Århus på finansloven i en tid, hvor så mange andre udgifter trængte sig på. Byen måtte endnu en tid klare sig med sin »midlertidige« flyveplads.

Selv den var der vanskeligheder med at få befløjet. De første års succes blev ikke ved. I slutningen af 1940'erne faldt belægningen, og ruten gav underskud. I første omgang søgte Det Danske Luftfartselskab at rette op på situationen ved at nedskære afgangene til 2, men i 1951 henvendte selskabet sig til Århus med krav om tilskud, hvis beflyvningen

Civilingeniør C. V. Smith-Hansen i midten viser økonomidirektøren for Århus kommune, Erik Tjørnehøj, til venstre og sognerådsformand for Grundfør, Jens Christensen, hvor lufthavnen ved Grundfør skulle ligge. Billedet er fra 1948. Civilingeniør Smith-Hansen er den person, der i over 25 år fra 1940'erne har stået for den tekniske side af Århus' lufthavnsplaner. Han var i årene 1929-67 ansat ved stadsingeniørens kontor.



af Tirstrup skulle fortsætte. Byrådet sagde nej, og resultatet var, at der fra oktober 1951 ikke længere var flyforbindelse mellem København og Århus. Trafikken blev igen optaget den følgende sommer, men standset til efteråret, fordi antallet af passagerer gik ned om vinteren. Således fortsatte man frem til 1954, da SAS og Århus, Grenå og Ebeltoft (Randers ville ikke være med i første omgang, men kom det dog senere) indgik en aftale om genoptagelse af fuld beflyvning af Tirstrup. I de mellemliggende år var der ført et utal af forhandlinger for at nå frem til dette resultat, og en overgang var det inde i billedet at lade den norske skibssreder Braathens flyselskab overtage ruten København-Århus. For at genoptage flyvningen i fuld omfang skulle SAS ifølge aftalen bl. a. fritages for landingsafgifter i 3 år, ligesom selskabet i samme periode skulle have tilskud fra de implicerede byer, hvis belægningen på ruten ikke nåede op på en bestemt, aftalt størrelse.

Tirstrup var blevet lufthavn for Århus, om end kun midlertidigt, selv om den ikke i første omgang havde været inde i billedet i 1945. På samme måde regnede man ikke med RAF-pladsen på Skejby Mark, og alligevel kom byens anden

flyveplads til at ligge her. RAF forlod Århus i slutningen af 1945, og derefter blev dets flyveplads kun benyttet ved tilfældige lejligheder. Et konsortium, bestående af bl. a. turistchef Lund-Hansen, tandtekniker Leo Kæraa og direktør H. Th. Lyre, lejede imidlertid i 1948 arealet ved Kirstinesminde og satte pladsen i stand. Derefter begyndte flyvningen med små en- og to-motorers maskiner. Det var et firma ved navn Dansk Lufttaxa, der tog sig af pladsens drift i begyndelsen, men også Århus Flyveklub, der var startet allerede i slutningen af 1920'erne, og som havde fløjet fra forskellige marker i omegnen, benyttede Kirstinesminde. Senere, i 1952, overtog flyveklubben lejemålet af pladsen, mens driften fortsat blev overladt til erhvervsflyvere; bl. a. stod den kendte luftfotograf V. Sylvest Jensen en årrække for driften.

Århus Flyveklub havde imidlertid betydelige økonomiske vanskeligheder med Kirstinesminde flyveplads og kunne ikke opfylde de sikkerhedskrav, luftfartsmyndighederne stillede. Flyvepladsen stod faktisk over for lukning, da byrådet, amtsrådet og 5 forstadskommuner i 1963 besluttede at danne et interessentskab, Århusegnens Flyveplads, der skulle drive pladsen og sørge for de nødvendige forbedringer. Begrundelsen for oprettelsen af interessentskabet var, at det var nødvendigt at sikre, at mindre flyvemaskiner kunne flyve på Århus. Det nye interessentskab byggede en ny landingsbane samt en administrationsbygning, og i 1965 kunne Århusegnens Flyveplads officielt indvies.

Som nogen blivende flyveplads blev den imidlertid ikke betragtet; dertil lå den for tæt ved byen. Århus blev således betjent af to midlertidige flyvepladser, Tirstrup og Århusegnens Flyveplads. Mange ord og megen tid er blevet brugt gennem 1960'erne og 1970'erne på at

I juni 1948 kunne Kirstinesminde flyveplads tages i brug. Dansk Lufttaxa, der stod for driften, fejrede begivenheden ved at arrangere rundflyvninger over Århus. Mens der ikke blev fløjet særlig meget på Kirstinesminde de første 10-15 år, skete der en kraftig stigning i 1960'erne, og den er i dag den flyveplads for småfly, der er mest benyttet i Danmark.
Aarh.St. 1948, 5. juni.

SE AARHUS FRA LUFTEN

Luftfartsmyndighederne har godkendt KIRSTINESMINDE Flyveplads (Århus Pr. vatlyveplads) til Rundflyvning. — Dansk Lufttaxa markerer den glædelige Begivenhed med at arrangere



RUNDFLYVNINGER

med flere Maskiner i Morgen, Lørdag fra Kl. 14 og hele Søndagen. Start og Landing paa Kirstinesminde. Pris pr. Tur Kr. 15,00.

At se Aarhus fra Luften er
en skøn Oplevelse

DANSK LUFTTAXA $\frac{A}{S}$

Bygningerne på Tirstrup flyveplads er blevet udvidet og flyttet ved flere lejligheder. Det oprindelige anlæg fra 1946 var bestemt ikke noget at råbe hurra for; dets øgenavn, præriehytterne, karakteriserer dets udseende meget godt. Bygningerne lå midt for startbanen, omtrent helt ud til den. I forbindelse med flyvepladsens udbygning til et Nato-anlæg i 1958 måtte de 4 kommuner bag den civile drift af pladsen bygge en ny terminal på dens nuværende plads vest for den gamle og længere væk fra startbanen. Denne terminal blev udbygget i midten af 1960'erne og igen i begyndelsen af 1970'erne. Billedet her er fra 1971, før den sidste udvidelse. En Metropolitan-maskine ses over bygningerne.



ændre denne situation. Først var det bygningen af en lufthavn ved Hammel, der stod på programmet, og gennem de sidste par år har en afløser for Århusegnens Flyveplads været drøftet. Planer om at placere den nye flyveplads for småfly på Ravnholt Hede ved Solbjerg har ikke just vakt begejstring i området.

I debatten om flyveplads og lufthavn ved Århus har der altid gennem de 50–60 år, den har løbet, været stærke tilhængere, ikke mindst fra erhvervslivet, og skarpe modstandere. Modstanderne er i høj grad blevet rekrutteret fra de steder, hvor lufthavnen efter de øjeblikkeligt gældende planer skulle ligge. Indtil nu er modstanderne løbet af med sejren.

Det skyldes ikke så meget de lokale modstanderes argumenter som uvilje hos myndighederne, især folketing og regering, mod at betale for en forbedring af trafikmulighederne for Århus, så længe byen har kunnet klare sig med de eksisterende. Før 2. verdenskrig var der skibe og tog, og hertil kom mere eller mindre tilfældigt efter krigen to flyvepladser, som har fungeret – om end ikke altid lige godt. Selv om der stadig er planer om nye flyvepladser ved Århus, og selv om der fra flere sider klages over de eksisterende forhold, vil der formentlig gå mange år endnu, før flyvningen på Århus har fundet sin endelige løsning. Hvis det nogen sinde sker.

NOTER

Flyvemaskiner på Skejby Mark 1919–20: Se f.eks. Aarh. St. 15., 17., 18., 19., 20., 21. maj, 17., 19. juli, 26., 28., 29. aug., 8. og 11. sept., 20. okt. 1919, 10. og 14. maj, 12., 15., 17. og 18. okt. 1920. – *Første forsøg på en flyveplads ved Århus*: Aarh. St. 23. maj og 25. juli 1919. ÅBF 1919–20 A 60. – *Slagtermester Hasles nedslag*: ÅBF 1919–20 A 443. – *Flyveruter og flyvepladser i 1920'erne* og

1930'erne: Se bl.a. Århus-Årbog 1972 95 f, Aarh. St. 11., 24., 25., 27. og 31. okt. 1925, 4., 19., 22., 23., 24., 28. og 30. marts 1938 samt 15. sept. 1946, Århus Amtstidende 11. marts, 30. april, 3. og 4. maj og 14. juni 1926, ÅBF 1925–26 A 131 f og 205, 1927–28 A 278, 1932–33 A 180, 1933–34 A 25 og 108, 1937–38 A 308 ff og 362, Povl Westphall: Det Danske Luft-

fartselskab 1918–68, 1968, 25 f og 31. – *Planerne om en flyveplads på Skejby Mark 1939–40* : Aarh. St. 17. nov., 6. og 9. dec. 1939, 3. jan., 1. feb. og 1. marts 1940. ÅBF 1939–40 A 50 f, 237 og 251 1940–41 A 2. – *Ruten København–Ry 1942* : Aarh. St. 28., 29., 30. jan., 19., 20. og 21. feb. 1942 samt 2. aug. 1946. Det Danske Luftfartselskab 1918–68, 43. – *RAF-flyvepladsen ved Kirstinesminde* : Aarh. St. 11. juli, 8. aug., 7. sept., 11., 18. og 19. okt., 4. og 27. dec. 1945. – *Tirstrup flyveplads* : Østjysk Hjemstavns 1967 106–115. Aarh. St. 12. maj, 13. nov. 1945, 8. juli, 14. sept., 13. okt. 1946, 30. og 31. jan., 11. april 1947. – *Planerne om en lufthavn ved Egå* : Aarh. St. 9. juni, 10. sept., 29. okt., 9. dec. 1945, 16. og 20. jan., 12., 14. og 18. april, 3. maj, 9. okt., 10. og 30. nov., 1., 8., 13. og 18. dec. 1946, 5. og 9. jan. 1947. Betænkning afgivet af Udvalget angående Flyvepladser i Danmark, 1945. ÅBF 1945–46 A 111, 221, 1946–47 A 339 f. – *Flyvningen på Tirstrup i de første år* : Aarh. St. 10., 11., 12., 14. og 23. okt., 30. nov., 9. og 28. dec. 1945, 12. jan., 26. marts, 14. og 30. april, 1., 2. og 3. maj, 23. juli, 4., 7., 12., 15., 16. og 17. sept. 1946, 8. feb., 14., 26. og 30. april, 4. og 6. maj, 16. og 23. juni 1947, 24. jan., 3. feb., 11. og 21. marts, 18. april,

15. juli, 6. og 25. aug., 1. sept. 1948. ÅBF 1946–47 A 47 ff, 116 f, 171 f, 200 ff, 294, 1947–48 A 48 ff. – *Planerne om en lufthavn ved Grundfør* : Aarh. St. 13. juni 1947, 12. april, 2., 4., 9., 12., 15. og 16. maj 1948, ÅBF 1948–49 A 39 ff. – *Standningen af flyvningen på Tirstrup om vinteren 1951–54* : Aarh. St. 20. juli, 2., 3. og 6. aug., 14., 15., 17., 20., 26., 27., 28. og 29. sept., 1., 2., 14., 16. og 17. okt. 1951, 29. april 1952, ÅBF 1951–52 A 220 ff og 349 ff, 1953–54 A 244 ff, 270 ff, 320 f, 505 f, 1955–56 A 20. – *Kirstinesminde flyveplads og Århusegnens Flyveplads* : Aarh. St. 12. jan. og 17. aug. 1946, 1. feb. og 16. maj 1948, 21. april 1952. ÅBF 1944–45 A 3 f, 22 og 92, 1947–48 A 296, 1951–52 A 364, 1953–54 A 204, 1961–62 A 300 ff, 1962–63 A 120, 154, 156 f, 1963–64 A 47 ff, 88, 331 ff, 1964–65 A 116 f, 1965–66 A 74 ff. – *Planerne om en lufthavn ved Hammel* : Se bl.a. Århus-Årbog 1972 98 f og Betænkning afgivet af Provinslufthavnsudvalget angående de primære provinslufthavne, 1968, 17, 36 ff, 44, 56 ff. – *Flyveplads på Ravnholt Hede ved Solbjerg* : Se bl.a. Aarh. St. 31. okt. 1975, Morgenavisen Jyllands-Posten 15. okt. 1975, Lokalavisen Syd 10. sept., 22. okt., 5. og 12. nov. 1975.

Rutebilerne

– en trafikudvikling uden sidestykke

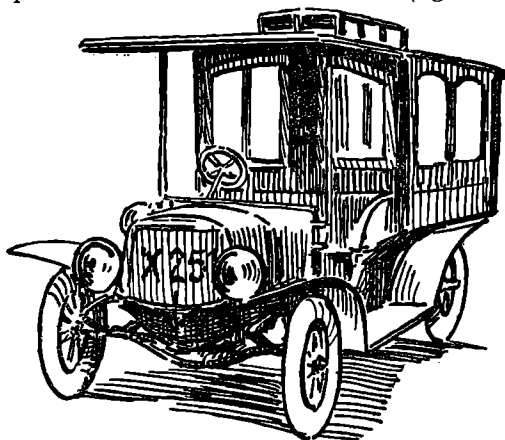
Denne karakteristik stammer fra Aarhus Stiftstidende, fra en artikel 20. februar 1927 af Jean petit, redaktør Jean Larsen, Århus' senere første turistchef. Den er møntet på de nærmeste år efter 1. verdenskrig, hvor bilismen slog igennem med en kraft, der kun kan sammenlignes med flyvningens efter 2. verdenskrig, og den overdriver ikke. Bilismen – og herunder naturligvis også den kollektive biltransport – blev i løbet af 1920'erne en samfunds faktor, der i stigende grad måtte optage myndighederne, såvel de centrale som de lokale. Lovgivning, erhvervsliv, uddannelse, by- og landskabsbillede og meget mere fik tilført et kompleks af ukendte elementer, der på tusind forskellige måder måtte optages og indpasses i dagliglivets normale funktioner. Det skete ikke uden besværligheder, og det varede et par årtier, inden forholdene så nogenlunde faldt i lave.

Lokalt, dvs. for Århusområdet, går spekulationerne i nærtrafikken (og det

var egentlig den, rutebilerne blev anset for egnede til at løse) tilbage til sidste fjerdedel af forrige århundrede, til tiden før eksplosionsmotoren. Man kendte dampmaskinen, der i lokomotivet anvendtes til jernbanernes trækraft. Man havde med mellemrum søgt at konstruere maskiner, der kunne køre på landevejene, og flere forsøg havde vist, at det nok kunne lade sig gøre, men at vanskelighederne – vægten og de dårlige veje – næppe lod sig overvinde med de ideer, de daværende konstruktører kunne opvise. Jernskinner var stadig en nødvendig forudsætning for dampmaskinen som trafikformidler. Det indså blandt mange andre den københavnske ingeniør Alexis Køhl, da han i 1876 sendte bl.a. Århus Byråd et andragende om koncession på en sporvej mellem Ebeltøft-Århus-Odder-Horsens og Århus-Viborg, en sporvej, som vel at mærke skulle gå på landevejene uden at forstyrre den øvrige trafik. Sagen havde været oppe på Rigsdagen, hvor der året i forvejen for alle tilfældes skyld var vedtaget en lov, der fastsatte regler for meddelelse af sådanne koncessioner. Århus Byråd tog nu ikke sagen så højtidelig. Det henlagde den ubesvaret, og Køhls lokomotiv, der ellers med held var prøvet og kørte på en strækning i København, blev kun et kuriosum vest for Valby Bakke ¹.

Mere realitet synes der at have været over den ansøgning, vognmand Anton Jacobsen, Sjelle, i 1904 sendte Justitsministeriet om tilladelse til daglig auto-

X 251 – Brabrandbussen fra 1913, den første i Århus, som Aarhus Stiftstidendes tegner præsenterede den for læserne. Vognen var en fransk Clément med 18 HK og plads til 10 passagerer. Aarh.St. 1913, 26. marts.



*Rutebil uden for Hotel
Bækkelund i Studsgade,
formentlig den,
der kørte på Grundfør,
idet det var den eneste,
der havde afgang herfra.
Som det ses af trinbrædt
og midterrude,
var døren til indstigning
placeret bag.*

Foto i Erhvervsarkivet.



*To rutebiler på Bispe-
torvet omkring 1924.
Der er sikkert tale om
ruterne til Risskov-
Vejlby og Skåde,
der udgik herfra hen-
holdsvis 13 og 4 gange
om dagen, Risskovbilen
dog kun 12 gange
om søndagen.*

mobilkørsel mellem Århus og Hammel. Sagen blev af amtet sendt til Århus Byråd, der ikke havde noget at indvende, når ellers de til enhver tid gældende kørselsreglementer og bestemmelserne angående automobilkørsel (lov af 15. maj 1903) blev overholdt ². Når amtet blev indblandet, skyldtes det, at dets tilladelse var nødvendig for kørsel på biveje, og det har så formentlig igen følt sig foranlediget til at spørge købstaden, hvor færdselen ellers – med lokale indskrænkninger og forbud – var fri ³. Om der i øvrigt har været tale om person- eller lasttransport, fremgår ikke lokalt af sagen, ligesom for resten heller ikke, om ruten kom i gang. Persontransport er vel det sandsynlige, dels fordi interessen i tiden synes at have været størst for den, dels fordi den første bilrute, fra Nykøbing F. til Nysted, var begyndt året i forvejen ⁴.

For Århus blev det trafikken på forstæderne, der årene igennem kom til at spille den største rolle – både fordi den blev et vigtigt led i byens udvikling til »storby«, og fordi den blev genstand for en række besværlige og drøje politiske stridigheder. De begyndte i Åbyhøj, hvor et konsortium med baggrund i grundejerforeningen i 1903 startede en hestetrukket dagvogn til 8 personer mellem Åbyhøj Mølle (på hjørnet ved Silkeborgvej og nuværende Carit Etlars Vej) og Vesterbro Torv, om lørdagen til Tousvej. Taksten var 10 øre for voksne og 5 øre for børn. Ruten blev ikke givtig, og gang på gang måtte grundejerforeningen punge ud for at holde den i live. 1906 blev den bortforpagtet – uden forpagtningsafgift – til møller Koefoed og endelig via endnu en forpagter i 1909 overtaget af Koefoeds afløser i møllen, Johan Strandgaard, der blev en foregangsmand på det organisatoriske område i dansk rutebilhistorie ⁵. Dagvognen var hurtigt blevet

afløst af en egentlig hest omnibus med 14 pladser, en af vognmand J. C. Dyhrs, der efter oprettelsen af den elektriske sporvejsdrift i Århus (1903) var blevet overflødig (se side 74 f). Senere erhvervedes endnu en af Dyhrs busser, som også Strandgaard kørte med de første år. Til disse kom ca. 1911 en københavnsk vogn, kendt der under navnet »Kanmariefuglen«. Køreturen ad Silkeborgvej skal have været en meget speciel oplevelse: dybe huller, snavs og om vinteren sne og sjap gjorde undertiden vejen næsten ufremkommelig, og manglen på lys gjorde den også farlig. I dårligt vejr stoppede man gladeligt 40 passagerer i den lille vogn, der kørte så langsomt, at folk, når vejret var bedre, foretrak at gå. Det var hurtigere!

1911 afstod Strandgaard Åbyhøjruten, der derefter et års tid blev drevet af en anden. Strandgaard kom dog tilbage og fastholdt derefter koncessionen, dels som ejer, dels som medejer til 1936. I 1912 søgte »beboerne i Åbyhøj« om tilladelse til *bilkørsel* på det uoplyste stykke fra Århus Vandværk (ved Ceres) til byskellet i Åbyhøj – i tiden fra solopgang til kl. 12 nat. Ansøgningen, der ikke blev bevilget, gav anledning til en debat i byrådet, der – som flere senere – afspejlede socialdemokraternes modstand mod at gøre adgangen for forstadsbeboerne til Århus alt for let. Forstæderne havde allerede på dette tidspunkt udviklet sig til skattely for visse borgergrupper, og selv om man ikke kunne forhindre en udflytning, fandt man det alligevel for groft, at man så oven i købet skulle medvirke til en bedre kommunikation med købstaden for disse mennesker ⁶. Sagen dukkede frem igen året efter, nu i forbindelse med, at A/S Brabrand-Århus Automobil-selskab søgte om holdepladser på St. Torv og Vesterbro Torv. De borgerliges modargumenter var hensynet til byens

handelsstand og byens rolle som venlig vært for omlandets beboere, og de virkede i denne omgang, fordi byrådsflertallet skiftede pr. 1. april ⁷. Men selskabet fik nu ikke nogen lang levetid. Det gav op efter nogle måneders forløb, formentlig fordi bussen, en fransk Clément, ikke kunne stå distancen. Den gik jævnlige i stå, så passagererne måtte stå af og gå – og chaufføren hente mekaniker ⁸.

Den første Århusrute, der hele tiden blev befaret med bil, og som synes at have kørt nogenlunde problemfrit, blev etableret 1914 af mekaniker Robert Honoré. Den gik til Kongsvang og Viby med afgang fra hjørnet af Frederiks Allé og Banegårdsgade ⁹. Året efter fik Honoré tillige, mod Jacob Jensens rasende modstand, tilladelse til en konkurrencerute til Åbyhøj, et forhold, der i øvrigt fik Strandgaard til at trække sig ud af spillet, til 1. verdenskrig var forbi. I 1917 fik også J. C. Dyhr tilladelse til at køre på den ombejlede vestliggende forstad ¹⁰. Men det fremgår ikke, om de to ruter var i gang samtidigt. Sandsynligt er det dog, fordi Honoré endnu en kort tid efter krigen var i gang, indtil Strandgaard på ny optog kørslen ¹¹.

I krigsårene fik Århus sin første fjernrute, idet N. R. Svendstorp, Spørring, opnåede tilladelse til at »befare byens gader« med en bil, der skulle betjene strækningen Århus–Randers. Men ellers var det fortsat og også i de nærmeste år efter krigsophøret i 1918 forstadstrafikken, der påkaldte sig interessen. 1919 søgte »et selskab« koncession på en elektrisk omnibusrute til Viby (vel en trolleybus og ikke en akkumulator-drevet bil). Ansøgningen gav anledning til endnu en forstadsdebat i byrådet, hvor modsætningerne over dette problem stadig brødes. Det kunne man have sparet, for der var næppe realiteter bag ideen. I stedet blev det til en busrute senere

på året med en afgift for holdepladser på 5 kr. om måneden pr. automobil – første gang, der sættes tal på disse ting ¹².

Som tilfældet havde været for flyvemaskinerne, medførte krigen også for bilerne en teknisk udvikling, der i 1920'erne for alvor satte fart i deres anvendelse som transportmiddel – en udvikling, som naturligvis også rutebilerne nød godt af. De blev behageligere at køre med, fik bedre sæder, bedre affjedring, og luftingene gjorde det helt af med de gamle faste hjulbandager, som dækkene oprindelig hed i fagsproget. Bilerne var ikke mere løjerlige indretninger, som man på mange måder måtte beskytte sig mod, men køretøjer, der skulle tages i brug. Da de endnu var for bekostelige for menigmand, blev det i den kollektive trafik, de først kom til at vise deres eksistensberettigelse. Antallet af rutebiler steg eksplosivt såvelsom antallet af ruter, de skulle betjene med dem. I en bevaret køreplan for januar 1923 for ruter udgående fra Århus tælles 22 fjernruter med Viborg og Vejle som yderpunkter og 9 forstads- og omegnsruter, idet der foruden de tidligere nævnte lokaliteter nu kørtes på Christiansbjerg–Skejby, Risskov–Vejlby og Skåde. Til disse kom et par bybusser: Frederiksbjerg–Trøjborg (de Mezas Vej–Trøjborgvej) og Stadionbilen (Kaserneboulevarden–Stadion), der altså var konkurrenter til eller i hvert fald supplerede den privatejede sporvognslinie ¹³.

En lille fornemmelse af atmosfæren for de rutebilfarende får man i Aarhus Stiftstidende for 7. marts 1922. Her klager »En skovboer« over den behandling, passagererne får i Risskov: Hvis bilerne kan køre, kommer de »så nogenlunde« til de fastsatte tider, hvis ikke, lader man blot kunderne stå og vente uden på nogen måde at søge at sende besked frem.

Fra stationen i Rosensgade formentlig omkring 1925. Billedet er set mod denne gade og demonstrerer med al ønskelig tydelighed, hvor snævre pladsforholdene var. Bilen i forgrunden til venstre er en dansk Triangel fra De forenede Automobilfabrikker i Odense, en i mellemkrigsårene meget brugt type, der også fandt anvendelse til de første motortog.

Århus Rutebilstation.
Indvielsesfesten
fredag den 30. maj 1938.



Rosensgadestationen på indvielsesdagen for udvidelsen i 1927. Bilerne holder lige tæt; men nedrivningen af mellembygningen var, hvad man kunne opnå. I baggrunden den kommunale skoletandklinik ved Graven.

Århus Rutebilstation.
Indvielsesfesten
fredag den 30. maj 1930.



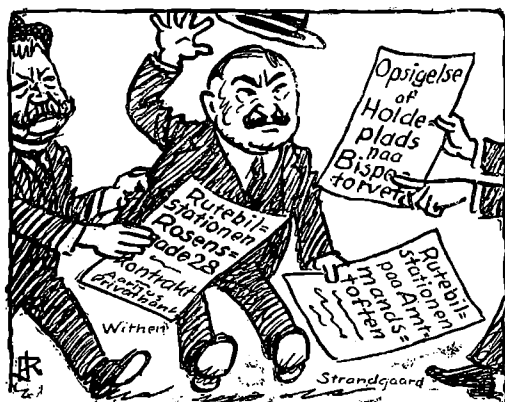
Vogne fra Vejlbj er ofte så fulde, at der i Risskov ingen kan tages med, og så må man atter vente. Intervallerne var en time, så på sådanne dage er mange Ris-skovboere kommet for sent på arbejds-pladser og til aftaler. Indsenderen har en forklaring: De fleste ruter er startet af landboere, der ikke har begreb om forretning og moderne publikumsbetjening. Bliver det ikke bedre, må en konkurren-cerute klare begreberne.

Århus ville ikke være Århus, hvis den ikke altid var først, størst og bedst. Det konstaterede Aarhuus Stiftstidende da også, da avisen i juli 1922 præsenterede Frederiksbjerg-Trøjborgruten, der på det tidspunkt havde kørt et halvt års tid: Århus var den provinsby, der rådede over de bedste samfærdselsmidler og den størst udviklede trafik; men den var til-lige den by i hele landet (og her er Kø-benhavn altså medtaget), der på den mest fuldkomne måde havde overdraget elektricitet og motordrift at besørge tra-fikken mellem byens forskellige kvarter-er. »Ingen anden dansk by råder over et så tæt knyttet motor-rute-net som År-hus«. Om bybusruten beretter selskabets driftsleder, at den går godt, at den be-tjener forretningsfolk (skal nok forstås som folk, der skal til deres arbejde), hospitalssøgende og skolebørn – og at den skal betale for meget i skat: 90 kr.

i kvartalet pr. vogn, hvor almindelige offentlige køretøjer betaler 5 ¹⁴.

Trakasserierne med bystyret blev ikke færre med den nye udvikling. Man var uenige om vejene, der rigtignok blev gan-ske medtaget af de tunge vogne, om far-ten, der i visse gader var 15 km i timen, om holdepladserne og betalingen for dem – og om man i det hele taget skulle gøre noget for at trække oplandet til staden. Holdepladserne (dvs. afgangstederne) var mange, efter 1923-køreplanen føl-gende: Sønder Allé (1 rute), Østergade (1), Skolebakken (5), Store Torv (6), Domkirkepladsen (Bispetorvet (2)), Hotel Jylland i Studsgade (4), Hotel Phønix i Vestergade (3), Hotel Bækkelund i Studs-gade (1), Bag Domkirken (1), Vester-gade 48 (5), Østergades Forsamlingsbyg-ning (1) og Vestergade 58 (1), 12 i alt. Selv om bilerne stadig var små, vakte deres tilstedeværelse og ekspeditionen af dem i de små gader megen uro og også slid og skader. Byrådet diskuterede jævn-ligt problemet, naturligvis med henblik på at få flere penge til reparation og ved-ligeholdelse, penge, der skulle skaffes dels fra særlige kommunale afgifter på køretøjer, der havde offentligt stade, dels fra en ændret fordeling af motorskat-terne ¹⁵. I 1922 gik byrådet så vidt som til at forbyde kørsel i flere gader – Nørre Allé, Guldsmedgade og Vestergade – og til at bebude nedlæggelse af holdeplad-serne på Torvene. Strandgaard, der var formand for den lokale rutebilejerfor-ening – og i øvrigt i disse år også blev den første formand for Landsforeningen Danmarks Bilruter – protesterede vredt. Den eneste udvej, fandt han, var at etablere en fast central, hvor alle vogne kunne samles. Hertil havde brolægning-sudvalget, der forvaltede den slags sager, ganske vist svaret, at man så ville forbyde kørsel til et sådant etablissement; men det var der ikke lovdækning for. Centra-

Som tegneren Jens Ravnholm i Demokraten så Strandgaards situation under den store fejde i 1929, den fejde, han hævdede at være udenfor, selv om han var formand for A/S Rute-bilstationen. I midten Strandgaard, til venstre søger tømrermester Withen at presse ham til en ny kontrakt i Rosensgade, og til højre opsigser en anonym byrådsrepræsentant holdepladsen på Bispetorvet.
Demokraten 1929, 4. august.



len tænkte Strandgaard sig placeret i Vestergade, hvis handlende oven i købet havde erklæret sig villige til at yde tilskud til den ¹⁶.

Strandgaards tanke blev hurtigt virkeliggjort, båret frem af byrådet, der gjorde alvor af at forbyde holdepladserne og i stedet henvise bilerne til byens yderkanter. Bispetorvet beholdt man dog ved en foreløbig tilladelse ¹⁷. Det blev dog ikke Vestergade, der blev stedet for centralen – eller stationen, som den hurtigt kom til at hedde. Man lejede sig i stedet ind hos Århus Privatbank, murermester N. M. Bak og tømrermester Chr. N. Withen i ejendommen Rosensgade 28. Hertil føjedes senere Graven 19, hvor bilernes indkørsel skulle være, mens udkørslen fandt sted ad Rosensgade. Der blev i de to gårde plads til 30 busser, og i den delvis adskillende mellembygning indrettedes ventesal, kiosk, garderobe, telefon og kontor samt på 1. sal pakhus og lager af gummi og olie. Endvidere var der på pladsen benzintankanlæg med tre slags benzin og en restauration. Til udbringning af pakker indrettede man egen budcentral ¹⁸. Stationen, der blev indviet 1. september 1923, var absolut en gevinst for både rutebiler og publikum; men med de kun 14 ruter, den kunne rumme, var den allerede fra starten for lille. Det var næsten et memento, at en indsender få dage efter indvielsen skrev i Stiftstidende, at det havde glædet ham som handelsrejsende at erfare, at Århus havde fået en rutebilstation – men at han var blevet skuffet ved sit første besøg over såvel størrelse som beliggenhed. Stationen burde have været knyttet sammen med ordningen af banegårdsforholdene og i denne forbindelse placeret i triangelen mellem Sdr. Allé–Fredensgade–og den nye diagonalgade over det tidligere godsbaneterræn til Spanien, altså den plads, den fik få år efter ¹⁹.

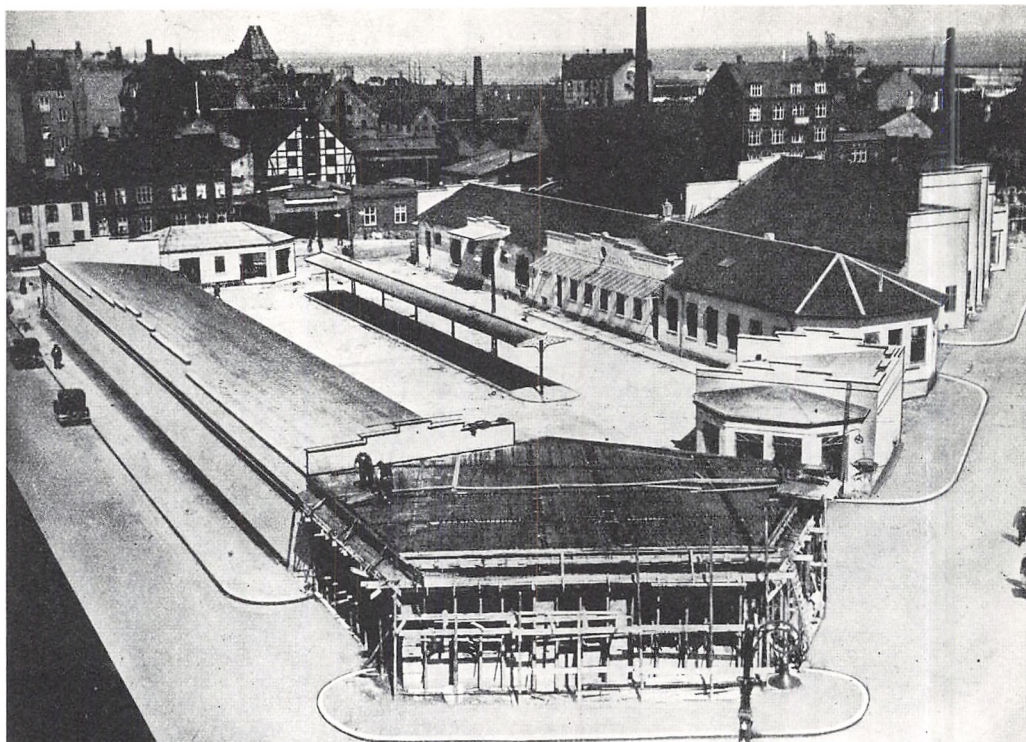
Indsenderens mistrøstige betragtninger, der sikkert deltes af mange, forhindrede imidlertid ikke Århus Rutebilstation i hurtigt at komme i en god gænge. På de første ni måneder fordobledes antallet af ekspederede kolli (12.000–21.000), og det samme gjorde efterkravsforsendelserne (6.000–13.000 kr.) og rejsegodset i garderoben (400–1.000 kolli), de to sidste endda godt og vel. Benzinsalget tredobledes (2.800–8.200 kr.) ²⁰. Passagererne har aldrig ladet sig tælle. Problemet var fremme flere gange, og man påberåbte sig altid, at dem kunne man ikke have styr på, så længe billetsalget foregik i bilerne – og det gør det den dag i dag. Men det forhold, at alt simpelt hen havde været for småt fra starten, bevirkede, at man snart måtte gå i gang med de udvidelser, der i virkeligheden kun i beskedent omfang lod sig gennemføre. De hyppige småarbejder generede den daglige drift, og i 1926 løb det hele op i en spids, så rutebilejerne ikke så anden udvej end en henvendelse til bystyret om hjælp. Resultatet blev i første omgang nedsættelse af et udvalg bestående af repræsentanter for byrådet, ejendommens ejere, Handelsstandsforeningen og rutebilejerne. Borgmester Jacob Jensen, der var formand, var imidlertid stadig ikke nogen ven af det nu snart ikke mere nye trafikmiddel. Trods mange opfordringer og kraftigt pres undlod han at indkalde udvalget, og da intet skete, måtte stationen i sommeren 1927 selv gå i gang med den absolut sidste mulige udvidelse i Rosensgade: man nedrev mellembygningen og flyttede administration og pakhus m.v. til den sidebygning, hvortil man allerede tidligere havde måttet forvise ventesalen. Ændringen gav plads til én ny rute, så der nu var 15. De resterende 16 klarede sig på bystyrets nåde ²¹.

I 1929 nåede man til den afgørende

Wilhelm Th. Klemanns station på Amtsmands- toften knap færdig, set fra et hus i Ny Banegårdsgade. Med hovedbygningen mod Bugten vendte den anderledes end den nuværende.

For sin tid var det et monumentalt og fantasifuldt bygningsværk, der med sine store, klare flader måske virkede en smule sterilt.

Århus Rutebilstation. Indvielsesfesten fredag den 30. maj 1930.



– *kamp* er vist ikke for stort et ord. Der var flere planer, hvoraf nogle af topografiske grunde er vanskelige at forestille sig i dag: kobbersmed Wilsons grund til Klostergade (så skulle den navnløse, senere Borggade føres igennem hertil), en gennemførelse af Bispegade til Graven og en placering på det nye gadestykkes vestside og endelig en kæmpeudvidelse, hvor man var, formidlet ved køb af flere ejendomme. Til det sidste tegnede arkitekt Thorkel Møller et prægtigt seksetages palads med et kobbertækt hvælvet midtertårn à la observatorium, men til brug for en lysavis. I 2. sals højde skulle der bygges en overgang, kaldet »Sukkenes Bro«, til Hotel Royal, der så kunne bruge en del af bygningen til aneks. Men byrådet havde sine egne tanker, og de gik en anden vej – mod den handelsrejsendes »triangel«, den såkaldte Amtmandstoft, og sammenhængen med såvel den nye banegård som ruteskibene

i havnen. Særlig lang blev kampen ikke, men debatterne til gengæld så meget mere hidsige, ind imellem næsten grove. Det var, sådan så nogle på det, det frie initiativ, der tog livtag med socialismen – og for øvrigt også med myndighedernes voksende lyst til at bestemme over alt og alle. Sagen blev løst på en ret ejendommeligt måde; »inspiration« ovenfra er ikke udelukket. Nok er det, at rutebilejer Chr. Isaksen, Viby, tog initiativet til at samle repræsentanter for de ruter, der ikke var med i Rosensgade, til oprettelse af et interessentskab, der skulle forestå anlæg af en rutebilstation på Amtmandstoft. Det gik alle med på, og så stod man pludselig med muligheden for, at byen snart havde to stationer. I den avisnotits, hvori Isaksens planer præsenteres, står også en kryptisk udtalelse af Strandgaard. Han fortæller, at han kun har overværet en del af en nylig afholdt generalforsamling i A/S Rutebilstationen

(den var blevet aktieselskab 1 ½ år før), hvor planerne var blevet drøftet. Han tog ikke standpunkt til projekterne og agtede også under den kommende tids forhandlinger at holde sig neutral. På baggrund af, at den hidtidige leder, direktør A. Flensted, ikke kom med over i den nye station, antyder dette nogle modsætninger, som det forhåndenværende kildemateriale imidlertid ikke kan afsløre ²².

Først på efteråret, da rydningen af Amtmandstoftens så småt var begyndt, supplerede byrådet Isaksens initiativ med endnu et velrettet stød: nedlæggelse af samtlige holdepladser og forbud mod rutebilkørsel i en række gader i den indre by (Rosensgade og Graven var derimellem), alt pr. 1. april 1930. Det blev for meget for Rosensgadefolkene. De »faldt til«, som Demokraten skrev, sluttede sig sammen med de udenforstående og gik med i arbejdet for den nye station, der allerede var tegnet og projekteret af arkitekt Wilhelm Th. Klemann. Umiddelbart kunne Klemanns oprindelige planer dog ikke bruges. Den større tilslutning, fordoblingen af ruterne, nødvendiggjorde en del ændringer, der blev så hurtigt gennemført, at man får en fornemmelse af, at arkitekten har været velforberedt på, hvad der ville ske.

Århus nye rutebilstation blev indviet 30. maj 1930. Dens tilblivelse havde skabt alvorlige modsætninger, ikke blot

politiske og erhvervsøkonomiske, men også bydelene imellem, hvor Trøjborg og den nordlige by i øvrigt på selvstændige møder havde protesteret skarpt og bl.a. foreslået havneterrænet som det rette sted. Men på indvielsesdagen var alt luttet smil, prolog, taler, rutebilkorteg og en flyver med en blomsterhilsen fra Århus Amtstidende plus reklamesedler, der lavede et slemt svineri. Selve åbningen blev foretaget af Jacob Jensen, der helt havde glemt sin surhed, men ikke undlod at nævne, at stationen også for kommunen havde været en dyr affære. Hele 300.000 kr. havde de nødvendige gadeomlægninger ved triangelen kostet, og senere ville en udvidelse af Rullebroen over åen komme til at belaste havnens kasse.

Arealet på Amtmandstoftens var på 6.000 m². Heraf disponerede stationen over de 4.000 med 2.000 til bygninger og 2.000 til stationsplads. Lejen var 27.000 kr. om året. I bygningerne var der kontorer, ekspeditionslokaler, varelokaler, ventesal, restauration, garager og toiletter. Desuden var der indrettet fem butikker og en kiosk samt to benzinanlæg, der alt blev lejet ud til private handlende og større firmaer, de sidste i bilbranchen. Der var to perroner, en for fjern- og en for nærtrafik, begge overdækkede og henholdsvis 42 og 45 m lange. På selve pladsen kunne publikum færdes ugenert af andet end bilerne, idet

*I 1928 anskaffede
rutebilejer Oscar Jensen
denne kæmpemæssige
Mercedes-Benz til sin
Åbyhøjroute. Man
formodede, at det den-
gang var Danmarks
længste vogn – 14
mandsbreder lang så
godt og vel.
Den havde plads til
30 passagerer og blev
drevet frem af 27 HK.
Danmarks Bilruter 1928,
1. november.*



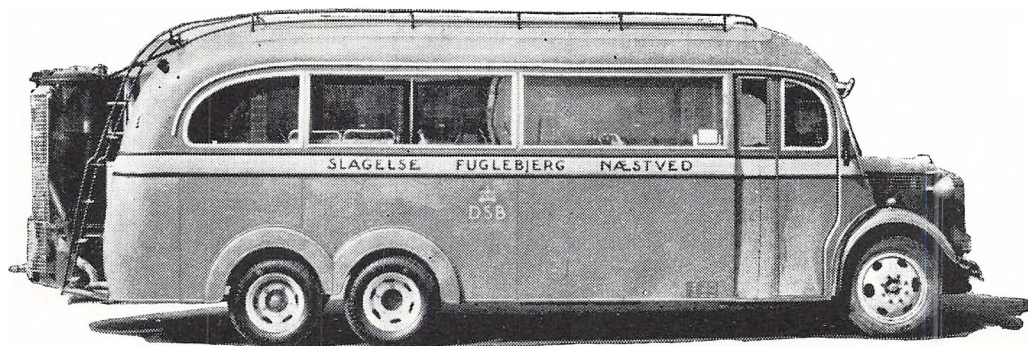
al til- og frakørsel af varer fandt sted udenfor – alt i alt et udmærket anlæg, der i et par årtier uden større ændringer kom til at tjene den århusianske kollektivtrafik.

Ser man på den opfattelse, som i al fald de mennesker, der beskæftigede sig med rutebilerne, hurtigt fik af sig selv, falder det i øjnene, at man fuldt og fast troede, at bilerne var kommet for til en vis grad at medvirke til en afskaffelse af banerne og da især af de urentable privatbaner. Talrige er de sager, hvor landsbladet Danmarks Bilruter debatterer forholdet til banerne, der efter evne søgte at bekæmpe den succes, som rutebilerne helt åbenlyst var blevet. Allerede i 1923 prøvekørte DSB et motorlokal tog på strækningen Århus–Brabrand – i øvrigt med en vogn, der egentlig blot var en rutebil sat på skinner. 1925 begyndte motortog til Risskov, en konkurrence, rutebilejerne fandt illoyal, ikke fordi strækningen i forvejen var dækket af dem, men fordi toget somme tider kørte med stort overlæs, uden at der skete noget af den grund, mens de selv ville få alvorlige bøder for den samme forseelse²³. Typisk er en notits også fra 1925 om en kraftig takstnedsættelse på Odderbanen: »Det er de mest vidtgående lempelser, som ruteautomobilerne endnu har foranlediget nogen privatbane til at indrømme«²⁴.

Et problem, der opstod i slutningen af 20'erne, var de mange ruter, der var op-

rettet. Der var en udbredt frygt for, at de i det lange løb ikke ville kunne klare sig, og man forsøgte fra Justitsministeriets side gennem det rutebilnævn, der var nedsat i 1924, at nå frem til aftaler, der regulerede antallet, dels ved indskrænkninger og sammenlægninger, dels ved nedlæggelser²⁵. I 1928 angreb man således hele 13 Århusruter, men uden større resultater. Amtsrådene holdt, som også siden, hånden over dem. De var først og fremmest et udtryk for befolkningens ønsker, de var billigere end banerne, og de var en nemmere og bekvemmere løsning på manges transportproblemer²⁶. I 1931 blev Peter Knutzen generaldirektør for de danske Statsbaner, og han satte meget hurtigt en ny udvikling i gang, der ikke så meget gik på nedlæggelser som på ruternes overtagelse af DSB, og privatbanerne var snare til at følge ham. Der udviklede sig en veritabel krig, der fortsatte 30'erne igennem, og som fra rutebilfolkenes side blev ført med megen voldsomhed og bitterhed. De havde en tydelig fornemmelse af, at de i det lange løb ville blive de små. Allerede i 1932 måtte man opgive Århus–Silkeborg og året efter Århus–Hadsten–Randers. Størst opsigst vakte striden om ruten Århus–Spørring–Randers, der fandt sted 1935–36. Her lykkedes det at mobilisere en lidenskabelig folkestemning, der, ledet af en lokal komité fra landdistrikterne, næsten var ved at organisere et oprør for at beholde den private

En sjællandsk rutebil med gasgenerator. Allerede i 20'erne eksperimenterede man med andre brændstofmuligheder end benzinen, heriblandt også forgasning af brændende træ. Man var derfor velforberedt, da krigens mangelsituation satte ind. »Kakkelovnene« reddede faktisk rutebilerne igennem de vanskelige år, for uden dem var alt simpelt hen gået i stå. Danmarks Bilruter 1942, 1. oktober.



*Århus Rutebilstation
efter nybygningen i 1954.*

*Der er plads til 62
rutebiler. Hovedbygning-
en rummer i stueetagen
ventesal, ekspedition,
pakhus og tre kiosker.
På 1. sal er der restaura-
tion, chaufførstue og
udenomsrum. Under
pladsen er der udgravet
en stor underjordisk
garage, der med et
betonloft på 1,35 m.
også kan anvendes til
sikringsrum.*



lige og 37 private, hvilket viser, at det ikke helt var lykkedes at kvæle de private ruter, selv om det var centrale og givtige ruter, der var overtaget. De blev tilsammen befaret af 65 biler med ca. 1.400 siddepladser. Med et gennemsnit på godt 20 ses det, at vognene stadig var små. Kun ganske enkelte havde 40 pladser og adskillige kun 12–15³⁰. I 1948 søgte Stiftstidende at starte en diskussion om, hvorvidt ruterne virkelig var så bekvemme transportorganer, som man altid havde ment. Journalisten hævdede, at de i virkeligheden var alt for langsomme, hvad han naturligvis erkendte, at de var nødt til at være, fordi de skulle dække så store områder som muligt og holde så ofte – både ved købmanden og kirken, som han skrev. Han slog til lyd for direkte og hurtige ruter, eventuelt efter hollandsk mønster suppleret med små lokale »føderuter«, men vandt intet gehør for sine tanker. Alle eksperter var enige om, at der næppe var meget at gøre. Andre kørselsformer end den eksis-

terende ville være ulønsomme, og man ville kun vanskeligt kunne blive enige med andre byer, der omgående ville kræve de samme fordele som Århus, hvis man prøvede på noget her ³¹.

Mens man således ikke var moden til en revolution, var man det i høj grad til en ny rutebilstation. Med et antal af 20 ruter mere, end da man startede i 1930, var stationen blevet alt for lille og havde egentlig været det længe – de første planer til en ændring kom frem i begyndelsen af 40'erne. I 1954 fandt om- eller rettere nybygningen sted, og man fik den station, som står og er i brug den dag i dag, stadig på Amtmandstøften, der af alle anerkendtes som det fortsat bedste sted. Stationen var »Danmarks mest moderne«, som den fra 1930 havde været »Nordeuropas største«; mindre kunne ikke gøre det ³². Stationen er med årene blevet lidt af et problem for byen; men det har egentlig ikke noget med rutebilerne at gøre. Da en oplandsundersøgelse i midten af 60'erne spurgte, om

byens gæster var tilfredse med rutebilerne, svarede 824 ja, mens 213 svarede nej. Det pudsige var, at en meget stor del af disse pegede på, at det var rutebilstationen, det var galt med. Den blev domineret af »bøller og berusede personer«, der generede folk i aftentimerne, når de skulle hjem ³³.

For den århusianske rutebiltrafik har de seneste år været præget af kommunens overtagelse af stadig flere forstadsruter, en udvikling, der blev sat i gang ved kommunesammenlægningen i 1970. Som i 30'erne har det vakt modstand og debat, men i virkeligheden uden at ret meget er blevet bremsset af den grund. Det begyndte i 1973 med de såkaldte Blå Busser til Højbjerg og Holme, fortsatte over Brabrand-linierne, til man i dag har overtaget store dele af kørselen

i den nye storkommune. For nogle ruters vedkommende fortsætter dog de hidtidige ejere med at køre, men for kommunen, i en femårs periode efter overtagelsen ³⁴.

Rutebilerne gjorde det ikke af med banerne, som heller ikke lastbilerne gjorde det, selv om også de truede stærkt. De kom i stedet til at supplere dem ved personbefordringen og den »lille« varetransport. Dertil blev de et – næsten – kulturtræk i det almindelige samfundsbillede, en formidler for mange sider af befolkningens liv, en tillidsfaktor, som tog sig af næsten alt, som deres kunder og dem, man passerede på strækningerne, pålagde dem. De romantiske fortællingers antal er legio. Den opgave løser de vel endnu, men nok i svindende omfang.

NOTER OG HENVISNINGER

1. Århus Kommunes arkiv: J.nr. 51/1876. Sagen er bilagt brochurer, der indgående og med tegnninger redegør for Køhls konstruktioner, samt et kort med indtegnning af Århusruterne. På dette er Ebeltofruten fra Tirstrup også ført til Grenå, ligesom Viborgruten skulle passere Hammel.
2. Århus Byråds Forhandlinger (ÅBF) 1904 201. Aarhuus Stiftstidende (Aarh.St.) 1904 9. dec. 1.
3. Lov af 15. maj 1903 § 16. Lovtidende 1903 520.
4. Danmarks Bilruter (DB) 1928 15. sep. 6. Samme 1933 1. dec. 10.
5. Strandgaard er ofte biograferet i DB. Flest detaljer om Åbyhøjtruten 1934 1. juli 1 f.
6. ÅBF 1912–13 A 178 ff.
7. ÅBF 1912–13 A 453 ff, 1913–14 A 102 f.
8. Samling af Anmeldelser til Handelsregistrene 1913 109, 1914 25, Aarh.St. 1913 25. marts 2, 1927 20. feb. 3.
9. ÅBF 1913–14 A 424.
10. ÅBF 1917–18 A 221.
11. DB 1934 1. juli 2.
12. ÅBF 1918–19 A 475, 1919–20 A 373 og 523.
13. Køreplanen, der var annoncebetalt, var udgivet af Dansk Reklame Bureau.
14. Aarh.St. 1922 27. juli 6.
15. F.eks. ÅBF 1920–21 A 64 ff.
16. Aarh.St. 1923 8. jan. 2.
17. Aarh.St. 1923 28. feb. 2.
18. Århus Rutebilstation. Indvielsesfesten fredag den 30. maj 1930 5–8. DB 1923 15. nov. 8.
19. Aarh.St. 1923 6. sep. 2.
20. DB 1924 15. juni 4 f.
21. Århus Handelsstandsforenings arkiv (Erhvervsarkivet): Bilag til generalforsamlingen 23. nov. 1927: Brev af 12. nov. fra rutebilstationens leder A. Flenssted.
22. Hovedparten af detaljerne om stationen på Amtsmandstøften er hentet fra en scrap-book »Århus Rutebilstation«, lavet 1929–30 af den meget historisk interesserede typograf Emil Thomsen, Højbjerg, og af denne i begyndelsen af 1960'erne skænket til Erhvervsarkivet. Til denne henvises generelt, fordi E. Th. ikke i alle tilfælde har dateret sine udklip.
23. DB 1925 1. dec. 6 f. Artiklen hedder Kong Salomon og Jørgen Hattemager.
24. DB 1925 1. jan. 15.
25. DB 1924 1. jan. 5.
26. DB 1928 15. juli 4 og 6.
27. DB 1935–36 passim.
28. DB bl.a. 1945 1. marts 1.
29. DB 1944 1. aug. 4.
30. Statistisk Årbog for Århus 1946 84.
31. Aarh.St. 1948 4. nov. 4.
32. Demokraten 1954 4. april 7.
33. Analyse af Århus som Handelsby for oplandet 1967. Udarbejdet af Provinshandelskammerets konsulenttjeneste for Erhvervsrådet for Stor-Århus 116 f.
34. Århus Kommunes Beretning 1972–73, 325, 1973–74 348 og 1974–75 361. Århus Årbog 1976 27.

Fodgængerens glæder og problemer

Færdsel til fods er den ældste af alle trafikformer, og det primære formål er naturligvis at bringe borgeren fra sted til sted. Men der er mange andre fordele ved apostlenes heste, ikke mindst af sundhedsmæssig og mentalhygiejnisk art.

Der er næppe tvivl om, at fodgængerer langt mere intenst end andre trafikanter kan opleve gaden, dens arkitektur og dens atmosfære. Når man går, får man en passende motion og har samtidig mulighed for at skifte retning, stå stille, sætte sig ned og slikke solskin, kigge på omgivelserne, snakke med sine medmennesker, nyde en forfriskning. Dette behov for menneskelig udfoldelse i byen har vel

altid været til stede, men er først blevet rigtig erkendt og udforsket i vore dage.

I det rigtig gamle Århus var trafikken så sparsom, at en adskillelse mellem befordringsmidlerne ikke var nødvendig. Det lille digt »Århus-tids-fordriv« fra 1721 giver et glimt af en fodgænger:

På gaden går jeg mangan gang
og træder byens stene,
at tiden ej skal blive lang
for mig at sidde ene...

Byens stene var de brede, flade sten, der nedlagt midt i gaden skulle sikre en nogenlunde tørskoet trafik gennem det morads, som gaderne i øvrigt frembød. Duk-



*Forårsbillede fra Skolebakken o. 1896
efter foto af Thomas S. Hermansen.
Den var helt op til første verdenskrig en af byens mest yndede promenader.
Under de høje træer, plantet i 1862, er opstillet to rækker bænke, hvorfra folk kan nyde udsigten over havnen.
Til højre ses det i 1890 opførte havnepakhus.
Bag brystværnet er der holdeplads for kapervogne.*

»På molen i stormvejr«
 har fotografen
 H. A. Ebbesen kaldt
 dette billede fra o. 1915
 af fem unge århuspig-
 er, der har taget den friske
 spadseretur ud til spidsen
 af søndre mole
 og nu poserer for
 fotografen, mens de
 holder på de omfangsrige
 hatte. Måske har de
 afkortet turen
 ved at benytte
 færgemandens robåd fra
 nordre mole.



kede der endelig et hestekøretøj op, var der god tid til at bringe sig i sikkerhed.

Fra 1840'erne har vi en skildring af fodgængernes kår i Rasmus Nielsens bog »Århus i fyrrerne«. Han fortæller, at der i de bredere gader var smalle fortove; men i almindelighed var de således beskafte, at man hellere søgte ud på kørebanen. »Mødte man nogen på gaden, sagde man goddag og hilste venligt. Århusianerne var fredelige og tilfredse mennesker, og de fleste kendte hinanden. Man havde altid et og andet at passiare om«. Så vidt om den daglige, nødvendige færdsel. Ønskede man at spadserere eller promenere, som det kaldtes, fandtes der nogle få »promenader«, hvor man kunne røre benene, trække frisk luft og nyde udsigten.

Der var først og fremmest Skolebakken, en bred spadseresti, der ved sin centrale beliggenhed og sin udsigt over vandet opnåede stor popularitet. Den blev beplantet med træer, forsynet med bænke og ved en lav mur skilt fra den senere

anlagte gade. Således bestod den, til den blev reguleret som gade under 1. verdenskrig.

Man kan også nævne »vejen bag om byen«, den ring af smalle poppelalleer, anlagt i 1820'erne, der senere blev til Allégaderingen: Sønder Allé, Vester Allé, Nørre Allé og Nørregade. Med byens vækst gennem de sidste 100 år blev disse gader efterhånden indbygget i det omgivende gadenet, mistede deres træer og dermed deres attraktive allé-præg.

Der var endelig Mindehovedet, den daværende søndre havnemole, som var meget besøgt af spadserende i godt vejr, eller når der ventedes dampskib fra København eller Kalundborg. Senere var det nordre mole med fiskeri- og lystbådehavnen og søndre mole med dens fri udsigt over Bugten, der var målet for mange spadsereture, særlig i de lange sommeraftener. Turene lettetdes ved en færgébåd, der for en ringe takst satte folk fra den ene mole til den anden. I mellem- og efterkrigstiden har det særlig væ-

*Kystpromenaden
var navnet på den
nordlige køre- og spadserere-
vej, der i 1931–33
blev anlagt langs
østsiden af den ny
lystbådehavn med højt
placerede bænke,
hvorfra man havde udsigt
over havneindløbet.
Billedet er taget af
Børge Venge
i sommeren 1964,
kort før promenaden
måtte sløjfes som følge af
havnens udvidelse.
I baggrunden ses havnen,
Domkirken og Mejlborg,
til højre klubhusene
ved lystbådehavnen.*



ret den (alt for lange) østre mole med dens tålmodige lystfiskere, der har indbudt til havnevandring. Da lystbådehavnen blev anlagt 1931–33, blev den langs østsiden ud mod det åbne hav udstyret med den såkaldte Kystpromenade, en herlig køre- og spadserervej med højt placerede bænke, hvorfra man kunne kigge over brystværnet ud mod havneindløbet. Den blev ikke uden grund sammenlignet med den københavnske Langelinje, men måtte desværre nedlægges i 1964 i forbindelse med havnens udvidelse.

Skovvejen, der førte til Riis Skov, opfattedes i gamle dage som lang og trælsskud og skulle helst tilbagelægges pr. vogn. Men neden om skrænten gik der foruden den private cykelsti til Risskov en gangsti, der omtrent midtvejs, hvor cykelstien krydsede banen, drejede stejlt op over skrænten og ind i skoven, hvor den sluttede sig til Slangegangen og de øvrige

skovstier. Efter bygningen af den permanente badeanstalt i 1932–33, da cykelstien blev overtaget af kommunen og lagt inden om banen, blev også gangstien rettet ud og ført igennem til Risskov Station.

En langt mere anselig spadserervej førte ud til Marselisborgskovene mod syd. Det var Strandvejen, der i 1901 blev afløser af den gamle, primitive Hads Herreds Vej. Den havde langs sin østside en virkelig fornem promenade, bred og skyggefuld, efterhånden som de nyplantede træer voksede til. På den ene side havde man udsigten over havnen og Bugten til Mols og Helgenæs, på den anden en række prægtige rigmandsvillaer, der i det store og hele er bevaret, idet de fleste dog nu er overtaget af institutioner og firmaer.

I 1950 påbegyndtes anlægget af Brandstien, en 17 km lang spadser- og cykelsti langs Århus Å og rundt om Bra-

brand Sø. Den blev anlagt af stadsingeniørens kontor i samarbejde med de daværende forstadskommuner Åby, Brabrand-Årlev, Ormslev-Kolt og Viby. Tanken var at åbne den »grønne kile«, der vestfra skyder sig ind mod byens centrum, for naturinteresserede og andre friluftsmennesker, og stien har i årenes løb vist sin eksistensberettigelse trods de farer, der truer den i form af bebyggelse, forurening og knallertkørsel. Det teknisk vanskeligste problem ved anlægget, passagen under banelegemet, fik en virkelig elegant løsning ved bygningen af den 100 m lange Fiskerhusbro, der hvilende på 10 piller i en række midt igennem ålbøbet er noget af en seværdighed.

Med alt dette havde man tilgodeset mulighederne for fodture ud af byen. I byen selv blev der i mange år ikke gjort store ting for de gående trafikanter ud over ganske nødtørftige sikkerhedsforanstaltninger: anlæg af fortove, heller og fodgængerovergange, først mellem trafiksum, senere mærket med striber, alt i

henhold til færdselsloven og politivedtægten. Men egentlige gangveje eller gangstier hørte så afgjort til sjældenhederne. Som et særsyn kan nævnes Hallssti, der blev anlagt o. 1920 langs banelinjen mellem M. P. Bruuns Gade og Frederiks Allé til erstatning for den nedlagte Hallsvej. Motiveringen var da heller ikke hensynet til fodgængerne, men til økonomien: Man kunne ikke afse de 150.000 kr., det ville koste at retablere Hallsvej.

Over Århus Å har der i årenes løb været ført adskillige gangbroer, både private og offentlige. Bogtrykker Thrues Bro og Fiskerbroen forsvandt ved åens overdækning 1937–38; men broen mellem Møllegade og J. M. Mørks Gade eksisterer endnu. Og over Østbanen blev der i 1950 bygget en hårdt tiltrængt gangbro fra Skovvejen til fiskerihavnen med dens velassorterede fiskeudsalg.

Ser man bort fra disse særforanstaltninger, fik fodgængerne gennem årene

*Strandvejen i 1908 efter
foto af E. Monsrud.
Den brede promenade
med træer og bænke
ses til højre,
men trafikken er sparsom,
og de to herrer
spadserer ugenert på
kørebanen.
Yderst til venstre
indgangen til Villa
Kampen og derefter
i rækkefølge de fornemme
strandvejsvillaer Aros,
Broby, Marselis,
Solhjem, Højly, Senta,
Tertia, Mafolie og Alba.*



*Søndergade set mod nord
efter et stereoskopbillede
fra 1891.*

*Til venstre indgangen
til P. Jensen Sorts
snedkerværksted i nr. 70,
til højre træerne
omkring S. Frichs fabrik.*

*Længere tilbage
skimtes Østergadehjørnet.*

*Brolægningen er
gammeldags,
der er åbne rendestene,
og fortovene er højst
nødtørstige.*

*Midt i gaden løber
sporene til hestespor-
vognen, men den kørende
trafik ser man ikke
noget til. Fodgængerne
har frit spil.*



mere og mere trange kår i Århus som i andre byer, efterhånden som den moderne trafik satte ind. Motoriseringen, der allerede i mellemkrigstiden havde nået et betydeligt omfang, gjorde i efterkrigstiden livet surt for de vandrende Århusborgere. Under besættelsen 1940–45 havde man haft et ufrivilligt pusterum, da benzinmangelen satte bilerne ud af spillet. Særlig i det sidste krigsår, da sporvognene yderligere var ødelagt ved schalburgtage, og selv cyklerne for en stor del måtte give op af mangel på gummi, var det almindeligt, at den daglige tur til og fra arbejdet blev tilbagelagt

til fods. Men efter de unormale krigsår tog trafikken atter til. Støj, benzinos, lovlig og ulovlig parkering for ikke at tale om livsfaren ved at vove sig ud på kørebanelen var nogle af de grove ulemper, den førte med sig.

Disse gener gjorde sig også stærkt gældende i byens strøggader. Hvad forstår man ved et strøg? Ja, det er vel en hovedgade i et større bysamfund, livligt trafikeret og med et udviklet forretningsliv. For Århus' vedkommende var det længe kun Torvene, der kunne gøre krav på denne betegnelse. Men så kom Søndergade ind i billedet og udviklede sig efter-

hånden til byens vigtigste strøggade. Den var anlagt i 1850'erne som en beskeden sidegade; men efter opførelsen af Skt. Clemens Bro i 1884 blev den bindeleddet mellem Torvene og jernbanen, og dens provinsielle toetages huse afløstes lidt efter lidt af mere anselige forretnings-ejendomme.

Til strøgture var Søndergade dog lidt egnet, og at vende den til fods var en blandet fornøjelse. Den var udstyret med alt for smalle fortove, i hvert fald til barnevogne, og dens kørebane frembød i travle timer et kaos af osende biler, smuttende cykler og klemtende sporgovne. Alligevel blev den flittigt betrædt af de ukuelige århusianere. Om hverdagen gik man i butikker eller kiggede på vinduer, om søndagen promenerede man sit pæne tøj sammen med hele familien og drak måske kaffe hos Jarle eller i et andet konditori. Fortovskafeer var der slet ikke plads til. De, der havde smag

for at indtage forfriskninger i det fri, kunne drikke en kop kaffe eller chokolade hos konditor O. Jønsson, der i nogle år havde friluftsservering på Skt. Clemens Bro, men måtte ellers slå sig ned omkring Torvene, hvor der var fortovsservering foran Hotel Royal, ved Teatercafeen og indtil 1916 ved Rozzis kafé på Bispetorvet. Her kunne man også kigge på de mere eller mindre prominente stamgæster, en interesse, som århusianerne sikkert har haft fælles med beboerne i andre byer.

I løbet af 1960'erne trængte gågadebevægelsen igennem herhjemme. Man ville søge at genoplive byernes strøg-gader ved at udelukke den kørende trafik og i stedet skabe et på en gang fredeligt og livligt forretnings- og rekreationscentrum for hele befolkningen. Begyndelsen blev gjort med Strøget i København, der fik gågadestatus i 1962, men flere jyske byer fulgte hurtigt efter: Ål-



*Konditor O. Jønssons
fortovsservering ved
Broplæ på Skt. Clemens
Bro, fotograferet af
naboen, fotograf F. Borch,
i 1908. Borde og stole
er placeret ved broens
elegante rækværk,
der er prydet med
Skt. Clemens anker.
Foruden konditoriets per-
sonale ser man en række
gæster, til højre
lærer Edv. Christensen,
Valdemarsgades Skole,
med hustru
og to kvindelige kolleger.*

*Dronningen på strøgtur.
Til strøgets attraktioner
hørte fotografernes
udhængsskabe.
Fotograf H. A. Ebbesen
har med stolthed
forevigt et besøg
af dronning Alexandrine
29. september 1915
i hans fotografiske
etablissement, Søndergade
47, der i hans senere år
væsentlig
omfattede postkortfrem-
stilling.*



borg, Randers og Holstebro 1963, Horsens 1966, Kolding og Åbenrå 1968, Viborg og Varde 1969.

Når det varede så længe, før Århus kom med, skyldes det, at man straks valgte Søndergade og en del af Skt. Clemens Torv som den første gågade-strækning. Dette valg krævede vidtgående forberedelser, først og fremmest afvikling af den dobbelte sporvognslinje gennem gaderne. Officielt gik man ind for gågadetanken, da byrådet i december 1965 vedtog en dispositionsplan for den indre by. Her skrinlagdes endelig det såkaldte Frederiksgade-projekt fra 1953, der forudså en bred nord-sydgående hovedgade, åben for al trafik. I stedet besluttede man sig nu for en fredeliggørelse af bycentret gennem adskillelse af de forskellige trafikarter: den gående, den kørende og den kollektive.

Allerede i november 1962 havde man gjort forsøg med at spærre Søndergade for kørende færdsel (med undtagelse af sporvogne) fredag eftermiddag og aften.

En lignende ordning gjaldt i en række år for søndag eftermiddag i julemåneden. Men først efter den 7. november 1971, da sporvognene forsvandt, og busserne blev henvist til den parallelt forløbende Busgade, kunne gågaden for alvor etableres. Først måtte der foretages grundige gadearbejder: optagelse af sporvognsskinnerne, eftersyn af alle eksisterende ledninger, udlægning af asfalt og derover varmeslanger, så gaden kan holdes tør også om vinteren, fliselægning af hele gadearealet, plantning af plataner, opstilling af blomsterkummer og lampekupler, indretning af siddepladser, salgsboder og telefonautomater. Til brug ved festlige lejligheder blev der spændt wirer tværs over gaden til ophængning af flag, transparenter og julepynt.

Gågaden blev indviet med stor festivitas den 9. september 1972 som led i årets festugearrangementer. Året efter fik den en yderligere attraktion i en fontæne, opstillet ved hjørnet af Østergade, kronet af Erik Heides humørfyldte fugle-

figur. Og i 1974 fik gaden en art forlængelse, idet Ryesgade fra Reginakrydset til Banegårdspladsen blev gjort mere fodgængervenlig ved udvidelse og fliselægning af fortovene og ensretning af den kørende trafik.

Søndergade placerer sig smukt mellem danske gågader ved sin bredde, sit moderne udstyr og sine udmærkede strøgforretninger. Man kan kritisere gadens nord-syd-orientering, der til visse tider ligger mindre gunstigt for sollyset. Endvidere savner den, ung som den er, historisk atmosfære. Dette finder man i højere grad i de senere etablerede gågader: Frederiksgade og (uden egentlig gågadestatus) Skt. Clemens Stræde, der begge blev indviet officielt den 5. september 1975. Det er to af byens ældste gader, der har bevaret om ikke mange gamle huse så dog noget af det middelalderlige smalle, bugtede forløb.

NOTER

Udforsket i vore dage. Se fx Jan Gehl: Mennesker til fods. Arkitekten (1968) s. 429-46. – *Århus-tids-fordriv.* Johan Albrecht With: Aarhuus-Tids-Fordriv over Nickels Aventure ved Holme-By den 19. Sept. 1721. – *Århus i fyrreerne.* Rasmus Nielsen: Aarhus i Fyrreerne (1901, ny udg. 1959) s. 13 flg. – *Kystpromenade.* Demokraten 10.7.1964. – *Skovvejen.* Aug. F. Schmidt: Riis Skov (1947) s. 77. – *Brabrandstien.* Erling H. Pedersen: Stianlæg langs Århus Å og omkring Brabrand Sø. Byplan (1959) s. 50-52. – *Hallssti.* Århus Byråds forhandlinger 1918/19 A 296. – *Fortovskafeer.*

Den samlede længde af Århus' gågader er i dag 615 m. Når de fodgængervenlige, men strengt taget ikke regulære gågader Ryesgade og Skt. Clemens Stræde samt Telefontorvet regnes med, bliver det i alt henved 1 km. Hermed er der i byens centrum skabt et menneskevenligt miljø til lige stor glæde for beboerne og for turister og andre tilrejsende. Og det er hensigten i de kommende år at arbejde videre med sagen og søge at skabe nye sammenhængende gågade-arealer. Det er særlig Torvene, Volden og Vestergade, der er i søgelyset, men de store forberedende arbejder, navnlig etableringen af forsyningsgader og parkeringshuse, gør opgaven meget kompliceret. Man må håbe, det vil lykkes at komme videre, og at den sunde opfattelse af fodfolket som samfærdselens kernetropper vil sætte sit præg på fremtidens planlægning.

Bernhardt Jensen: Som Århus morede sig (1960) s. 88-99. – *Gågade-bevægelsen.* Lis Pallesen: Gågader i centrum (1970). – *Dispositionsplan for den indre by.* Århus Byråds forhandlinger 1965/66 A 328. – *November 1962.* Århus Byråds forhandlinger 1962/63 A 346. – *Gågaden.* John Jørgensen: Århus' første gågade. Jul i Århus (1972) s. 6-8. Århus-Årbog (1973) s. 97-102. – *Ryesgade.* Århus-Årbog (1975) s. 87-89. – *Frederiksgade.* Århus-Årbog (1975) s. 89-92. – *615 m.* Iflg. oplysning fra stadsarkitektens kontor.

Stålhestens indtog og fremgang

Selv om de fleste mennesker i dag betragter de høje bicykler dels med et grin, dels med en slags beundring – for de er jo da »antikke« – så har de endnu ikke 100 år på bagen. Men de var heller ikke de første tohjulede maskiner, der ved tramp i pedalerne kunne bringe folk fremad, det var velocipederne – lave cykler af træ og jern, hvor pedalerne sad direkte på forhjulet uden kædetræk.

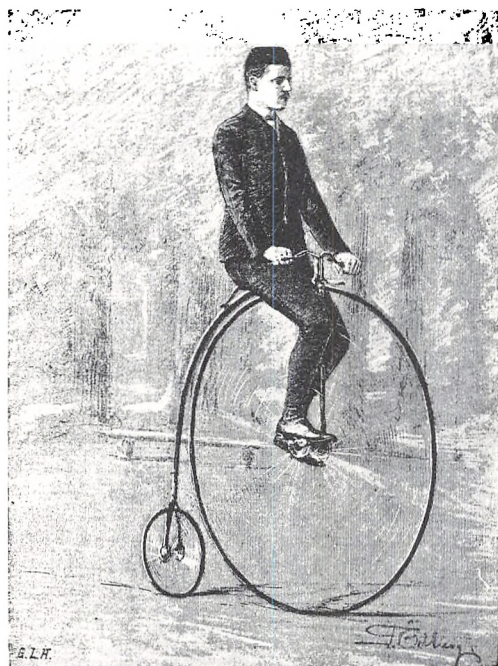
Velocipeden, der var en fransk opfindelse, dukkede nogenlunde samtidigt op i mange byer. 1869 var året, hvor velocipedefeberen rasede i Danmark. 20. februar 1869 kunne man i Aarhuus Stiftstidende læse, at C. Jensen & Co. i

Vestergade satte en fabrikation i gang. 8. marts berettes om en tur til Høver Kro og retur, og 15. april fortælles om rideskolen for velocipedekørsel i Venne-lyst¹.

Kunne man trække fortidens opfindelser frem en for en, ville man rimeligvis erfare, at mange af dem først benyttedes i en skøn forening af sport, konkurrence og fine fornemmelser og/eller til krigsførelse, der i øvrigt også har lidt med det andet at gøre. Senere er de taget i brug til rent praktiske civile formål. Da velocipededillen havde lagt sig i vinteren 1869–70, var det ikke morsomt længere. De fleste velocipeder blev enten sat til side eller erhvervet af folk, for hvem det var praktisk at komme hurtigt og billigt fra sted til sted ude på landet. For eksempel havde man en sådan på Gedved Seminarium. Den blev brugt, når der skulle hentes post i Horsens, men dér blev den altid kaldt en løbecykel, så den har måske været den allerældste model – en draisine – uden pedaler.

Da den engelske bicykel eller »væltepeter«, som den blev kaldt, kom til landet, indgik den også som et led i sportspræstationerne. Den blev tillige et ønskemål for mangen en ung århusianer af det bedre borgerskab. Anskaffelsessummen var høj – op til 400 kroner, en halvårs-løn for mange ufaglærte – så den var ikke for hvem som helst.

De høje bicykler var af jern med et forhjul på ca. 130–140 cm i diameter, her sad pedalerne, og ligesom de tidligere



*Velocipeden kom frem
i Århus 1869
ligesom i mange andre
danske byer.*

*Den var af træ og jern
og havde ikke kædetræk.*

Victor Hansen: Cycle-Sport,
Kbh. 1893, side 396, fig. 2.

Konstruktør
 Chresten Jensen
 hos Frichs startede som
 alle andre unge,
 der havde råd til det,
 med den høje bicykel.
 Her er han
 i sportslig klubuniform
 hos fotograf
 V. E. Svendsen, Århus.
 Slutningen af 1880'erne.
 Tilhører »Den gamle By«,
 mus.nr. 255:56.



velocipeder havde de ikke kædetræk. Baghjulet var diminutivt – kun 37–40 cm i diameter – men dets hovedopgave var også mere at støtte det buede stel, hvorpå sadlen sad oven over forhjulet end at fremme balancen. Begge hjul havde en massiv gummiring, der var betydelig mindre eftergivende end nutidens barnevognshjul; derimod var gummiringene tilbøjelige til at springe af på de knoldede jordveje. Rimeligvis har man ikke kørt så meget på den indre bys brosten, der – brolæggernes anstrengelser til trods – lå mere eller mindre ujævnt.

Bicyklen var populær i 10-året fra ca. 1880–90. Dette fremgår dels af de konkurrencer og udflugter, der blev afholdt, dels af de ret mange fotografier, der findes fra perioden. Fotografierne viser store grupper, der lykkeligt ankommet til bestemmelsesstedet har fået begivenheden forevigt. Men de viser også Århus bys supermænd i fotografernes atelier

svævende på eller stående ved deres bicykler – hvordan de så ellers har fået dem bugseret op ad trapperne til ateliererne, der altid var på kvisten.

Efter nogle spredte forsøg med en mere balancedygtig cykel kom tricyklen fra 1886 mere almindeligt frem i Danmark. Der var mange forskellige indførte modeller af disse 3-hjulede cykler, nogle var til to personer, andre til varetransport. På sidstnævnte var bæreladet eller transportkassen anbragt mellem de tre hjul. De fleste af de tidlige tricykler var forsynede med to af de store bicykelhjul og et mindre enten foran eller bagpå. Tricyklen appellerede ikke mindst til damerne; men hvor mange der har kørt her i Århus, vides ikke.

De mænd, som havde fået en vis træning i at manøvrere de høje bicykler, så naturligvis i begyndelsen med foragt på en ny cykel, der kom til landet – ligeledes i 1886. Det var den lave safety, sikkerhedscyklen, med de omtrent lige store hjul, hvis diameter kun var ca. 60–75 cm. Den blev tøvende modtaget; men inden 1890 var der alligevel adskillige på gader og veje – også i Århus.

Når det så sikkert kan siges, skyldes det, at Aarhus Bicykelclub foretog en udflugt til Frederikshøj Kro i 1890'erne. En af deltagerne, konstruktør Chresten Jensen fra Frichs, var så avanceret, at han fotograferede hele deltagergruppen, medens han selv sad knælende i forgrunden og betjente selvudløseren. På dette billede sidder tre mænd på de høje bicykler, medens de lave cykler dels med faste, tynde gummiringe, dels med luftringe udgør resten. Luftringene kom til Danmark 1890, og omtalte Chresten Jensen var den første i Århus, der anskaffede dem – han har haft råd til det, for han var ungkarl!

I England havde man naturligvis fået »rystet nyrene løse« ved kørsel med de

Århus Bicykelklub
på udflugt til Frederiks-
høj Kro i 1890'erne.
Nu var den høje bicykel
på retur; kun de tre
mænd i billedets midte
holder endnu fast
ved traditionen –
og balancekunsten.

Den lave safety
har fået overtaget og
har allerede gennemløbet
udviklingen fra faste
massive gummiringe,
som nogle af mændene
i første række har,
og til luftringe.

Den knælende mand i
forgrunden, som trykker
på fotografiapparatets
selvudløser, er på ny
Chresten Jensen;
han var den første i byen,
der fik luftringe.
Stående længst til højre
er grosserer Fillenborg,
og den næste i samme
række uden cykel er
skræddermester
I. C. Christensen.

Tilhører »Den gamle By«,
mus.nr. 66:56.



massive gummiringe, og industrien der-
ovre arbejdede energisk med at forbedre
både safetyen og dens jordforbindelse –
ringene. Via cushionringe, der blot var
et hulrum i midten af slangen, kom man
takket være en irsk dyrlæge Dunlops op-
findelse i gang med fremstillingen af de
pneumatiske luftringe, der typemæssigt
er de samme, som vi bruger i dag.

Det medførte en masse ændringer på
cyklerne i løbet af 1800'erne. Bredere og
fladere hjulfælge, cykelpumper og skær-
me. Ligeledes kom andre opfindelser
som forhjulsbremsen, kædekasser samt
frihjulet, der dukkede op 1898. Også
cykellygter blev en realitet; i København
blev de påbudt 1896².

Vor tids dynamolygte, som mange i
dag værner så meget om, at de undlader
at bruge den (!), har haft nogle kluntede
forfædre. Det startede med olielygter, så
kom lygterne med stearinlys, og med en

sådan Asplygte følte man sig helgardedet.
Det skal dog tilføjes, at intet er fuldkom-
ment. Glasset kunne springe eller sode
til, den smeltede stearin sætte sig fast,
underdelen finde på at hoppe af – og
som man da kunne brænde fingrene på
hætten! De stærkt lysende og osende car-
bidlygter var der også knas med, men
de senere små elektriske Nefalygter, der
faktisk af og til ses endnu, var der kun
vrøvl med, når pære og batteri brændte
ud. Og det gjorde de altid meget ube-
lejlighet, men på udsatte steder trak folk
så pænt cyklerne for ikke at blive note-
ret!

Men cyklen som sådan – hvordan blev
den modtaget af folk? Ligesom både
velocipeden og bicyklen i starten alene
indgik som en adspredelse, der appellerede
til præstationer for dem, der så et mål
for deres udfoldelser i det, således var det
også med safetyen eller bicykletten, som

Op^{af}lag og Fene-Udsalg
otte. fine Cyklemodeller for 1900.

*Singer ~ Globe ~ Abingdon (engelske),
Stalknechts ~ Brems ~ Staalhesten*
samt

~~~~~ kædeløse Cykler.

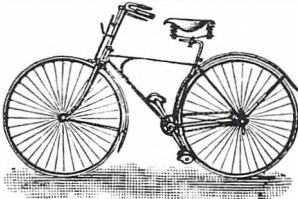
**Danske** samt **billige amerik. Cykler**  
120 Kroner.

Alt i Cykle-Dele og Asp-Lygter.

— Kontante Købere og Foreninger opnaa store Fordele. —

Telefon 288. **Berg.** Kannikegade 12. Telefon 288.

---

Symaskiner  og Cykler

faas billigst og bedst i

**Chr. Kjærsgaards Symaskinefabrik,**

Frederiksgade Nr. 18,

Kontante Kjøbere af Symaskiner opnaa store Fordele.

Reparationer udføres med Akuratesse.

---

**Frederik Windel,**

— 23 Ryesgade 23. —

Landbrugsmaskiner fra P. Nielsen, Hillerød. ~~~~~

❁ **Mac Cormicks Mejemaskiner.**

Beermanns Plouge.

Telefon 249.

~~~~~ **Cycler.**

Chr. Kjærsgaards
annonce er fra Århus
Vejviser 1892,
dels og Bergs fra 1900.

den også kaldtes. Forudseende folk, der arbejdede med de stadige forbedringer af cyklen og dens tilbehør, har både øjnet dens værdi som produktions- og salgsobjekt m.v. og som praktisk befordringsmiddel. Som sådan fik den en formidabel udbredelse i alle befolkningslag.

Småt og famlende startede det hele fra forhandlerside. Men allerede i Århus Vejviser fra 1892 kunne man da se den nye cykel afbildet i en annonce fra Chr. Kjærsgaards symaskinefabrik i Frederiksgade 18. Pudsigt nok fortsatte varekombinationen cykler og symaskiner i forretningerne op til de seneste årtier. Måske hang det noget sammen med, at Singer, der havde en stor produktion af symaskiner, også lavede cykler.

I 1898 stiftedes Aarhus Cykleindustriforening med et medlemstal på 23. De opfyldte alle betingelserne for medlemskab ved kun at have salg og reparationer som hovederhverv³. Der har været flere ganske små værkstedsindehavere imellem, eftersom vejviseren for 1900 kun

har 10 cykelfabrikanter og -forhandlere med. Frederik Windel, Ryesgade 23, der var foreningens første formand, hørte naturligvis til de 10 store. Han er blandt annoncørerne i samme vejviser. Om han ganske har opfyldt medlemsbetingelserne får stå hen, i hvert fald indtager landbrugsmaskiner, mejemaskiner og plove hovedparten af annoncepladsen, dog – cykler fremhæves med en krusedulle.

K. Schmidt, Ryesgade 7, ejede Jysk Maskinoplæg og havde ligeledes landbrugsmaskiner, men tillige både cykler, tilbehør og gummi. Kun Chr. Kjærsgaard, Vestergade 26, og Berg, Kannikegade 12, reklamerede alene for cykler og alt dertil hørende, ja – Berg slog faktisk dem alle med »otte fine cykelmodeller fra 1900«, deriblandt kædeløse cykler til 120 kroner.

Selv om Aarhus Cykleindustriforening både havde en seriøs og en mere munter side – den sidste med udflugter for medlemmerne – så var det den første, der var drivfjederen. Der var nemlig noget, der nagede de gode fagfolk, og det var auktionscyklerne. Det var som regel smarte fabrikanter, der fremstillede sekundacykler og derefter solgte dem på auktioner, hvilket som bekendt er en handelsform, som mange købere elsker højt. Men her falder hammeren ubønhørligt, og mange mennesker kom da også i hus med en nærmest livsfarlig cykel, som de ingen havde at klage til over. Det var en ny og spændende artikel, så også manufakturhandlere, partivareforretninger og mystiske postordrefirmaer prøvede at udnytte cyklen som salgsobjekt.

Men Aarhus Cykleindustriforening gjorde et propert stykke arbejde og var endda i høj grad primus motor for starten af tilsvarende foreninger i andre byer til gensidig hjælp mod uvæsenet. Det betød, at salget af auktionscykler efterhånden ebbede ud, og publikum blev



Denne form for tandemcykler har næppe haft mange tilhængere. Først da den lave tandem kom, var der flere, som forsøgte sig. Forudsætningen var to menneskers enighed om kørselsretningen, så derfor blev det måske aldrig det helt store køresus.

Victor Hansen: Cycle-Sport, Kbh. 1893, side 420, fig. 62.

*Bicyclette eller safety
fra omkring 1890.
Den har håndbremse,
og selv om kæden
nu mangler, har den haft
denne nymodens opfindelse.
Men frihjulet kom
først senere, så man
måtte hvile fødderne på
forgaflens støtter,
mens pedalerne susede
videre rundt.*

Tilhører »Den gamle By«,
mus.nr. 373:47.



klar over, at cykler skulle købes hos fagfolk, og dem blev der flere og flere af ⁴.

Det var tydeligt, at cyklen var kommet for at blive, hvilket fremgår af tabel 1. De to første tal er fra Kongeriget Danmarks Handelskalender, de øvrige fra Århus Vejviser.

*Tabel 1. Antal cykelhandlere
1896–1975.*

| År | Cykelhandlere | Cykler en gros | Cykelreparation |
|---------|---------------|----------------|-----------------|
| 1896–97 | 4 | – | – |
| 1904–05 | 15 | – | – |
| 1910 | 27 | – | – |
| 1920 | 29 | 5 | – |
| 1930 | 31 | 5 | – |
| 1940 | 67 | 5 | – |
| 1944 | 66 | 4 | – |
| 1949 | 120 | 8 | – |
| 1954–55 | 123 | 11 | 13 |
| 1960 | 80 | 7 | 6 |
| 1965 | 52 | 7 | 5 |
| 1970–71 | 37 | 5 | 2 |
| 1975 | 11 | 1 | – |

I begyndelsen stod fabrikanter også under cykelhandlere, og under cykler en gros var også cykeldele.

Nu kan man måske spørge, om det også helt er i overensstemmelse med sandheden, at cyklerne kom for at blive. Dette vil vi komme tilbage til senere. Foreløbig er det nok så interessant at konstatere, hvordan cyklen kørte ind i samfundet og altså også i det århusianske.

Beregnet ud fra antallet af cykelhandlere, engrosfirmaer og cykelreparatører er det uomtvisteligt, at efterspørgsel og salg toppede omkring 1954–55. Det var netop på samme tid, at cyklerne med hjælpemotor knallede ind i trafikken, hvorefter det gik tilbage med den mere besindige cykelkørsel.

Fremstilling og salg af cykler er imidlertid kun den ene side af sagen. Hvordan cykler blev integreret i folks dagligdag er en anden. Hvis efterspørgslen på cykler ikke havde været stigende, havde forhandlernes antal heller ikke været det. Og fra at have været et objekt for den mere formående part af århusianerne bredte brugen af cyklerne sig nu ned

Selv om kong Christian X.
foretrak at ride på en
rigtig hest
på sine mange ture
gennem skoven
omkring Marselisborg
Slot, så forsøgte han sig
i hvert fald i sin tid
som kronprins også med
cyklen på stranden
nedenfor.
Cyklen findes nu i »Den
gamle By's« cykelmuseum.

Cyklen og fotografiet
mus.nr. 2375-76:50.



gennem alle befolkningslag. Det er for øvrigt det traditionelle forløb for alle nyheder med en vis praktisk funktion, og for hvilke der er skabt et behov.

De mange cykler blev på flere områder et problem for politiet. Ordensmagten overså dog ikke selv cyklens muligheder rent tjenstligt. Hvornår det startede kan ikke siges helt sikkert; men det har været lige i begyndelsen af århundredet. Fra 1917 kan i »Beretning om Århus Politi og dets virksomhed m m.« læses, at man havde 8 cyklende politibetjente til hurtig udrykning. De patruljerede ligeledes i byens bebyggede periferi, ligesom de på visse tider af dagen ledede færdslen ved bestemte gadekryds, bl.a. ved Regina. Fra 1926 nævnes også, at de kontrollerede, at der ikke var for mange passagerer med rutebilerne. Efterhånden steg de cyklende betjentes antal til 10-11, hvilket vil sige ca. 20 pct. af den del af ordenspolitiet, der havde med gadepatruljeringen at gøre. Af disse

havde to betjente – aktive hundeførere – til stadighed et vågent øje med skove og badestrande. Sådan fortsatte det til 1941 – velsagtens også senere, så vidt mulighederne var for det; men det anføres ikke.

Cyklerne skulle også »parkeres«, og det skulle gå rigtigt til. Fra 1931 får man at vide, hvor mange tilladelser til opstilling af cykelstativer, der bliver givet:

| | | |
|------|---|-------------|
| 1931 | – | 10 stativer |
| 1932 | – | 34 – |
| 1933 | – | 11 – |
| 1934 | – | 24 – |

Så stiger antallet voldsomt af to årsager. Politiet går mere håndfast til værks, når cyklister stiller køretøjet ved kantstenen, og det medfører naturligt, at der må være nogle flere stativer. I stedet for at tælle stativer, hvad der er et vidt begreb, tæller man nu, hvor mange cykelholdere, der opsættes på fortove

samt ved og på husmure. Det kommer til at se ud som vist i tabel 2.

Tabel 2. Antal cykelholdere opsat pr. år.

| | |
|-------------|------------|
| 1935 – 246 | 1942 – 386 |
| 1936 – 279 | 1943 – 388 |
| 1937 – 127 | 1944 – 189 |
| 1938 – 124 | 1945 – 397 |
| 1939 – 1587 | 1946 – 335 |
| 1940 – 858 | 1947 – 234 |
| 1941 – 725 | |

Desværre mangler videre opgørelser herpå efter 1947.

Et begreb som »Forseelser begået af cyklister« kan ikke have rummet de alvorlige sager. Det har bl.a. været kørsel uden lygte, knuste ruder fra væltede cykler samt forkert henstillede cykler. Fra 1932 til 1944 er tallene vist i tabel 3.

Tabel 3. Antal forseelser begået af cyklister.

| År | Forseelser | Henstillede cykler |
|------|------------|--------------------|
| 1932 | 199 | – |
| 1933 | 228 | – |
| 1934 | 406 | – |
| 1935 | 441 | – |
| 1936 | 565 | – |
| 1937 | 703 | 6 |
| 1938 | 691 | 26 |
| 1939 | 1095 | 29 |
| 1940 | – | 40 |
| 1941 | – | 30 |
| 1942 | – | 31 |
| 1943 | – | 20 |
| 1944 | – | 12 |

Som det ses føres der fra 1937 specielt tal på de henstillede cykler. Dette fortsætter til 1944, efter at rubrikken forseelser er ophævet fra 1940.

Hittegodszyklerne har imidlertid overalt været et helt andet problem. Fra 1917 til 1927 fremgår antallet ikke. Men fra 1928 til 1959 er der både tal på de

indbragte cykler og på de til ejerne tilbageleverede; talmaterialet er vist nedenfor i tabel 4.

Tabel 4. Antal hittegodszykler.

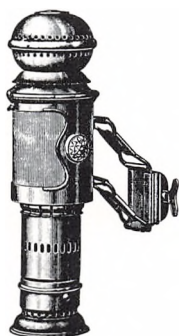
| År | Indleverede hittegodszykler | Udleveret til ejerne |
|------|-----------------------------|----------------------|
| 1928 | 646 | 50% |
| 1929 | 688 | 75% |
| 1930 | 702 | 75% |
| 1931 | 540 | 75% |
| 1932 | 644 | 478 |
| 1933 | 612 | 446 |
| 1934 | 590 | 404 |
| 1935 | 593 | 343 |
| 1936 | 663 | 406 |
| 1937 | 637 | 332 |
| 1938 | 617 | 309 |
| 1939 | 704 | 340 |
| 1940 | 613 | 320 |
| 1941 | 882 | 446 |
| 1942 | 1.266 | 631 |
| 1943 | 1.548 | 934 |
| 1944 | 1.426 | 834 |
| 1945 | 1.097 | –* |
| 1946 | 1.072 | 559 |
| 1947 | 696 | 367** |
| 1948 | 544 | 307 |
| 1949 | 759 | 374 |
| 1950 | 1.008 | 454 |
| 1951 | 1.323 | 641 |
| 1952 | 1.439 | 749 |
| 1953 | 1.827 | 863 |
| 1954 | 2.072 | 1.042 |
| 1955 | 2.026 | 927 |
| 1956 | 1.965 | 991 |
| 1957 | 2.124 | 976 |
| 1958 | 1.852 | 962 |
| 1959 | 2.120 | 1.081 |

*De ikke afhentede hittegodszykler er overtaget af Direktoratet for Vareforsyning og derefter fordelt til medlemmer af Cykelbranchens Fællesforening.

** Yderligere 360 afgivet til cykelindustrien.

Dette vil sige, at rundt regnet ca. 50 pct. af de fundne cykler kom tilbage til ejerne igen. Her må det tilføjes, at nogle af dem havde været anmeldt som stjålne. Man undres blot over, hvorfor ejerne ikke hentede de andre 50 pct.;

Asplygten, hvori der kunne sættes stearinlys, var den mest brugte af alle cykellygter, indtil den lille batteridrevne Nefalygte begyndelsen af 1930'erne konkurrerede den ud.
Brødrene Bojsens Katalog nr. 3, 1930, side 82.



dengang var der da større respekt for værdierne end nu. Ovenstående er dog blot de tørre tal og knappe ord. Besættelsestiden 1940–45 kan cykelbranchen selv fortælle mange enkeltheder om. Således overtog man faktisk allerede sidst på året 1943 politiets uafhængte hittegodscyklér, hvilket var et stort gode, da manglen på både cykler og reservedele var stor.

Efter at politiet i september 1944 var blevet interneret, vedtog Århus Cykleindustriforening at sørge for, at de stjalne cykler, der blev fundet, blev indleveret og registreret. Besættelsesmagten havde også brug for cykler og gummi. 26. oktober 1944 kl. 10 beslaglagde den alle forretningernes nye cykler og gummi, efter at den først havde tømt en række cykelparkeringspladser i byen⁵. Intet under at adskillige århusianere, blandt andet mange husvagter for hvem cyklen var en bitter nødvendighed, måtte bumpe af sted med »slanger« af papirtov eller andre mærkelige opfindelser. Når man i talopstillingen ser, at cykelindustrien endnu i 1947 modtog 360 uafhængte hittegodscyklér, fortæller det lidt om, at det ikke blot i ældre tid, men også i moderne samfund varer længe, førend der atter kommer balance i tingene efter de større ryster.

Med cykeltyverierne kommer vi ind på kriminalpolitiets virksomhed, og dets arbejde vedrørende det tohjulede køretøj var ikke det ringeste. De anmeldte cykeltyverier er først specificeret ud fra tyverierne som helhed fra 1930; en oversigt over tyveriernes omfang gives i tabel 5.

Som det ses, lider denne opstilling både af mangler og uensartethed. Alligevel fremgår det med al ønskelig tydelighed, at selv om cyklernes antal i Århus nu næppe er så højt, som man anslog i 1935 – da skønnede man ca. 30.000 – så er cykeltyverierne steget betydeligt. Mest nedslående er det måske, at man i 1935

Tabel 5. Antal cykeltyverier.

| År | Anmeldte tyverier af cykler | Opklarede/fremskaffede |
|-----------|-----------------------------|------------------------|
| 1930 | 945 | 424 |
| 1931 | 798 | 302 |
| 1932 | 1.058 | 356 |
| 1933 | mangler | mangler |
| 1934 | 1.319 | 352 |
| 1935 | 1.138 | 381 |
| 1936 | 1.360 | 611 |
| 1937 | 1.296 | 509 |
| 1938 | 1.242 | 506 |
| 1939 | 1.299 | 503 |
| 1940 | 1.846 | – |
| 1941 | 2.106 | – |
| 1942 | 2.384 | – |
| 1943 | 2.549 | – |
| 1944 | 1.685 | – |
| 1945 | 1.554 | – |
| 1946 | 1.984 | – |
| 1947 | 1.221 | – |
| 1948–1959 | mangler | – |
| 1960 | 1.357 | 59 |
| 1961 | 1.523 | 96 |
| 1962 | 1.438 | 70 |
| 1963 | 1.177 | 48 |
| 1964 | 1.342 | 30 |
| 1965 | 1.051 | 36 |
| 1966 | 1.020 | 27 |
| 1967 | 850 | 49 |
| 1968 | 1.153 | 31 |
| 1969 | 1.287 | 27 |
| 1970 | 1.402 | 15 |
| 1971 | 1.590 | 23 |
| 1972* | 2.104 | 20 |
| 1973* | 3.091 | 9 |
| 1974* | 4.089 | 16 |

* De tre sidste år omfatter tillige hele Hasle herred og egner sig således ikke til sammenligningsgrundlag.

var i stand til at tilvejebringe ca. en trediedel af de stjalne cykler, mens opklaringsprocenten i 1971 kun var ca. 1,5 pct. Politiet har fået større og alvorligere opgaver; cykler må folk helst selv finde igen, og nogle gør det vel også. Egentlig er det samfundshistorie i en nøddeskal, eller om man vil i en talrække.

Selvfølgelig lavede cyklisterne også ravage i trafikken. På grund af politiberetningernes udformning er det kun

muligt for en kortere årrække at konstatere lidt om færdselsuheld, hvor cyklister har været involveret. En statistik foreligger i tabel 6 og 7. Her skal det naturligvis erindres, at tallene kun omfatter de uheld, hvorom der er optaget rapport.

Tabel 6. Antal færdselsuheld med cykler 1930–35.

| År | Motor-
køretøj
mod cykel | Sporvogn
mod
cykel | Cykel
mod cykel | Cykel
alene |
|------|--------------------------------|--------------------------|--------------------|----------------|
| 1930 | 89 | 2 | 17 | 0 |
| 1931 | 75 | 5 | 15 | 5 |
| 1932 | 90 | 1 | 21 | 2 |
| 1933 | 143 | 3 | 29 | 7 |
| 1934 | 206 | 4 | 57 | 20 |
| 1935 | 193 | 2 | 51 | 17 |

Blot af tallene i de to første kolonner fremgår det klart, at cyklisterne altid har været de svage i trafikken. Fra 1936 til 1946 er rubriceringen anderledes, da har man valgt at gøre den kønsbetonet.

Til

Regering Rigsdag samtlige Amtsråds Byråd Sogneråd og Vejautoriteter i Danmark.

„Centralforeningen for Danmarks Cykle- og Auto-Industriforeninger“, med ca. 1700 Medlemmer over hele Landet, og „Dansk Cyklist Forbund“, der arbejder for at skaffe Cyklisterne saa gode og sikre færdselsforhold som muligt og har ca. 4700 Medlemmer, tillader sig hermed gennem deres respektive Bestyrelser at henvende sig til alle de Autoriteter og Personer i Danmark, der — enten ved at bære bevilgende Byndighed eller ved at have med Udforelse af Vejarbejder at gøre — har en Medbestemmelsesret over færdselssikkerhedens Udvikling, for at henlede deres Opmærksomhed paa den saa overordentlig vigtige Sag:

FÆRDELSSONDRING

Tabel 7. Antal færdselsuheld med cykler 1936–45.

| År | Varecykel | Mandlig
cyklist | Kvindelig
cyklist |
|------|-----------|--------------------|----------------------|
| 1936 | 3 | 238 | 61 |
| 1937 | 4 | 221 | 77 |
| 1938 | 4 | 226 | 66 |
| 1939 | 5 | 238 | 52 |
| 1940 | 4 | 195 | 65 |
| 1941 | 9 | 252 | 96 |
| 1942 | 9 | 232 | 90 |
| 1943 | 7 | 241 | 87 |
| 1944 | 2 | 159 | 66 |
| 1945 | 17 | 144 | 53 |

Nu er der ingen færdselstællinger i politiets officielle beretninger, hvor arten af kørende trafikanten er specificeret og slet ikke deres køn, men at kvinderne så højt op i tiden som 1945 kun skulle have udgjort mellem 25–30 pct. af cyklisterne er dog vist for lavt sat. Derfor kan man nok uden at træde nogen for nær drage den slutning, at de har kørt lidt pænere og forsigtigere end mændene.

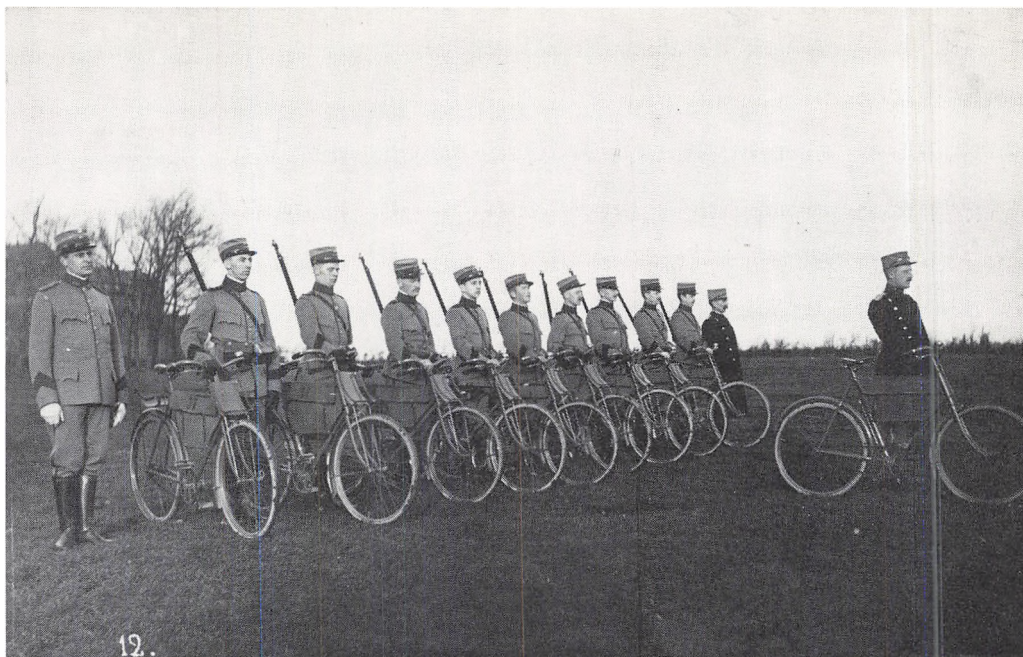
Der var også en helt anden front, på hvilken cyklerne kom til at gøre sig gældende, og det var inden for hæren. Alleerede i 1893 skriver forfatteren af en lang række idrætsbøger, Victor Hansen, at cyklen er blevet indført i hæren i Danmark ligesom i en række andre europæiske stater, bl.a. England og Frankrig. I Århus blev det gamle 3. dragonregiment den 1. november 1932 forenet med 5. dragonregiment i Randers til Jyske Dragonregiment. Det kom til at bestå af 4 rytterskadroner, 2 cyklisteskadroner og 1 panservognskompani, og cyklisterne blev placeret i Århus⁶.

Selv om det nu nok har været mangan en ung mand, der skulle »ligge ved dragonerne«, en slem skuffelse at få udleveret en tohjulet jernhest i stedet for en firbenet af kød og blod, så har jernhesten vel nok alligevel været mindre krævende

Uddrag af en henstilling
til myndighederne
om en færdselssondring,
hvilket her vil sige
anlæggelse af cykelstier.
Dateret december 1928.

Tilhører »Den gamle By«,
mus.nr. 913:55.

Også de frivillige korps
blev etableret med
cykeldelinger – endog
før den regulære hær.
Her ses Århus Amts
Rekylkorps' stålhesteberedne
mandskab til en parade
i 1914.



og billigere i drift. En kendsgerning er det i alle tilfælde, at Århus igennem 1930'erne var præget af de cyklende dragoner – ikke mindst Vester Allé.

Med den nye hærlov i 1937 blev de 2 cyklisteskadroner udvidet med en motorcyklisteskadron; det var den vej, udviklingen måtte gå. I slutningen af oktober 1940 kørte de cyklende dragoner for sidste gang gennem Århus; hele Jyske Dragonregiment blev derefter samlet i Randers⁷.

Selv om de cyklende dragoner forlod Århus, så var de trods alt kun en facet i cyklisternes store skare. Medens de festlige gule cykler blev det tjenstlige befordringsmiddel inden for post- og telegrafvæsenet, for telegrafvæsenet først fra 1927 efter sammenlægningen, så var der alle de andre mere eller mindre skinnende cykler, som andre dødelige tog til deres hjerter. Cyklen var ikke mere et statussymbol for byens flotte og dyre herrer, den blev – indtil bilen truttende masede sig frem – et helt uundværligt befor-

dringsmiddel for folk, der havde et dagligt arbejde at passe borte fra hjemmet.

Cyklen var også ledsageren på søndags- og aftenturen. Her så man flere, der anskaffede sig en tandem. Selvfølgelig fremmer fire ben farten, ikke mindst op ad bakke. Nu ses de kun sjældent, skønt de vitterligt stadig fremstilles.

Det at føre sig selv frem på hjul blev naturligvis også attråværdigt for børn. Tidligt i århundredet kom små dræsiner og tricykler frem, og derefter cykelheste. Det helt store var at få en rigtig cykel til at køre med til skole. Med spejdernes, ungdomsforeningernes og vandrebevægelsens store fremgang i 1920–30'erne, så man en masse unge spurte igennem byen lørdag og søndag. Der var betydelig flere end i dag.

Nået dertil kan man spørge – kom cyklerne så virkelig for at blive? Er de ikke gået meget stærkt tilbage? Jo, for der skal stadig være mere fart over feltet, og vi har fået biler, motorcykler og knallerter til at tilfredsstille den side af sa-

gen. Der er også kommet bekvemmeligere offentlige befordringsmidler. Alligevel taler alt for, at cyklerne stadig vil have ikke blot én, men endog flere chancer.

Og chancerne ligger spredt. En af dem er hos børnene. Fra at være noget usædvanligt er det nu blevet almindeligt, at børn – endda før skolealderen – får cykel. Når et barn først kommer i skole, så er det i hvert tilfælde næsten et krav. Der kommer også stadig nye modeller. Engle- eller Texasstyr, der faktisk næsten ikke er til at styre – hvad ulykkestallene viser – er i alle tilfælde eftertragtede. Revolver-kædeskærm og nærmest sofasadel er også favoritter. Endelig er der farverne. Så længe mindreårige børn ikke må køre på knallert eller kan få kørekort, er der ingen fare for, at cyklerne forsvinder fra den aldersklasse.

Men også en masse husmødre bruger cyklen til indkøbsturen i nabolaget. Der er tillige stadig folk, som dagligt bruger cyklen til deres arbejde, hvad det så end er – det daglige brød eller studier. Endelig er der kommet noget nyt – man driver kondi ved at cykle. Der er næsten gået mode i det. Og selv om der nu i Århus er relativt få cykelforretninger på grund af omlægningen i detaileddet, så er udvalget meget stort, hvor de forhandles. Det er da også de nye farverige lette modeller med de sidste raffinementer, man

hovedsagelig ser de kondiglade mennesker træde af sted i i byens periferi.

Endelig gøres der også noget for at animere folk til at cykle. Så sent som i juni måned dette år inviterede Socialdemokratiet i Brabrand-Årslev Århus byråd med ægtefæller på en godt 10 km lang cykeltur rundt om Brabrand Sø. Det var for at få byen til at bevilge penge til forbedring af cykelstinet ind til midtbyen. Dansk Cyklist Forbunds Århus-afdeling, der også ønsker bedre og flere cykelstier i Århus-området støttede arrangementet. Muligvis går cyklisterne bedre dage i møde, og cyklen forsvinder næppe fra gadebilledet i de første mange år.

Vil man så tillige henfalde i drømmerier om »de gode gamle dage«, da man skrumplede på velocipeden og svævede i livsfarlig højhed på bicyklen, så kan man kigge nøjere på fortidens komfort i Købstadmuseet »Den gamle By«. Her åbnedes nemlig 6. oktober 1956 cykelmuseet i et hus fra Viborg. Det var cykel- og symaskinebranchens stærke kræfter, som stod bagved økonomisk, og energiske folk fra Århus Cykelindustriforening, der var med til at komplettere samlingen af cykler, værktøj o.l. Selv Christian den Tiendes cykel kan man se i det lille museum, hvor pladsen desværre er blevet for trang til de mange cykler.

NOTER

1. Emanuel Sejr: Århus-Mosaik (1967), s. 126 f.
2. Else Margrete Kjerrumgaard-Jørgensen: Københavns cyklisti i det 19. århundredes slutning, i Historiske Meddelelser om København, 4. række, I. bind, hæfte 1–2 (1947), s. 53, 55.
3. Århus Cykelindustriforenings jubilæums beretning 1898–1948. (1948), s. 17.
4. Samme, s. 16 f.
5. Samme, s. 31 f.
6. Jyske Dragonregiment 1679–1954 (1954), s. 41 f.
7. Århus gennem tiderne, IV, (1941), s. 306.

Sporvogne og busser

Den kollektive trafik i Århus er endnu ikke 100 år gammel. Den tog sin beskedne begyndelse i 1884, og dens historie falder naturligt i seks afsnit: Hestesporvognen 1884–95; hest omnibusserne 1896–1903; den private elektriske sporvej 1904–27; de kommunalt drevne sporvogne og busser fra 1928 til katastrofen i 1944; genopbygningen efter krigen og udviklingen frem til sporvognenes afskaffelse 1971; og endelig det offentlige transportsystem i den ny Århus kommune.

Oprettelsen af den første sporvej i Århus hænger sammen med bygningen af Skt. Clemens Bro i 1884. Hermed skab-

tes der en direkte, bekvem forbindelse mellem banegården og bycentret omkring Torvene, og det var da en naturlig tanke at indføre et moderne, offentligt transportmiddel til at befare strækningen. Det var en kreds af århusianske vognmænd, der med Chr. Jacobsen, Rosensgade 30, som initiativtager søgte og fik koncession på at drive en sporvogns-linje fra banegården til Store Torv under det pompøse navn »Aarhus Sporvejselskab«. Regelmæssig drift startede den 31. maj 1884.

Trækraften var naturligvis hesten, og de få bevarede billeder viser, at én hest har været tilstrækkelig, i hvert fald til

*Store Torv set mod
Lille Torv o. 1890.
Hestesporvognen har gjort
holdt på endestationen
»ved kandelabren«,
den femarmede gaslygte,
der rager op
midt på torvet.
Kusken og konduktøren
er stået af og poserer
ved siden af hesten
på det næsten
mennesketomme torv.
Billedet, der vistnok
skyldes fotograf Ludvig
Kjær, hører til en serie
»Prospekter fra Århus
og omegn«, udgivet af
F. Rybner Petersens
Forlag.*



*Ryesgade set fra
Søndergade i 1891.
Foto fra P. Fangels
Stereoskop-fabrik
i Middelfart.*

*Midt i gaden løber sporet
til hestesporvognen,
og man skimter en
sporomnibus, der fjerner
sig i luntetрав
ned mod banegården.*



kørsel på skinnerne. At man også har vovet sig uden for disse, og her, på datidens elendige brolægning, har måttet bruge tospand, vil ses af følgende. Der var to vogntyper: en kasselignende sporvogn og en elegantere sporomnibus, bygget efter Keiflers system, begge leveret fra vognfabrikken Scandia i Randers. Den sidstnævnte var egentlig en hestomnibus med en hjulafstand svarende til skinnerne og yderligere forsynet med to små styrehjul med styrekrans eller flange, der fra bukken kunne sænkes ned i sporrillen og således holde vognen på skinnerne. Når de blev løftet, kørte vognen videre på den almindelige kørebane. Endestationen skulle være »ved kandelabren på Store Torv ud for Hotel Royal«, det vil sige den femarmede gaslygte midt på torvet. Men ved hjælp af sporomnibussen var det muligt at komme videre ad Studsgade eller Nørregade til Nørrebrogade. Det er dog ikke helt klart, i hvor stor udstrækning denne forlængede rute er blevet gennemført.

Hestesporvognen holdt stand gennem 11 år, skønt den aldrig blev nogen øko-

nomisk succes. Den korte strækning og de lange intervaller (som oftest en halv time) gjorde, at det i mange tilfælde var fordelagtigere at gå. At der sjældent har været fuld belægning, viser sporvognens kælenavn »Onkel Toms Hytte«, der i øvrigt også kendes fra andre byers offentlige transportmidler. Det er ganske interessant, at taksten for en tur var 15 øre, den samme, der senere gjaldt for den elektriske sporvogn indtil 1939. Det, der slog hestesporvognen ud, var selskabets forpligtelse til at vedligeholde gadearealet mellem skinnerne og 1 alen på hver side af dem. Dette krav fastholdtes af byrådet trods selskabets ansøgning om dispensation, og da en ansøgning om udvidelse af driften til Østbanetorvet også blev afslået, måtte selskabet give op. I foråret 1895 standsede driften, sporene blev taget op og brolægningen genetableret i de berørte gader.

Noget stort tab for byen var det vel ikke, at hestesporvognen forsvandt. Men for mange var det dog forbundet med en følelse af ubehag og skuffelse at se Århus berøvet et, om end beskedent, storbytræk, som den hidtil som eneste danske by havde haft fælles med København.

Den næste etape i udviklingen, hestomnibusserne, var mere problemfri. Initiativtageren var den ansete vognmand J. Chr. Dyhr, Graven 10, der har haft øje for den gode forretning i at tilvejebringe en offentlig transport gennem byen uden at skulle bekoste sporanlæg og gadevedligeholdelse. Omnibuskørsel uden spor krævede heller ikke nogen særlig koncession, men blot tilladelse fra politiet. Dyhrs ansøgning til byrådet, der omhandlede kørsel mellem de to banegårde, fra Østbanetorvet til Banegårdsgade og videre over M. P. Bruuns Bro gennem Jægergårdsgade til Frederiks Allé, fik en særdeles velvillig modtagelse, og Århus Omnibus-Selskab, som

*Søndergade set fra
Østergade mod Skt.
Clemens Bro i 1902.
Efter stereoskopbillede
af M. Mortensen,
Odder. En af vognmand
Dyhrs hest omnibusser
har netop passeret hjørnet
og er standset op
for at lade en passager
stige ud.
En anden har nok så
gemytligt sat sig til rette
på kanten af den åbne
bagperron.*



Dyhr kaldte sit foretagende, kunne starte driften den 24. april 1896.

I begyndelsen, da der kun var to vogne, kørte man med $\frac{1}{2}$ times interval; men efterhånden som vognparken udvidedes, kom man ned på først 20 minutter, derefter 15 minutters og til sidst (i 1900) 12 minutters drift. De store, ret komfortable vogne, trukket af to kraftige heste, kaldtes populært »rumlekasser« og har sikkert på datidens hårde brolægning svaret til deres navn, men fik alligevel god søgning som et pålideligt og ret billigt transportmiddel. Taksten var opdelt i tre 5 øres strækninger, men således at hele ruten kunne befares for 10 øre. I 1900 oplyste Dyhr, at han beskæftigede 20 personer og 34 heste. Det svarer til et antal af 5 vogne i drift og 1 i reserve. I 1901 forlængedes linjen ad Frederiks Allé til Lundingsgade, og der indførtes 10 øres enhedstakst.

Vognmand Dyhr forstod som en god forretningsmand at afvikle sit foretagende i tide, da den elektriske sporvej i 1903 stod for døren. Han tilbød at fortsætte med sine omnibusser indtil 1. september 1904, hvis han fra det ny sporvejsselskab enten kunne få forsikring om, at ruten ville være farbar, eller få en erstatning på

15.000 kr. Selskabet ville dog kun give 5.000 kr. og kunne ikke garantere for farbarheden på grund af sporlægning. Følgelig blev hest omnibusserne indstillet fra 1. september 1903, vognene blev afhændet til Odense og hestene solgt ved auktion. En del af personalet fik senere ansættelse ved sporvejene. I 10 måneder, fra september 1903 til juni 1904, måtte århusianerne således savne et offentligt transportmiddel og leve i forventningen om det tekniske fremskridt, der var på vej.

I løbet af 1880'erne og 1890'erne var de elektriske sporvogne udviklet i USA og Europa, og København kom med, da Frederiksberg Sporveje i 1899 indførte elektrisk drift med luftledning. Det var klart, at tiden var moden også for Århus til at indføre dette sikre og (i forhold til hestekraft) billige driftsmiddel. En forudsætning var det dog, at byen havde elværk, og denne betingelse opfyldtes 1901, da Århus Elektricitetsværk startede leveringen.

Der dannedes nu et privat aktieselskab »Århus Elektriske Sporvej«, der i foråret 1903 af Århus Byråd, som i forvejen havde fået eneretsbevilling, fik koncession på sporvejsdrift i Århus, foreløbig for en periode af 25 år. Det var ikke mere vognmænd, men ingeniører (og finansmænd), der var aktive i sagen. Formand blev ingeniør John Wied og anlægssingeniør den senere direktør for selskabet J. P. Schmith.

Der blev nedlagt spor på den 4.35 km lange strækning fra Dalgas Avenue gennem Hans Broges Gade, over Skt. Pauls Kirkeplads og M. P. Bruuns Gade forbi hovedbanegården og videre gennem Ryesgade, Søndergade og Torvene til Guldsmædgade. Her var der en flaskehals, idet den ældste del af Guldsmædgade var så smal (5.4 m), at sporvognsdrift var umulig. Denne hindring ryddedes dog af ve-

jen, idet hele vestsiden af den gamle gade blev opkøbt og nedrevet, og der opførtes den anselige forretningsejendom Guldsmedgade 1-9 (der i dag efter krigens ødelæggelser for størstedelen er afløst af Føtex' søjlehus). Herved fik gaden den forlangte bredde af 20 alen (ca. 13½ m), og sporene kunne føres igenem den nyere del af gaden til Nørregade og videre gennem Knudrisgade, Østbanetorvet og Skovvejen til endestationen på Trøjborgvej. Hele strækningen var enkeltsporet med vigespor anbragt på strategiske steder, f.eks. ved banegården, i Søndergade og på Store Torv.

Det tekniske anlæg leveredes af firmaet Union i Berlin og vognene af vognfabrikken Scandia i Randers. Det var i første omfang 12 motorvogne med åben for- og bagperron; først efter et års drift fandt man det fornødent at anskaffe bi-

vogne, og disse var fra begyndelsen helt åbne.

Torsdag 7. juli fandt den festlige indvielse sted. Om formiddagen kørte fem pyntede vogne (i øsende regn) gennem byen med indbudte gæster, og festtalerne holdtes i remisen ved Dalgas Avenue. Om eftermiddagen åbnedes der for publikum. Mellem Skt. Pauls Kirkeplads og Østbanetorvet var der 5 minutters drift, i yderområderne mod syd og nord var der længere intervaller. Senere indførtes 5 minutters køreplan for hele linjen. Taksten var 10 øre i de første år, men sattes senere op til 15 øre. Betalingen blev erlagt ved indstigningen, men fra 1910 indførtes det praktiske system med vekselautomater og betaling ved udstigning, vel at mærke i motorvognen. I bivognen var der konduktør. Man fastholdt den økonomiske enmandsbetjening.

Århus Omnibusselskabs personale opstillet foran en hest omnibus på vognmand J. Chr. Dyhrs grund ved Kirkegårdsvej. Billedet er taget af fotograf F. Borch 1. september 1903, den dag driften standsede. Personalet består af kuske, konduktører, en inspektør (overkontrollør) til venstre og to kontorister. Til højre ses Dyhr selv i ridefrakke og kasket, med lange støvler og ridepisk.



Søndergade set fra Østergade-hjørnet med en af de første elektriske sporvogne. Efter postkort med den fejlagtige tekst »Ryesgade«. At billedet er fra 1904, ses af sporvognens forside, hvor der mangler stikdåse til bivogn. Denne blev først monteret, da de første bivogne blev anskaffet i 1905. I øvrigt bemærkes den åbne perron, hvor vognstyrelsen måtte opholde sig i al slags vejr.



I hele 23 år, op til 1927, sørgede »Aarhus Elektriske Sporvej« for den kollektive trafik i Århus. Der var i det store og hele tilfredshed med selskabet. Man havde jo inddraget de nye kvarterer, Marselisborg i syd og Trøjborg mod nord, i trafiksystemet. Folk var ikke forvante, man hyggede sig på de hårde træbænke og i de åbne bivogne. Det var karakteristisk for tiden, at søndagstrafikken var den betydeligste. Afstanden mellem hjem og arbejdsplads var ikke større, end at de fleste kunne gå. Derimod var der tradition for at tage i skoven om søndagen. Udstillingsåret 1909 indtager en særstilling i selskabets historie. Tilstrømningen var så stærk, at man måtte køre med trevognstog, og driftsoverskuddet steg fra 69.000 kr. i 1908 til 127.000 kr.

Den første verdenskrig medførte vareknaphed og dyr elektricitet; men man søgte at øge kapaciteten ved at ombygge et antal åbne bivogne til lukkede, så de kunne bruges hele året. Der blev ikke foretaget udvidelser af linjen; hoved-

banegårdens ombygning og anlægget af Banegårdspladsen betød imidlertid, at sporvognene fra 1923 til 1929 måtte føres ad Sønder Allé og Park Allé i stedet for ad Ryesgade.

I det lange løb følte det alligevel utilfredsstillende, at den kollektive trafik var overladt til et privat selskab (selv om der sad to medlemmer af byrådet i bestyrelsen). Man savnede vilje eller evne til udvidelse af trafiknettet. Selv en bydel som Frederiksbjerg, der tidligere var blevet betjent af hestekomnibussen, måtte stadig vente på sporvognen. Der var dog startet flere indenbys rutebiler, særlig en rute Frederiksbjerg-Trøjborg, der oprettedes 1921 og fik en vis betydning med kvartersdrift og 25 øres takst. Men der var ikke mulighed for omstigning.

I december 1926 rejstes sagen i byrådet af socialdemokraterne, der foreslog opsigelse af kontrakten med sporvejselskabet og indførelse af kommunal drift fra 1. januar 1928. Efter en heftig debat, hvor de kendte argumenter mod dyr

offentlig administration førtes i marken, vedtoges forslaget med 12 stemmer mod 8. Sporvejselskabet blev overtaget af kommunen for et beløb af 1.2 mill. kr. og fik samtidig navneforandring til Århus Sporveje, et navn, der gælder den dag i dag, selv om sporene er forsvundet. Først sorterede det under brolægningsudvalget, senere kom det under Belysningsvæsenet (fra 1950 under Magistratens 5. afdeling). Direktør J. P. Schmith fortsatte et års tid i kommunens tjeneste, men blev så afløst af en kommunalpolitiker, kontorbestyrer Mads Falk, der ledede sporvejene til sin død i 1950. Derefter har man atter ansat en ingeniør, K. A. Dornonville de la Cour, som sporvejsdirektør.

Efter kommunens overtagelse af sporvejene tog man straks fat på de tiltrængte udvidelser. Først og fremmest forlængedes linjen mod nord gennem Tordenskjoldsgade til Marienlund, og der oprettedes en linje 2 fra Banegårdspladsen til Harald Jensens Plads. Begge udvidelser trådte i kraft 1. januar 1930, og samtidig ophørte den private bilrute Frederiksbjerg-Trøjborg. 1935 forlængedes linje 2 til kommunegrænsen i Kongsvang, men hermed standsedes også udvidelsen af sporvejsnettet; man nøjedes nu med efterhånden at udbygge det med dobbeltspor. De store, ny kvarterer, der var vokset frem i 1920'erne og 30'erne, og som trængte til trafikbetjening, søgte man at imødekomme ved hjælp af benzindrevne omnibusser. Man havde tænkt sig senere at lægge sporvejslinjer ud, men det blev aldrig til noget. Busserne viste sig at være smidigere i den voksende trafik og lettere at håndtere, når det gjaldt omlægning af ruterne. Helt uoverkommeligt blev det at tænke på sporanlæg, da man efter overenskomster med forstæderne begyndte at betjene også deres beboere med buskørsel.

De 10 første busser, der anskaffedes i 1932, blev leveret fra De Forenede Automobilfabrikker i Odense. De var af typen Triangel Trambus, og dette ejendommelige navn, der vel skyldtes vognens ydre lighed med en sporvogn, skulle blive hængende ved de århusianske bybusser. Lige til sporvognenes farvel i 1971 talte man i Århus til alle udenbys boendes forundring både officielt og i daglig tale om de to befordringsmidler sporvogne og trambusser. Nu, da busserne er blevet enerådende, er forstavelsen tram omsider ved at forsvinde.

I juli 1932 startede linje 3, der gik fra Christiansbjerg over havnen og Banegårdspladsen til Viborgvej i Hasle, og linje 4, der udgik fra Stadion Allé, passerede Banegårdspladsen og endte ved Poul Martin Møllers Vej. 1935 førtes den efter aftale med Viby kommune videre gennem Rosenvangkvarteret til Orionsvej. 1936 kom hertil linje 5, der gik til Åbyhøj, og 1938 linjerne 6 og 7 til henholdsvis Risskov og Vejlby.

Da den anden verdenskrig kom, var Århus efter forholdene godt udbygget med kollektive trafikmidler. Sporvejslinjerne udgjorde 7.1 km og trambuslinjerne ca. 40 km, mere end en tidobling af nettet, siden kommunen overtog driften. Krigen betød straks benzinemangel, så trambusdriften måtte indskrænkes føleligt, og fra efteråret 1940 måtte trambusserne køre med gasgenerator. Mange måtte klodses op af mangel på gummi. Sporvognene holdtes derimod i gang trods mørklægning og andre ulemper, og de var næsten konstant overfyldte. Det lykkedes i 1943 trods mangel på materiale at få leveret 4 nye motorvogne fra Scandia.

Men så indtraf den helt store katastrofe. Natten mellem den 21. og 22. august 1944 mødte to maskerede og bevæbnede mænd op i remisen og beordre-

*Før indvielsen af linje 3
og 4 den 17. juli 1932
kørte de nye
Triangel-trambusser
prøvetur gennem byen.
Billedet er taget den
16. juli fra Nørregade
mod hjørnet af
Nørrebrogade og Knudris-
gade og skyldes
fotograf E. Ebbesen.
To trambusser passerer
et sporvognstog,
bestående af en motorvogn
og en åben bivogn
med konduktøren på
trinbrættet.*



de nattevagten og rengøringspersonalet ud, da der skulle foretages »sabotage«. Kort efter hørte man tre eksplosioner, og hele anlægget af remiser, værksteder og garager gik op i flammer. Brandvæsenet kunne ikke redde noget, og 25 motorvogne, 21 bivogne samt 14 opklodsede trambusser blev totalt ødelagt. Kun 2 bivogne blev reddet, i øvrigt var hele sporvognsmateriellet tabt. Det stod klart for alle, at der var tale om en af de terroraktioner, der rettedes mod den jævne befolkning som hævn for dens afvisende holdning over for besættelsesmagten.

Den smule kollektiv trafik, der kunne etableres efter ulykken, var yderst nødtørftig. De trambusser, der befandt sig i garagen ved Finderupvej – opført 1937–38 – havde undgået ødelæggelsen og blev nu sat ind på sporvognslinjerne. Men busserne var i forvejen nedslidte, og det blev i sandhed en kørsel med forhindringer. Rekorden for en enkelt dags

punkteringer nåedes i februar 1945 med 20.

Efter krigen fulgte den langsomme genopbygning. Det blev diskuteret, om man ikke skulle benytte lejligheden til helt at likvidere sporvognsdriften; men det skete dog ikke, heldigvis, for der skulle gå mange år, før den kunne undværes som supplement til busserne. Ved et samarbejde med Københavns Sporveje, Frichs fabrikker og vognfabrikken Scandia fik man med benyttelse af de gamle undervogne genopbygget 12 motorvogne og 12 bivogne, og allerede den 18. juli 1945 blev de første blomstersmykkede vogne sat i fart til musik af sporvejsorkestret. Endnu i 1947 indsattes 8 nybyggede motorvogne og 6 bivogne, men derefter anskaffedes der ikke flere sporvogne.

Man satsede nu helt og holdent på udvidelse af trambusparken, selv om det gik trægt i efterkrigstiden. I juli 1946 vedtog byrådet anskaffelse af 12 diesel-

Denne optagelse fra Hammerschmidt Foto viser odelæggelsens vederstyggelighed den 22. august 1944. Mellem de forvredne bygnings- og vognrestes to udbrændte motorvogne. I baggrunden sporvejenes administrationsbygning, der blev beskadiget af sprængstykker.



trambusser fra De Forenede Automobilfabrikker; men de kunne først leveres i 1948. Året efter fik man yderligere 14 Volvodieseltrambusser.

Hermed blev der mulighed for at starte linje 8, denne nyttige ringlinje, der forbandt linje 1's endestationer ved Dalgas Avenue og Marienlund og endvidere på sit forløb ad Ringgaderne krydsede linjerne 4, 2, 5, 3, 7 og 6, så det gamle Århus nu dannede ligesom en trafikkenhed. Dertil kom i 1950 linje 10, der først blot var en gaffeldeling af linje 5 mellem Gammel Åby og Åbyhøj, men fra 1954 forlængedes fra Banegårdspladsen ud til Viby med tre forgreninger. Et par mere specielle linjer fortjener at mindes: Varnalinjen i somrene 1950 til 1963, hvis formål var at støtte den kommunale sommerrestaurant, og Ungskuelinjen, der kørte ud til dyrskuepladsen ved Randersvej i de to treårsperioder 1957–59 og 1963–65, da Det Jyske Ungskue var henlagt til Århus.

Vognparken voksede yderligere i løbet af 1950'erne, så der måtte skaffes mere garageplads. I 1954 kunne man indvi den nye værksteds- og bushal på Gustav Holms Vej ved den nordlige kommunegrænse. Det var en for sin tid ganske imponerende halbygning, konstrueret uden bærende søjler og med taget ophængt i fem fritstående betonebuer. Den afgav plads til 33 trambusser foruden værksteder og personalebygninger. Trambusserne blev samtidig stadig større og mere komfortable. Efter gennem mange år at have kørt med Volvo gik man i 1967 over til Leylandbussen, der siden har sat sit præg på bybilledet.

Sporvognsdriften gik nu langsomt, men sikkert mod sin afslutning. Den sidste forbedring i sporgvognene var indførelse af fast konduktør i bivognen i stedet for vandrende konduktør. Derved blev billetteringen ens i motorvogn og bivogn. Men ellers sled man på det gamle materiel til det sidste. Det var dog først

Siden 1967 har
 Århus Sporveje anskaffet
 dieselbusser af mærket
 Leyland, leveret af
 Dansk Automobil-Byggeri,
 Silkeborg.
 Her er en linje 3,
 fotograferet på Bane-
 gårdspladsen i november
 1973. Bussernes sider er
 et eftertragtet
 reklamemedium.
 På billedet et eksempel
 fra Demokratens sidste
 reklamefremstød
 før bladets ophør i 1974.



efter etableringen af storkommunen i 1970, at man endelig skred til likvidering af sporvognene. Hele spørgsmålet blev kædet sammen med planerne om trafikken gennem den indre by, etableringen af gågaden og den parallelt forløbende busgade.

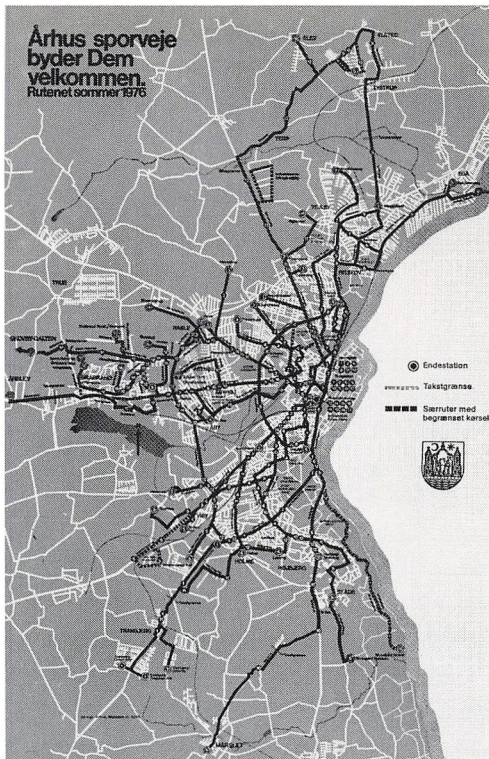
Lørdag den 6. november 1971 kørte da sporvognene deres sidste ordinære ture gennem byen. Dagen efter, søndag den 7. november, tog borgerne med maner afsked med deres gamle gule venner. Et sporvognstog på 11 festligt smykkede vogne kørte frem og tilbage gennem byen med byrådsmedlemmer og indbudte gæster i de forreste vogne, mens de øvrige var forbeholdt publikum. Der var musik af sporvejsorkestret ved Marienlund og afsluttende højtidelighed i sporvognsremisen. Den minderige dag blev blandt andet fastholdt i filmen »Farvel sporvogn«, optaget på kommunens foranstaltning og med historiske tilbageblik helt til sporvognens indtog i 1904.

I den ny Århus Kommune, der skab-

tes ved kommunalreformen i 1970, har udviklingen af den kollektive trafik yderligere taget fart. Antallet af busser er vokset, så man i 1972 har måttet udvide garageanlægget ved Gustav Holms Vej til mere end det dobbelte. Nu afgiver det plads til 99 busser. Flere tidligere private ruter er overtaget af kommunen: »De blå busser« til Højbjerg og Skåde i 1973, Lystrupruten i 1974 og Brabrand-bilerne i 1975. Også de eksisterende ruter udbygges, og kørselsintervallerne søges nedbragt, hvor det er påkrævet. I sommeren 1976 er det samlede linjenet ca. 290 km, vognparken består af 134 køretøjer, og der befordres daglig ca. 120.000 passagerer. Personalet ved Århus Sporveje udgør 433 personer. At taksterne har måttet sættes op, så en ligeud nu koster 2 kr. og en omstigning 2.50 kr., er en naturlig følge af prisudviklingen.

Århus Sporveje konkurrerer således efter bedste evne med privatbilismen, tidens store trafikale uhyre. I 1973 forsøgte man en annoncekampagne i dagbladene med sentenser som »Deres pri-

*Kort over
Århus Sporvejes rutenet.
Efter sporvejenes
sommerkøreplan 1976*



vatchauffør«, »Lad bilen stå«, »De får forkørselsret« og »De sparer penge«. I øvrigt arbejder man stadig på at gøre systemet så effektivt som muligt ved præcision, korte intervaller, rigtig placering af stoppesteder og praktisk ordning af ind- og udstigning. I hvor stor udstrækning det vil lykkes at hævde bussernes stilling i konkurrencen, afhænger naturligvis af mange faktorer i den almindelige samfundsudvikling. Som argumenter for den kollektive trafik kan blandt andet fremføres, at den er rationel, miljøvenlig og demokratisk. Den store udfordring ligger i at få borgerne overbevist om disse fordele.

KILDER

Th. Ring Hansen og Peer Goe Jacobsen: *Århus Sporveje*. Med en indledning af Bernhardt Jensen. Udg. af Sporvejshistorisk Selskab. 1971.

Christian Stub-Jørgensen: *Med sporvogn og trambus gennem et halvt århundrede*. Billeder af Århus Sporvejes historie. 1954.

Århus-Årbog 1972–76.

Da bilen afløste hesten

– eller noget om køretøjer

De lokale blade var i forsommeren 1895 stærkt optaget af, at vognmændene, der kørte kaperkørsel mellem Skolebakken og Risskov, var gået i strejke. Årsagen var en strid med politiet, der havde krævet, at vognmændene skulle lade deres vogne forsyne med numre. Situationen var yderst uheldig for publikum, meddelte avisen, idet det foreløbig var afskåret fra at nyde det dejlige sommervejr ved at køre i skoven fra Skolebakken.

Stridens kerne var, at kaperkørerne ikke ville følge politivedtægten. Konflikten fik efter nogle få dages forløb en lykkelig afslutning. Vognmændene accepterede at lade deres vogne forsyne med numre. De skulle påmales den lædertaske, hvori køretaksten blev opbevaret. De havde også måttet give efter for politiets krav om at lade vognene syne¹.

Vognmændenes vægring var alvorlig, da politivedtægten angav retningslinierne for trafikens afvikling. Avisens kommentar var helt på politiets side. Alt ville ende i kaos, hvis de enkelte trafikanter satte sig ud over vedtægten. Den var blevet til i 1897 – mens hesten regerede i gaderne, og ingen tænkte på motorcykler og automobiler. En række af bestemmelserne var derfor næsten allerede forældede².

Først den 24. marts 1903 blev loven vedtaget »om kørsel med automobiler«. Den var landsdækkende og erstattede på

en lang række områder de lokale politivedtægter.

Den nye lov blev til under store betænkeligheder. Folketingsudvalget havde imidlertid fundet, at »den tid ikke ville være fjern, da automobilen ville blive almindelig benyttet i forretningslivets og befordringsvæsenets tjeneste«. Udvalget kunne dog ikke acceptere fri kørsel med automobilerne. På landet skulle kørslen indskrænkes til dagkørsel og yderligere begrænses til landevejene.

Med loven ville Folketinget tilstræbe ensartede regler, beskytte befolkningen mod ulykker samt undgå at træffe sådanne beslutninger, der kunne hindre en naturlig, samfundsnyttig udvikling af automobilen som befordringsmiddel³. Ved »automobil« forstod loven ethvert køretøj, der var forsynet med en kraftmaskine, som blev drevet med damp, sammenpresset luft, gas eller elektricitet; de måtte ikke i størrelse eller udseende væsentligt afvige fra de til tilsvarende brug benyttede hestekøretøjer.

Der blev stillet visse krav til bremses, styre- og signalapparater. Endelig skulle ethvert automobil skriftligt anmeldes til politimyndigheden. Var kravene opfyldt, blev køretøjet forsynet med et »stempel eller mærke« og indført i en særlig fortegnelse under kendingsbogstav, der skulle påsættes køretøjet. Tal og bogstaver skulle have en højde af mindst 6 tommer. I Århus blev bogstavet X. De store plader gjorde vognene let genken-

FDB kørte naturligvis med hestevogne i 1905. Her ses fra gården ved hjørnet af Vesterport og Vestergade en opstilling af vogne. Datidens emballage blev domineret af tønder og grove trækasser, der ikke altid var lette at bakse med.



delige. Hertil bidrog dog også, at maksimumshastigheden i byen blev sat til 2 mil i timen – 15 km/t. På landet dog det dobbelte⁴. Indregistreringsbestemmelserne gør det muligt at følge udviklingen, der fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Motorkøretøjer i Århus købstad 1906–35.

| År | Person-
vogne | Motor-
cykler | Last- og
varevogne |
|------|------------------|------------------|-----------------------|
| 1906 | 2 | – | – |
| 1907 | 6 | – | – |
| 1908 | 7 | – | – |
| 1909 | 11 | 1 | 1 |
| 1910 | 21 | 4 | 2 |
| 1914 | 150 | 29 | 1 |
| 1918 | 143 | 186 | 34 |
| 1920 | 396 | 283 | 130 |
| 1925 | 946 | 302 | 329 |
| 1930 | 1.465 | 378 | 615 |
| 1935 | 1.798 | 427 | 812 |

Kilde: Beretning om Århus Politi 1944–45 (Århus 1946).

Tabellen viser, hvorledes byens bilpark langsomt voksede i årene frem mod 1. Verdenskrig. Først efter 1920 begyndte udviklingen at gå stærkt, ikke mindst på last- og varevognsområdet. Erhvervs- livet var for alvor blevet opmærksom på motorkøretøjernes store muligheder. Interessen for motorcyklerne synes ikke at have været så stærk som for bilerne.

Før 1903 havde automobilen »væsentligst været brugt af sportsmænd«, hævdede folketingsudvalget. Under betegnelsen »vogn eller andet køretøj« måtte de lokale pionerer søge deres trafikforskrifter. Her erfarer læseren, at kørende og ridende skal holde sig til den side af offentlig gade eller vej, der er på deres højre hånd. Politivedtægten giver et levende indtryk af trafikbilledet ved århundredskiftet.

På gader og veje skulle den kørende tage sig i agt for leer, høforke, skydevåben eller andre sådanne genstande, der

let kan forvolde skade. De skulle nemlig bæres på kørebanen, hvortil også skorstensfejere og møllere i arbejdsklæder var henvist.

Der skulle være en vis orden på gaderne. Det var derfor blevet forbudt at lade kreaturer gå løse. Tyrene skulle trækkes enkeltvis. Svin, kalve, får og lam skulle føres på vogn eller trillebør, dog kunne indtil 3 får trækkes samlet under et tøj.

Trafikhastigheden i byen var reguleret. Der måtte ikke køres hurtigere end i jævnt trav. Særlig forsigtighed skulle udvises ved kørsel om gadehjørner og ud af porte.

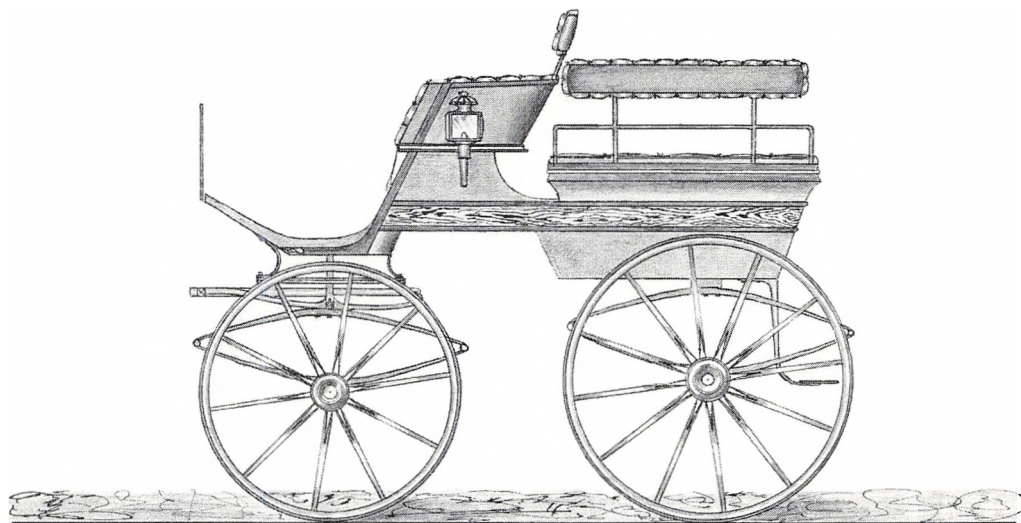
Det var forbudt at bruge særlig afmagrede, kraftsløse eller syge heste, ligesom det ikke kunne accepteres, at sæder eller sidebrætter ragede for langt ud over køretøjets sider. På offentlig vej eller plads var det endvidere forbudt at tage hovedtøjet af hestene eller blot i længere tid at tage bidslet af forspændte heste, mens de blev fodrede. Naturligvis kunne utilbørlig smælden med pisken ikke tillades, og på fortov og gangsti måtte der – rimeligt nok – hverken køres eller rides. Endelig måtte en forspændt vogn

ikke betroes til nogen, der var yngre end 16 år. I dette brogede trafikbillede skulle motorpionererne søge at placere sig. Det kan til slut anføres, at politivedtægten ville beskytte alle trafikgrupperne gennem et forbud mod at henkaste glas, potteskår, sten og søm på kørebanen⁵.

Folketingsudvalget fik ret, automobil blev stadig mere almindeligt. I Århus var der i 1906 hele to vogne, der kørte rundt med et 6 tommer stort X. Tre år senere var tallet steget til 11. I hele Jylland var der 111 biler og 603 motorcykler⁶.

En af byens første biler var lokalt fremstillet af klejnsmedemester H. Jæger, Mejlgade 48. Vognen blev godkendt i henhold til automobillovens bestemmelser af politiets sagkyndige, fabriksinspektør P. H. Herløv i september 1907. Han har i sin indberetning til politiet givet en beskrivelse af køretøjet:

»4 hjulet 2 stolet motorvogn med cykelhjul og kædetræk til differentialen. Vognen har dobbelt baghjulsbremse og bremses tillige ved friktionskoblingen. Denne er af system »Maurer« og benyttes til alle hastigheder og tilbagekørsel ved de forskellige indstillinger.



Charabanc'en var et elegant og let køretøj til finere brug. Her ses en model fra 1911.
Høng Dampkærmager-værkstedets arkiv, Erhvervsarkivet.

Motoren er en opretstående benzinmotor i 4 takt og med batteritænding. Den er ikke lydløs, men skønnes dog ikke at have skræmmende virkning på heste. Den angivne HK er 8«. Bilen fik nummeret X 24, og Jæger beholdt vognen til 1910⁷.

Det var ellers fabriksfremstillede køretøjer, den motorsagkyndige almindeligvis fik forevist. Der var Elleham motorcyklen, der i annoncerne blev præsenteret som det billigste og sikreste motorkøretøj for læger, dyrlæger, agenter og handlende samt landmænd. Den kunne endog leveres med påhængsvogn, sidevogn eller sidetransportvogn. Der var også vidundermotorcyklen – den 4-cylindrede Kohi-Nor, og så var der automobilerne, den mest driftsikre – den der var lettest at behandle – den elegante, åbne »Oldsmobile«. Den meget solgte Wanderer-motorcykle kan ikke forbigås. I byen blev den købt hos Karl Th. Pedersen i Kannikegade⁸.

Der kom også rutebiler til, forsynet med 4-cylindret motor med direkte træk på akselen og 3 udvekslinger frem og en baglæns. Vognene havde plads til 14 passagerer og i det åbne førerhus til yderligere to. Adgang skete ad bagdøren bagi bussen. Eventuel bagage kunne placeres på taget.

Så var der naturligvis også det »Franske Turist Automobil«, der var særlig egnet til større landejendomsbesiddere. Det havde en 24 HK motor – der kunne give det 4 miles fart med ringe benzinforbrug og plads til 11 personer. Alt sammen for 12.000 kr.

Automobilloven havde fastslået, at det som regel var tilladt at køre på alle landeveje. Færdsel på biveje krævede derimod amtsrådets tilladelse. Det var dog lovligt at lade sit køretøj passere ad nærmeste vejstrækning til de tilladte køreveje, hvis man ikke boede ved en

landevej. Kørslen skulle ophøre ½ time efter solnedgang og måtte først genoptages ½ time før solopgang, medmindre kørebanen var oplyst med kraftigt lys. Også her kunne amtsrådet dog dispensere. En sådan fik bageren i Vejlbj i 1903, så han ved nattetide kunne befare landevejen mellem Vejlbj og Århus med friskbagt brød. Byrådet havde måske fundet det sikkerhedsmæssigt forsvarligt, da byens gader samme år blev oplyst af 969 offentlige lygter⁹.

Hestevognene dominerede fortsat trafikbilledet. De fandtes i mange udformninger. Fra en lokal vognmands dødsboauktion i 1913 ses, at han havde 22 gode velfodrede heste, 23 arbejdsvogne, 14 grusvogne, 14 stive arbejdsvogne, 2 flyttevogne, 3 landauere og 1 kare. Hertil 6 char-à-bancs, 2 kaner og 1 slæde. 1 ligvogn, 1 jagtvogn samt 1 ponyvogn fuldendte billedet¹⁰.

Hestekøretøjerne kunne fås i mange specialudgaver hos karetmagerne eller karosserifabrikkerne. En mælketransportvogn kostede i 1913 omkring 165 kr. En bagervogn med lige kasse 200 kr. En lukket ølvogn med høje hjul 180 kr. Billigst var de små tømmervogne, der kunne fås for mellem 50 og 100 kr. De store char-à-bancs til 12 personer med 3 runde brædestole stod til 235 kr. – dog uden fortøj og drager. Hjulene alene – med 52 eger – kostede 60 kr. En rask gig til 2 personer kunne anskaffes for 110 kr. I luksusudførelse kostede den dog det dobbelte¹¹. Havde man særlige ønsker, kunne liebhavere henvende sig hos Aarhus Vognfjederfabrik i Vestergade 50 eller i Vognmagasinet længere henne ad gaden. Vognmagasinet udførte specialopgaver, hvad enten det gjaldt opbygning på et motordrevet eller hestetrukket køretøj¹².

Mødet mellem hestevogn og motorvogn gav ofte anledning til ulykker. For-

Vognstyrrer
 Peter Normands kørekort
 fra maj 1907
 gav ham ret til at føre
 motorcykel i Århus.
 Samme dag, som kortet
 blev udstedt,
 fik han indregistreret
 sin første motorcykel
 af mærket »Adler«.
 Den kørte rundt i byen
 under nummeret X 63.
 Først på efteråret
 blev den solgt
 og erstattet af en anden
 af mærket »Mars«.
 Århus Politis arkiv.

Nr. 166
 Hr. Vognstyrrer Peter Normand
 født d. 30 August 1899
 Bopæl: Rygløbsgade 39
 har Tilladelse til at føre Automobilvogn paa
 Motorcykel
 Staden Aarhus Grund.

Aarhus Politikammer,
 d. 8 Maj 1907
 A. C. Jensen v.
 Politiasistent.

Dette Bevis skal Føreren under Kørselen have hos
 sig og paa Forlangende forevise for Politiet.

eningen af Danske Motorejere og For-
 eningen til Dyrenes Beskyttelse lod der-
 for udarbejde en række praktiske råd for,
 hvorledes kusken og automobilføreren
 skulle forholde sig. Det blev indskærpet,
 at kusken altid skulle holde stramme li-
 ner og løfte pishen som tegn til automo-
 bilisten. Han måtte endelig ikke springe
 af en vogn i fart, da han derved let kunne
 blive indviklet i linerne. På det stærke-
 ste blev det frarådet at holde hesten for øj-
 nene, mens bilen passerede. Det var også
 for farligt at placere sig mellem hesten
 og vejsiden. Automobilføreren fik tilsva-
 rende anvisninger – selv om det påpeges,
 at faren er størst for hestekøretøjet. En
 god og hensynsfuld automobilist skulle
 derfor eventuelt »stå af« for at hjælpe
 kusken. Signalthornet skulle naturligvis
 bruges med forsigtighed¹³.

Bilismens hastige udvikling nødven-
 diggjorde allerede i 1910 en revision af
 den gamle lov. Ordet automobil blev i
 lovteksten udskiftet med motorvogn.
 Den nye lov lå ret tæt op ad den ældre.
 Betydningsfuld var dog dens krav om en
 egentlig køreprøve før udstedelse af

førerbeviset. Man skulle hos en af politi-
 ets sagkyndige godtgøre at have »kend-
 skab til maskinen og i mindst 1 måned
 have modtaget undervisning og uddan-
 nelse i dens brug«. Prøven til bil kostede
 10 kr. Til motorcykel det halve.

Natkørsel så loven fortsat på med
 uvilje, men en vis lettelse gav loven dog –
 særlig hvis kørehastigheden ikke oversteg
 15 km/t. Indførelsen af motorskatten var
 et vigtigt nyt træk ved loven. For en mo-
 torvogn med indtil 6 HK. skulle der år-
 ligt betales 5 kr. pr. HK. Indtil 12 HK
 6 kr., og over 12 7 kr. pr. HK. Afgiften
 tilfaldt staten¹⁴.

De nærmere bestemmelser vedrørende
 kørekortet fulgte i en bekendtgørelse i
 sommeren 1910. Prøven skulle falde i to
 dele – en mundtlig og en praktisk. Under
 den mundtlige skulle der gøres rede for
 køretøjets enkelte dele, om love og poli-
 tifikrifter. Den praktiske prøve om-
 fattede igangsætning, start, vendinger,
 fremad- og baglænskørsel samt stands-
 ninger. Prøvefarten skulle være mindst
 ½ time, hvorefter den sagkyndige skulle
 meddele politiet resultatet. Loven med-
 førte, at »chauffør lærere« snart begyndte
 at annoncere i de lokale blade. I 1913
 tilbød hele 5 de bilinteresserede borgere
 deres assistance¹⁵. En »Opel-Automobil-
 skole« i Nørregade havde allerede til-
 budt sig i 1912¹⁶. I 1917 blev det til 87
 førerbeviser til private og 7 til chauffø-
 rer¹⁷.

Den nye lov lagde fortsat hindringer i
 vejen for den frie kørsel. Byråd og amts-
 råd måtte fortsat tage stilling til kørsels-
 tilladelserne. Restauratør G. A. Ehlers
 fik sognerådets tilladelse til at køre fra
 Grenå Landevej til Risskov Badehotel.
 En Århuslæge fik derimod afslag på sin
 ansøgning om at måtte køre på samtlige
 amtets biveje, men dog ret til natkørsel
 på landevejene. Heller ikke cykelhandler
 Mikkelsen kunne få tilladelse til at »be-

I juli solgte Robert Honoré en trehjulet motorcykel af eget fabrikat – model »Marselis« – til firmaet Kampmann, Møller & Herskind. Den fik nummeret X 187. Billedet viser Honorés brevhoved, en annonce i sig selv, der fortæller om tidlig århusiansk bilproduktion. Århus politis Arkiv.



fare Århus–Silkeborg-landevejen fra Åbyhøj til Århus bygrænse om natten med automobil«¹⁸.

I 1913 var automobilisternes tal i byen vokset til 191 med deraf voksende behov for service. I vejviserens fagregister optræder Den ny Automobilbørs i Vester Allé 7. De leverede »fineste luxusvogne, lastvogne, omnibusser, sygevoget« og forhandlede tilmed en speciel lægevogn¹⁹. Men også i Guldsmedgade 33 i H. C. Christiansens filial blev der tilbudt biler, garager og reparationsmuligheder. C. Abel i Guldsmedgade havde ved siden af sit salg af Hupmobile-, Benz- og Holby-automobiler også mekanisk værksted samt olie- og benzin; hertil lager af Dunlop dæk og forskellige automobilmotordele²⁰. Nordisk Benzin-Compagni og Det Danske Petroleum A/S, forkortet til DDPA, tilbød naturligvis

deres produkter til de lokale automobilere²¹.

Først med loven af 29. august 1913 blev natkørsel tilladt hele året ad visse hovedlandeveje. Den højeste hastighed blev sat til 50 km/t. Så kom krigen med dens forstyrrelser af importen af automobiler, gummi og benzin. I marts 1918 blev endnu en motorlov vedtaget, og natkørslen blev tilladt overalt, ligesom bivejene blev åbnet for automobilisterne, hvis køretøjer vejede under 700 kg. Den nye lov fordelte motorafgifterne således, at amterne kunne udbygge og vedligeholde vejene.

Motorsagens pionerer kunne ikke som vi i dag køre ind til Shell, Esso eller BP. De kørte i stedet på apoteket eller skubbede bilen hen til købmanden, der måske havde en dunk benzin, som den vejfarende via en tragt kunne forsyne sin bil med.

Skulle man i 1910 gennem Danmark, havde DDPA ladet udarbejde et kort, hvorpå selskabets godt 20 »benzinlagre« var markeret²². I Århus kunne man fra selskabet få benzinen bragt hjem i kælderen eller garagen på 5 eller 12½ kg dunke. Den blev leveret pr. hestevogn. Først efter 1920 kom der fart i benzinstandere og servicestationer. De annoncerede ligefrem med, at den »anerkendte benzin blev udleveret direkte i vognene«²³.

Den første ansøgning om etablering af en »eksplosionsfri benzinstation« i Århus blev indsendt til byrådet i forsommeren 1915. Den kom fra A/S Dansk-engelsk Benzin og Petroleum Co. – også kaldet Shell.

Ansøgningen medførte en principdebat om det nye fænomen, som man ventede snart ville gribe om sig. Udvalget talte om »benzintårne«, som det forbeholdt sig ret til at pålægge selskaberne at få malet. For selve grunden – ved

| 26
X
Løbe-
Nr. | Ejerens fulde Navn
(forsaaavdt Ejeren ikke har Bopæl her i
Landet, anføres Brugerens Navn) | Bopæl | Automobilfabrikens
Navn og Domicil |
|-------------------------|--|---------------|---------------------------------------|
| 1 | Bolagraf Thomas Hermann | Guldsmedg. 31 | Oldsmobile
New York |
| 2 | Cykkelhol. John Chr. Rosendahl | Elemeus torv | Dansk Auto
mobilfabrik
Kbhvn |
| 3 | Cykkelhol. Nils Edoard Jacobin | Søndergade 20 | Normis Bryg
sel. |

Øverste del af en side fra politiets første indregistreringsprotokol viser de ældste køretøjer med lave X-numre. I protokollens højre side er nogle af køretøjernes videre skæbne noteret. Fra 1910 medførte den ny bilskat, der skulle opkræves af politiovrigheden, at registreringen blev sat bedre i system. Blandt de ældste biler i byen dominerede modellerne »Oldsmobile« og »Reo«. Blandt motorcyklerne var det den danske »Elleham«, den franske »Peugeot«, de tyske modeller »Wanderer« og »Adler« samt den hollandske »Minerva«. Arhus politis Arkiv.

Skolebakken – skulle selskabet betale en årlig lejeafgift på 300 kr. stigende til 500. Herudover havde brandmyndighederne stillet krav om, at der i »tårnet« skulle anbringes en »vandopstander« med en »påskruet slange« samt et af brandvæsenet godkendt slukningsapparat ²⁴.

Det første anlæg skulle som nævnt ligge ved Skolebakken. Tilførslen af benzinen havde selskabet tænkt skulle ske fra havnens sidespor med banetankvogne. Denne disposition kunne imidlertid ikke accepteres, og benzinen til det nye anlæg måtte derfor på banegården omlæsses til tankvogne, der forspændt et par heste leverede benzinen til Shelltanken. Den nye tank havde den fordel, at benzinen kunne fyldes direkte på vognene, og snart blev anlægget så søgt, at der »næsten til enhver tid på dagen holdt motorvogne i en lang række for at få benzinen påfyldt« ²⁵.

Det var den første tank. Dens første tid var præget af Første Verdenskrigs

vareknaphed. Da krigen var overstået, kom der for alvor fart i udviklingen. Mange så store muligheder i etablering af benzintankanlæg. 1920'erne blev de store grundlæggelsesår. Fra 1920–30 blev byrådet præsenteret for 101 tankansøgninger af forskellig art. Voldsomt var presset i 1922/23 med 16 ansøgninger ²⁶.

En række henvendelser var klager over pumper, der allerede var i drift. Alle ønskede at sikre sig et lokalt monopol. En særlig voldsom strid opstod om Vesterbro Torv. Firmaet Schrøder & Rasmussen, Vesterbro Torv 3, solgte allerede benzin fra værkstedet og ville gerne have et moderne tankanlæg til gaden. Det ville Brdr. Jansen, kaldet Benzin-Jansen – også. Det blev en bitter strid, hvor bro-lægningsudvalget og byrådet delte sig. For og imod det allerede etablerede selskab ²⁷.

Der var i det hele taget megen opmærksomhed viet de nye tankanlæg. Foreningen for Vanføre og Lemlæstede

| Type | Fabrik-
Nr | Attestens
Datum | Paany
undersøgt | Den ord.
Førers
Nummer | Bemærkninger |
|----------|-------------------------|--------------------|--------------------|------------------------------|--|
| Asmobile | 7/147 ?
4 Hekser | | | | Afmeldt 27/3 07. Tilhører min
cykelhjelm Jacobson Pinderg. 20 år
dann. af moante Ege. Afmeldt 1/3 08
solgt Elektriker P. Deleuran.
A. Forb. ann. 9/4 08. Afmeldt
21/8 08. Ejers af Gæster Lassen, Asker 1906
Afmeldt 12/7 1906. Oavgik kl
C. E. Petersen Vella. Køjern Lyngby.
v. Kibow. har min indreg. med 8 327 |
| | 3/7
4 1/2 Hekser | | | | |
| | Intet ?
3 1/2 Hekser | | | | Afmeldt 15/11 04. Solgt til Gros.
reder Marvigat Johansen Koriens |

forsøgte endog at få bystyret til at pålægge tankejerne, at de skulle lade invalider betjene tankene; men det mente man dog ikke at kunne tage stilling til ²⁸.

I løbet af 1920'erne blev tankene stadig mere veludstyrede. Allerede i 1923 havde Det forenede Oliekompagni søgt om tilladelse til at opstille huse ved selskabets anlæg. Det fik tilladelsen – mod at de var af træ. De skulle opstilles ved »indgangen til Risskov«, på hjørnet af Strandvejen op til Frederikshøj og endelig på hjørnet af Nørregade og Kasserneboulevarden ²⁹.

Bystyret var ikke særlig begejstret for de mange anlæg. En ansøgning fra Århus Autohjælp om tilladelse til at opstille kombinerede luft- og vandstandere blev afslået med den begrundelse, at »de nuværende benzinstandere ikke var nogen pryd for byen« ³⁰.

I 1920 var holdningen over for tankene langt mere positiv. DPPA's tank mellem Toldboden og Skolegade blev såle-

des i avisen beskrevet som en »ejendommeligt udseende bygning med morsomme linier og farver«. Især tankens halvtag betog journalisten, der sluttede med at bemærke, at åbningstiden var fra 8 til 12 og igen fra 1 1/2 til kl. 5 ³¹.

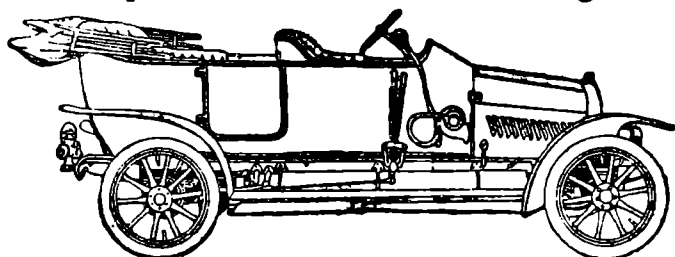
Byens mange hestespand skulle naturligvis også have deres pleje. I 1925 er deres tal opgjort til 198, så der var kunder nok at bejle til for de forretningsdrivende ³².

Århus Fourageforretning ved Åge Birch i Nørregade 3 anbefalede sig med hør, halm, hakkelse, majs, hel og malet havre samt hel og valset byg til hestenes underhold ³³.

Det var absolut nødvendigt at fodre sine heste, så de ikke mistede hverken ædelysten eller arbejdsevnen. Man burde derfor aldrig fodre med strå, korn eller klid uden at give en passende tilsætning af hakkelse. Uden tilsætning blev de gode ting ikke ordentligt fordøjet, meddelte en artikel i vognmændenes fagblad, der

*Det store bilfirma
H. C. Christiansens
Århus-filial blev ledet af
flyvepioneren
Robert Svendsen.
Her ses en annonce
fra 1913.
Århus Vejviser 1913.*

Automobilforretning, Reparationsværksted & Garage.



H. C. Christiansens Filial
ved Robert Svendsen.
Guldsmedgade 33 * Aarhus - Tlf. 3315.

fortsatte med at oplyse, at det malede korn var særligt velegnet for unge heste, der endnu ikke havde fået deres tænder, eller gamle, som ikke kunne gøre fuld brug af deres tandsæt. Heste med normale og stærke tænder havde derimod bedst af helt korn, da tygningen af dette bevirkede en stærkere virksomhed i spytkirtlerne ³⁴.

Skulle man have noget ud af sine heste, måtte vognmændene ikke glemme hestens bøn:

Giv mig rigeligt med foder og vand
Og plej mig vel!
Vær altid venlig mod mig!
Ryk aldrig hårdt i tømmen!
Pisk mig ikke til at gå op ad bratte stigninger!

Gør ikke mit læs for tungt!
Sko mig godt!
Beskyt mig om sommeren mod solhede!
Beskyt mig om vinteren mod iskold
bidsel!

Og læg et dækken på min ryg!
Kærtegn mig af og til!
Jeg bærer dig!
Jeg trækker dig!
Jeg lever jo kun for dig.
Du ved, jeg ikke selv kan tale om min
nød ³⁵.

I 1920 blev byens motorvæsen »besørget« af en overpolitibetjent med fast assistance af en politibetjent ³⁶. Godt 10 år senere havde den nu oprettede automobilafdeling et personale, der bestod af en inspektionsbetjent, en politibetjent samt en kontorassistent. Lejlighedsvis fik afdelingen assistance fra en ekstra politibetjent ³⁷.

Det store pres på afdelingen var altid dagene omkring 1. april. Da skulle de talrige for vinteren »deponerede nummerplader« udleveres til bilejerne, ligesom mange nyindregistreringer netop fandt sted på dette tidspunkt. I 1926 blev det til 93. Heraf var de 42 vogne leveret af firmaet Bülow og Co., der solgte Chevrolet-biler fra forretningen – Trøjborgvej 8 – til priser mellem 3.800 og 5.500 kr ³⁸. I 1923 havde 1.141 plader

*X 1555 var en Gideon
luxus turistvogn fra 1914.*

*I byen var der
indregistreret tre vogne
af denne type,
alle fremstillet i Horsens.*

*Stregen over
venstre lytglas
skulle sikre,
at en hestekusk
på afstand kunne se,
at det var et par billygter,
der nærmede sig.*

Thoril Ry Andersen:
Danske biler og motor-
cykler 1900-1920 (1969).

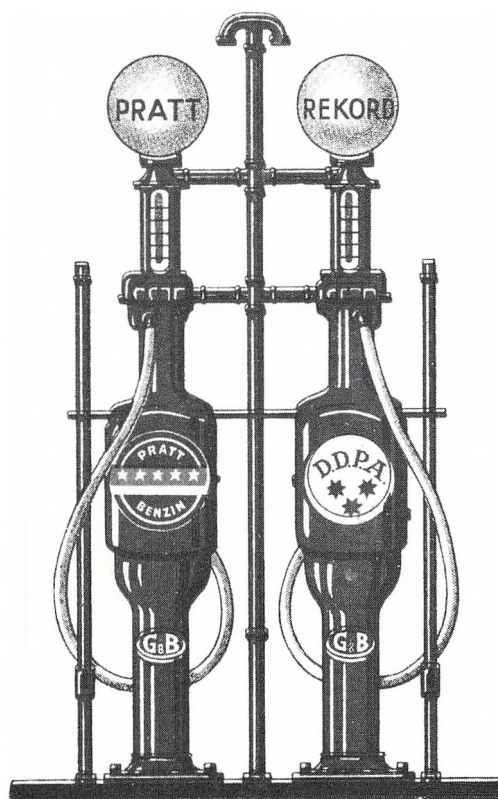


været deponeret. Det år var der i øvrigt 1.549 biler i byen, så en meget stor del af bilparken blev ligefrem »klodset op« om vinteren ³⁹.

I instruktionsbøgerne til de nye vogne blev der givet udførlig vejledning om vognens »opmagasinering«. Først skulle vognen løftes op på en dunkraft eller blot på klodser for at aflaste gummiet. Skulle vognen stå i flere måneder, blev det tilrådet at tage gummiet af for siden at pakke dæk og slanger ind hver for sig for opbevaring på et mørkt sted. Forinden burde dæk og slanger dog renses i benzin for olie og snavs. Selve vognen skulle tildækkes med ostelærred eller mousselinesdække – naturligvis først efter at vognen var blevet vasket og vand, olie samt benzin aftappet. 4 liter ren olie skulle sikre motoren mod rust ⁴⁰.

Den nye bilsæsons start blev altid benyttet af de handlende til at tilbyde automobilejerne nyt udstyr. I 1920 gik Magasin du Nords tilbud på »lune ting« til de åbne biler. Det var kørekapper med sibirisk hundefor og krave eller gummikapper til regnfulde dage. Også køreposer eller køretæpper af forskellig form blev tilbudt. Særlig attraktive, fandt forretningen, at dens »amerikanske kørepelse« til 168 kr. måtte være. Automobilebriller og autohandsker med stive manchetter kompletterede billedet. Havde man chauffør, kom man næppe uden om chaufføruniformen af prima engelsk klæde ⁴¹.

På det tekniske område blev bilerne tilbudt nye dæk af mærket »Silvertown«, hvor »de svære kanter bar vognens vægt«. Og så var der Citroëns vakuumbremser eller Boschs elektriske vindspejlsviskere til kun 24 kr. Der var bagagebærere til at sætte bag på bilen af mærket Boi-Wo, eller stålkufferten – »en skønhedsåbenbaring« – også til placering bag på bilen. Undværes kunne heller ikke vaskebør-



*Allerede i 1920'erne
blev bilfolket tilbudt
benzin-checks.*

*Fra bagsiden af et sådant
hefte, udstedt af*

*Det Danske
Petroleums Aktieselskab,
ses et moderne tankanlæg.*

Erhvervsarkivet.

Denne tank
fra omkring 1922
lå ved siden af Århus
Toldkammer.

Den var tegnet af
arkitekt M. B. Fritz
i Århus for DDPA
og var en af de første
selvstændige
benzinbygninger i byen.



Hvert forår skulle
kapervognene synes af
politiet,
der især interesserede
sig for hjul og seletøj.
Hesten skulle også være
fejlfri, det kontrollerede
dyrlægen, der på billedet
ses i hvidt ved den
forreste vogn.
Her ses en situation
fra foråret 1937.

sten »Niagara« til 28 kr. eller autovingerne til 18 kr.

Bilismens hastige udvikling medførte i løbet af 1930'erne en lang række »følgeforretninger«. Vejviseren fra 1938 tæller 7 adresser for automobildele, 7 automobilgarager, foruden 15 autoforhandlere og 14 vulkaniseringsvirksomheder, der bl.a. leverede slidbanedæk ⁴².

Fra slutningen af 1920'erne havde automobilismen for alvor fået tag i den århusianske befolkning. Automobilforhandlerne var nu blevet til specialvirksomheder, der ikke længere solgte biler ved siden af cykler og symaskiner.

I 1937 flyttede Århus Motorkompagni ind i det store nybyggeri neden for Skolebakken. Komplekset, der var projekteret af ingeniør K. F. Askø, skulle være Europas største. På et areal af 4.500 m² og med en værkstedshal som »en fodboldbane« var arbejdet decentraliseret i grupper. Mod syd var bygningen flankeret af to store glastårne. I det vestlige

*I begyndelsen af
1950'erne
kom der fart i knallerten.
Oprindelig var det blot
en herrecykel,
hvortil man købte en
motor, der blev
spændt bagpå.
Når der skulle køres,
blev motoren koblet
direkte ned på bagdækket.
I begyndelsen skulle de
registreres hos politiet.
Her er X 23692 på vej
mod Trøjborg
ad Kirkegårdsvej.*



skulle der være reception, udstilling samt reservedele og øvrigt salgsudstyr. I det andet tårn biludstilling med plads til ca. 100 vogne. Som noget nyt var facaden udstyret med neobelysning. Det store Fordbyggeri var projekteret til ½ mill. kr. ⁴³. Offentlighedens store interesse for bilerne kom tydeligt til udtryk, da Fordkomplekset blev indviet i december 1937. 4.000 mennesker var indbudt til dans og musik i de store lokaler, men så mange borgere strømmede til, at politiet måtte etablere en speciel færdselsregulering ⁴⁴.

Krigen betød et tilbageslag for privatbilismen. Årene efter 1945 var præget af restriktioner, og kun langsomt kom der igen fart i bilismen. Fra begyndelsen af 1960'erne blev bilen »allemandseje«, og bilparken voksede voldsomt i byen; tallene fremgår af tabel 2.

Efter krigen kom et nyt træk til i gadebilledet, cyklen med hjælpemotor. I begyndelsen var knallerterne indregistre-

*Tabel 2. Motorkøretøjer i Århus
Købstad 1940–74.*

| År | Person-
vogne | Motor-
cykler | Last- og
varevogne |
|------|------------------|------------------|-----------------------|
| 1940 | 169 | 10 | 606 |
| 1945 | 1.409 | 273 | 718 |
| 1950 | 2.360 | 1.038 | 1.431 |
| 1955 | 4.102 | 3.230 | 2.451 |
| 1960 | 8.125 | 3.217 | 3.921 |
| 1965 | 15.306 | 2.657 | 4.976 |
| 1970 | 21.259 | 1.549 | 5.525 |
| 1974 | 65.434 | 2.562 | 11.435 |

Kilde: Beretning om Århus Politi 1944–45 (Århus 1946). Statistisk Årbog for Århus, div. årg.

ret, og vi ved derfor, at der i 1951 kørte 966 rundt i byen ⁴⁵.

Biltallets voldsomme udvikling gjorde de gamle bilforretninger i den indre by utidssvarende. Der manglede lagerplads, udstillingsmuligheder samt reparationsfaciliteter. I 1960'erne og særlig i begyndelsen af 1970'erne flyttede de store au-

tomobilforretninger ud af bymidten til indfaldsveje.

Det voksende antal biler medførte også en stærk vækst i tyverierne. I 1975 blev 1.907 indregistrerede køretøjer anmeldt til politiet som savnede. Kun 445 anmeldelser blev opklaret. Cykeltyverierne var til sammenligning 3.361, men heraf blev kun 20 opklaret. Et udtryk for bilens voksende popularitet ses også i væksten af køreprøver. I 1975 blev det i byen til 7.251 ⁴⁶.

Helt frem til 1961 optræder hestekøretøjerne i politiets ulykkesstatistik. Da havde bare én hestevogn været indblandet i et færdselsuheld. I 1955 var tallet 6. Til gengæld var bilerne indblandet i 1.132 uheld af de i alt 1.608 registrerede ⁴⁷. Bilerne dominerede nu ganske byens trafikbillede. 1963 opgav landauerne at køre kaperkørsel til Ørnereden fra Filtenborg Plads.

NOTER

1. Aarh.St. 7. og 11. juni 1896.
2. Politivedtægt for Århus Købstad 1897.
3. Rigsdagstidende B 1902/03, sp. 1031.
4. Lov af 24. marts 1903.
5. Politivedtægt 1897 § 34-46, § 12.
6. Stat. Årbog 1909.
7. Indregistreringsprotokol 1906-10 Århus Politis Arkiv.
8. Motor 1906. Aarh.St. 3. juni 1910. Indregistreringsprotokol, Århus Politi.
9. Århus Byrådsforh. 1903.
10. Vognmandsbladet 1. marts 1913.
11. Medlemsblad for Sammenslutningen af Karetmagermestre i Danmark, 8. dec. 1912.
12. Århus Vejviser 1913, 606.
13. Vognmandsbladet 1. sept. 1911.
14. Lov af 15. april 1910.
15. Århus Vejviser 1913, 572.
16. Politiken 22. dec. 1912.
17. Århus Politiberetning 1917.
18. Århus Amtsrådsforhandlinger nov. 1911.
19. Krak 1914, sp. 1284.
20. Krak 1914, sp. 1284.
21. Århus Vejviser 1913.
22. Motor 1910.
23. Aarh.St. 18. okt. 1920.
24. Århus Byrådsforh. 10. juni 1915. Brolægningsudvalgets forh. protokol 27. april 1915.
25. Aarh.St. 18. okt. 1920.
26. Århus Byrådsforh. Register 1915-30.
27. Århus Byrådsforh. 12. maj 1921, 14. dec. 1922.
28. Samme 12. aug. 1926.
29. Samme 1923/24 A. 134.
30. Samme 1927/28 A. 97.
31. Aarh.St. 16. okt. 1920.
32. Stat. Årbog for Århus 1950, p. 103.
33. Vognmandsbladet 1912.
34. Samme 1. juli 1911.
35. Samme 15. okt. 1911.
36. Politiberetning 1920.
37. Samme 1934.
38. Aarh.St. 6. april 1926. Motor 1925, div. annoncer.
39. Politiberetning 1924, 17.
40. Ford Model »A« Håndbog, 43 og 48.
41. Aarh.St. 1. april 1920.
42. Århus Vejviser 1938.
43. Aarh.St. 1. febr. 1936.
44. Aarh.St. 15. og 17. dec. 1937.
45. Stat. Årbog for Århus 1952.
46. Politiets Årsberetning 1975.
47. Stat. Årbog for Århus 1963, 97.

Havn og trafik

Århus havn ligger, som enhver anden stor havn, som en by midt i byen med sit eget liv. Ved århundredskiftet var hverken havnens eller byens liv særlig imponerende set med vor tids øjne.

Havnen bestod kun af to bassiner adskilt af den såkaldte Midtermole, hvor ruteskibene lagde til. Hertil kom det gamle åløb, der kun gav kajplads til småskuder. Trods havnens beskedne størrelse var den dog stor nok til at klare de ca. 3.000 årlige anløb, men det blev stadig vanskeligere at finde arealer til den hurtigt voksende industri og handels pakhuse og lagerpladser. Kul, trælast og petroleum krævede stadig mere plads.

Ved århundredskiftet boede godt 60.000 mennesker i det storårhusianske område, men byen var præget af vokseværk, og befolkningstallet gik hastigt i vejret. For at sikre byens udvikling havde kommunen netop erhvervet Marselisborgs jorder, hvor man havde tænkt sig byens fremtidige udvikling placeret.

De kommunale planer for området medførte, at store jordmasser skulle køres bort. Dette forhold blev kædet sammen med havnen. En havneudvidelse mod syd ville netop kræve tilkørsel af store mængder fyld. Kort efter århundredskiftet blev den store havneudvidelse påbegyndt. Den er med korte afbrydelser blevet fortsat. I dag bygges der uden på den gamle sydhavn under projektbetegnelsen »havneudvidelsen mod øst«. Havnens hastige udvikling fra 1900 til 1970 fremgår af hofølgende tabel.

Århus Havn 1900–1970.

| | | 1900 | 1935 | 1970 |
|-------------------------|----|------|------|------|
| <i>Havneanlæg</i> | | | | |
| Største vanddybde | m | 7,5 | 10,0 | 11,0 |
| Kajlængde | km | 2,4 | 5,9 | 10,4 |
| Vandareal | ha | 16 | 42 | 83 |
| Landareal | ha | 13 | 56 | 114 |
| <i>Trafik</i> | | | | |
| Antal skibe | | 2974 | 6035 | 7905 |
| Samlet tonnage 1000 NRT | | 532 | 1617 | 7029 |
| <i>Indbyggertal</i> | | | | |
| Storårhus 1000 indb. | | 60 | 120 | 238 |

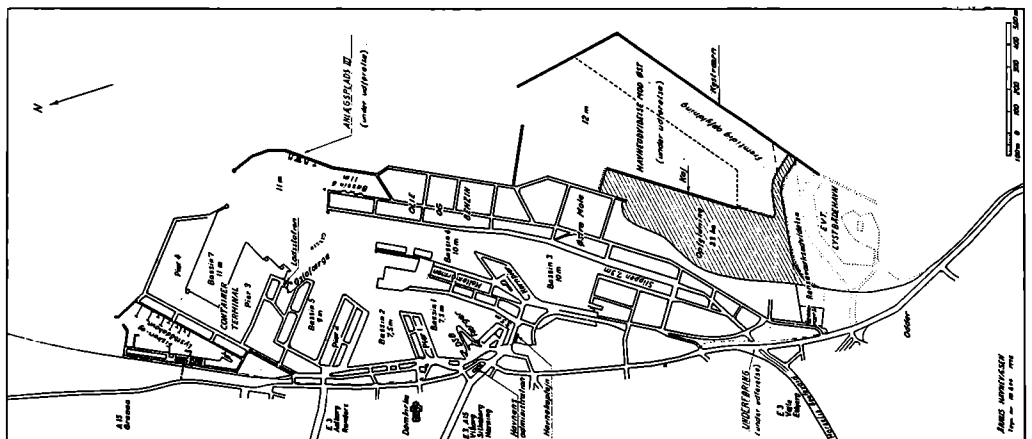
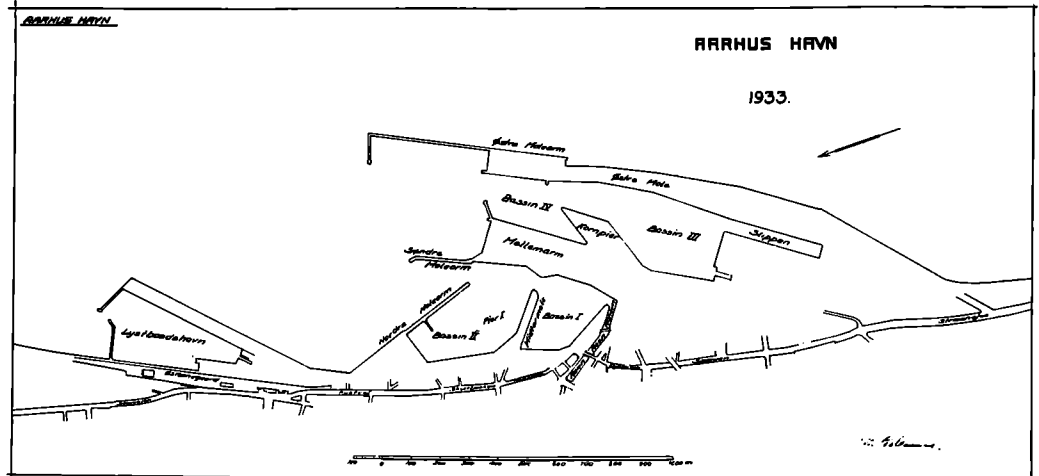
Kilde: Århus Havn – Den jyske basishavn.

For 75 år siden førte halvdelen af de indgående skibe sejl. Mange var kun småskuder, der bragte korn og foderstoffer til og fra byens nærmeste kystopland, og mere end $\frac{3}{4}$ af skibene førte dansk flag. Blandt de udenlandske skibe sås oftest svenske – næsten hvert tiende skib.

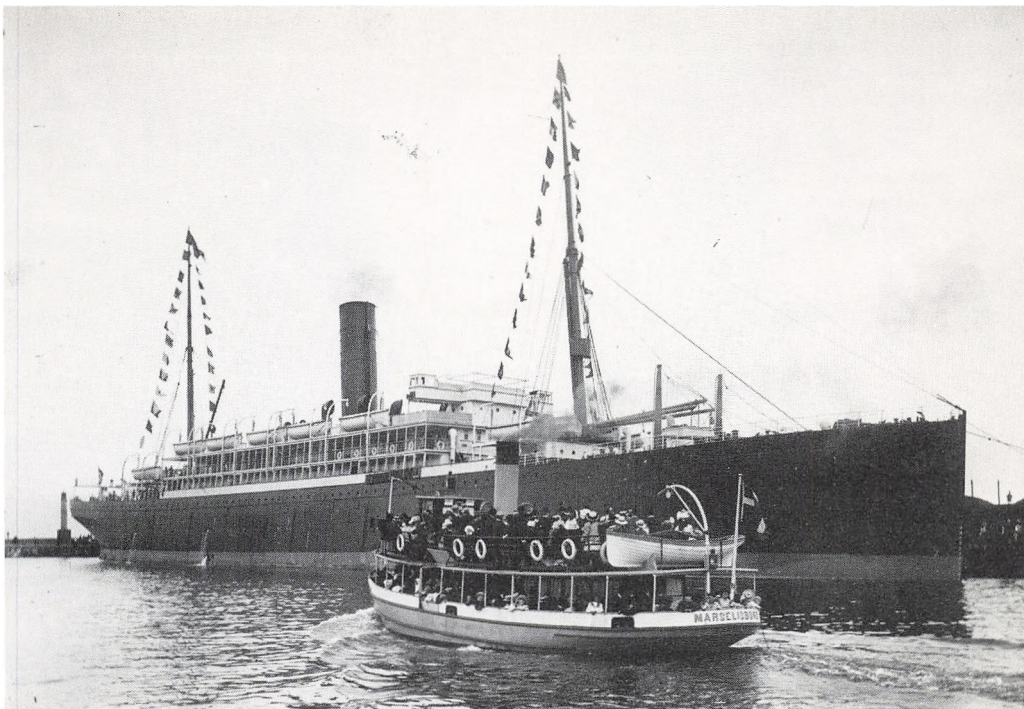
Besøgte man havnen, kunne man næppe undgå at høre klager over det dårlige materiel, DFDS anvendte på Kalundborggruten, der anløb Koldby Kås. Man var utilfreds med de gamle skibe »Dronningen«, »Gylfe«, »Zampa« og »H. P. Prior«. En vis forbedring havde indsættelsen af hjulskibet »Kurere« dog betydet, men tilfredse var man ikke, selv om man nu på $4\frac{1}{2}$ time kunne nå Kalundborg.

DFDS konkurrerede på en måde med sig selv, for de gennemgående passagerer til København kunne i stedet for Kalundborgbåden tage damperen direkte til København. »Niels Ebbesen« afgik hver tirsdag, torsdag og lørdag af

Det ses,
at udvidelsesprincipperne
har været
»at bygge udenpå«.



*Sommeren 1909 stod i
Landsudstillingens tegn,
og talrige gæster
fra nær og fjern
besøgte byen. Amerika-
båden »C. F. Tietgen«
kom i juli måned.
Mange af de rejsende
skulle sikkert også ud
på en mindre sejltur
med skovbåden
»Marselisborg«,
der ses foran.*



ten klokken 11³⁰, og de rejsende var i hovedstaden næste morgen mellem 8 og 9.

Svigtede DFDS, så søgte havnevæsenet til gengæld at gøre forholdene ved havnen så moderne som muligt. I 1905 gik man over til at belyse havneterrænet med el i stedet for med gas, men foreløbig blev der dog kun opstillet 24 lamper – så de gamle gaslys blev fortsat tændt. Samme år havde havnevæsenet også bestilt en ny bugserbåd »Aros«, der også skulle tage sig af isbrydning i havnen. Den gamle – »Dykkeren« – var blevet for svag til de stigende krav.

Foruden passagerskibene var der naturligvis også egentlig tramp- og linietrafik på havnen. Trampskibet, der ofte er blevet kaldt havnenes vagabond, henter ladning, hvor det tilbyder sig, og bringer den, hvorhen det ønskes. Ofte er der kun én afskiber på hver rejse. Linieskibet samler omvendt varer fra mange afskibere på bestemte havne til forud fastsatte tider. Enhver havn er naturlig-

vis interesseret i at blive placeret i disse net. Fra byen var der direkte forbindelse til Hamborg-Altona, til Leith og til Newcastle for blot at nævne de stærkest trafikerede ruter.

Havnens nærtrafik blev varetaget af de små dampere »Mols« og »Samsø« fra Århusbugtens Dampskibsselskab. De sejlede på Mols, Helgenæs og Ebeltoft foruden til Tunø og Samsø. Siden selskabets start i 1874 havde det spillet en betydningsfuld rolle som føderute til havnens øvrige trafik, og om søndagen var damperne ofte ramme om borgerskabets udflugter på Bugten.

Fra begyndelsen af 1930'erne begyndte livet på havnen at skifte karakter. Det var bilen, der greb forstyrrende ind. Bilfolket krævede færges, så de på rejse kunne slå følge med deres kære køretøj. Også på kajerne trængte lastbilerne efterhånden hestene bort fra læsekrannerne.

I efteråret 1935 var aktionærerne i Århusbugtens Dampskibsselskab forsam-

*I visse vintre skabte isen
store vanskeligheder
for skibsfarten.
Efter en kraftig vinter-
storm i 1917
blev molehovedet
ganske overislet.
Af og til blev ruderne
i fyret endog knust.*



lede i det gamle rådhus. Anledningen var indkaldelse til afsluttende generalforsamling i det gamle rederi. Fra midten af 1920'erne var det gået tilbage. Man havde søgt at bremse den uheldige udvikling bl.a. ved at nedsætte billetpriserne og ophæve 1. klasses salonen til fordel for én fællesklasse om bord. Det var presset fra bilerne, der havde fået det til at gå skævt for det gamle selskab. Hertil kom, at mindre motorbåde med beskedne driftsomkostninger – »Håbet«, »Omega«, »Skjødshoved«, »Tvende Brødre« og »Søfryd« – havde erobret en del af passagertrafikken.

Konkurrencen på Bugten blev yderligere skærpet fra 1931, da Statsbanerne – der i 1914 havde overtaget Kalundborg-ruten fra DFDS – indsatte den nye færge »Kalundborg«. Den blev to år senere efterfulgt af søsterskibet »Jylland«. På specielle bildæk kunne de hver medtage omkring 25 biler. På Århusbugtens dampere kunne der med stort besvær kun medføres enkelte biler, der endog

skulle stå ubeskyttede på det åbne dæk.

Livet på havnen vågnede for alvor, så snart københavnerdampersens fløjten havde lydt ude fra Bugten 10 minutter i 7. Klokken 7 lagde den til, og passagererne myldrede fra borde. Rutebiler til Skanderborg, Vejle, Silkeborg, Hammel og Randers var allerede kørt frem foruden hyrevogne og private køretøjer. Så snart passagererne var kommet fra borde, blev lossearbejdet påbegyndt.

Både dag og nat kom der nye skibe ind, og regelmæssigt kom skibene fra fragtruterne. Det kunne være DFDS' fragtskibe til København og Hamborg, eller dampskibsrederiet C. Clausens skibe på ruten til Bremen eller et af skibene på ruterne til Leith, Newcastle, Amsterdam, Svendborg eller Nakskov, men det kunne også være dampere fra Østnorge og Göteborg, Antwerpen, Liverpool eller Gdynia-Danzig.

Blandt de regelmæssigt tilbagevendende skibe så man også kongeskibet »Dannebrog«, før 1931 en hjuldamper

*Havnen var til stor
fornøjelse for mange
århusianere isbelagt
i februar 1922.
Her nyder såvel fod-
gængere og børn med
slæder som
motorcyklister
de nye muligheder.*



med to skråtstillede skorstene. Det bragte dronning Alexandrine og Christian X til deres sommerresidens på Marselisborg. Det lå altid fortojet, så det var klar til at bringe majestæten til hovedstaden på audiensdage.

Losse- og lastearbejdet på de mange skibe blev påbegyndt, så snart tolderne og lodserne havde forladt det indkomne skib. Hver morgen kl. 6³⁰ blev havnearbejderne hvervet. De var forinden i hundredvis strømmet til stillepladsen, hvor stevedorerne udtog arbejderne til dagens opgaver. Så snart hvervningen var overstået, kunne formændene drage af sted med deres sjak til de forskellige pladser langs den næsten 6 km lange kaj. De, der ikke havde fået tjans, kunne gå hjem.

Hen på formiddagen begyndte de fire varmemestuer på havnen at få travlt. Her kom havnearbejderne for at spise deres medbragte mad og drikke kaffe. I de store rum, der ikke havde andet udstyr end bænke og borde, kunne man se dem

sidde tungt og hvile på armene, før de igen skulle ud til losse- og lastearbejdet ved kajerne. Mange skulle ud for at fortsætte arbejdet ved landbrugsbådene, der krævede meget mandskab. Smørdritlerne blev trillet om bord i lange rækker direkte fra hestevognene ned i skibet. Færre skulle ud til kulskibene. Her kunne nemlig én mand oppe fra sin kran udføre en stor del af arbejdet.

Om eftermiddagen kom Kalundborgbåden ind, og sceneriet fra københavnerdamperens ankomst om morgenen blev gentaget. Først ved femtiden begyndte livet langsomt at gå i stå ved kajerne.

Trafikmønsteret og livet på havnen har i forhold til 1930'erne undergået kolossale ændringer. Færre danske og flere udenlandske skibe ses nu på havnen, og langt færre havnearbejdere håndterer betydeligt større godsmængder. Opføres skibsfarten på trafikarter udgjorde stykgodsruterne til Europa godt 11% af anløbene. De oversøiske stykgodsrufter talte ca. 5%. Tramp- og tankskibsfarten

Annoncen giver et indtryk
af de udskibnings-
muligheder, havnen
tilbyder.
Århus Havn, 1. marts 1976.

Alfragt

ØK LINIESERVICE

| | | |
|---|-------------------------|--|
|  | ScanDutch | Til og fra
Fjerne Østen |
|  | Johnson ScanStar | Til og fra
USA/Kanada vestkysthavne |
|  | ScanAustral | Til og fra
Australien |
|  | VEST-AFRIKA | Til og fra
Vest Afrika |
|  | Andre linier | Til og fra
Indien/Pakistan/Sri Lanka
Bangladesh/Indonesien/New
Guinea/New Zealand/Syd-
Amerika/Vestindien/Syd-
Afrika/Middle East/Levanten
Nord-Afrika/Holland/Belgien |

For yderligere oplysninger om afsejlinger, fragtrater etc. venligst kontakt:
Agent i Århus:


BERGMANN, SMITH & CO.
PIER II · 8100 ÅRHUS C · TELEFON (06) 128188 · TELEX 64375

Alfragt
Amaliegade 35 – 1017 København K
Telf.: (01) 11 12 14 – Telex: 19901

hver 12%. Det største tal blev naturligvis opvist af færge- og passagerskibene på havnen, der blev registreret for næsten halvdelen af skibsanløbene.

Færgefarten tog for alvor fart i 1960. Da indsatte Statsbanerne en moderne færge på forbindelsen til Kalundborg. Den blev kaldt en hurtigrute – fordi den sejlede forbi Samsø. Den nye direkte forbindelse havde premiere 15. oktober 1960. Færgen, »Prinsesse Anne-Marie«, havde kapacitet til to daglige dobbeltture.

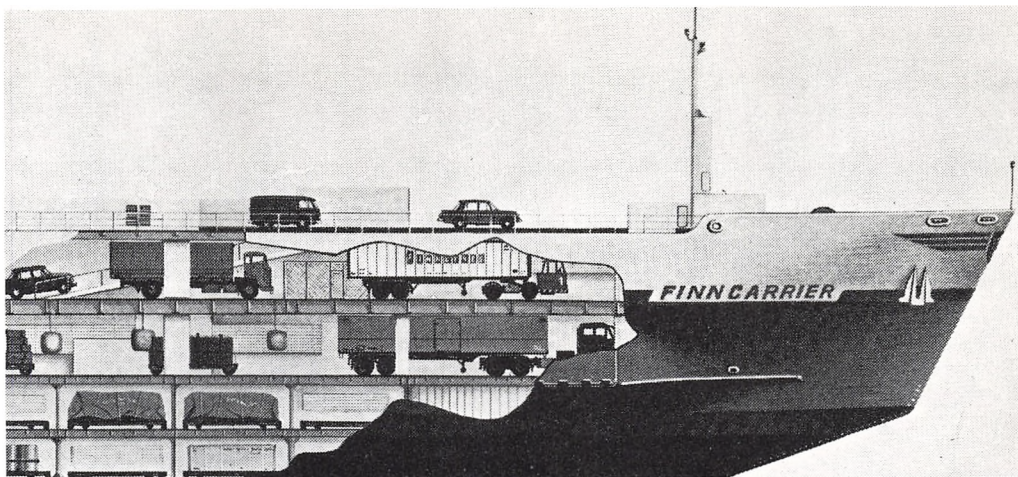
Allerede ved sommertrafikkens start var der blevet åbnet en ny færgerute til Halmstad i Sverige. Århus Havn havde opført de nødvendige færgeløjer for 4,5 mill. kroner til storfærgerne »Prins Bertil«, der var bygget på Århus Flydedok. Den var på 3.000 tons og havde plads til 600 passagerer og 100 biler. Den 11. juni gik færgen ind i fartplanen. Fra foråret 1964 blev forbindelsen videreført fra Halm-

stad til København, hvorved der var direkte færgeforbindelse til hovedstaden. DFDS' gamle rute til hovedstaden medtog nemlig kun passagerer. Passagergrundlaget var imidlertid ikke tilstrækkeligt for ruten, og fra 1. januar 1966 opgav »Prins Bertil« sejladserne på havnen, og færgeløjerne blev ledige. Flere færgeselskaber var straks interesserede, men det blev Grenå-Hundested-færgeriet, der fra 22. maj 1966 kom til at benytte de ledige lejer. En række af selskabets jyske afgangse blev omlagt til Århus, der fik direkte forbindelse til Hundested. Rederiets interesse i den nye forbindelse skal ses i lyset af, at Mols-Linien – et datterselskab af DFDS – skulle åbne 20. maj 1966. Grenå-Hundested-initiativet var et udslag af kampen om langturschaufførerne fra Århus-området og Midtjylland. Forbindelsen blev imidlertid ikke nogen succes, og allerede 23. september 1967 blev ruten opgivet.

Den 4. marts 1961 havde færgen »Holger Danske« haft premiere med en direkte rute til Oslo. Som noget nyt var skibet forsynet med et særligt containerdæk med plads til containere med 14–15 tons gods i hver. Hermed blev et nyt transportelement indvarslet i havnetrafikken. Containeren skulle i løbet af de følgende 15 år revolutionere trafikbilletet på havnen.

»Holger Danske«s svage containerforsøg blev snart taget op af andre selskaber. DFDS koncentrerede i stadig højere grad sin landbrugsexport på Esbjerg, hvorfra nye containerfærger bragte landbrugsprodukterne til England. De faste ruter på Århus havn med smør og bacon blev følgelig opgivet, og ruten Århus-Hull faldt bort, ligesom også Århus-Londonforbindelsen. Selskabets indenrigstrafik var inde i store vanskeligheder. Konkurrencen fra de moderne færger var for hård, og den 1. oktober 1970 blev den

*Et finsk rederi
har indsat et moderne
roll-on/roll-off skib
på ruten til Århus.
Skibets indre, der ses i
streg, muliggør en gods-
omsætning
på ca. 1000 tons i timen
over ramperne.
Århus Havn, 1. marts 1976.*



gamle natrute til hovedstaden – i en alder af 104 år – opgivet. Skibene »Jens Bang«, der havde erstattet den gamle Århusbåd »Hans Broge«, og »C. F. Tietgen« blev udbudt til salg. Selskabet mente ikke, at nye færger kunne forrentes på ruten – ikke mindst efter datterselskabet Mols-Liniens succes. Det tjente ikke noget formål at konkurrere med sig selv. Fragten mellem Århus og København blev i stedet overtaget af små specialbyggede containerskibe. »Trillingen«, »Tumlingen«, »Rollingen« og »Firlingen« var sådanne moderne skibe, specielt byggede til sejlads på provinshavne. Et af »træskoskibene« – som de blev kaldt – anløb Århus to gange om ugen. De fik heller ikke succes, og med udgangen af august 1971 sejlede »Firlingen« for sidste gang på Århus. På den sidste tur var hovedlasten tomme ølflasker. I dag har DFDS opgivet rutefragt på Århus. Tilbage er kun lejlighedsvis besøg af mindre Middelhavsbåde og af og til en kaffebåd fra Sydamerika.

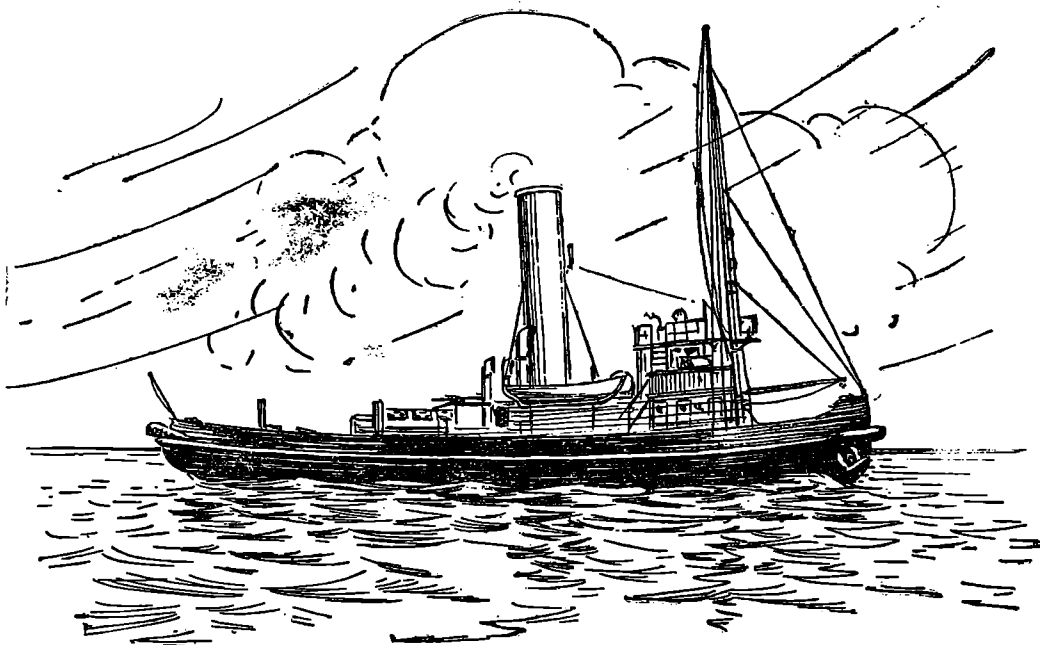
Havnens nye liv er domineret af nye skibstyper, der kun gør korte ophold ved kaj. Det er containerskibe og fragtfærger af typen roll on/roll off.

Den voldsomme udvikling nødven-

diggjorde bygning af en selvstændig containerhavn bag den gamle lystbådehavn. Her etablerede verdens største containerselskab Sea-Land en terminal med søderute til Bremerhaven og Rotterdam, hvor der er hovedterminal for den oversøiske trafik. Drivkraften bag udviklingen har været ønsket om så korte havneophold som muligt for de stadig mere kostbare skibe. Det gods, der ikke kan placeres i containere, har »fået hjul på«. Systemet kaldes roll on/roll off. Da godset ikke længere hejses i land, kan godsomsætningen pr. time øges mange gange. Samtidig har skibene fået karakter af færger med egne køreramper. Den nye tids rute- og linietrafik er opbygget omkring de to principper.

Havnenes bugserbåde er en nødvendig forudsætning for trafikens hurtige og sikre afvikling. Skibsfarten assisteres i dag af tre slæbebåde. Det er »Hermes«, der er bygget på Ålborg Skibsværft i 1924, samt »Bulbider« og »Jacob«, der begge efter krigen blev købt fra de amerikanske overskudslagre. I 1947 blev kullene i »Hermes« udskiftet med et oliefyr, og den høje skorsten erstattet af en ny af lav, bred type. Bugserbådene skal foruden direkte at assistere skibsfarten under ind-

*Havnevæsenets store
nyerhvervelse i 1924
var bugserbåden
»Hermes«. Den skulle
særlig tage sig af
opgaverne i hårdt vejr,
for det kunne den gamle
»Aros« ikke klare.
Den nye båd
var også bygget som
isbryder, så den kunne
forcere skrueis på indtil
2 meters tykkelse.
Efter krigen
faldt den høje skorsten,
da kullene blev erstattet
med olie.
Aarh.St. 1924, 22. maj.*



og udsejling tillige forestå isbrydning i havnen.

Den voldsomme vækst i godsmængden på havnen har nødvendiggjort endnu en stor udvidelse. I sommeren 1976 var der fuld kraft på arbejdet med en ny

Østhavn. Store ladninger norske og svenske brudsten blev på store pramme transporteret tværs over Kattegat. De skulle bruges til dækmolen i den nye havn, der skal give byen nye arbejdspladser og forøget liv på havnen.

HENVISNINGER

Der henvises generelt til Århus Byrådsforhandlinger, der er udkommet i trykt form siden 1867. I et særligt tillæg C, der startede i 1905, er havnevæsenets beretninger og regnskaber offentliggjort. Fra 1952 er beretningerne fortsat i Århus Kommunes Beretning. Med henblik på de statistiske oplysninger henvises tillige til Statistisk Årbog for Århus, der er udkommet siden 1946. Endelig findes statistiske udtog i

havnevæsenets lille månedsblad, »Århus Havn«, der er kommet siden 1963.

Tidligere behandlinger af havnesforhold ses i Århus Gennem Tiderne, bd. 2, fra 1940, i Emanuel Sejrs bog Træk af Århus Havns Historie fra 1937, i Århus Årbog 1976 og hos Henrik Fode: Småskibsfarten på Århusbugten fra 1971. Forholdene på havnen er naturligvis udførligt behandlet i de lokale aviser.

Fragt med vogn, bil og bane

Transport af varer og gods på gader og veje har århundredet igennem udgjort en væsentlig side af færdslen i byen. Og også denne tunge trafik har i de forløbne år undergået store ændringer.

Hestekøretøjerne var helt enerådende, når det gjaldt udbringning af tungere varer i det første par årtier. Nok anskaffede Otto Mønstedts Margarinefabrik i 1909 byens første lastautomobil, og i de følgende år indtil Verdenskrigens udbrud indregistreredes henved en halv snes lastbiler. På grund af restriktionerne under krigen forsvandt de imidlertid faktisk helt ud af billedet igen, og først fra begyndelsen af 1920'erne fik de efter-

hånden en væsentlig betydning for byens varetransport. I forhold til hestekøretøjerne udgjorde de dog endnu et beskedent antal. Da byens hestetrukne arbejdsvogne ikke som lastbilerne blev registreret, kan det imidlertid ikke direkte konstateres, hvornår lastbilerne kom i overtal. Formentlig har det dog været engang i 1930'erne. Blandt Århus Vognmandsforenings medlemmer begyndte antallet af hesteforspand at formindskes fra slutningen af 1920'erne, og omkring 1935 var antallet af hestevogne og lastbiler her nogenlunde lige stort. Tendensen fortsatte – dog afbrudt af besættelsesårene, hvor antallet af hestekøretøjer

Det var arbejdskørslen, der prægede trafikken på Store Torv den sommerformiddag i 1906, da dette billede blev taget. Manden i forgrunden med trækvognen er formentlig et af bybudene (bemærk nummerskiltet på brystet). En ølvogn er parkeret ud for isenkræmmer Chr. Pedersens forretning, men hvad de store søkke på den kørende vogn indeholder, er uvisst. Givetvis er det dog hverken kul eller andet tungt gods. Postkort i Erhvervsarkivet.



Den kommunale renovationskørsel blev besørget med hestetrukne vogne indtil begyndelsen af 1950'erne.

Før 1934 blev affaldet kørt til lossepladsen i Mølleengen, 1934–53 til den kommunale forbrændingsanstalt på Gasværksvej, derefter igen i nogle år til forskellige lossepladser indtil ibrugtagningen af Eskelund Renovationsværk i Viby i 1957.

Samme år overgik renovationskørselen fra vognmand Kristoffersen, der havde varetaget den siden 1932, til Århus Renholdnings-selskab.

Her ses skraldevognen på vej sydpå ad Frederiks Allé mellem Holbergsgade og Absalonsgade.

Trikotagehandler G. Hünermunds forretning ligger i nr. 136. Billedet er fra 1946.

Foto, tilhørende fhv. vognmand H. Kristoffersen.



igen voksede kraftigt på bekostning af lastvognene. Omkring 1950 havde byens vognmænd endnu henvend 100 spand heste, og så langt op som til omkring 1960 kunne man møde hestetrukne arbejds-vogne i byen. Men derefter var det også slut.

Megen varetransport, der i begyndelsen af århundredet satte sit præg på den tunge trafik i byen, er nu forlængst op-hørt. Tidligst ud af billedet forsvandt de mange petroleumsvogne, der kørte rundt til købmændene og via kæmpemæssige tragte og rør fyldte kælderen eller bag-butikkens store tønder, alt imens en karakteristisk lugt bredte sig omkring butikken. Denne lugt var dog for intet at regne mod den, der udgik fra natrenovations-vognene, som kørte rundt i byen om natten for at tømme »spande«. Først omkring 1940 var langt de fleste latrin-tønder efterhånden blevet udskiftet med vandskyllede toiletter, og natmændenes kørsel dermed overflødiggjort. For enkel-

te ejendomme i den indre by varede det dog længe, før installationen af WC-klosetter blev gennemført, og først i 1970 forsvandt den sidste latrintønde.

Ændringerne i boligforholdene har også gjort en ende på kørslen med bræn-de-, kul- og koksvognene, der tidligere var et hyppigt syn i færdselen i den indre by. Dette er dog først sket i efterkrigs-årene. I 1928 blev de første fjernvarme-ledninger lagt ned i banegårdskvarteret, men endnu i 1955 opvarmedes kun en fjerdedel af byens lejligheder på denne måde, mens næsten halvdelen var kakkelovnsfyrede. I løbet af 1960'erne er brugen af fast brændsel – og dermed kørslen med den – næsten helt hørt op.

Ved siden af transporten af varer til byens handlende og de øvrige erhvervs-virksomheder har den »kommunale« kørsel med arbejds-vogne og siden last-biler sat sit præg på den tunge trafik. Ikke blot har udbygningen af de nye kvarterer og gadeomlægningerne i den

indre by været årsag til en omfattende arbejdskørsel med jord, grus, sten og andet vejbygningsmateriale, hovedsagelig transporteret af private vognmænd. Det samme har også været tilfældet ved de store leverancer af brændsel til de kommunale værker. Det er betegnende, at Århus Vognmandsforening, fra den under 1. verdenskrig overtog kørslen for Århus Kommune, lige siden har haft de kommunale institutioner som sin største kunde.

Transporten af varer og gods rundt i byen og forstæderne udgør imidlertid kun en del af »den tunge trafik« på de århusianske gader og veje. En anden væsentlig side af den er godstransporterne til og fra byen. Herunder hører også den store mængde varer, der transporteres til Århus Havn til viderebefordring herfra ad søvejen, eller som losses i havnen for at blive fragtet til det endelige bestemmelsessted over land.

Omkring århundredskiftet blev denne del af godstrafikken for langt hovedpartens vedkommende fragtet med jernbanen, der havde udkonkurreret hestefragtvognene, medmindre det drejede sig om transporter til det nærmeste opland. Nordpå var baneforbindelserne etableret mod Randers i 1862 og mod Ryomgård–Grenå i 1877, mens de sydgående linier mod Skanderborg og Odder åbnedes i henholdsvis 1868 og 1884. Kun mod vest fragtedes godset stadig med hestespannd af byens vognmænd. I konvojer på 10–12 spand – og med ophold ved kroerne undervejs – kørte de tungtlæssede fragtvogne mellem Århus og småbyerne i retning mod Hammel. Denne trafik ophørte dog allerede i 1902, da Hammelbanen blev bygget.

Som følge af, at godstransporten ad landevejene var besværlig og langsom, foregik en betydelig del af varetrafikken mellem Århus og områdets mindre byer

– hvor det var muligt – ad søvejen. Langs Bugten lå der både syd og nord for byen mange småhavne og anløbsbroer, hvorfra der med små fragtbåde var regelmæssig forbindelse til Århus. Især for godstransporten til Mols og Syddjursland var Århusbugtens Dampskibsselskabs små fragtskibe af langt større betydning end fragtvognene over land.

Dette transportmønster begyndte at ændres i årene under – og især – efter 1. verdenskrig, idet lastbilerne fra da af efterhånden overtog en stadig større del af landtransporten med gods. Såvel århusianske som udenbys vognmænd begyndte at oprette faste fragtruter til og fra Århus i konkurrence med banerne. I begyndelsen af 1920'erne var der op mod 15 forskellige ruter til de nærmestliggende småbyer og købstæder, de længste til Viborg, Grenå og Horsens. Fragt-bilerne havde ingen fællesstation i byen, idet holdepladserne var spredt rundt i byen, oftest ved købmandsgårde og hoteller. Fra »Landmandshotellet« eller hotel »Phønix« i Vestergade udgik således ruterne ad Viborg- og Silkeborgvejene til bl.a. Borum, Stjær, Galten, Søften og Hinnerup. Hotel »Jylland« i Studsgade var udgangspunkt for en rute nordpå til Mejlby, mens Skanderborg-fragtbilen havde holdeplads ved Den folkelige forsamlingsbygning i Østergade. I løbet af 1920'erne blev der efterhånden oprettet omkring 40 forskellige fragtruter, og også antallet af holdepladser steg – til forvirring og ulempe for byens borgere og handlende, der benyttede fragtmændene.

Den voksende biltrafik førte til forbud mod, at fragtbilerne havde holdeplads på åben gade. Dette sammen med opførelsen af rutebilstationen på Amtmandstoft i 1929–30 blev anledning til, at hovedparten af fragtbilvognmændene sluttede sig sammen i Århus Fragtmandscentral, der i 1935 etablerede en

vil bygge U-Baade.

3753 Familier har skiftet Lejlighed.

STOR FLYTTE DAG I AARHUS

Men ikke Rekord-
Flytning.

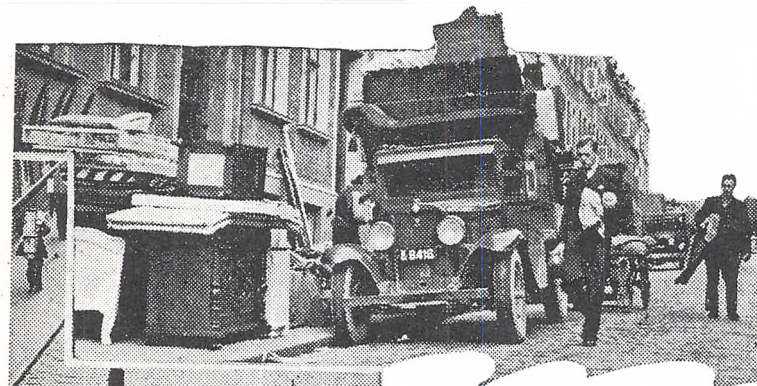
FLYTTEDAGEN i Dag satte ikke ny Rekord, og selv om adskillige Hundrede Flyttelæs fra de tidligere Formiddagstimer rullede gennem Gaderne, saas det tydeligt, at Antallet var mindre end paa de foregaaende Flyttedage. En væsentlig Aarsag hertil er den nylig overstaaede Paaske. Adskillige Flyttende har benyttet Paaskedagene til at faa Flytte-Besværlighederne overstaaet, men selv om dette tages i Betragtning, er Antallet af Familier, der skifter Lejligheder, dog mindre end Rekord-Flyttedagen for et halvt Aar siden.

1609 Flytninger i Dag.

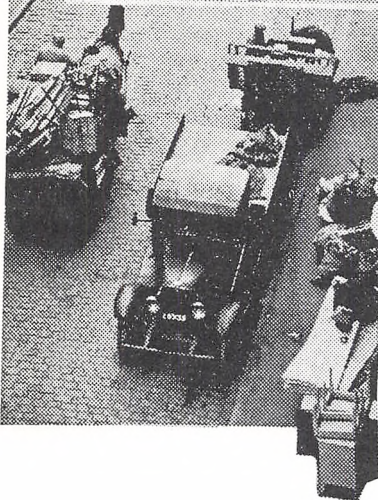
Om Flyttedagen i Tal giver Kontorchef Jonassen paa Belysningsvæsenet følgende Oplysninger, der fremkommer paa Grundlag af Anmeldelser til Belysningsvæsenet om Aflæsning af Lys- og Gasmaalere:

— I Dag er der 1609 Flytninger. Det er noget mindre end de foregaaende Flyttedage: 1911 i Oktober i Fjor, 1681 i April i Fjor og 1694 i Oktober 1933. I Gaar fandt der 542 Flytninger Sted, medens de tilsvarende Tal for de tre sidste Flyttedage er henholdsvis 836, 984 og 793. Medens disse to Dage alt-

(Fortsættes Side 2.)



Et Par Flyttedags-Situationer. —
Øverst et Billede fra Lollandsgade,
nederst fra Samsøgade.



Ingen Tro paa Fred i Afrika.

Abessinien kalder Kvinderne
under Vaaben.

LONDON
(Specialtelegram.)

Italien og Abessinien er blevet enige om Fremgangsmaaden ved den Voldgifts-Sag, ved hvilken man vil søge bilagt Striden mellem de to Lande.

I indviede Kredse tvivler man dog stærkt paa, at det vil lykkes at faa en fredelig Udgang af Konflikten, og i begge Lande rustar man sig stadig til den eventuelle Krig. Sidst har den abessinske Kejser Ras Tafari ladet udgaa Opfordring til Kvinderne i sit Land om at melde sig frivilligt under Fanerne til Forsvar for Fædrelandet.

Kronprinsen til Bruxelles.

KØBENHAVN (R. B.)

Kronprins Frederik er i Dag afrejst med Toget Kl. 10,30 til Bruxelles over Berlin. Kronprinsen ledsages paa Rejsen af sin Adjutant, Orlogskaptajn Vest.

Kun rene Arier maa

*Transport af flyttegods
for folk, der skifter bopæl
i byen, sætter i dag
ikke i særlig grad præg
på trafikbilledet.
Anderledes i mellem-
krigsårene, hvor flytte-
dagene i april og
oktober gav anledning
til en stærkt forøget
trafikaktivitet
med masser af kørsel
for bybude, budcentraler,
almindelige vognmænd
og flyttekompagnier.
At der flyttede mange,
antyder det her viste
udsnit af Aarhuus
Stiftstidendes forside –
fra 25. april 1935 –
især når det sættes i
sammenhæng med,
at der til oktober
flyttedag samme år var
over 4100, der skiftede
lejlighed, og at det
samlede antal husstande
i byen var ca. 28.000.*

fælles fragtstation i byen. Den fik en ideel beliggenhed på Brolægningsvæsenets hidtidige oplagsplads i Toldbodgade, hvortil Sønder Allé netop på dette tidspunkt førtes igennem i forbindelse med bygningen af den kommunale svømmehal. En væsentlig del af byens vareekspedition kom således til at ligge samlet her mellem Hovedbanegården og Havnen, nemlig udover Fragtmandscentralen Rutebilstationen, Statsbanernes Ilgods-ekspedition og Hovedpostkontoret.

Også trafikalt var placeringen ideel, selv om Demokraten måske var for optimistisk i sin vurdering af trafikkenes lette afvikling:

»Og den påtænkte beliggenhed for fragtrutepladsen vil ikke volde besværligheder for kørslen gennem byens gader, idet bilerne slet ikke vil få nødigt at køre ind i selve byen. Mod Viborg-kanten kan de tage Sønder Allé-linien ud af byen, mod Randers og Grenå køre langs havnen og mod Oddereggen ud ad Strandvejen«.

Efter stilstanden under besættelsen kom der i løbet af det første tiår efter krigen mange nye ruter til, således at der efterhånden blev direkte linier til de fleste jyske og fynske byer samt en del ruter til landet øst for Storebælt. I takt hermed blev både de pladsmæssige og trafikale forhold i Toldbodgade for snævre. Især fra begyndelsen af 1960'erne, da der dagligt var 3–4000 ekspeditioner, læssedes omkring 300 tons gods om dagen, blev en udflytning fra den centrale del af byen påtrængende. Som mange af midtbyens virksomheder i disse år rykkede Fragtmandscentralen ud i forstædernes nye industrikvarterer, idet en ny og meget større fragtstation (4000 m² mod 600 m² i Toldbodgade) på Søren Frichs vej i Åbyhøj blev taget i brug i efteråret 1967. Med ud i de nye lokaler rykkede i øvrigt også nogle fragtmænd,

der ikke hidtil havde haft holdeplads i Toldbodgade, men en selvstændig fragtcentral i Studsgade og fra begyndelsen af 1950'erne – under navnet Århus Lastbilcentral – ved Hammelbanen i Carl Blochs Gade. Dette betød, at der fra den nye fragtmandshal er kommet til at udgå omtrent 90 fragtruter, der årligt medtager omkring 1 mill. forsendelser fra byen, først og fremmest naturligvis fra de århusianske erhvervsvirksomheder, men også private forsendelser, der dog udgør en yderst ringe del af den samlede godsmængde.

På de lange fragtruter har lastbilerne altid konkurreret med DSB om transporterne til og fra Århus. Som noget forholdtvis nyt har Statsbanerne imidlertid også fra 1949 kørt gods med egne lastbiler fra Godsbanegården direkte til modtagerne i oplandet. Især efter at DSB i 1972 etablerede »DSB Systemtransport«, kører der daglig fra Århus til mange af omegnens mindre byer såvel en DSB-lastvogn som en privat fragtmand.

Mens fragtmændene selv bringer de ankomne varer rundt i byen direkte til modtagerens bopæl, har Statsbanerne i hele denne periode haft en privat vognmand til at besørge den sidste del af transporten. Gennem en lang årrække – fra 1928 – havde vognmandsfirmaet K. Kristoffersen i Absalonsgade fast kontrakt med DSB om denne kørsel. Dette betød i øvrigt, at Kristoffersen i mange år var byens største vognmand, idet han samtidig besørgede dagrenovationskørslen for kommunen. Banekørslen varetages i dag af firmaet Samlast, der 1968 overtog Kristoffersens vognmandsforretning.

Udover Århus Fragtmandscentral findes endnu en privat – men noget mindre – fragtstation i byen. Det er Århus Rejsebude- og Godsterminal, der siden 1972 har haft til huse på Trindsøvej, og forud

*Der spændes for i vogn-
mand Kristoffersens gård
i Absalonsgade
en forårmorgen i 1940.
Om natten stod de fleste
vogne under åben himmel
i den store gård.
Efter krav fra sundheds-
myndighederne
var der dog midt i
1930'erne blevet bygget en
vognport til skralde-
vognene, og ovenover
denne lå – som det
fremgår af billedet –
hestestalden.
De omkring 30 heste,
der husedes her,
måtte for at komme til
og fra stalden
føres ad en rampe.
Privat foto, tilhørende
forvalter N. C. Trust.*



herfor – under navnet Rejsebudcentralen – i en årrække var beliggende ved den tidligere Hammelbanegård. I det seneste tiår har rejsebudene fungeret som »almindelige« fragtmænd med ruter til de nærmeste købstæder (Skanderborg og Silkeborg) og næsten alle oplandsbyerne, hvor de især har taget sig af de mindre fragter. Men oprindeligt var det at være rejsebud noget ganske andet.

Det er vanskeligt – om overhovedet muligt – at klarlægge, hvornår de første egentlige rejsebudruter til Århus blev oprettet. Givetvis skal man dog se rejsebudenes fremkomst i sammenhæng med etableringen af egentlige landpostruter i Århus Postdistrikt, af hvilke de første kom i gang omkring 1870'erne. Forud herfor måtte beboerne i landdistrikterne selv sørge for afhentning af posten i Århus. Som regel foregik dette et par gange om ugen ved et bud, der så samtidig besørgede småærinder for folk, købte medicin og hentede og bragte mindre pakker. Rejsebudene – af hvilke nogle kan følges tilbage til omkring århundred-

skiftet – fortsatte og udvidede disse kommissionsforretninger. Udover at besørge småindkøb for private, ordnede de bankbøger og betalte reginger, ligesom de for egnens købmænd og andre handlende og håndværkere hentede mindre varepartier.

Afgørende for, at rejsebudene kunne ordne private og handlendes pengetransaktioner i byens banker og sparekasser, var naturligvis, at der eksisterede et tilidsforhold fra kundernes side, idet der sjældent var tale om, at rejsebudene stillede nogen form for sikkerhed i forbindelse med disse kommissioner.

Tobaksartikler, sæbe, kaffe, gær og apotekervarer hørte til de væsentligste af de ting, som rejsebudene hentede på deres regelmæssige, evt. daglige, ture til Århus. Ikke mindst tobaksvarerne spillede en særlig rolle. Det fremgår både af, at et af de første initiativer, som den i 1928 dannede »Forening af Rejsebude til Århus« tog, var at få aftaler i stand med byens tobaksfabrikanter, og af, at f.eks. Schmalfeldts tobaksfabrik til langt op i

1950'erne distribuerede størsteparten af deres produkter til oplandsbyerne via rejsebudene.

Hovedparten af rejsebudene tog indtil 2. verdenskrig med tog – evt. rutebil – til og fra Århus. Som regel betalte de en særlig billig takst både for deres egen transport og for fragten af de store tvær-sække, som de normalt anvendte til at transportere varerne i. Mange af dem havde ved endestationen, hvad enten det var Hovedbanegården, Hammelbanen eller Østbanegården, varecykler stående til den videre transport rundt i byen. Der var dog også enkelte, som cyklede hele vejen eller eventuelt – i besættelsesårene – kørte med hestevogn. Kort efter krigen anskaffede de første rejsebude små varevogne, men man skal op omkring 1960, før alle blev motoriserede.

Som fragtmændene havde heller ikke rejsebudene i mange år fælles indleveringssted i byen for pakker, som de skulle have med tilbage fra Århus til de respektive byer. Nogle holdt til på »Jylland« eller »Phønix« og andre i garderoberne på Østbanegården og Hovedbanegården.

I løbet af 1930'erne flyttede de fleste dog til et fælles indleveringssted i Bane-gårdsgade 35 hos skomager Østergård, der mod et tilskud til sin husleje skulle administrere modtagelsen af pakker. Selv om Østergård – i hvert fald, hvis man kan tro på referatet i Rejsebudenes forhandlingsbog – ikke just udviste den største omhu med dette arbejde, forblev indleveringsstedet her indtil midten af 1950'erne. Som følge af, at de fleste af rejsebudene efterhånden havde anskaffet varebiler, blev plads- og især parkeringsforholdene for trange. I 3–4 år havde rejsebudene kontor i Toldbodgade over for Fragtmandscentralen, men flyttede i slutningen af 1958 til Hammelbanen.

Med bilernes indførsel i 1950'erne begyndte rejsebudenes særlige kommissionsforretninger efterhånden at ophøre. Rejsebudene er blevet fragtmænd, og det var ikke af principielle, men af økonomiske grunde (for høj husleje), at de ikke i 1967 sammen med de øvrige fragtmænd flyttede til fragtmandshallen på Søren Frichs Vej.

Til byens større vognmandsforretninger i mellemkrigsårene hørte udover K. Kristoffersens bl.a. J. C. Dyhr & Co. i Graven, Jens Jensen i Rosensgade, C. Knudsen i Valdemarsgade, L. Glass på Fredenstov og Michael Hassing på Strandvejen, der alle havde mindst en halv snes køretøjer. På billedet her fra omkring 1935 ses Glass' flyttebusser, hestevogne og lastbiler, opstillet på havneterrænet ved Nordre Kystværnsvej. Skibet, der ligger ved Søndre Molearm, er den tidligere Kalundborgfærge »Niels Holst«.

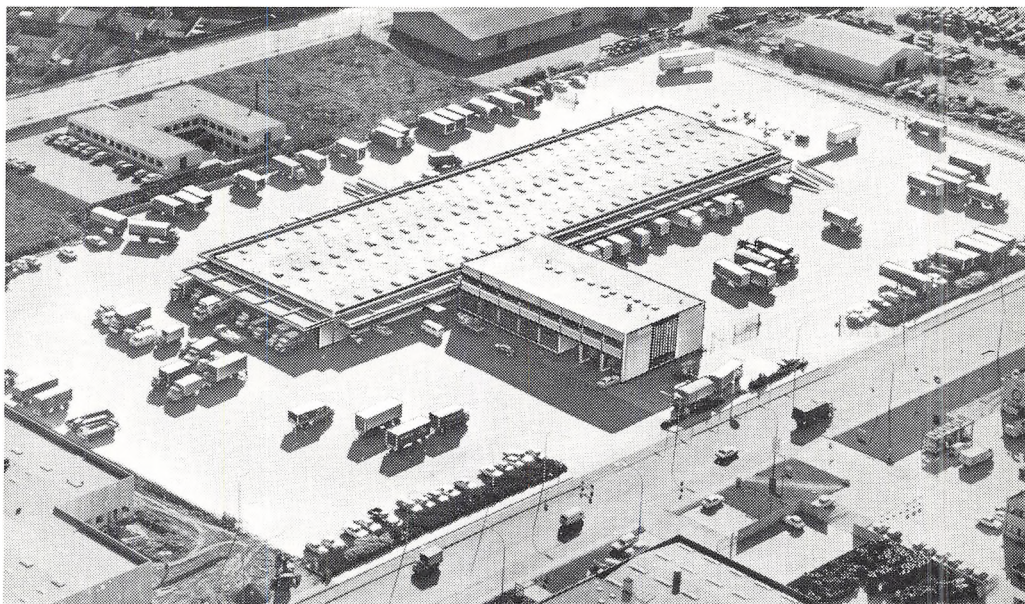
Privat foto, tilhørende vognmand Glass.



Et kik mod Mindet
fra Fragtmandscentralens
læsserampe i maj 1957.
Som det ses af kranerne i
baggrunden, lå fragt-
stationen ideel for
forbindelsen til havne-
området. Pladsforholdene
foran læsserampen
var imidlertid snævre,
og specielt sidst på dagen,
når de fleste ruter
havde afgangstid,
var der ofte trafikalt kaos
i Toldbodgade.
Tilmed havde på denne tid
Rejsebudcentralen
til huse på den modsatte
side af gaden.



Frugtmandscentralen
på Søren Frichs Vej
i Åbyhøj.
Det fremgår tydeligt
af billedet,
at trafikforholdene her
er langt bedre end i
Toldbodgade. Udover
fragtmændenes egne
omkring 400 biler
befærdes grunden daglig
af ca. 1000 vare- og
lastbiler, der kommer
for at aflevere gods
til fragtmandsruterne.
Den interne transport i
hallen fra modtagelsen
til de enkelte ruters
læsseramper foregår
på vogne,
trukket af et automatisk
transportbånd.
Indbydelse til centralens
40 års jubilæum.



HENVISNINGER

Byens første lastautomobil: Århus Politis arkiv: Indregistreringsprotokol 1906–14. – *Et beskedent antal*: oversigter over antallet af indregistrerede last- og varebiler i Århus bringes i artiklen: »Da bilen afløste hesten«. – *Århus Vognmandsforening*: Medlemsprotokoller 1910 ff. Forhandlingsprotokoller 1910 ff. – *Vandskyllede toiletter*: Århus gennem tiderne II 442, Statistisk Årbog for Århus 1946. – *Fjernvarme*: Århus gennem tiderne IV 85, Statistisk Årbog for Århus 1957 og 1974. – *Fragtvogne mod Hammel*: Holger Jugel: Århus Vognmandsforening 1896–1946. – *Århusbugtens Dampskibsselskab*: Henrik Fode: Småskibsfarten på Århusbugten. 1971. – *Fragtruter*: Fragtbilen, dec. 1929. – *I begyndelsen af 1920'erne*: Køreplan for samtlige fra Århus udgående Rutebiler, 1923. – *Fragtmandscentralen i Toldbodgade*: Århus gennem Tiderne II 131, IV 167–68, Demokraten 18. feb. 1933, Aarh.St. 18. feb. 1933 og 1. maj 1960, Jyllands-Po-

sten 21. april 1960. – *Fragtmandscentralen på Søren Frichs Vej*: Danske Vognmænd, jan. 1968 s. 18. Aarh.St. 12. jan. og 30. april 1975. – *DSB's lastbiler*: DSB's årsberetning 1965/66, 1972/73. – *Rejsebude*: Forhandlingsprotokol for Foreningen af rejsebude til Århus 1928–73; interview med rejsebud Børge Lund, Skanderborg; Aarh.St. 16. marts 1968. – *Landpost-ruter*: J. Sestoft: Århus Postkontor gennem 300 år. I Århus Stifts Årbøger 1956 s. 215–78. – *Afhentning af posten i Århus*: R. P. Rasmussen: Erindringer fra et langt liv i Hads Herred. I Østjysk Hjemstavn 1960 s. 76–81; Anna Enggård: Tingskov kro og købmandshandel. I samme 1974 s. 37–45. – *Rejsebude omkring århundredskiftet*: Aarh.St. 9. april 1905; interview med rejsebud Børge Lund. – *Schmalfeldts tobaksfabrik*: Schmalfeldts arkiv, Erhvervsarkivet: Fragtbøger 1952–65.

Med bud rundt i byen

»Det vrimlede med bydrengene over hele byen. Hver forretning havde en eller flere, og mange af de store forretninger havde voksne bude i uniform. Nogle af disse ældre bude fortsatte med at være bud, til de blev aldrende mænd.

Cyklerne begyndte at gøre sig gældende i trafikken; men langt de fleste bude var gående – i nødstilfælde løbende. Næsten enhver forretning havde en trækvogn eller flere, og var der endelig en forretningsmand, der ikke ret ofte havde brug for en trækvogn og derfor ikke havde anskaffet sig en, var den let at låne lige i nærheden«.

Dette erindringsglimt om bydrengene

og budes færden i Århus beretter om årene kort efter århundredskiftet. På dette tidspunkt begyndte cyklisterne så småt at præge trafikken i byen. Men bortset herfra kunne det godt stamme fra en langt senere periode i tyverne eller trediverne. For selv om mange købmænd og andre forretningsdrivende efterhånden fik anskaffet budcykler til deres bydrengene, blev trækvogne stadig i stor udstrækning anvendt til at transportere varer rundt i byen. Først efter krigen begyndte de for alvor at forsvinde fra gadebilledet. Op gennem 1950'erne var der dog endnu mange i brug, indtil den stærkt voksende biltrafik gjorde det livs-

I årene omkring århundredskiftet, da dette billede blev optaget (ca. 1896) havde Lille Torv virkelig karakter af en åben plads. Der blev endnu holdt torvedage her, og trafikken var så beskeden, at bybudene kunne have fast stædeplads midt på torvet.



Flere af bybudene anskaffede små enspændervogne til større flytninger, især efter at kioskdrengene havde overtaget en stor del af den lettere budtjeneste, og bybudene var flyttet fra de faste stadepladser til egne bybudekontorer rundt omkring i byen (Mejlgade, Graven, Rosengade, Sdr. Allé, Kystvejen). Her passerer nogle af dem på vej til eller fra en flytning (bemærk bæresele og andet udstyr) krydset Østergade/Søndergade. Billedet er fra ca. 1930 – efter at der er blevet anlagt dobbeltspor, men før asfalteringen af Søndergade.

Foto i Århus Politis Arkiv.



farligt at trække dem på kørebanen. Selv i dag kan man se enkelte af de gamle trækvogne i drift – som frugt- eller blomstervogne.

Langtfra alle de cyklende, trækkende og gående bude, man ser på gadeprospekterne fra omkring århundredskiftet, var »købmandsbude«. Udover dem fandtes f.eks. også de af politiet autoriserede bybude, som handlende uden faste bude eller private kunne leje til at bringe varer eller breve rundt i byen, gå ærinder og lignende.

Bybudene havde på dette tidspunkt virket i byen i næsten et halvt århundrede, idet Århus omkring midten af 1800-årene var blevet så stor, at der her – som i øvrigt i Odense og Ålborg – blev basis for at drive selvstændige bybudeforretninger. Den første blev etableret i 1862. Initiativtageren til den var den i hele byen velkendte, foretagsomme lærer J. Michaelsen, der ved en annonce i

Stiftstidende juleaftensdag 1861 gjorde byens handlende og borgere opmærksom på, hvad den nye serviceinstitution kunne tilbyde:

Bybude-Expeditionen.

Commissionscontoiret, Middelgade Nr. 130.

Herr. Handlende, Familier og Andre gjøres opmærksomme paa, at Bybuddene, foruden at besørge Erinder, Breve, Paffer (store og smaae), desforuden kunne erholbes til

at bærte Klæder, Støvler, bære Brænde, Vand, male Kaffe, fætte Gaard, Gade, følge Personer, overhovedet hvilket som helst passende Arbejde, i
 3/4 Time for 6 Sk.,
 i 1 Time 8 Sk.,
 for 1/2 Time længere 4 Sk.,
 hver Morgen at tage Skodder fra Vinduer og
 hver Aften sætte samme for – pr. Dag 4 Sk.,
 at ombære Conto-Couranter, Regninger etc. –
 pr. 24 Stkr. 24 Sk.,
 endvidere til Expeditiøner paa Landet efter en –
 i Samstemning med foranstaaende – særdeles billig Taxt.

Besøllinger modtages paa Contoiret, aabent fra 4–7.

Bybude antages.

Billedet af de blå
kioskdrenge uden for
Århus Kioskselskabs
oprindelige kontor i
Sct. Clemensstræde er fra
et af dets første virkeår.
Omkring 1903 flyttedes
kontoret til Århus
Teaters bygning i
Kannikegade, hvor det lå
til 1929. Derefter blev
adressen Ryesgade 1
på hjørnet af Sønder Allé.
Foto i Erhvervsarkivet.



At bybudeekspeditionen begyndte sin virksomhed omtrent samtidig med, at den første jernbaneforbindelse til byen blev åbnet, er sikkert ikke nogen tilfældighed. I hvert fald havde Michaelsens kontor i en lang årrække – ved kontrakt med jernbanen – eneret på at varetage dragertjenesten på banegården. Først i 1878 indførte Statsbanerne en ordning – der stadig eksisterer – med særlige jernbanedragere, således at bybudene fra da af måtte have stadeplads uden for banegårdsbygningen.

Flere bybudeforretninger kom til i årene efter, at Michaelsen med en tilsyneladende betydelig succes havde fået sin virksomhed i god gænge og efterhånden beskæftigede 20–30 bude. Alle disse eksisterede dog kun til 1886, da bybudeordningen dette år ændredes. Herefter havde det enkelte bybud selvstændig næringstilladelse fra politimesteren, der måtte sørge for, at »upålidelige, uordentlige eller drikfældige personer« ikke fik

autorisation som bybude. Tilladelsen gjaldt normalt, så længe bybudet selv ønskede at fortsætte, men den kunne dog tilbagekaldes i tilfælde af klager fra publikum eller anden misbrug af hvervet. Sådanne afskedigelser forekom kun sjældent. En enkelt sag har dog fundet vej til politiets årsberetning for 1904, hvori det omtales, at et bybud i årets løb blev frataget sin tilladelse til at drive bybudenæring »for undladelse af at yde politiet bistand ved en anholdelse«.

Bybudene, hvis antal til stadighed lå omkring 25, var let genkendelige for publikum. Alle havde foran på kasketbåndet påsyet et metalskilt med ordet »BYBUD«, og hver af dem var desuden forpligtet til »på en iøjnefaldende måde« at bære det nummer, som politiet havde tildelt ham i forbindelse med autorisationen.

Udover ved banegårdene holdt bybudene i de første mange år mest til på torvene. Først og fremmest på Lille Torv,

Kioskdrengene venter på tur i selskabets kontor i Kannikegade, hvortil kunderne ringede deres bestillinger ind. Manden i baggrunden er selskabets stifter, postekspedient Johannes Hansen. Billedateringen er usikker, formentlig er det fra kort før 1910.

Foto, udlånt af dir. A. F. Axelsen, tidl. Århus Kioskselskab.



hvor mange af dem havde deres faste stadepladser. I dagens stille perioder fyldte de mange bybude og deres trækvogne godt op på torvet, og forretningsindehaverne klagede flere gange til såvel byråd som politimester, der henstillede til bybudene, at de anbragte ledige vogne i sidegaderne (Maren Smeds Gyde, Tangen, Ågade). Selv fik de anvist hvilepladser på et par bænke ud for Handelsbankens bygning på betingelse af, »at de ikke ved spytning eller på anden måde forurenede fortovet, men forpligtede sig til at renholde bænken og fortovet ud for disse«. Det er tvivlsomt, om henstillingerne blev overholdt. På billeder fra Lille Torv fra årene op mod 1. verdenskrig ser man i hvert fald næsten altid, at bybudene havde trækvognene hos sig, mens de opholdt sig på torvet og ventede på kunder.

Med telefonens stadigt større udbredelse flyttede bybudene dog efterhånden væk fra Lille Torv og indrettede – ofte

et par stykker i fællesskab – »bybudskon-torer«.

Bybudene tog mod bestilling fra såvel private som handlende på en næsten hvilken som helst art af kortvarige bud- og arbejdstjenester. Det fremgår af Michaelsens annonce ovenfor, men også af de senere priskuranter for bybudene. Disse viser også, at flere af dem efter århundredskiftet havde anskaffet sig hestevogne til flytning af møbler og andre større genstande, selv om størsteparten af deres hverv stadig foregik til fods eller med trækvogn.

Efter den af politiet godkendte takst skulle et bybud omkring 1900 have 15 øre »for at gå et byærinde, såsom at bringe bud til nogen eller besørge en pakke eller anden ubetydelig genstand indtil 2 pundes vægt« – dog kun, hvis det var »i byen, jernbanegården indbefattet«. En tur til Frederiksbjerg kostede 20–25 øre. Den højeste takst – når bortses fra nat-arbejde efter klokken ti aften – var 60 øre.

»Cito« var i 1940'erne en af byens største budcentraler og udvidedes især stærkt i besættelsesårene. Som følge af benzinmangelen overtog budcentralerne da udbringningen af mange varer, som normalt ville være blevet transporteret på lastbiler.

På billedet, der formentlig er fra 1941, ses – uden for Stiftstidendes bygning i Kannikegade – tre af »Cito«s bude efter hjemkomsten fra en af de mange ture uden for byen: Transport af 450 kg røgede sild til Karup. Turen på omkring 200 km blev gennemført fra 6 morgen til midnat.

Foto, tilhørende Jens Becker Sørensen.



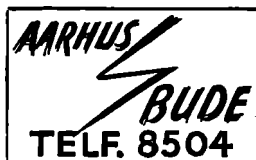
For denne svimlende sum kunne man i en time »afbenytte et bybud til at befordre eller flytte genstande af større vægt (d.v.s. over 25 kg) på møbelvogn, trillevogn eller bærebør (der leveres uden godtgørelse)«. Taksterne forhøjedes flere gange og lå f.eks. i dyrtidsårene under og efter 1. verdenskrig på godt og vel det dobbelte af de her nævnte. Med arbejde dagen igennem var der ingen tvivl om, at et bybud kunne tjene en større dagløn end de fleste arbejdere, men formentlig har der været langt mellem sådanne dage. Intet tyder på, at hvervet har været særligt indbringende, og af politiets og fattigvæsenets protokoller fremgår det, at flere af bybudene – af hvilke de fleste var indvandrede landarbejdere fra omegnens småbyer – endte deres dage på fattiggården.

På udbringning af breve, ombæring af regninger m.v. havde bybudene allerede

fra midten af 1880'erne fået konkurrenter – udover postvæsenet – idet boghandler Chr. Poulsen på Store Torv i 1884 oprettede »Århus Telefon- og Bypost«. Forskellige steder i byen ophængtes brevkasser, der blev tømt 5 à 6 gange daglig, hvorefter brevene straks af bypostens bude udbragtes til adressaten. Efter nogle års livlig virksomhed afhændede boghandler Poulsen imidlertid forretningen, der i de følgende år førte en hensygnende tilværelse under forskellige ejere, indtil den kort efter århundredskiftet tilsyneladende ophørte at eksistere.

Derimod startede i 1900 et andet foretagende, der i de følgende årtier kom til at udgøre et markant islæt i byens budtrafik. Det var Århus Kioskselskab. Dets hovedvirksomhed var driften af de efterhånden 25 telefon-, blad- og »alt muligt andet«-kiosker, som selskabet i årenes løb opførte rundt i byen. I tilslutning til

*Aarhus Lynbude Studsg. 17 ☎ 8504



Aarhus Motorbude Sjællandsg. 25-27

☎ 9539

*Aarhus Varetransport Nr. Allé 61

☎ 4931

*Abilds Budcentral H. Trollesg. 24

☎ 10148

Andersen Berg H. Sølystg. 39 ☎ 12146

*»Aros« Budcentral Graven 3

☎ 2282 - 11843

»A R O S« Budcentral
og Brændselsforretning
Tlf. 2282 - 11843

*Benzens Bude Ringkøbingvej 20

☎ 3049

*Bernhards Budcentral Klostersg. 70

☎ 4172

*Bjerregaards Budcentral Sjællands-
gade 11 ☎ 8255

*Budcentral »Atom« Studsg. 30 ☎ 13408

Budcentral »Lionne« Sdr. Ringg. 67

☎ 10220

»L I O N N E«
Telefon 10220

*Budcentralen »Smut« Otto Rudsg. 35

☎ 11727

»Smut« - Tlf. 11727

Budcentral »1393« Frederiksg. 16

☎ 1393

*Budcentral »3599« Munkeg. 4

☎ 3599 - 599



*Budcentral »6882« Fyensg. 27 ☎ 6882

BUDCENTRALEN
6 8 8 2

Budcentral »9167« M. P. Bruunsg. 44

☎ 9167

Budcentral »10341« Dannebrogsg. 15

☎ 10341

Budcentralen »10341«
Hurtige Cyklebude, Mo-
torbude og lukkede Vare-
biler (kører Sønd. Form.).
H. B. Nielsen, Dannebrogsg. 15

*Budcentralen »12783« Wilstersg. 25

☎ 12783

Budcentralen 12783
L. Eskerød

*Budcentralen »13310« N. Munkeg. 95

☎ 13310

13310
1½ Tons Varevogn

*Cito« Budcentral Nr. Allé 27 ☎ 1375

Cito Motorbude
Telefon 1375

*Godthaab« Budcentral St. Blichers-
gade 8 ☎ 9549

*Hamanns Budcentral Alb. Naursv. 16

☎ Skaade 523

Harrys Budcentral Otto Rudsg. 32

☎ 11409

*Ilso« Budcentral Nordbyvej 26

☎ Viby 469

Jensen S A Ndr. Strandv. 46

☎ Rissk. 8190

Juuls Motorbude Riisvangsallé 28

☎ 6660 - 12161

Jørgensens Bude Vestergade 49 ☎ 1034

*Jørgensens Viggo Bude Grønneg. 6

☎ 3705

Telefon 3705

Viggo Jørgensens
Bude

*Knudriisgades Budcentral Knudriis-
gade 31 ☎ 8236

*Kongsvang Budcentral Tønderg. 83

☎ Kgs. 553

*»Kvik« Budcentral Fredensg. 22

☎ 10242

*la Cour« Budcentral J. la Cours. 10

☎ 7364

Leo's Motorbude M. P. Bruunsg. 44,

☎ 1052 - 9167



*Nimbus Motor-Budene Thunøg. 5

☎ 12787

Nordre Budcentral Ny Munkeg. 66

☎ 12742

Offerens Tage Hj. Stationsv. 16

☎ Rissk. 8260

Pedersen Tage Schierupsv. 1

☎ Skaade 262

Rejshebudcentralen Banegaardsg. 35

☎ 1514

Risskov Budcentral Klintev. 16

☎ Rissk. 9780

RISSKOV BUDCENTRAL
Klintevej 16
Telf. Risskov 9780

*»Romo« Jægergaardsg. 59 ☎ 9190
Strøgets Motorbude Banegaardsg. 33

☎ 1358



*Studsgades Budcentral Studsg. 2-4

☎ 10324

*Svends Budcentral Marselis Boule-
vard 121 ☎ 12711

*»Tempo« Sdr. Allé 29 ☎ 11496

*Thorvalds Budcentral H. Guldbergs-
gade 137 ☎ 6101

*Thunøgades Budcentral Thunøg. 4

☎ 2945

Thunøgades Budcentral
Telf. 2945 - Motorbude

Tjerrild Aage E. Bøghsv. 12

☎ Aabyh. 626

*Verners Budcentral Vestre Konge-
vej 69 ☎ Viby 316

*Viby Budcentral Vestre Kongevej 69

☎ Viby 316

Viby Pakke- og Godstransport
Ormslevv. 56 ☎ Viby 187



Buntmagere

Aarhus Pelsreparation Volden 25

Baake W. Klosterortovet 3 ☎ 5796

Det lille Pelsmagasin v. Axel Sørensen
Frederiksg. 26 ☎ 5927

Hjortlund-Petersen Jægergaardsg. 3

☎ 6763

Hjortlund-Petersen

Faglært Buntmager

Sidste Nyheder i Pelsvarer

Opbevaring af Pelsværk

Jægergaardsgade 3

Telefon 6763

»Det vrimlede med bud-
centraler over hele byen«,
da deres antal var størst
omkring 1950.

De fleste af dem er dog
igen forlængst ophørt,
men enkelte eksisterer
endnu, bl.a. A.A.A.-
Budene, »Cito«, Leo's
Budcentral, »Smut«,
Ilsøes Budcentral og
Nimbusbudene.

Aarhus Vejviser 1949.

denne etablerede selskabets stifter, postekspedient Johs. Hansen, imidlertid en budtjeneste, der straks fik mange kunder, såvel blandt handlende som private.

I modsætning til de midaldrende og ældre bybude, der oftest gik til fods, når de besørgede ærinder og andre budforretninger, tog Kioskselskabets bude – for det meste store drenge – det nye befordringsmiddel, cyklen, i brug ved udførelsen af deres hverv. Alene det gjorde naturligvis betjeningen af publikum hurtigere, og dertil kom, at kunderne altid pr. telefon – evt. via en af selskabets kiosker – straks kunne få fat i et bud.

Dette gav en for den tid usædvanlig hurtig betjening, og betegnelsen »ekspresbude«, som Kioskselskabet anvendte i sine annoncer, har ikke forekommet samtiden overdrevet. I hvert fald ikke, hvis man kan gå ud fra erindringer fra årene efter århundredskiftet, der omtaler, hvorledes budene kørte af sted som lyn og torden gennem byen. Selv københavneravisen »Politiken« var så sent som 1914 ved at falde i svime over cykelbudenes hastighed: »Kioskdrengene ses fra morgen til aften farende på deres cykler gennem byen. Med enestående ekspeditthed og hastighed bringer kiosken alt, hvad man forlanger«.

En del af forklaringen på, at »de blå kioskdrenge« blev en så stor succes, var formentlig også, at taksterne for udbringningen af breve, telegrammer, småpakker m.v. var små. Drengenes faste løn var ikke stor, men de stod alligevel i kø, når der skulle antages nye bude. At blive udstyret med en uniform af blåt klæde med blanke knapper, en piccolo-hue samt en telegramtaske var alligevel bedre end at være bud hos købmanden på hjørnet. Og så var der jo også drikkepengene på de afvekslende ture rundt i hele byen.

At have været kioskdreng var en god

anbefaling, når man senere ville søge ansættelse f.eks. inden for postvæsenet, hvad en hel del af dem gjorde, men også for de øvrige var tiden som »en af de blå drenge« i regelen en periode, de mindedes med glæde, således som det fremtræder i erindringen hos en af de gamle kioskdrenge (fra ca. 1910):

»Min store bror var heldagsbud hos Kioskselskabet i Kannikegade, og han fortalte, at de søgte en eftermiddagsdreng. Jeg tog chancen og søgte og fik pladsen. Lønnen var to kroner om ugen og fri cykel og uniform.

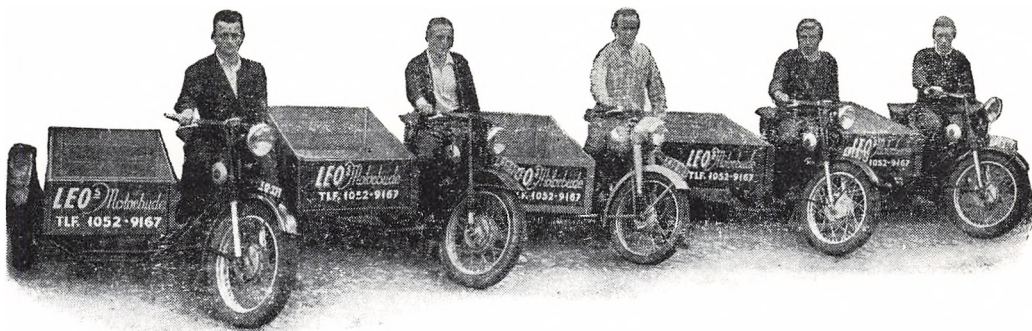
Der var jeg kommet på den rette hylde. Der skete noget hele tiden. Så skulle man ned til møller Weis i Vester Allé med et telegram. Der fik man som regel et æble, så videre til slagtermester Hasle på hjørnet af Tangen og Guldsmedgade. Der vankede 25 øre i drikkepenge. Nu stod verden da bestemt ikke længere. Så mange penge havde jeg aldrig tjent så let.

Men det var alligevel konfirmationerne, der gav penge. Helt op til 15 kroner kunne der tjenes på en søndag«.

I årene frem til 1920, ja faktisk indtil 30'ernes begyndelse var de autoriserede bybude, jernbanedragere og Kioskselskabet stort set ene om at drive »budforretning« i byen. Imidlertid var i disse år de privat ansatte bydrenge og bude efterhånden gået over til at bringe varer ud på specielle budcykler. Dette køretøj skabte grundlag for, at nye budvirksomheder, budcentralerne, begyndte at drive budkørsel i konkurrence med bybudene og »de blå kioskdrenge«.

Allerede under 1. verdenskrig kunne man i byens aviser se annoncer fra enkelte nyopdukkede budcentraler. Blandt de første var »Lynet« og »Avanti« i Mejlgade og »Hermes Expres« i Frederiksgade; men deres antal op gennem 1920'erne var i øvrigt beskedent. Først i løbet

De fleste budcentraler anskaffede efter krigen motorcykler med sidevogn til at klare de tungere – og længere – transporter. Mange af dem bevarede dog cyklerne, hvilket også fremgår af denne reklame-tryksag fra Leos Motorbude fra omkring 1950. På bagsiden er angivet timetaksterne, der var 2, 2,50 og 5 kr. for henholdsvis to- og trehjulet cykel og motorcykel.



5 raske Motorbude

TELF. 1052
Bruunsgade 42
Bülowsgade 9

TELF. 9167
Sjællandsgade 23

af 30'erne begyndte »svajerne« for alvor at blive en fast bestanddel af byens trafikbillede. Inden årtiet var gået, havde de med deres trehjulede ladcykler helt udkonkurreret de gamle autoriserede bybudes heste- og trækvogne. Også kioskdrengene blev efterhånden fortrængt af budcentralernes svajere, og selv om Kioskselskabet endnu indtil begyndelsen af 50'erne annoncerede med budtjeneste, udgjorde dets cykelbude i disse første efterkrigsår langt fra noget markant indslag i gadebilledet. Dette hører førkrigstiden til.

At det var i 30'erne, budcentralerne for alvor slog igennem, skal givetvis ses i sammenhæng med den store arbejdsløshedskrise. I Århus som mange andre steder i landet forsøgte mange ledige at klare dagen og vejen ved at slå sig ned som selvstændige i erhverv, hvor der krævedes ingen eller kun en ringe startkapital. Nogle indrettede reparationsværksteder, andre blev tobakshandlere eller åbnede mejeri- eller brødsalgs, og atter andre

købte eller lejede en budcykel og startede en budcentral.

En del af de budcentraler, der kom i gang, ophørte igen efter få års forløb; men de af dem, der overlevede, fik i besættelsesårene og de første efterkrigsår en travl periode, også selv om der i disse år til stadighed dukkede nye konkurrenter op. I begyndelsen af 50'erne fandtes rundt omkring i byen således omkring 75 forskellige budcentraler, af hvilke nogle var ganske store. I perioder i 1940'erne havde bl.a. det endnu eksisterende »Cito« omkring et halvt hundrede bude ansat.

Indtil efter krigen var det cyklerne, der var budcentralernes mest benyttede befordringsmiddel, hvad enten det var den tohjulede budcykel med plads til varerne over forhjulet, »Long John« – hvor godset var anbragt på et langt lad mellem hjulene – eller den store trehjulede ladcykel. Enkelte budcentraler – bl.a. »Juuls Motorbude« – havde dog allerede inden krigen fået anskaffet mo-

torcykler; men som andre motorkøretøjer måtte de naturligvis under besættelsen »klodses op« og cyklerne igen frem.

Efter krigen blev motorcyklen i en halv snes år budcentralernes foretrukne køretøj. Ladcyklerne anvendtes dog endnu i nogle år; men omkring begyndelsen af 50'erne var den egentlige »svajertid« forbi. Samtidig begyndte en del af budcentralerne at annoncere med kørsel med små vare- og lastvogne, og efter midten af årtiet fortrængte disse næsten helt motorcyklerne.

At køre budcentral i 30'erne og 40'erne var en blandet landhandel. Der var mange om buddet, satserne var små, så der skulle tages mange småture for at holde skindet på næsen. Til gengæld var budenes krav ikke store, hvad enten det var indehaverne selv, der kørte, eller andre – som var arbejdsløse og foretrak den mere selvstændige tilværelse som bud fremfor den ringe understøttelse. Mange budcentraler havde dog en del mere fast kørsel for mindre forretningsdrivende, der ikke selv holdt faste bude (købmænd, vaskeriejere, kioskindehavere, møbelhandlere, blomsterhandlere). Hertil kom den lejlighedsvis tilbagevendende kørsel. Ved Nellemann & Thomsens auktioner i Mejlgade og sagførerauktionerne i Frederiksgade var budcentralerne på pletten. Ligeså ved auktionerne i Gartnerhallen. Forud for højtiderne var der travlhed med blomster- og pakkekørsel for Abel, Sjørup-Jørgensen, Neye og andre strøgforretninger, og flyttedagene i april og oktober gav også sikre indtægter. Især i krigsårene, hvor benzinen var en mangelvare, blev mange lejligheder flyttet fra den ene ende af byen til den anden på en trehjulet ladcykel. Til dette kom budtjenesten for private, der fik bragt pakker til posthuset, tøj til vask og rensning, sko til skomager – eller 10 par

i udvalg hjem fra Bandholz – o.s.v. Eller budcentralen kunne blive bedt om at banke tæpper, gøre rent eller evt. klare en uoverkommelig opvask.

Hovedparten af »privatarbejdet« ophørte, efterhånden som budcentralerne gik over til at bruge motorcykler. Et motorbud var mere end dobbelt så dyrt som et cykelbud, når det drejede sig om sådanne småærinder. Samtidig voksede andre opgaver, som var mere givtige. Daglig kørsel til byens kiosker med de københavnske formiddagsblade blev efterhånden en væsentlig forretning for »Leos bude«, mens »Acap« begyndte at køre rundt med »Ferm«-vaskemaskiner, der blev udlejet til private. Af kommunal kørsel overtog budcentralerne transporten af skolemaden rundt til skolerne efter indførslen af skolebespisningsordningen.

I de seneste 10–15 år er antallet af budcentraler blevet stærkt reduceret, og de tilbageblevne har nærmere karakter af mindre vognmandsforretninger. De bygger på en fast kundekreds og transporter varer over hele landet. De små, tilfældige budforretninger, som udgjorde det meste af de tidligere budcentralers kørsel, er blevet overflødiggjort af bilernes stærke udbredelse. Selv en nok så lille erhvervsvirksomhed i byen har nu egen varevogn.

»Det vrimlede med bydrengene over hele byen« omkring århundredskiftet. Og der var vitterlig mange. En undersøgelse, der blev foretaget i de århusianske byskoler 1898/99, viser, at mere end halvdelen af drengene over ti år havde budplads. Senere kom der visse begrænsninger i den form for børnearbejde. Fra 1907 blev det således forbudt børn under tolv år at have budpladser med ombæring af varer (senere blev aldersgrænsen forhøjet til fjorten år), ligesom det var en uskrevet – men ofte påpeget – regel, at mel-

*En stor gruppe blandt
privatansatte bude
udgjorde bladbudene.
Ikke alle af disse har
dog været avisdrænge,
således som billederne
her viser.*

*På de to øverste ses
»Demokraten«s budstab
fra 1933, mens de
bedagede herrer på det
nederste uddelte
»Århusposten« i 1927.*

Hhv. Demokraten
1933, 18 juni.
Århusposten 1927, 14. nov.



lemskoledrene ikke måtte være bydrengene, men skulle passe deres lektier. Til trods herfor har bydrengenes antal i det meste af århundredet været stort. Først efterkrigstidens forlængede skolegang, velstandsstigningen og den voksen-

de biltrafik har i den sidste snes år betydet, at deres antal er formindsket.

Avisdrengene, købmandsbudene, mælkedrengene og alle de andre privatansatte bude har i årenes løb været med til at sætte præg – og liv – over trafikken i byen.

HENVISNINGER

»Det vrirmede . . .« Erik Christiansen: Gennem Århus i træsko (1967), 21. – *Bybudeekspeditioner*: Em. Sejrs index (bybude): Aarh.St. 1862–86 div. nr. – *Politimesteren*: Bestemmelser vedr. bybude i Politivedtægt for Århus købstad 1897, § 80–82. – *Lille Torv*: Om klagerne, se bl. ÅBF 1875 s. 116, 1903–4 s. 99. – *Priskurant*: Næringstilladelsesbog for bybude 1880 og 1911 ff. hos Århus Politi (P. Porse). – *Politiets og fattigvæsenets protokoller*: Anmeldelsesbog for bybude 1881–91 i Århus Byfogedarkiv (LA Viborg) Div. fattigvæsenetsprotokoller i Århus købstads arkiv (Erhvervsarkivet). – *Århus Telefon- og Bypost*: Em. Sejrs index (bypost): Aarh.St. 1885–91 div. nr., Dem. 23.

okt. 1955. – *Århus Kioskselskab*: Århus Kioskselskabs arkiv (Erhvervsarkivet). Aarh.St. 22. maj 1960, Dem. 26. maj 1970. – *Erindringer*: Erik Christiansen: Gennem Århus i træsko (1967), s. 22–23. – »Politikene« 24. maj 1914. – *en af de gamle kioskdrenge*: Dem. 16. juni 1968 (Peter Gravesen). – *Budcentraler*: Interviews med Jens Becker Sørensen (stifter af Cito og Elite), Leo Mikkelsen (stifter af Leos Bude), Leo Rasmussen (indehaver af Leos Bude), Bjarne Knudsen (indehaver af Nimbus-budene). – *Undersøgelse i de århusianske byskoler*: Oplysninger om skolebørns arbejde. Ved Danmarks Lærerforenings bestyrelse (1899) s. 20.

Der tælles og reguleres

Enhver, der ser på ældre gadeprospekter fra Århus – ja, de behøver såmænd ikke at være ældre end en snes år – fængsles af den ro, der udstråler fra billederne. Somme tider får man fornemmelsen af, at de må være taget tidligt om morgenen på grund af den ringe trafik på selv det, man kender som stærkt trafikerede strøg. Det er, som om bygningsdetaljer træder frem med større vægt, end hvis man går ud i færdslen i dag og betragter husene bag den evige strøm af krom og stål. Der var tider, hvor kørebanen var beregnet til al slags færdsel, også fodgængere. Så sent som i 1920 hed det i et indlæg i en byrådsdebat, at man i Århus »som i andre større byer« måtte vænne sig til at gå på fortovene og ikke på kørebanen. Man kunne ikke ane, at fremtidens fodgængere ville blive henvist til hurtig passage i et zebrastribet felt, selv her udsat for fare – især hvis de tilhørte de udsatte aldersgrupper, de gamle og børnene. Den stærkt stigende færdselsintensitet har helt ændret gadebilledet; men da optrapningen sker fra dag til dag, mærkes det ikke så meget.

Allerede i 1932 foretog politiet en færdselstælling i de tre mest trafikerede gadekryds i byen. Tællingerne blev udført over 3 dage i tiden 9³⁰–18³⁰, nemlig en fredag, lørdag og mandag, og resultatet blev således på den stærkest trafikerede dag – der dog ikke anføres – som vist i den lille tabel.

Hvis man ser bort fra det daværende overvejsinspektorats landevejstællinger

| | Motor-
køretøjer | Andre
trafikanter |
|--|---------------------|----------------------|
| Krydset Frederiks Allé/
Vester Allé | 4.262 | 14.920 |
| Reginakrydset | 3.077 | 15.650 |
| Krydset Vestergade/
Grønnegade | 1.651 | 9.656 |

Blandt »Andre trafikanter« var cyklisterne i stort overtal.

1934 og 1939, skal man frem i efterkrigsårene for at finde initiativer til egentlige lokale færdselstællinger. I juni 1947 blev det besluttet af gennemføre en færdselsanalyse og -tælling i den indre by. Årsagen var, at to siddende kommunale kommissioner, Ny Hovedgade-kommissionen (omkring det senere opgivne Frederiksgade-projekt) og trafikkommissionen, havde behov for en sådan analyse. Først og fremmest ønskede man oplyst færdselsens omfang mellem den indre by og de omliggende kvarterer. Det var et stort arrangement, en lignende undersøgelse var ikke tidligere foretaget i Danmark. Tællingen blev afholdt den 5. august – en tirsdag – i tidsrummet 6–22 og udført af 86 dobbeltposter, en i hver side af gaden. I alt ca. 550 studerende og ældre skoleelever arbejdede med tælling af tre færdselselementer: fodgængere, cyklister og øvrige trafikanter, bortset fra busser og sporvogne. Der udleveredes fra kl. 6 til kl. 9 i alt 12.000 spørgekort til cyklister ved indfaldsvejene, mennesker, der næsten alle var på vej til arbejde ad en fast rute. Ligeledes fik de øvrige køretøjer et kontrolkort, som blev påtegnet ved hver analysepost og afleveret

Her er de tre mest befærdede
gadekryds i Århus
ved 1930'ernes begyndelse.
På billedet fra krydset
Frederiksgade-
Frederiks Allé|Vester
Allé, det såkaldte
»Kronborg«-kryds
opkaldt efter restauratio-
nen på Frederiksgade-
hjørnet (nu Kellers
Gård), ses bag den
cyklende kvinde
den regulerende politi-
betjent. Billedet er fra
juli 1930, og trafikanterne
er udelukkende
cyklister og fodgængere ;
ikke desto mindre var det
det kryds, der blev
passeret af flest
motorkøretøjer ifølge
1932-færdselstillingen.
Bygningen i baggrunden
er Holsts gård,
nu Handelsbankens Hus
på Rådhuspladsen.
Reginakrydset
er på det næste billede
fotograferet i august 1933,
hvilket fremgår af
biografreklamen
for filmen »Tango«
med bl.a. Else Skouboe
(En dag er ikke levet
uden kærlighed...).
Også her præger
cyklisternes overtal
gadebilledet. Nederst
til højre ses Regina-
krydssets lyskurv, i 1930
»Strøgets sensation«.
Det sidste billede
er fra ca. 1925 og
forestiller krydset Vester-
gade|Grønnegade ; her
ses betjenten tydeligt i
funktion. På grund af
bygningernes forskydning
var krydset meget
vanskeligt at passere.
I øvrigt har trafikstøjen
i det snævre kryds
ikke været ubetydelig ;
vognhjul mod brosten
og mælkejungers støden
mod hinanden har næppe
været nogen lise for øret.



ved udkørsel af området. Af de 12.000 kort til cyklisterne kom 63% tilbage, af de 16.000 til andre trafikanter 85%, en meget fin besvarelsesprocent.

Det indkomne materiale blev behandlet fortrinsvis af studerende ved universitetet, og resultatet blev overladt trafikkommissionen i 1948. For denne kommission var det vigtigt at styrke interessen for de offentlige trafikmidler; den interesserede sig derfor for antallet af befordrede personer. De poster, hvor der blev talt mere end 30.000 befordrede mennesker (i begge retninger), var Søndergade, Skt. Clemens Bro, Borgporten, Guldsmedgade (i Torveenden) og Nørregade. Ved disse poster viste det sig, at cyklerne befordrede ca. halvdelen, biler og motorcykler 10–12%, sporvognene resten. Århus var endnu cyklisternes by. Dette fremtrådte selvfølgelig tydeligst i de gader, hvor sporvognene ikke kørte. På Åboulevarden, i Vestergade og i Grønnegade bestod 80–87% af færdslen af cyklister. I øvrigt viste tællingen, at den brede Åboulevard kun var trafikeret af $\frac{1}{4}$ så mange, som blev talt ved de nævnte poster; formentlig fordi den skærer hovedstrøget ude af niveau og ikke på dette tidspunkt havde den stærke havnefærdsel. Trafikken på Åboulevarden kom først med bilens dominans som transportmiddel samt med dens etablering som hovedfærdselsåre til havnen. I øvrigt havde trafikken over Søndergade-Ryesgade til havnen altid været en plage. Allerede i 1905 beklagedes generne af den megen trælasttransport i en debat i byrådet om trafikforhold.

Fra 1951 begyndte stadsingeniørens kontor at tælle regelmæssigt efter det af Overvejsinspektoratet givne mønster fra 1934 og 1939, dvs. ved indfaldsvejene den første torsdag i august og følgende dage til og med søndag, de gamle tællesteder suppleret med nye efter behov.

Ud fra disse tællinger beregner man den såkaldte »augustdøgnfærdsel«, som er velegnet, hvis man vil sammenligne færdselsintensiteten år for år. I tabellen er medtaget de færdselselementer, der varetager persontransporten ved de poster på indfaldsvejene, der ligger inderst mod byen, dvs. at det meste af lokaltrafikken mellem den indre by og forstæderne er talt med. De fire centrale punkter, hvor jernbanen skærer vejnettet, er endvidere medtaget for årene 1955, 1969 og 1973.

For indfaldsvejene er forholdene ret ensartede. Der skete rundt regnet en fordobling af personbiltrafikken fra 1939 til 1955 (16 år), mens de næste 14 år tegnede sig for en 3–4–5-dobling. Grenåvej kom klart i spidsen som mest trafikeret indfaldsvej med Skanderborgvej og Silkeborgvej noget efter. Det kan endvidere ses, at $\frac{2}{3}$ af motorcyklerne forsvandt ud af trafikken mellem 1955 og 1969, utvivlsomt i forbindelse med bilens fremtrængen. Knallertantallet steg beskedent, men er tydeligt noget større på Skanderborgvej og Silkeborgvej end på Grenåvej. Endelig er cyklisterne antal faldet til ca. $\frac{1}{4}$ af 1939-tallet, en udvikling, der er endnu tydeligere, når man ser på de nye tal fra broerne.

På broerne tegner billedet sig næsten på samme måde som for indfaldsvejene i den udstrækning, der kan sammenlignes; dog bortset fra Bruuns Bro, der ikke har været underkastet den samme trafikmæssige udvikling.

Der er interessante detaljer i tabellen, som enhver kan forsøge at forklare: cyklistantallets stigning på Viborgvej fra 1939 til 1955, knallertantallets stigning på Frederiks Allé-broen 1955 til 1969 osv., men stort set er billedet ensartet.

Ud over de faste tællinger er der foretaget specialtællinger ved forskellige lejligheder, f.eks. tællinger på havnetrafik-

ken og på »Allégaderingen«. Teknisk set blev tællingerne indtil 1960'erne stort set foretaget af studenter; men efterhånden som studenternes økonomi bedredes, blev gymnasieelever og andre inddraget. I marts 1972 blev der anskaffet automatiske, selvregistrerende tællere med luftslanger på kørebanen, hvortil kommer manuelt betjente, automatiske tællere. Bearbejdningen af materialet foregår i dag ved EDB, og det skal til-

føjes, at foruden kommunen foretager både staten og amtet tællinger i området. Det er ikke ukendt for nogen, at den stigende trafik har givet samfundet problemer. Hvis ikke der til stadighed blev foretaget trafikregulerende foranstaltninger i samarbejde mellem politi og kommunale myndigheder, ville trafikken ikke kunne afvikles uden sammenbrud, ligesom færdselsuheldene ville antage et uhyggeligt omfang. I hvert fald siden

Uddrag af færdselstællinger i Århus 1939–1973. Augustdøgnfærdsel.

| | | Person-
biler | %
ændr. | Motor-
cykler | %
ændr. | Knal-
lerter | %
ændr. | Cykler | %
ændr. |
|------------------|------|------------------|------------|------------------|------------|-----------------|------------|--------|------------|
| Oddervej | 1939 | 1.067 | | 113 | | | | 2.287 | |
| | 1955 | 2.255 | 111 | 685 | 526 | 672 | | 1.735 | +24 |
| | 1969 | 9.753 | 333 | 211 | +69 | 754 | 12 | 562 | +68 |
| | | | | | | | | | |
| Horsensvej | 1939 | 508 | | 55 | | | | 935 | |
| | 1955 | 1.099 | 116 | 319 | 480 | 300 | | 484 | +48 |
| | 1969 | 5.916 | 438 | 103 | +68 | 364 | 21 | 231 | +52 |
| | | | | | | | | | |
| Skanderborgvej | 1939 | 2.078 | | 261 | | | | 6.794 | |
| | 1955 | 3.130 | 51 | 1.043 | 300 | 1.019 | | 3.398 | +50 |
| | 1969 | 19.432 | 521 | 481 | +54 | 1.910 | 87 | 1.616 | +52 |
| | | | | | | | | | |
| Silkeborgvej | 1939 | 1.850 | | 217 | | | | 7.725 | |
| | 1955 | 3.275 | 77 | 1.295 | 497 | 1.296 | | 5.087 | +34 |
| | 1969 | 16.242 | 396 | 449 | +65 | 1.804 | 39 | 1.784 | +65 |
| | | | | | | | | | |
| Viborgvej | 1939 | 704 | | 101 | | | | 1.529 | |
| | 1955 | 1.821 | 159 | 745 | 638 | 1.033 | | 2.943 | 92 |
| | 1969 | 9.582 | 426 | 244 | +67 | 1.045 | 1 | 576 | +80 |
| | | | | | | | | | |
| Randersvej | 1939 | 886 | | 120 | | | | 872 | |
| | 1955 | 1.920 | 117 | 516 | 330 | 325 | | 454 | +48 |
| | 1969 | 9.431 | 391 | 160 | +69 | 363 | 12 | 126 | +72 |
| | | | | | | | | | |
| Grenåvej | 1939 | 1.867 | | 224 | | | | 2.332 | |
| | 1955 | 4.382 | 135 | 1.417 | 533 | 1.513 | | 2.670 | 14 |
| | 1969 | 26.497 | 505 | 481 | +66 | 1.360 | +10 | 903 | +66 |
| | | | | | | | | | |
| Spanienviadukten | 1955 | 4.340 | | 1.463 | | 1.902 | | 4.600 | |
| | 1969 | 19.065 | 339 | 509 | +65 | 1.761 | +7 | 1.757 | +62 |
| | 1973 | 20.179 | 6 | 258 | +49 | 1.177 | +33 | 1.540 | +12 |
| | | | | | | | | | |
| Bruuns Bro | 1955 | 3.723 | | 1.898 | | 1.872 | | 9.500 | |
| | 1969 | 10.009 | 169 | 354 | +81 | 1.941 | 4 | 2.511 | +74 |
| | 1973 | 9.238 | +8 | 212 | +40 | 1.300 | +33 | 1.813 | +28 |
| | | | | | | | | | |
| Frederiks Bro | 1955 | 2.970 | | 1.209 | | 1.538 | | 11.310 | |
| | 1969 | 14.024 | 372 | 434 | +64 | 3.075 | 100 | 4.132 | +63 |
| | 1973 | 16.311 | 16 | 403 | +7 | 2.234 | +27 | 2.791 | +32 |
| | | | | | | | | | |
| Ringgade Bro | 1955 | 4.039 | | 1.544 | | 1.429 | | 4.298 | |
| | 1969 | 22.502 | 457 | 559 | +64 | 2.221 | 55 | 1.862 | +57 |
| | 1973 | 25.677 | 14 | 326 | +42 | 1.665 | +25 | 1.330 | +29 |
| | | | | | | | | | |

Kilde: Statistisk Årbog for Århus.

Som tallene fra 1969-tællingen viser, er Grenåvej blevet den klart mest trafikerede indfaldsvej til byen. Billedet er fra 1973 og viser Grenåvej mod nord, set fra Vestre Strandallé.

Som et kuriosum skal det anføres, at billedet er et pressefoto, der har været anvendt til illustration i en artikel

om færdselssyndere, der kører over for rødt.

I avisteksten hedder det: »Endnu en bilist er på vej over for rødt...«

Fotografen har imidlertid forfalsket billedet, så lyskurven viser rødt i stedet for grønt;

et groft eksempel på mediemanipulation.



begyndelsen af 1920'erne har politiet haft reguleringen af færdslen på de belastede steder som et væsentligt arbejdsområde. Hertil kommer fra 1930'erne et aktivt arbejde med færdselspropaganda. Sammen med byrådets vej- og brolægningsudvalg (nu er dette udvalgs arbejdsområder placeret hos stadsingeniøren) har politiet endvidere udarbejdet retningslinjer for de fysiske indgreb i trafikmiljøet, placering af tavler, søm, striber etc. I dag holdes der færdselsmøde hver 14. dag med deltagelse af stadsingeniør, sporvejsdirektør, embedsmænd for trafikdistrikter, politi og Handelsstandsforening, hvor situationen drøftes.

Fra omkring 1920 var der konstant betjente i funktion for at regulere færdslen i gadekrydsene. (Det er dog først efter krigen, at de internationale arm-signaler kom til Århus, efter hvilke man kører »langs lovens arm« og hvor betjentens arm i vejret markerer »gult«. Før krigen betød armen i vejret »rødt«). Fra kl. 10 om formiddagen til kl. 18 var der posteret betjente i de 3 stærkest trafikerede gadekryds. Allerede 1924 blev re-

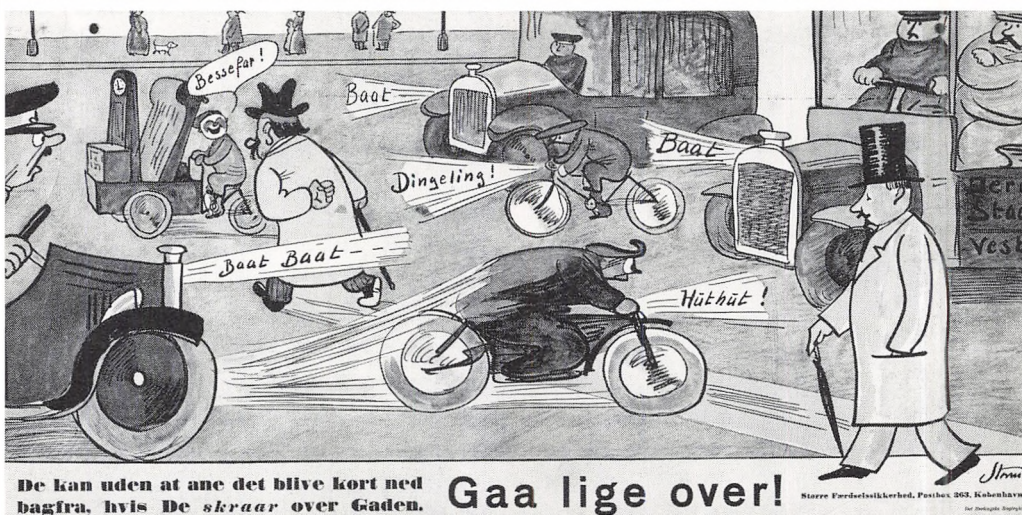
guleringstiden rykket frem til kl. 8 om morgenen, og fra 1925 blev tjenesten udvidet til flere kryds. I 1932 havde 7 betjente fast tjeneste i færdselsreguleringen, hvortil kom de cyklende patruljebetjente, som regulerede visse kryds kl. 11⁵⁵–12²⁰ og kl. 16⁵⁵–17²⁰. Det var endnu i 1930'erne almindeligt med middagspause i arbejdstiden, og det medførte en ekstra myldretid midt på dagen.

I anden halvdel af 1930'erne tog politiet for alvor færdselspropagandaen op. I 1936 blev der således holdt ikke mindre end 47 foredrag, og samme år blev der ophængt næsten 1.100 plakater på busser, taxa'er, i kiosker og i skoler. Hertil kom politiets arbejde med at konstatere overtrædelser af politivedtægt og færdselslov. I 1936 blev der foretaget 1.199 eftersyn af køretøjer; til sammenligning skal det nævnes, at politiet i 1975 standse og undersøgte 5.939 køretøjer.

Med besættelsen ophørte de gode gamle dage på færdselsområdet. Reguleringen i krydsene ophørte, idet politiet under krigen fik nok at gøre med andre ting og konstant led under mandskabsmangel; samtidig var trafikken reduceret væsentligt på grund af brændstofmangel og restriktioner.

Samarbejdet mellem politi og vej- og brolægningsudvalg om trafikregulerende foranstaltninger går tilbage til sidste århundrede, men opgaverne tog kraftigt til med årene. Nogle af de første diskussioner i dette århundrede drejede sig om hastighedsbegrænsninger på stærkt trafikerede steder. Politimesteren fik gennemført »skridtkørsel« (det var hestevognene, der dominerede den tunge trafik) i søndre del af Badstuegade mod Borgporten (1905) og i det slemme kryds Vestergade/Grønnegade (1913). Forslagene blev vedtaget, det sidste dog ikke uden diskussion. Et byrådsmedlem hævdede, at det efterhånden var sådan, at

I 1930'erne blev der gjort en stor indsats for færdselspropagandaen. Disse tre Storm P.-plakater er en del af en serie, der på foranledning af »Større Færdselssikkerhed« blev ophængt i sporvogne og busser. Det fremgår af plakatteksten i midten, at 251 personer blev dræbt i trafikken i Danmark i 1934. Heraf blev 5 dræbt i Århus, altså 2%.



man kunne risikere at blive mulkteret, bare man færdedes, en anden, at forholdene var værre på Lille Torv.

De mest påtrængende færdselsproblemer i 1920'erne var netop knyttet til torvene og fra slutningen af dette årti til reguleringen i forbindelse med anlægget af den ny banegårdsplads. I 1927/28 blev det bestemt, at alle køretøjer fra Søndergade skulle køre højre om kiosken på Skt. Clemens Torv og fortsætte på Royalsiden af Store Torv. I den forbindelse kom der forslag op om rundkørselsetablering på Lille Torv; på Banegårdsplads blev det besluttet kun at have een tilkørsel til banegården, nemlig fra Bruuns Gade. Når det gjaldt problemerne ved Lille Torv, stod det klart, at det var nødvendigt at reducere færdselspresset fra Vestergade mod Guldsmedgade ved at lave tværgaden ved Frue Kirke hen til Klostertorv. I 1931/32 kom endelig rundkørslen på Lille Torv. Dermed var de mest påtrængende problemer løst. Størst diskussion kom der nok til at stå om en anden regulering, nemlig ensretningen af Mejlgade. Først blev der etableret ensretning nord-syd, derpå ændredes retningen modsat. Grundejerne søgte ustandseligt at få ensretningen ophævet i anden halvdel af 1930'erne; men det fik de kun om natten og på søn- og helligdage. Ved krigens udbrud blev ensretningen ophævet; men den kom igen, da krigen var forbi.

Med al respekt for mellemkrigsårenes trafikproblemer i Århus kan man vist roligt fastslå, at de største problemer er opstået og blevet (delvis) løst i efterkrigsårene med den heftige stigning i trafikintensiteten. Midlerne har mere end noget andet været elektroniske med etablering af den automatiske lysregulering i gadekrydsene. Lysanlæggenes historie i Århus går tilbage til torsdag morgen den 2. oktober 1930, da en lyskurv blev

ophængt i Østergade/Søndergade-krydset. Byrådet havde lagt vægt på så vidt muligt at lade materiellet fremstille lokalt, og denne byens første lyskurv var lavet af Axel Hakonsens elektromekaniske etablissement. Den var foreløbig indrettet til manuel betjening, idet man antog, at den automatiske regulering, som man fandt den i Berlin, næppe ville egne sig til den lave trafikintensitet i Århus. Der var bygget et skab på hjørnet, hvor en betjent kunne dirigere lyskurvens signaler rødt-orange-grønt. Det var den almindelige opfattelse, at kurven hang for højt, når man betænkte, at moderne automobiler var udstyret med solskærm, der dækkede for udsigten op efter. Det viste sig dog, at lyskurven kunne sænkes ca. 1 meter.

Ved premieren den følgende lørdag var der mødt så mange mennesker – foruden et stærkt fremmøde af honoratiores – at der måtte træffes særlige foranstaltninger for at skaffe den ved lysskabet posterede betjent Nic. Jensen frit ud-kig. Men kl. 11³⁰ kom man i gang, og Jensen lod lyskurven vise grønt mod Søndergade, rødt mod Østergade. Især cyklisterne var flinke til at respektere signalet, mens bilisterne som frygtet havde lidt vanskeligt ved at se. Lyskurven var fremdeles i den følgende uge Strøgets sensation; hver dag samledes en undrende skare omkring skabet, hvor betjenten arbejdede i tidsrummet 9³⁰–18. En »cyklende århusianer« roste fyret, men skrev i avisen, at det burde være automatisk, da det så ikke ville tage hensyn til rang og stand og se cyklisterne over hovedet til fordel for bilerne. Det blaserte bilfolk var mere forbedent. I det forgangne forår havde formanden for Århus Automobilklub, vinhandler Ingvor Thorup, hilst det kommende signal velkommen: »Well, men det er kun et enkelt led i udviklingen«.

Lille Torv har med sin centrale placering altid været meget besøgt og ofte voldt hovedbrud, når det gjaldt om at få system i trafikken.

Her er fire stadier i torvets udvikling i dette århundrede.

På det første billede fra omkring 1908 råder provinsidyllen ; om det så er færdsel med barnevogn, foregår den på kørebanen.

På næste billede fra ca. 1925 er der stadig ikke meget system i sagerne.

Der er sporvogn og motorkøretøjer ; men fodgængerne har stadig fri passage over torvet.

Lille Torv var dog på dette tidspunkt ved at udvikle sig til smertensbarn, trafikmæssigt set, og på næste billede fra 1931 er der sket store ændringer :

Brolægningen er forsvundet og erstattet af asfalt, og frem for alt er rundkørslen blevet etableret. På det sidste

billede fra september 1973 ses torvet i sin nuværende udformning, hvor rundkørslen er opgivet og erstattet af lysregulering, sporvognen forsvundet til fordel for bussen. Barnevognen er der stadig som i 1908, men nu er den forvist til zebrastriberne.





Ved premieren var han interesseret med-lever og gik ind for sænkningen af kur-ven. Året efter havde piben en anden lyd: »Lad os omgående få de aldeles håbløse lyskurve pillet ned og opmagasineret dem for tid og evighed, Århus er ikke London og ikke Berlin, og gang på gang må cykler og biler vente i minutter, skønt der ingen trafik er«, ud-talte han i forbindelse med politimester Hoecks tiltrædelse af embedet.

Det kom ikke til at gå, som Thorup ønskede. Allerede den 18. oktober 1930 var fyr nr. 2 i gang i Reginakrydset. Det var fremstillet i Hellerup; men der var enighed om, at Hakonsens fyr havde de tydeligste signaler. Nogle ønskede at få »rødt« placeret nederst i stedet for øverst, men det er de ikke kommet igen-nem med endnu. Det viste sig i øvrigt, at signalet i Reginakrydset var det mest nødvendige af hensyn til bl.a. rutebil-færdslen, og Hakonsens fyr blev snart slukket.

Reginafyret blev automatiseret og fungerede 1930'erne igennem. Under krigen var det slukket, og det viste sig vanskeligt for århusianerne at vænne sig til situationen, da det blev tændt igen i 1946, den 5. april. Motoren, der skiftede signalerne, brændte sammen på grund af fugt, og betjeningen måtte derfor fore-gå ved håndkraft. Politiet fik en travl dag i krydset.

Udviklingen af elektronikken i efter-krigsårene medførte helt nye muligheder for trafikregulering ved hjælp af lysan-læg. Et meget påtrængende problem i byen har været tilslutningen af forskellige hovedveje til Ringgaden (Hovedvej 15–Silkeborg og Hovedvej 10–Randers). Disse hovedveje blev suspenderet ved indkørsel på Ringgaden ved rigelig an-vendelse af signaltavler, men alligevel skete der mange uheld i krydsene. Om-kring 1950 overvejede man signalanlæg

ved Silkeborgvej; men af økonomiske grunde valgte man de billigere heller, som også blev opsat ved Randersvej. Trods fire belyste hovedvejestrekanter på Randersvej og trods det, at man forsyne-de hovedvejestrekanten midt på Silke-borgvej med neonrør, der blinkede hele døgnet, skete der jævnligt sammenstød i krydsene. På denne baggrund etablere-des der lyssignal først ved Randersvej (2. april 1955) og dernæst ved Silkeborg-vej (17. december 1955). Samme dag, som signalet tændtes ved Silkeborgvej, trådte et andet stort anlæg i funktion, nemlig ved hovedvej 10's indføring i Ringgade-systemet ved Harald Jensens Plads. De trafikregulerede anlæg, popu-lært kaldet »det tænkende signal«, blev leveret af L. M. Ericsson og var det mest moderne, der fandtes. Det var op-sat på standere, og ved indstilling af re-lærerne skiftedes det automatisk efter vekslende trafik fra myldretid til natte-timer. Køretøjerne påvirkede detektor-spoler 6–8 cm under vejbanen. Signaler-ne ved de to hovedvejstilslutninger på selve Ringgaden kostede tilsammen ca. 160.000 kr.; det var mange penge i 1955. Året efter fulgte det næste signal, nemlig i krydset Ringgaden/Søren Frichs Vej, som blev synkroniseret med anlægget ved Silkeborgvej, så størstedelen af tra-fikken kun fik ét stop. Årsagen til dette signals etablering var den, at et stort antal cyklister ved arbejdstids begyndel-se og ophør passerede Ringgaden. Først fire år senere, i december 1960, fortsatte udbygningen. Turen var kommet til krydset Ringgaden/Paludan Müllers Vej, og med dette anlæg introduceredes for første gang i Århus særlige signaler for fodgængere, »gå« og »vent«. Ringgaden var ikke den eneste belastede trafikåre i Århus; også i havnekvarteret brændte det på langs den østlige hovedfærdsels-åre. I februar 1961 blev der opsat anlæg

*På dette – lidt triste –
 efterårsbillede
 fra november 1929
 ses Banegårdspladsen
 efter anlæggelsen;
 der er tilkørsel til
 parkeringen fra Bruuns
 Gade. For enden af den
 nye banegårdsbygning
 ses den foreløbige
 bygning endnu, hvor
 senere basarforretningerne
 blev opført.
 I baggrunden ses de
 mindre ejendomme,
 der måtte falde,
 da Demokratens bygning
 blev opført i 1936.*



ved hver ende af Dynkarken, ved Åboulevarden og Sønder Allé-krydsene. De blev koblet sammen, så trafikanterne i det ene kryds kunne regne med grønt i det andet et antal sekunder senere, uden at der dog var tale om »grøn bølge« på grund af den megen indsvingende færdsel.

I 1961 forsøgte man sig med et specielt fodgængersignal ved Kommunehospitalets hovedindgang. Det var tændt i besøgstiden og virkede med konstant grønt for færdsel ad Nørrebrogade. Fodgængere kunne ved tryk på en knap standse trafikken med rødt længe nok til, at de kunne nå over gaden. Derpå sikrede signalsystemet et bestemt tidsrum, før fodgængere atter kunne trykke sig ind. Signalet måtte imidlertid tages ud af drift, fordi fodgængerne ikke brugte det, især ikke, hvis de skulle nå en bus på den anden side af gaden.

Efter etablering af et foreløbigt lysanlæg i krydset Nørreport/Kystvejen til

brug i myldretiden fortsatte man nu på Ringgaden ved Langelandsgade, Aldersrovej og Skovvangsvej (1962). De ialt 6 anlæg i den nordre ende af Ringgaden blev synkroniseret efter et omhyggeligt udarbejdet system. Anlæggene kørte på to programmer, 50 sek. om dagen, 46 sek. om natten, styret ved ure og med et tredje specialprogram indlagt af hensyn til Ungskuet. Der var taget hensyn til, at afstanden mellem signalerne varierede fra 350 til 580 m, og i dagsprogrammet var der tvungent skift til grønt fra tværveje, men med afkortning ved tynd trafik fra disse. Natprogrammet havde præference for Ringgaden, forstået på den måde, at trafikanter fra tværvejene ved passage af detektorerne fik grønt på tider, der passede i programmet.

1962 var et vigtigt år i den elektroniske trafikregulerings historie; det var således også året, hvor stadsingeniøren i samarbejde med DSB og havneudvalget fik løst problemet med lysene i Havnegade–

*Skabet til manuel
regulering af lyskurven
i Reginakrydset var
placeret på Buus' hjørne;
på billedet betjenes det af
politibetjent
Villads Jensen.
Den brogede parasol
havde firmaet Buus
anbragt; den skulle
tjene til at beskytte
vagthavende mod solens
stråler.
Parasollen var imidlertid
ikke politimæssig nok
og blev beordret fjernet.
Foto i Århus Politis Arkiv.*



Skolebakken, hvor der passerede ca. 20 tog i tiden kl. 5–24. I styremaskinen for anlæggene her var der foruden dag-, myldretids- og natprogram nedlagt en togfase, som tændtes af passerende tog ved skinnekontakter. Togfasen tillader parallel kørsel med toget tilligemed svingning fra nord ind i de tilstødende gader, markeret ved grønne pile.

Tiden 1955–62 var pionertiden; derefter fulgte anlæg af nye signaler slag i slag, og i 1967 var man oppe på i alt 29. Som eksempel på funktionen af de nyere anlæg skal blot nævnes signalet Oddervej/Strandvejen. Her er signalets omløbstid mellem 40 og 60 sek. og med præference for Oddervej, dvs. det står med konstant grønt for Oddervej og skifter kun, når ligeudkørende ad Strandvejen eller fodgængere på tværs af Oddervej anmelder sig; derpå går det automatisk tilbage til grønt for Oddervej. De mange signalers oprettelse har medført styrings-

problemer; men en foreløbig løsning blev nået i marts 1975, da der i Rådhusets kælder blev oprettet et centralt styrings- og overvågningsanlæg med kabelforbindelse til alle anlæg i Ringgadelinjen og inden for denne. Man kan nu overvåge anlæggenes og styremaskinernes driftstilstand samt synkroniseringen mellem grupperne. Centralen åbner mulighed for indkodning af programskift f.eks. i forbindelse med helligdage.

I dagens komplicerede trafikbillede er det ikke nok at tage vare på den kørende trafik. Der skal også sørges for plads til hensættelse af køretøjerne. Også parkeringsproblemet er gammelt i Århus, om end det havde begrænset omfang i mellemkrigstiden. I 1927 kom første gang på tryk politiets parkeringsbestemmelser. Det skete i form af et advarselskort, der kunne anbringes på de hensatte køretøjer. Kortet var dobbelt, så advarslen kunne anbringes på første side, på anden en fortegnelse over parkeringspladserne, der dengang var: Steen Billes Torv, Østbanetorvets vestlige ende, Høegh Guldbergs Gade ved Samsøgade, Vesterbro Torv, Bispetorv, Fredens Torv, Pauls Plads syd for kirken, Frederiksbjerg Torv og Fjordsgade ved Ingerslevs Plads. På kortets tredje side var anført parkeringsbestemmelserne herudover: I gader med sporvognslinjer måtte en vogn kun henstilles få minutter og ligeledes i andre snævre gader. I andre centrale gader måtte automobilet hensættes indtil en time, efter omstændighederne med tændte lygter.

Fra 1. april 1945 blev der i forbindelse med den offentlige cykelparkering oprettet bilparkeringspladser, som blev passet af invalider og arbejdshæmmede mænd. Der blev oprettet 4 pladser: Bispetorv, Banegårdsplads, Sabroes Plads og Zoologisk Have, den sidste dog kun åben om sommeren. Administrationen

*Der skulle gå 25 år
efter etableringen af
lysreguleringen i
Reginakrydset, før det
næste lysanlæg i Århus
blev opsat.
De kommunale myndig-
heder tøvede længe på
grund af de store
omkostninger, men
til sidst fandt man,
at lysreguleringen var
absolut nødvendig.
Den 2. april 1955
blev anlægget ved Randers-
vej/Ringgaden sat i gang;
på billedet er en af
standerne ved at blive
gjort klar.
Bygningen i baggrunden
er Ortopædisk Hospital.*



var overdraget cykelhandler Johs. Sandegård, der fik 50% af afgiften. Der kom flere pladser til i de følgende år; men efterhånden blev hele ordningen afviklet og endelig ophævet i 1954.

I øvrigt for man ret hårdt frem for at skaffe plads til bilerne i 1950'erne; i Sønder Allé sløjfede man »de små og ikke mere særlig kønne forhaver« for at skaffe 24 p-pladser, og i Rosengade og Rådhusstræde røg der et par rosenbede for at skaffe plads til en snes biler. Fra omkring 1960 kom der bedre styr på forholdene. Byrådet besluttede sig for en indsats på flere områder: begrænsning af langtidsparkeringen, regulativ for afgiftsparkeringen samt p- og stopforbud. I dispositionsplanen fra 1965 blev det forudsat, at der skulle skaffes 12–15.000 pladser i den indre by. Heraf blev en del dækket af privatejede p-huse og p-pladser. Langtidsparkeringen blev hæmmet af p-zone-ordningen, der blev indført 1971/72, og hvad angår afgiftsparkeringen, gik man over til parkometersystemet; parkometrene havde premiere den 20. december 1965 med opsættelse af 90 apparater. De virkede godt trods publikums ihærdige forsøg på at ødelægge dem ved indkastning af tændstikker, plastic, spillemønter og forsøg på aktivering med knivsblade. Hærværket mod parkometrene har fortsat været et problem i de forløbne 10 år under ordningen, og man har måttet fjerne dem, der var opsat i Hans Broges Gård af samme grund. Ud over gadeparkometrene står kommunen bag p-huset i Busgadehuset samt pladserne ved Frederiks Allé, og i 1975 blev også anlægget ved Nørreport overtaget. I dag beskæftiger kommunen 7 mand ved administration og vedligeholdelse af de 765 parkometre og de øvrige led i ordningen.

Det er store investeringer, der er foretaget på trafikområdet, og det er store

Sådan er udsigten
fra Domkirken over det,
der kunne være byens
smukkeste plads.

Siden 1920'erne har
Bispetorvet været brugt
som parkeringsplads,
selv om mulighederne
for at skabe et rekreativt
miljø af stor værdi
er åbenlyse.

Gennem årene har
erhvervslivets krav om
parkeringspladser i
bykernen været ret kom-
promisløse; men i den
sidste halve snes år
har der været en optøning
i holdningen i takt med
en stigende fornemmelse
af, at de potentielle
kunder lægger vægt på
et sundt miljø. Den
succes, gågaderne har fået,
vil sikkert sætte sig spor,
så også Bispetorvet
snart vil blive ryddet for
biler.



miljøskader, der er sket i trafiksikkerhedens interesse. Resultatet er, at den stigende trafikmængde kan afvikles nogenlunde. Systemernes ufuldkommenhed ses nu nærmest ved spidsbelastninger på bestemte tider af dagen, hvor trafikken f.eks. på Ringgaden og ved Spanienviadukten klumper sammen, samt ved høj-tider.

Hersker der lejlighedsvis ragnarok-agtige tilstande i den århusianske trafik skyldes det ikke dårlig trafikregulering, men lav færdselsdisciplin. Hvert minut på dagen overtrædes hastighedsbestemmelserne af mange. Alle ved det. Ingen kan forhindre det.

NOTER

Færdselstællingen 1932: Beretning om Århus Politi, 1932. – *Færdselstællingen 1947*: Århus Byråds Forhandlinger 1947/48, C s. 432, 1948/49, C s. 540. Lokaltrafikundersøgelse vedrørende Århus Sporveje, 1948. – *Andre færdselstællinger*: Århus Kommunes Beretning, diverse år, Statistisk Årbog for Århus, diverse år. – *Politiets færdselsregulering*: Beretning om Århus Politi, 1917–47. *Skridtkørsel*: Århus Byråds Forhandlinger 1905/06, A 290, 1913/14, A 80 og 119. – *Færdselsregulering på Lille Torv og Banegårdsplads*: Århus Byråds Forhandlinger 1927/28, A s. 195, 1928/29, A s. 253, 1930/31, A s. 59 og 82, 1931/32, A s. 78 og 84. –

Ensretning i Mejlgade: Århus Byråds Forhandlinger 1930/31, A s. 267, 1936/37, A s. 32, 1937/38, A s. 90, 1938/39, A s. 124, 1946/47, A s. 108. – *Lyskurvene i Søndergade*: Århus Byråds Forhandlinger 1931/32, A s. 93 og 295, Aarhus Stiftstidende 10. april, 2. oktober, 4. oktober, 8. oktober, 10. oktober, 18. oktober 1930, 5. april 1946. – *Øvrige signalanlæg*: Århus Kommunes Beretning 1950/51 – 1974/75. – *Politiets parkeringsbestemmelser*: Aarhus Stiftstidende 29. juli 1927. – *Den offentlige parkering*: Århus Kommunes Beretning 1945/46 – 1974/75.

Når det går galt

Ud over de ganske store økonomiske omkostninger, der må udredes for at afvikle nutidens trafik, er der de mere alvorlige: tab af og uoprettelige skader på mennesker, sket ved færdselsuheld.

Uheld i trafikken er i alt væsentligt knyttet til bilens fremkomst i færdselsbilledet. Naturligvis kunne løbske heste lejlighedsvis afstedkomme ulykker, men de uhyggelige løbskkørsler, man træffer i romanerne, var sjældne i det virkelige liv. Politiets statistik fra 1930 registrerer 327 færdselsuheld i Århus. I kun 16 tilfælde eller mindre end 5% af samtlige var hestekøretøjer indblandet, mens motorkøretøjer var impliceret i de 285, altså 85–90%. Bilen er en ulykkesmaskine, og først med dens indtog er trafikken blevet farlig.

På side 126 er trafikintensiteten i Århus belyst i tabelform. Her følger en tabel, der angiver færdselsuheldene de samme år:

Færdselsuheld i Århus politikreds.

| | 1939 | 1955 | 1969 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Antal uheld | 545 | 1.282 | 1.361 |
| Dræbte | 7 | 5 | 16 |
| Tilskadekomne | 221 | 646 | 865 |
| Implicerede færdselselementer | 1.030 | 2.497 | 2.660 |

Kilde: Statistisk Årbog for Århus.

Set fra et trafikplanlægningssynspunkt er der lyspunkter. Trafikken mellem 1939 og 1955 blev stort set fordoblet,

hvis tællingerne ved indfaldsvejene er repræsentativ; samtidig steg antallet af færdselsuheld til lidt mere end det dobbelte. Under den kraftige stigning i trafikken mellem 1955 og 1969, mindst 3–4 gange så stor som i den foregående periode, er færdselsulykkernes antal knap nok steget. De nyere tal for første halvdel af 1970'erne understreger denne gunstige udvikling, men omlægning af politikredsen gør det vanskeligt at sammenligne tallene. Mens tallet for 1939 ligner det for de tilstødende år, var 1969 endda et meget mørkt år i forhold til de tilstødende, hvad antallet af uheld angår. Set fra en anden vinkel er situationen imidlertid alvorlig nok: 4–500 mennesker er blevet dræbt i den århusianske trafik siden krigen, hvortil kommer de tusindvis af mennesker, der er blevet lettere eller hårdere kvæstet i samme tidsrum.

Fordelingen af uheldene på døgnets timer og på ugens dage er, som man kan vente, ikke lige; den er naturligvis mere end af noget andet afhængig af trafikintensiteten på skiftende tider. I tabellen side 138 er den nævnte fordeling angivet i procent.

I tabellen er medtaget førkrigsåret 1939, 1964 og det sidste år under den gamle politikredsinddeling, 1972, og tallene fra disse år belyser på rimelig måde den udvikling, der har fundet sted. Det viser sig således, at den del af færdselsuheldene, der finder sted i dagtimerne, har været faldende. I 1939 skete omkring $\frac{4}{5}$ af uheldene i dagtimerne (6–18),

*Færdsselsuheld i Århus politikreds, procentvis
fordelt på døgnet's timer og ugedage.*

| | 1939 | 1964 | 1972 |
|-------------|------|------|------|
| Kl. | | | |
| 6-8 | 4,8 | 7,8 | 7,6 |
| 8-10 | 12,8 | 9,1 | 6,7 |
| 10-12 | 14,5 | 11,5 | 10,3 |
| 12-14 | 13,2 | 12,9 | 9,8 |
| 14-16 | 17,8 | 13,5 | 15,0 |
| 16-18 | 15,8 | 17,7 | 15,6 |
| 18-20 | 9,9 | 11,3 | 10,1 |
| 20-22 | 3,5 | 6,5 | 6,7 |
| 22-24 | 4,8 | 5,1 | 7,3 |
| 24-2 | 1,1 | 2,3 | 5,3 |
| 2-4 | 1,5 | 1,4 | 3,5 |
| 4-6 | 0,4 | 0,5 | 2,1 |
| Sammendrag: | | | |
| Kl. | | | |
| 6-12 | 32,1 | 28,4 | 24,6 |
| 12-18 | 46,8 | 44,1 | 40,4 |
| 18-24 | 18,2 | 22,9 | 24,1 |
| 24-6 | 3,0 | 4,2 | 10,9 |
| Søndag | 10,6 | 8,2 | 9,0 |
| Mandag | 14,7 | 14,1 | 15,6 |
| Tirsdag | 13,0 | 14,5 | 14,3 |
| Onsdag | 12,1 | 15,6 | 14,6 |
| Torsdag | 15,6 | 15,8 | 14,3 |
| Fredag | 13,8 | 16,1 | 18,3 |
| Lørdag | 20,2 | 15,5 | 13,5 |

i 1964 ca. $\frac{3}{4}$, og 1972 var tallet sunket til ca. $\frac{2}{3}$. Tilsvarende er andelen af uheld i aften- og nattetimerne selvfølgelig gået op fra ca. $\frac{1}{5}$ i 1939 til ca. $\frac{1}{3}$ i 1972. Der kan være mange faktorer bag denne udvikling, f.eks. kan der peges på stigningen i den private motorisering, der giver en langt stærkere trafik i aften- og nattetimer end før i tiden.

I fordelingen af uheld på ugedage er den eneste markante forskel mellem førkrigstallet og nutiden, at den grimme lørdag er ved at blive erstattet af den grimme fredag. Dette har naturligvis noget at gøre med, at weekendsystemet har udviklet sig i efterkrigsårene med dalende aktivitet om lørdagen på en del områder, samt at fredagen har haft den sene lukketid. Med 1976-lukkeloven, der

synes i nogen udstrækning at flytte den sene lukning til torsdag, vil færdselsuheldsstatistikken igen blive påvirket.

De mange uheld i trafikken har gjort ambulancer og kranvogne almindelige i gadebilledet. Oprindeligt blev al slags sygekørsel, i den udstrækning, den ikke blev foretaget privat, gennemført med hospitalers hestetrukne køretøjer. Da Sophus Falck startede sit redningskorps i oktober 1906 i København, begyndte der nye tider på dette område. Allerede 1908 indkøbte Falck en automobilsygevogn, der blev den første af sin art i Skandinavien. I overensstemmelse med sine ønsker om at udbygge redningskorpsen til at være landsomfattende søgte Falck allerede i 1913 at komme ind på redningskørslen i Århus. Kommunen fik tilbud om at få besørget sygekørslen for 3 kr. pr. transport; men byrådet besluttede i stedet selv at anskaffe et automobil.

Det blev imidlertid ikke til noget i første omgang på grund af første verdenskrig og de følgende forsyningsvanskeligheder, men sagen kom op igen i 1919, da politimester Goll indstillede til byrådet, at man burde anskaffe et automobil til brug ved politiets udrykninger og til sygetransport. I 1921 var sagen kommet så langt, at politimesteren (det var nu Kiørboe) kunne fremsende forskellige tilbud til byrådet. Rådet antog et tilbud fra automobilforhandler Emil Andersen, der lød på 16.700 kr. Den pågældende vogn var en 6 cylindret Stoewer på 19 HK og med Boschlys, -selvstarter og -signalhorn. Det lukkede karosseri var bygget i Århus (også grøn-lakeringen var foretaget her), og automobilet havde plads til 12 personer. Vognens vindskærm og vinduer var udført i Triplex-glas, og på siderne var politivåbnet anbragt. Ved udrykning i tilfælde af uroligheder kunne vognen armeres med ståltrådsnet til beskyttelse af

To trafikuheld i mellemkrigsårenes Århus.

Det øverste er taget den 7. juli 1928, da en sporvogn løb af sporet på Søndergade; noget havde sat sig fast i vigesporret ved Regina, så vognen kom til at stå på tværs.

Der var ingen passagerer i sporvognen, da uheldet skete, og heller ingen forbigående blev ramt.

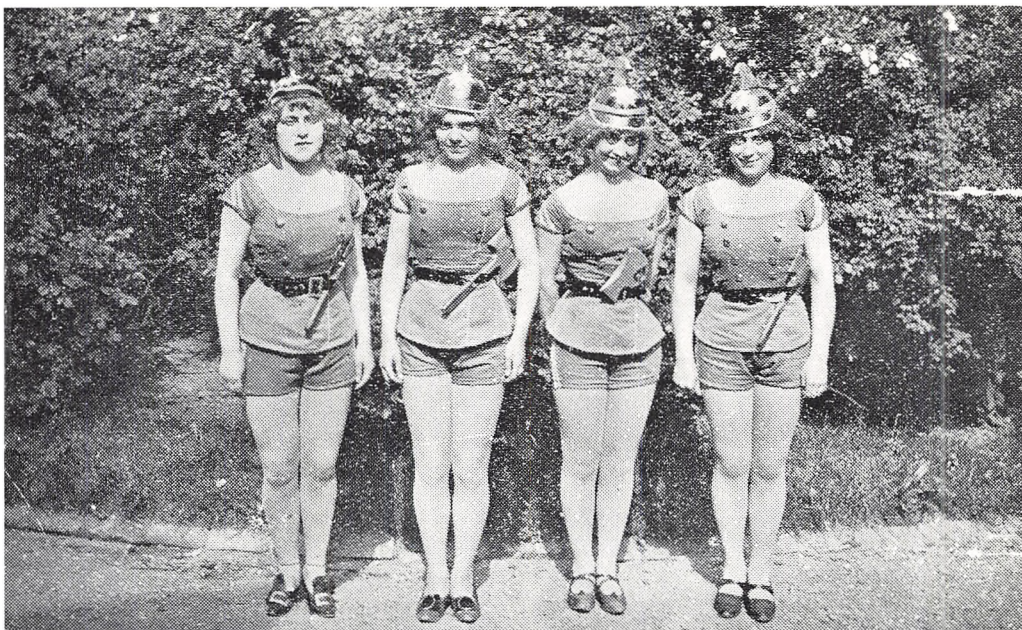
Som det ses, stimlede folk sammen i betydelig grad, så vagthavende betjent i Østergade-krydset måtte tilkaldes for at sprede mængden. Falcks redningskorps klarede situationen ved at spænde vognen til en anden sporvogn, der trak den på sporet igen.

I øverste venstre hjørne ses Regina-krydset med Buus' ejendom. Det andet uheld, der skete den 3. maj 1936, var værre.

En motorcykel fra Grenå-egnen med to personer påkørte en bil i krydset Frederiksgade/Mørks-gade. Bilen, ført af en repræsentant fra Århus, ville fra Østergade fortsætte over i Mørks-gade, da den blev ramt af motorcyklen, der (ifølge vidner) kørte med ca. 50 km i timen mod Lille Torv; motorcyklen blev kvæstet sammen. De to på motorcyklen blev kvæstet – dog ikke livsfarligt – og bragt til Amtssyge-huset. Dengang brugte man endnu det farlige ord »forkørselsret« om bilens passage fra Østergade; den blev ikke respekteret i dette tilfælde.



*Dette billede
 »Falcks redningskorps
 i århusiansk tilsnit«
 stammer fra programmet
 til sommerrevyen 1913 i
 Vennelyst :
 »Århus – er du vågen?«
 Desværre er teksten til
 nummeret ikke trykt i
 programmet, og heller
 ikke de lokale aviser om-
 taler det.
 Muligvis har revyindslaget
 forbindelse med
 Falck-tilbudet til
 Kommunen om at besørge
 sygekørsel fra samme år.
 I hvert fald har Sophus
 Falck, redningskorpsets
 stifter, besøgt Århus
 før første verdenskrig
 for at holde foredrag om
 sit redningskorps.*



chaufføren og køleren. Vognen havde udrykningsflag og 2-tonet signalhorn, og af hensyn til ulykkesudrykningerne hørte der til udstyret 2 sygebåre, forbindskasse, et ildslukningsapparat, nødhjælpværktøj og afspærringsmaterialer samt en projektør. Automobilet blev taget i brug den 13. november 1922; ud af køretøjets samlede 1.057 udrykninger i 1923 (i alt 3.592 km) blev de 230 foretaget i forbindelse med ulykker.

Antallet af udrykninger steg jævnt i de følgende år indtil 1927, da Falcks redningskorps fik oprettet sin virksomhed i byen. Derefter fik kørslen med politiets vogn et mere ensartet politimæssigt præg. Det skal dog tilføjes, at Falck først i 1935 fik en egentlig abonnementsordning igen med kommunen, så redningskorpsset overtog udrykningskørslen; siden den tid er det Falck (-Zonen), der har klaret problemerne på dette vanskelige område.

Falck kom forholdsvis sent til Århus. Den lokale station var den sjette i rækken; til gengæld blev den et midtjysk

hovedsæde. Det var fra begyndelsen Sophus Falcks tanke at forsyne de tre store provinsbyer Århus, Odense og Ålborg med stationer. Allerede 1919 kom stationen i gang i Odense, året efter i Ålborg, idet Falck begge steder overtog en lokal sygevoan. I Århus var interessen ikke overvældende for korpsset, og da Sophus Falck døde i 1926, var der stadig ingen station i byen. Det kom der imidlertid året efter, og det blev den ene af de tre Falck-sønner, Harry, der blev den lokale stations første direktør, efter at han havde startet stationen i Svendborg.

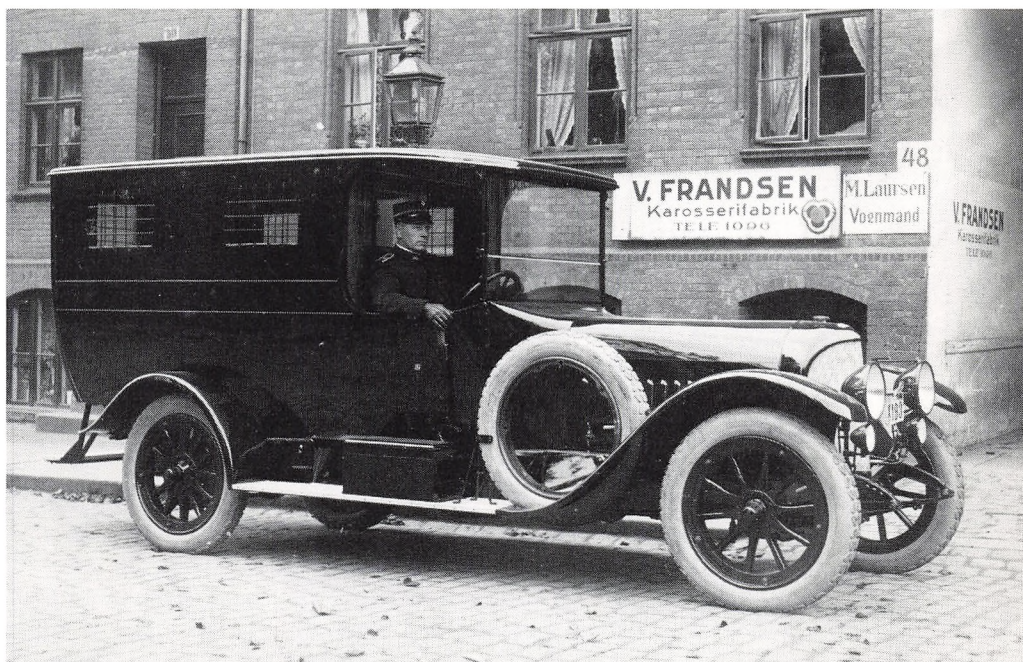
Harry Falck fik en noget kølig modtagelse; således skal borgmester Jacob Jensen have modtaget ham med disse ord: »Jaså, De vil lave redningskorps her i byen. Det skal De være velkommen til, når bare De kan klare Dem selv«. Politiet sørgede som nævnt for ambulancekørslen, hospitalerne for sygekørslen, og man kan heller ikke sige, at redningskorpssets tilbud om brandslukningsassistance blev venligt modtaget. Falck måt-

te godt alarmeres, når det kommunale brandvæsen var behørigt alarmeret; men korpset måtte ikke blive koblet på brandvæsenets alarmeringssystem. Hvis Falck var mødt på et brandsted, måtte det forlade det igen, hvis brandchefen fandt korpsets assistance ufornöden. Heldigvis for Falck var der i 1926 kommet en ny brandpolitilov for landområderne, der åbnede adgang for større slukningshjælp fra privat brandvæsen, og Falck fik kontrakt med 20 kommuner om sådan hjælp.

Den lokale redningsstation stiftedes som et selvstændigt aktieselskab med 100.000 kr. i kapital og med telefondirektør J. M. Wallmann som formand. For pengene blev der lejet lokaler og købt vogne. Falcks første station blev indrettet i en tidligere fabriksbygning med gårdsplads på adressen Nørre Allé 29, og i juli måned 1927 kunne stationen indvies. I stueetagen var der indrettet to store garager og et mandskabsrum, på første sal alarmstue og kontorer. Den ene garage rummede det materiel, der hørte til

en redningsstation, den anden var sæde for brandvæsenet. Korpset startede med to store ambulance-udrykningsbiler, en officersvogn, der kunne transportere materiel, og en vogn til autohjælp; blandt materiellet var et mobilt elektrisk lysanlæg og iltapparater samt pullmotor til genoplivning af druknede. Korpset bestod fra begyndelsen af 8 mand, hvoraf de 7 var lokale, der havde fået undervisning i korpset. Den særlige afdeling, zonebrandvæsenet (der ganske vist havde mandskab fælles med redningsstationen) havde en stor udrykningsvogn med 500 m slange, kemiske sprøjter og en motorsprøjte med en kapacitet på 1.000 l i minuttet og seks strålerør. Motorsprøjten var påhængsvogn. Harry Falck udtalte, at korpset ikke rykkede ud med sprøjterne ved brand i byen; men korpset ønskede dog at blive alarmeret og komme til stede, idet man ville rette sig efter brandvæsenet. Ønskede man forbindelse med stationen, skulle man bare bede om redningskorpset i telefonen, så

Her er politiets 6-cylindrede Stoeuer fra 1922. Vognen holder uden for V. Frandsens Karosserifabrik i Sønder Allé 48, hvor karossen blev fremstillet. Vognen fungerede delvis som ambulance, og ikke så få mere eller mindre skadede blev i politiautomobilet kørt til forbindelse på hospitalet i 1920'erne.
Foto i Århus Politis Arkiv.



Dette billede stammer fra oktober 1931 og er taget efter et alvorligt færdselsuheld på Randers Landevej. Bilen, som holder op mod vejtræet, er blevet påkørt af motorcyklen, der ses ved bilens venstre side. Bilisten, en gårdejer, kom ad vejen til højre fra Lisbjerg Terp ud på Randersvejen, hvor han blev påkørt af motorcyklisten, en mekaniker, der var på vej ned ad bakken fra Skejby. Mekanikeren var med sin søster som bagsædepassager på vej til et søndagsbesøg hos forældrene ved Langå. Han blev kvæstet, hun dræbt.



ville f.eks. en ambulance blive sendt af sted. Hvis den tilskadekomne ikke kunne betale for assistancen, krævede Falck intet, ellers måtte man betale den normale takst. Ud over brandslukningskontrakterne var Falck henvist til at klare sig igennem med abonnementer fra institutioner og private; men først i 1935 fik korpset som nævnt kontrakt med kommunen med henblik på udrykningskørsel.

Falcks redningskorps fik hurtigt sin ilddåb i Århus. Den 15. juli 1927 kl. 1 nat mødte korpset op ved en brand i margarinefabrikken »Århus« i Gerlachs-gade, hvor der var ild i nogle garager. Det blev en succes, og dagen efter kunne man læse i Stiftstidende: »Redningskorpsset hævdede sig i øvrigt meget smukt. Det lykkedes det under store anstrengelser og med stor fare for mandskabet at redde tre automobiler ud af de brændende garager. Da den store menneske-

mængde, som efterhånden havde samlet sig ved brandstedet, så denne raske bedrift, hilste de de kække redningsmænd med stærkt bifald«. På sin vis var successen dog måske betinget, idet 12 andre automobiler blev flammernes bytte.

I de første måneder af sin eksistens fik korpset lejlighed til at bruge det forskelligartede materiel. I slutningen af juli måtte det således foretage udrykning til Egå strand med pullmotoren. Det lykkedes at tilbagelægge de 9 km på ca. 10 minutter, men desværre var kræfterne i dette tilfælde spildt. Den druknede, en 19-årig ung mand, havde slugt sit gebis, så det satte sig i strubehovedet og kvalte ham.

Falck fik sig efterhånden etableret trods den valne modtagelse, således som det fremgår af følgende udbrud i Stiftstidende fra 1930: »Der går praktisk talt

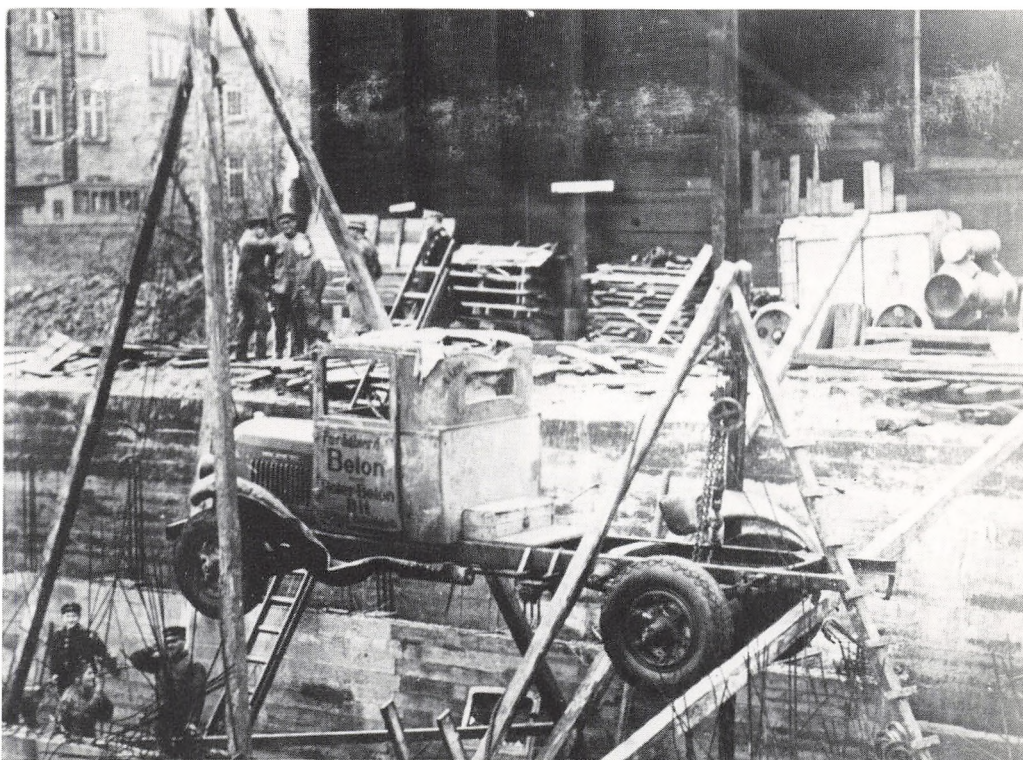
*Her er Falcks vognpark
i Århus omkring 1930.
De tre vogne forrest i
billedet er ambulancerne ;
de gule udrykningsflag
hænger til højre
for kølerne.
I baggrunden ses
brandmateriellet.*

Foto tilhørende Falck.



*Falcks redningskorps
udførte fra begyndelsen
af sin eksistens i Århus
mange tungere rednings-
aktioner. Køer og heste
med vogn blev reddet op
fra havnebassinet,
sporvogne i flere tilfælde
sat tilbage på sporet.
Her er det en betonbil
fra Århus Betonfabrik,
der bliver hentet op
fra åen : den var styrtet
ned i udgravningen
under åoverdæknings-
arbejderne i anden
halvdel af 1930'erne.*

Foto tilhørende Falck.



ikke en dag, uden at det gule udrykningsflag smælder gennem gaderne til tonerne af udrykningssirenenes hæse brøl...». I de usle lokaler i Nørre Allé måtte korpset sidde til 1942, da stationen på Kystvejen kunne tages i brug. At der gik så forholdsvis lang tid skyldtes uenighed mellem borgmester H. P. Christensen og Harry Falck om stationens placering. Det blev H. P. Christensens efterfølger, Stecher Christensen, der tilbød Falck grunden på Kystvejen. I 1967 blev administrationen og en del materiel flyttet til Trindsøvej ved Ringgaden, hvor der yderligere skete udvidelse i 1975.

Imidlertid fik Falck konkurrence i 1930'erne af Zoneredningskorpset. Dette korps var oprettet i 1931, og åbnede i 1938 en station i Eckersbergsgade 9. Åbningen vakte så stor interesse i offentligheden, at ikke mindre end 4.500 mennesker den første søndag efter etableringen mødte op for at bese stationen. Zonen viste stor opfindsomhed med hensyn til alternativer til Falck-metoderne og satte

ind på områder, hvor Falck ikke havde været særlig aktiv, f.eks. ambulanceflyvningen. Konkurrencen mellem de to korps var ikke mindre stærk i efterkrigsårene, men i 1962 nåedes en overenskomst, der faktisk medførte, at Falck købte Zonen på landsplan for 11 mill. kr. Efter sammenslutningen blev navnet »De danske redningskorps Falck & Zonen«, og falcken blev anbragt inden i Zonens malteserkors til et nyt bomærke. Til belysning af udviklingen inden for redningskorpsenes område skal til sidst gives nogle tal:

Redningskorpsene i Århus. Udrykninger

| | Samlet
antal
udrykninger | Heraf
ambulance-
udrykninger
og syge-
transport | Heraf
automobil-
assistance |
|------|--------------------------------|---|-----------------------------------|
| 1930 | 2.595 | 1.759 | 417 |
| 1955 | 38.685 | 26.337 | 5.901 |
| 1974 | 135.069 | 93.355 | 31.667 |

NOTER

Færdselsuheldsstatistik: Statistisk Årbog for Århus, diverse år, Beretning om Århus Politi 1939. – *Falcks redningskorps, Århus afdeling*: Falcks redningskorps 1906–1931 (udg. af De danske redningskorps' fællesforbund 1931). De danske redningskorps' fællesforbunds meddelelser nr. 10, juli 1952. Bogen om Falck

& Zonen, 1975. Århus Byråds Forhandlinger 1912/13, B s. 390, 1935/36, A s. 18. – *Stoewer'en*: Beretning om Århus Politi 1922. – *Falck-stationen i Nørre Allé*: Aarhuus Stiftstidende 14. juli 1927. – *Falcks redningsarbejde*: Aarhuus Stiftstidende 15. juli, 1. august, 17. august 1927, 18. september 1930.

Brolægning og rydning

Hovedformålet med et gade- og vejnet har altid været og er stadig at formidle den eksisterende færdsel. Færdselen har bestandig ændret karakter; en nødvendig forudsætning for, at gader og veje kan fungere tilfredsstillende, er derfor, at deres linieføring, længde- og tværprofil, opbygning samt »udstyr« er så hensigtsmæssig, at de kan benyttes af tidens transportmidler på alle tider af døgnet og under alle vejrforhold, uden at hverken transportmidlerne eller færdselsårerne selv ødelægges.

Blandt de ovenfor nævnte forudsætninger for at opnå en tilfredsstillende ud-

nyttelse af en gade eller vej indtager selve vejbanens opbygning en særlig vigtig rolle. Hele vejopbygningen eller vejbefæstelsen – indbefattet overfladebehandlingen – har til formål at skabe en fast og jævn flade, der for det første yder den mindst mulige modstand mod trafikmidlernes fremsførelse, for det andet frembringer de færrest mulige ulemper, f.eks. støj- og støvforurening, under afviklingen af trafikken og for det tredje slides mindst muligt ved brugen.

Disse ideelle krav til en vejbane var ikke opfyldt i ældre tider i Århus. Men det er imidlertid et faktum, at de ældste,

Brudstykker af de to ældste, kendte, århusianske gader, afdækket under udgravningerne i 1963 og 1964 på hjørnegrunden Skt. Clemens Torv-Skt. Clemens Stræde, hvor nu Andelsbankens ligger. Den plankebelagte vej er fra ca. år 1000 og den stenrolagte vej er fra ca. 1100. Begge gader har ligget langs indersiden af den daværende Søndervold, der i vikingetid og tidlig middelalder udgjorde en del af Århus' befæstning, og har måske haft forsvarsmæssig betydning. Andre partier af de samme gader kan i dag ses – nøjagtig placeret på deres oprindelige fundsteder – i det vikingetidsmuseum, som Forhistorisk Museum, Moesgård, har indrettet i Andelsbankens kælder.
Foto, Forhistorisk Museum, Moesgård.



Bag Klosteret,
 nuværende Klostergade,
 ca. 1850, set mod vest
 fra et sted ud for nr. 32,
 i baggrunden
 hjørnet ved Tangen.
 Brolægningen her har
 været typisk for de
 århusianske gader før
 nyordningen af
 brolægningsvæsenet blev
 påbegyndt ved reglementet
 af 1839. Såvel kørebane
 som fortove var belagt
 med piksten,
 rå kampsten. Denne
 »toppede brolægning«
 var ikke behagelig
 hverken for kørende eller
 gående. Fortovene
 afgrænsedes langs
 rendestenene af en række
 relativt store og flade sten,
 der ikke dannede
 nogen ret linie,
 således at rendestenene
 fik et bugtet forløb.
 Husenes trappesten
 spærrede i flere tilfælde
 næsten for passage
 ad fortovene.
 I enkelte tilfælde gik
 trappestenen helt ud
 i rendestenen, hvorved
 de hindrede afløbet,
 som tilfældet er i for-
 grunden. Mærkeligt nok
 ses der ingen rendestens-
 brætter på dette gade-
 stykke. Ved husrækken til
 venstre står en
 lyglestøtte af træ,
 men selve lygten mangler.

Foto, Købstadmuseet
 »Den gamle By«.



kendte, århusianske gader, der er næsten
 jævngamle med selve byen, var brolagte,
 idet de var forsynet med en overfladebe-
 lægning. Ved de arkæologiske undersø-
 gelser i 1963 og 1964 på grunden Skt.
 Clemens Torv 6, hvor nu Andelsbankens
 hus ligger, afdækkedes på en ca. 20 m
 lang strækning to – ikke samtidige –
 gader¹. Disse gader var knyttet til for-
 skellige udviklingstrin af Søndervold og
 lå til forskellig tid langs indersiden af
 denne vold, der i vikingetiden og tidlig
 middelalder, altså i perioden fra 900-
 årene til 1100-årene, udgjorde den syd-
 lige del af byens befæstning.

Den ældste gade var fra vikingetidens
 slutning, ca. år 1000. Den løb langs den
 daværende voldfods nordside i en bredde
 af ca. 2½ m og var træbelagt. Belægnin-
 gen bestod af tværliggende træplanker,
 der var fra 15 til 30 cm brede, og som var
 udlagt på undergrunden uden nogen
 form for forankring. Den yngre gade lå
 langs foden af den noget bredere vold,
 anlagt i den tidlige middelalder, ca. år
 1100. Denne gade var ligeledes ca. 2½ m
 bred. Men i modsætning til den ældre
 gade var den stenbelagt med en udpræ-
 get småstensbrolægning af tæt karakter

og uden randstensmarkering. De an-
 vendte sten var af vekslende størrelse og
 udlagt på fladen.

Disse voldgader har muligvis haft for-
 svarsmæssig betydning, og det er antage-
 lig årsagen til, at de var forsynet med en
 overfladebelægning, der har skullet sikre
 uhindret brug af gaderne selv under
 ugunstige vejrforhold. Gader til almin-
 delig, civil trafik blev derimod ikke fun-
 det ved de nævnte udgravninger, idet
 man ikke iagttog anlagte gader eller stier
 mellem de udgravede hustomter fra vi-
 kingetiden².

Et almindeligt gadenet må dog være
 opstået samtidig med opførelsen af hus-
 rækker og af markante bygninger, som
 f.eks. kirker, og altså gå tilbage til den
 ældste middelalder. Fra middelalderens
 slutning foreligger der skriftlige efterret-
 ninger om stenbrolagte gader. I 1466
 oplystes det således, at der fandtes »sten-
 bro« ved Studsgades Port³.

I de følgende århundreder omtaltes
 brolægning, brolæggere (stenpikkere) og
 brolægningsmaterialer oftere og oftere.
 Af efterretningerne fremgår det, at ga-
 derne var opdelt i en kørebane i midten
 og to fortove langs bygningerne. Hvor
 fortov og kørebane mødtes, lå rendeste-
 nene. I tværsnit var de gadens laveste
 partier og skulle i længderetningen have
 et sådant fald, at de kunne tjene til aflæd-
 ning af såvel regnvand som enhver form
 for spildevand fra husene og husholdnin-
 gerne.

Fortovene regnedes for en del af de
 bagved liggende grunde, og deres eta-
 blering og vedligeholdelse påhvilede
 grundejerne. I 1581 overdrog byen f.eks.
 en grund ved Mindet til Søren Madsen
 Skrivers mod en årlig afgift og mod, at
 han og de fremtidige ejere skulle holde
 rent og færdigt foran grunden, med fri
 fortov ud til gaden med pikning så net,
 som andre hans naboer det holder...⁴.

Derimod foregik vedligeholdelsen af selve kørebanen, i hvert fald for hovedgadernes vedkommende, under byens ledelse. Alene i 1622 indkøbte byrådet 106 læs piksten til Vestergade og Sten-trappen ⁵.

Af ovenstående fremgår det, at den overfladebelægning, der benyttedes såvel til kørebane som fortov, normalt var pikbrolægning eller »toppet brolægning«. Den består af rå, d.v.s. utildannede, rundagtige kampesten, der er hoved- eller håndstore, og som er nedsat i sand, således at stenene helst stod på højkant, samtidig med at det parti af stenene, der stak op og dannede en del af gadens overflade, var så jævn som muligt. De største sten anvendtes til kørebanens belægning, medens de mindre sten benyttedes til fortovenes brolægning.

Fortovene var dog ikke dengang noget ideelt sted for fodgængere at færdes ⁶. De skrånede – til tider endog stærkt – fra husene ud mod rendestenen for at lede dels regnvand bl.a. fra tagene, dels spildevand bort fra bygningerne. Desuden optog trapper og kældernedgange samt eventuelle andre forhindringer en stor del af arealet. De gående benyttede derfor normalt kørebanens midterste, højeste parti, der havde fald til begge sider, og hvor der lå store, flade trædesten, de såkaldte »borgmestersten«. Den sparsomme kørende trafik foregik – hvis gaderne var brede nok – på begge sider af »borgmesterstenene«; men hvor gaderne var smalle, måtte vognene passere hen over trædestenene, hvad der betød, at de gående måtte vige for den kørende trafik.

Først i løbet af 1700-årene skete der en egentlig adskillelse af den gående og den kørende trafik. Det blev dengang muligt for fodgængerne at færdes mere ugenert på fortovene bl.a. på grund af de nu anvendte tagrender og nedløbsrør,

der opsamlede tagenes regnvand; men også fordi fortovenes kant ud mod rendestenen blev forsynet med relativt store og relativt flade sten, der kunne fungere som trædesten svarende til renæssancetidens »borgmestersten«. Den voksende, kørende trafik fik til gengæld overladt kørebanen alene.

I slutningen af 1700-årene og begyndelsen af 1800-årene skete der store ændringer i vejbygningsteknikken ude i Europa ⁷. Hidtil havde man i overensstemmelse med oldtidens princip bygget vejene med stor soliditet og med et meget stort forbrug af sten. Vejbefæstelsen kunne således have en samlet tykkelse på 1–1 ¼ m og bestå af 3–5 lag sten, hvoraf de tykkeste lag med de største sten lå nederst. Det nye og epokegørende var den udstrakte anvendelse af skærver, knuste sten, af forskellig størrelse. Det betød en betydelig besparelse i stenforbruget og dermed i de samlede udgifter til vej anlæg.

Den nye udvikling blev påbegyndt af den franske ingeniør Trésaguet, der i 1775 foreslog at indskrænke stenlagets tykkelse til 30 cm. Nederst udlagde han et paklag af et enkelt lag større, nogenlunde regelmæssige sten, der vendte den bredeste side nedad, og derover et dæklag af skærver eller grus. Det samlede stenlag begrænsedes ved siderne af randstene, der stod på højkant, og som nåede gennem hele vejbanens tykkelse.

Den engelske ingeniør MacAdam gik videre og fremsatte i 1820 forslag om at opbygge kørebanen udelukkende af skærver på indtil ca. 6 ½ cm i tværmål i et lag, der oprindeligt var 25 cm tykt, men som senere indskrænkedes til 15 cm. MacAdam udgravede eller opbyggede ikke nogen vejkasse – til bund for og indramning af hele vejbefæstelsen – men udlagde skærvlaget over hele vejen.

Søndergade, set mod nord fra Sønder Allé, 1895. Efter at hestespurvognen var ophørt med at køre i 1895, blev skinnerne fjernet og brolægningen retableret bl.a. i Søndergade.

Billedet er fra denne reparation af kørebanen og viser arbejdsgangen ved lægningen af en almindelig kørebanebro af store kampesten, $25 \times 18 \times 14$ cm. Efter at brolægningssandet er spredt ud, anbringes først fortovenes kantsten, derpå lægges skiftet eller skifterne af brosten langs rendestene og til sidst skifterne tværs over kørebanen, idet der begyndes ude ved begge rendestene og afsluttes ved gademidten. Kørebanens overflade, der skal være hvælvet på tværs og have et jævnt fald på langs af gaden, afsættes ved hjælp af henholdsvis en skabelon og snore. På billedet ses 9 brolæggervende, hver med en brolæggerhammer i hånden.

Nogle af svendene sidder på den énbenede brolæggerstol, »Kraveknappen«. Bag svendene står 10 arbejdsmænd, der dels lægger materiale til rette til svendene, dels banker eller støder brostenene på plads med et firmandsstempel, en brolæggerjomfru. Den samlede arbejdsstyrke kan ikke have arbejdet på dette sted alene, men har antagelig arbejdet i to hold, idet man ofte begyndte en brolægning midt på gadestrækningen og derpå arbejdede i hver sin retning.



Komprimeringen, udjævningen og sammenpresningen, skete ikke ved tromling, men først efterhånden ved hjælp af selve færdsele.

Allerede i 1822 forbedredes denne konstruktion, idet James Patterson anvendte mindre skærver, på ca. 5 cm, i et samlet lag på 20–25 cm. Skærverne udlagdes i flere tynde lag, der tromledes hver for sig. Desuden drænedes vejbelægningen ved hjælp af stenfaskiner, stenfyldte render, der var gravet ned i underlaget.

Vejbygningsmetoden med skærvelag fik efter MacAdam navnet makadamisering. Betegnelsen chaussering anvendtes dog også. Metoden blev dominerende helt ind i dette århundrede, og forbedringerne indskrænkede sig til anvendelse af tungere tromler og til omhyggeligere fyldning af fugerne mellem skærverne med sand eller grus under vanding og tromling ⁹.

De store ændringer i vejbygningsmeto-

den i udlandet kom også til at præge det danske vejnet. Ikke alene landevejene, men også bygaderne forbedredes betydeligt i løbet af 1800-årene. I forbindelse med etableringen af det kommunale selvstyre i 1830'erne var brolægningen et af de områder, der kom ind i mere faste baner. For Århus' vedkommende udarbejdedes der et reglement for byens fremtidige brolægning, der godkendtes af Danske Kancelli 1. maj 1839 ⁹.

Ved reglementet blev der oprettet en brolægningskommission på fem mand, nemlig politimesteren som født medlem og fire grundejere; den ene skulle være valgt af og blandt byens eligerede – datidens byråd – medens de tre andre blev valgt direkte af grundejerne for tre år. Ifølge reglementet skulle ét af kommissionsmedlemmerne kunne nivellere. Denne kunnen var nødvendig ved udførelse af brolægningsarbejder; af hensyn til vandafledningen fra gader og

bygninger, der foregik via de åbne rendestene, måtte gaderne nemlig nødvendigvis have et passende fald. Bestemmelsen viser, at kommissionen virkelig har skullet kontrollere eller måske endog deltage i arbejdet »i marken«. På dette tidspunkt fandtes der heller ikke overordnet, teknisk personale ansat af byen; først i 1869 blev der oprettet en stilling som stads- og havneingeniør.

Kommissionen skulle forestå brolægningen på alle torve, gader og stræder samt fortove. Rendestensbrætter og trapper, som den enkelte grundejer ønskede anbragt, måtte vedkommende selv betale.

Selve brolægningen skulle ske med udvalgte og veltildannede, omtrent lige store, på kant stående kampesten, hvis overflade skulle være så jævn som muligt. De nødvendige brolægningssten skulle indkøbes af kommissionen, således at der blev anvendt et ensartet materiale over hele byen. Med hensyn til fortovene bestemtes det, at den yderste stenrække skulle bestå af kløvede, tilhugne og afbanede sten, der kunne være bekvemme for fodgængerne. Selve brolægningen skulle drives, nedbankes, så den ikke siden sank eller lod sig nedtrykke. Gaderne skulle gives behørig flugt og hældning, for at intet slæng (fordybning) eller vandstade (vandpyt) kunne opstå. Om fortovene bestemtes, at man skulle tilstræbe sirlighed og bekvemmelighed; hvis det var muligt, skulle kælderhalse, trapper og deslige, der var i vejen for fri passage, rykkes tilbage.

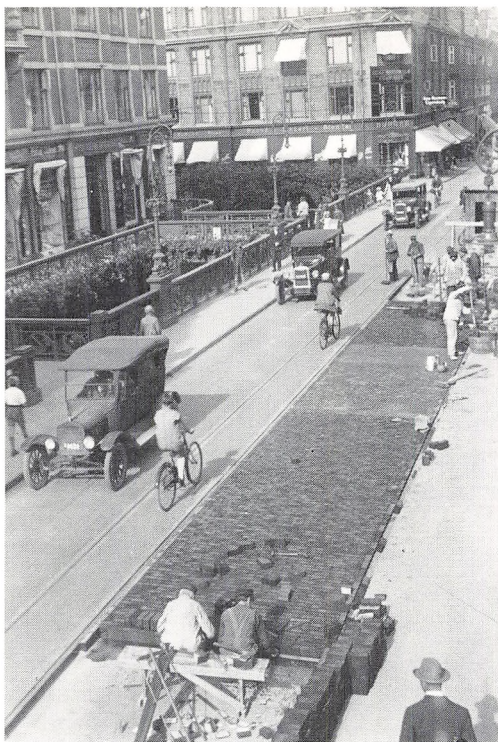
Det er den almindelige kørebanebrolægning, som reglementet her har beskrevet. Den bestod af rektangulære granitsten, hvis gennemsnitsmål havde en højde på ca. 18 cm, en længde på ca. 25 cm og en bredde på ca. 15 cm. Stenenes mål kunne variere en hel del; men til en og samme kørebane skulle der an-

vendes sten af nogenlunde samme størrelse. Stenene sattes i et sand- eller gruslag i skifter tværs over kørebanebanen, således at tværfugerne i de enkelte skifter blev forskudte i forhold til hinanden. Stødningen skulle foregå i flere omgange og mellem hver stødning udspreddes sand eller grus, der dels blev fejlet, dels vandet ned i fugerne. Kørebanebanen skulle have en oprunding fra midten mod siderne, så overfladevandet kunne afledes til rendestene.

Blandt kommissionens opgaver fremhævedes i øvrigt denne: at overvåge en nøjagtig og speciel opmåling af enhvers gadeareal. Denne opmåling skulle danne grundlaget for den brolægningsskat, der var nødvendig for at dække udgifterne til brolægningen. Opmålingen skulle også omfatte torve og pladser, der hidtil med undtagelse af de tilstødende grundejeres andele, der altid i bredden udgjorde en halv gadebredde, havde været vedligeholdt af kærnerkassen. For at undgå fremtidige uoverensstemmelser skulle opmålingen godkendes af de respektive grundejere.

Kommissionen holdt sit første møde den 3. juni 1839, og allerede på mødet den 23. august forelå de færdige opmålingsprotokoller, hvorefter de enkelte gadeparters kvadrat-mål blev udregnet¹⁰. Den årlige brolægningsskat måtte ikke uden grundejernes udtrykkelige godkendelse for hovedgaderne vedkommende overstige 8 skilling pr. kvadrat-favn, ca. 3 ½ m², og for de mindre gader 4 skilling pr. kvadrat-favn. Den sidstnævnte gruppe omfattede 16 navngivne gyder og stræder. Endelig bestemte reglementet, at gaderne uden for Mindeport, på Grønland og Spanien, ikke var omfattet af den almindelige brolægning, og at beboerne derfor var fritaget for brolægningsskat, mod at de selv som hidtil vedligeholdt deres gadestrækninger.

Skt. Clemens Bro, set mod Store Torv, september 1927. Træbrolægning på offentlige gader og veje har i Århus kun været anvendt på Skt. Clemens Bro. Fra broen blev indviet i 1884 og til 1938–39 var højbroen træbrolagt. Denne brolægning var imidlertid ikke slidstærk og måtte derfor udskiftes med ca. 20 års mellemrum. Billedet viser tømrere med save, øksler og hamre i gang med brolægningsarbejdet. Over det bærende betonunderlag lagdes et 1½–2 cm tykt mørtellag, hvorpå træklodserne blev sat på ende-fladen. Træbrolægningen afsluttedes ca. 5 cm fra fortovskanten. Den nederste ⅓ af denne fuge blev fyldt med sand og resten med et plastisk materiale, således at der var skabt mulighed for, at træklodserne kunne arbejde som følge af vekslende fugtighed. Træbrolægningens fordele var, at den kun vejede lidt, og at den var meget lyd-dæmpende.



I 1860 og igen i 1871 kom der nye brolægningsreglementer. De fulgte i hovedtrækkene reglementet fra 1839. Dog præciseredes enkelte tekniske detaljer. Således bestemte reglementet af 1. august 1860, at sandlaget, som brostenene sat-tes i, skulle være 6 tommer, 15–16 cm, højt, at der langs fortovenes yderkanter skulle lægges flisesten, de såkaldte bordursten, efterhånden som gaderne om-lagdes, og at der, hvor rendestenenes mindre gode fald gjorde det nødvendigt, burde lægges rendestensbunde af ud-hugne sten ¹¹.

Reglementet af 12. januar 1871 havde endnu mere udførlige bestemmelser ved-rørende fortovene ¹². Inden for de langs fortovenes yderkanter anbragte veltilhuggede fliser skulle der lægges en bro-lægning af tildannede sten i en bredde af 1½ alen, ca. 1 m, medens resten af fortovene kunne brolægges med rå kam-pesten. Og hvor det var påkrævet for at

lede afløbet fra husene til rendestenen, burde det nødvendige antal render an-lægges tværs over fortovene.

Den ovenfor nævnte brolægning af tildannede sten kaldtes mosaikbrolæg-ning ¹³. Den betegnede en forbedring af den gamle, toppede brolægning. I stedet for ubearbejdede sten benyttedes spal-tede sten, som sattes i tilfældigt forband med en smal, jævn flade opad, og således at de bredeste spalteflader holdtes lod-ret, så stenene støttede hinanden godt. Rodenden af spaltede sten blev dog let for smal og spids, så stenene efterhånden kunne presses ned som følge af belast-ningen.

Alle tre reglementer bestemte, at ren-destensbrætter ved overkørsler ud for porte eller ved overgange ud for trap-per skulle vedligeholdes af den enkelte grundejer, men hverken etablering af nye rendestensbrætter eller fjernelse af gamle måtte ske uden brolægningsud-valgets samtykke. Rendestensbrætter var nødvendige på et tidspunkt, hvor der endnu ikke fandtes underjordiske kloak-ker, og hvor regn- og spildevand derfor skulle ledes over lange strækninger gen-nem åbne rendestene, før det nåede ha-vet eller et naturligt vandløb som åen eller en bæk. Rendestensbrætterne og navnlig de jernhager, som bar dem, kun-ne være farlige. I 1867 kunne man såle-des på Store Torv finde jernhager, der var 2–3 tommer, 5–8 cm, højere end brætterne, hvad der var til stor gene for fodgængerne, som »ikke kan være tjent med at få deres fodtøj iturevet, langt mindre deres fødder skamferede« ¹⁴.

Ikke blot reglementerne, men også brolægningsudvalgets navn, sammensæt-ning og arbejdsområde ændredes op gen-nem tiderne. Ligesom byens tekniske personale udvidedes sideløbende med det voksende krav til tekniske forbedrin-ger.

Ved brolægning i byens centrale, snævre gader har man uden tvivl overholdt brolægningsreglementernes bestemmelser. Men når det drejede sig om nye, brede gader i yderdistrikterne kan det konstateres, at man har taget hensyn til gadens forventede trafik. Det var almindeligt at anlægge vejbanen med en egentlig kørebane med brosten i midten, medens arealerne mellem denne og rendestenene, der normalt bestod af tre rækker firkantede brosten, var udlagt med de billigere piksten.

Som eksempel kan nævnes Jægergårdsvej, der var anlagt omkring 1870 og blev brolagt fra Frederiks Allé til M. P. Bruuns Gade i årene 1886–88¹⁵. Gadens bredde blev godt 12 ½ m i alt. De to fortove var på ca. 2 ½ m med ca. 32 cm brede fliser eller bordursten langs kanten og i øvrigt mosaikbrolægning. Kørebanelen var 7 ½ m bred, hvoraf de midterste 3 ¾ m og de to rendesten på knap ½ m var brolagt med firkantede sten, medens

resten af kørebanelen var belagt med piksten.

Efterhånden som færdselen voksede i sådanne gader, blev det nødvendigt at inddrage hele kørebanelen til afviklingen af trafikken. Således blev Jægergårdsvej i 1924 omlagt med brosten på hele kørebanelen, samtidig med at der blev nedlagt kloak i gaden.

Brolægningen med de store, firkantede sten var fra midten af forrige århundrede og endnu i første trediedel af dette århundrede den almindelige form for en solid og slidstærk gadebelægning, der skulle kunne holde til tidens tunge og tætte trafik. Denne stenbro havde imidlertid flere ulemper. Der opstod megen støj under trafikken afvikling, så længe hestetrukne vogne udgjorde hovedparten af den tunge trafik. Og efter at bilerne havde afløst hestevognene, blev det et problem at bevare sandet eller gruset i fugerne mellem stenene.

Men endnu så sent som i vinteren

Jægergårdsvej med hjørnet af Godthåbsgade, ca. 1890.

Denne strækning af Jægergårdsvej blev brolagt i 1886.

Kørebanelens midterste 7 ½ m blev belagt med almindelige, firkantede eller equarrerede brosten.

Mellem dette parti og rendestenene blev der lagt piksten, altså rå sten.

Fortovene var brolagt med mosaikbrolægning af kløvede eller flækkede sten, hvis overflader var mere jævne end de rå piksten. Mod rendestenene begrænsedes fortovene af de såkaldte bordursten, meget store, flade, rektangulære granitsten. Godthåbsgades kørebane var dengang ikke brolagt, og fortovenes piksten gik helt ud til de stensatte rendestene.

Da færdselen op mod 1920 blev tættere på Jægergårdsvej, erkendte man i byrådsmødet den 21. juni 1917, at cyklisterne af det stigende antal lastbiler blev henviset til næsten udelukkende at færdes på den del af kørebanelen nærmest fortovene, der var belagt med »peber-nødder«, og at dette var ganske livsfarligt særlig ved vintertid. Vejen blev derfor forsynet med brosten over hele kørebanelen.



Fiskergade, set mod vest, ca. 1918. Kørebanen er belagt med brosten.

Men fortovet langs gadens sydvestside har flere træk, der peger tilbage i tiden. De nærmeste 5-6 huse har alle høje trapper med op til 5 trin. Oprindelig har også fortovet skrånet tilsvarende stærkt ned mod rendestenen for at lede regnvandet bort fra bygningerne. Senere er fortovet blevet anlagt i to »afdelinger« med et spring imellem, for at den yderste del kunne blive mindre stejl og derved mere behagelig at færdes på. Hele fortovet har piksten og bordursten langs rendestenen. Den inderste del af fortovet ved det nærmeste hus, nr. 94, har pikstenene delvis dækket med asfalt. Lidt nede ad gaden ses et rendestensbræt ud for en port.

Foto, Købstadmuseet
»Den gamle By«.



1952-53 blev en nyanlagt vej, Grønne-gade fra Thunøgade til Samsøgade, forsynet med en brolagt kørebane¹⁶. Gaden var i alt knap 19 m bred og kørebanen alene 10 m, således at der ikke var tale om en ubetydelig færdselsåre. Men allerede i vinteren 1968-69 blev gadebelægningen udskiftet, idet gadestrækningen blev omprofileret og asfalteret i forbindelse med lægning af en regnvandsledning. Ved ændringen gjorde man såvel fortove som kørebane smallere, og det indvundne areal blev anvendt til parkering. Langs gadens vest-side blev der tværparkering og langs øst-siden anlagdes en holdebane til parkering langs med gaden. Som det fremgår af gadens normalprofil har vejbefæstelsen en højde eller dybde på 81 cm. Nederst ligger to gruslag, derover et lag singels makadam, bestående af rå sten, hvis tværmål varierer mellem ca. 3 og 6 cm, og øverst to lag asfalt, henholdsvis et bærelag og et slidlag.

Det ovenfor nævnte problem med at bevare materialet i fugerne mellem brostenene har man søgt løst med den såkaldte »engelske brolægning«¹⁷. Ved denne stenbro er stenene – som normalt – sat i grus på et beton- eller skærvelfundament, men en større eller mindre del af fugerne fyldes op med cement, der vil drive ned mellem og under stenene og derpå stivne, hvorved stenene vil blive faststøbte. Denne brolægning er meget stærk, men også meget kostbar. Den har desuden den ulempe, at den kan forplante trafikens rystelser til gadens huse, hvis stenene støbes helt fast til fundamentet.

Den engelske brolægning har ikke været meget brugt her i byen, men blev dog anvendt et par gange i 1920'erne på meget stærkt trafikerede strækninger på centralt beliggende pladser. Da Bispetorv og de tilgrænsende gader blev anlagt i 1921-22, blev kørebanen syd for Domkirken

Fiskergade, set mod vest, ca. 1930. Samme husrække som på forrige billede. Som følge af den voksende trafik har det været for farligt at lede færdsele fra husene direkte ud på gaden. Derfor er trappestene ved de nærmeste tre huse – nr. 94, 92 og 90 – vendt således, at nedgangene er parallelle med husene. Det har derfor været nødvendigt også at sænke den inderste del af fortovet, hvorved nogle af fundamentstenene er blevet blottet. Medens den inderste del af fortovet stadig er pikbrolagt, er den yderste del asfalteret. Rendestensbrættet ud for porten er blevet erstattet af en opkørsel.

Foto, Købstadmuseet
»Den gamle By«.



fra Store Torv til Skolegade forsynet med engelsk brolægning, der stadig eksisterer. Tilsvarende belægning fik også kørebanelne, da Banegårdspladsen blev etableret i 1929–30; men her er den ikke bevaret ¹⁸.

Endnu en speciel brolægningsform har været anvendt på en enkelt gadestrækning i byen. Det er træbrolægning, hvor man i stedet for sten anvender træklodser, som stilles på endefladerne ¹⁹. Træbrolægning blev første gang anvendt i London i 1838. I 1842 begyndte forsøgene hermed i Paris; men det var først i slutningen af 1800-årene, at denne form for brolægning blev mere anvendt. Træbrolægningen danner et tæt, elastisk og støjdæmpende slidlag, der ikke vejer ret meget, men som i våd tilstand kan blive glat.

Da Skt. Clemens Bro blev indviet i 1884, var en af de ting, man bemærkede, at højbroen var træbrolagt ²⁰. Men bro-

lægningen viste sig ikke at være slidstærk. Den blev allerede udskiftet i 1904 og igen i 1927, for endelig i 1938 og 1939 at blive erstattet af asfalt i forbindelse med broens ombygning og udvidelse ²¹.

Det var imidlertid ikke alle byens gader og veje, som var eller blev brolagte i forrige århundrede eller senere. En del nyanlagte veje i byens yderdistrikter og de vigtigste af de gader, der lå uden for selve byområdet, og som løb over i landevejsnettet, blev anlagt som makadamiserede eller chausserede veje, altså grusdækkede skærveveje med eller uden et paklag nederst. Andre – mindre betydningsfulde og mindre benyttede – veje var kun belagt med et gruslag uden nogen form for underlag.

De makadamiserede kørebanelne var udmærkede til færdsele i forrige århundrede. Men dette forhold ændredes omkring 1900 med bilens fremkomst ²². Bi-

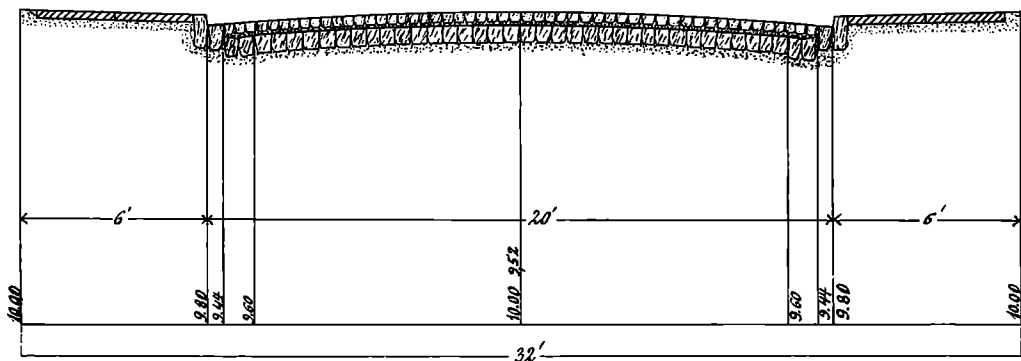
I 1910 fik

Paradisgade som den første århusianske gade chaussébrolægning, idet den gamle stenbro blev sænket og den nye brolægning af ca. 10 cm store, kubiske sten lagt ovenpå, billedet s. 158.

I Århus er chaussébrolægningen kun bevaret få steder. Men på enkelte strækninger eksisterer den som underlag for en nuværende asfaltbelægning, dette gælder f.eks. på Nørrebrogade. Den nuværende chaussébrolægning i Paradisgade er, som det ses, ligesom sammensat af en række vifter og af en ganske smuk virkning.

Tegning, Stadsingeniørens Tegningsarkiv, Århus Rådhus.

Normalprofil 1:50



lernes hurtigt kørende gummi hjul ødelagde nemlig vejbelægningen, idet hjulenes sugende virkning løsnede makadamiseringens grus og derpå kørte det ud til siden. Grusets fjernelse betød, at også skærverne løsnede sig, arbejdede sig op og forsvandt, således at der opstod huller i overfladen. Uden stadige reparationer ville følgen blive kørebanens fuldstændige ødelæggelse. En anden ulempe var støvplagen, der navnlig i tørre perioder kunne være stærkt generende.

Disse forhold var medvirkende til, at man omkring 1910 interesserede sig for og begyndte at anvende en ny form for overfladebelægning, den såkaldte chaussébrolægning, der var billigere og mindre materialekrævende end den almindelige stenbro. Den var første gang blevet anvendt af tyskeren F. Gravenhorst i 1885.

Til chaussébrolægning anvendes ca. 10 cm store, kubiske brosten, der sættes i et 2–3 cm tykt lag sand på et fast fundament, som enten kan være en gammel makadam eller et betonlag på mindst 15 cm ²³. Stenene sættes i skifter, enten vinkelret på eller under en vinkel på 45° med vejretning eller endelig buformet. Det buformede forband er det mest an-

vendte, fordi det har den fordel, at det tillader brugen af sten, der ikke er nøjagtigt lige store. Efter sætningen tromles brolægningen under fortsat vanding og udstrøning af sand, således at fugerne fyldes helt med sand.

På grund af de stadige reparationer af de chausserede veje og gader foretog man i 1910 beregninger over vedligeholdelsesudgifterne i de sidste par år til denne type veje for at undersøge, om det kunne betale sig at brolægge disse gader ²⁴. På grundlag af de i februar 1910 gældende priser kostede

| | |
|----------------------------------|------------|
| 1 kvadrat-favn brolægning | 35,26 kr. |
| 1 kvadrat-favn chaussébrolægning | 31,40 kr., |

idet der var medregnet det beløb, der måtte henlægges til vedligeholdelse i 60 år. For at det skulle kunne betale sig at brolægge eller chaussébrolægge en chausseret gade, skulle den årlige vedligeholdelse, renholdelse og vanding pr. kvadrat-favn overstige forrentningen – dengang 4% – af de anførte beløb, d.v.s. overstige henholdsvis 1,41 kr. og 1,26 kr.

Under ét viste de chausserede gader og veje for årene 1906–10 følgende udgifter pr. år pr. kvadrat-favn:

Strandvejen med chausséret kørebane, set mod syd fra nuværende Chr. Filtenborgs Plads, 1905. En af ulemperne ved de chaussérede gader og veje var støvplagen, der navnlig i varme, tørre perioder kunne virke meget generende, samtidig med at den betød en begyndende ødelæggelse af vejbelægningen. Det var derfor nødvendigt at vande disse gadestrækninger. På billedet ses to kommunale vandvogne, hvoraf den ene er ved at fylde tanken op fra brandstanderen. Allerede i 1880 havde kommunen anskaffet sin første vandvogn, der blev benyttet i 15½ dag i det år. Behovet for vanding steg imidlertid efterhånden som gadenettet udvidedes. I 1910–11 disponerede kommunen over 12 vandvogne med jernbeholdere og sidebrusere og 2 vandvogne med træbeholdere og bagbrusere, der tilsammen blev benyttet i 1587 spanddage. I 1911–12 begyndte man at foretage forsøg med vanding med »Antistaubit«, en klormagnesiumopløsning, som virkede vandsugende, og derved bevarede fugtigheden i vejgruset og bandt støvet, således at man kun behøvede at vande en gang hver eller hver anden uge. Fra 1912–13 gik man over til at anvende klorkalcium, der foruden at binde støvet også styrkede vejoverfladen. I 1920–21 benyttede kommunen sit vandingsmateriale i 240 spanddage, og i 1925 anskaffedes en vandautomobil med 4 jernbeholdere, der alene anvendes i 85 dage i det pågældende år.

| | |
|-----------------|-----------------|
| vedligeholdelse | 41 øre |
| renholdelse | 31 øre |
| vanding | 17 ½ øre |
| | <u>89 ½ øre</u> |

Taget under ét kunne en brolægning eller en chaussébrolægning således ikke betale sig. Men undersøgte man udgifterne for de enkelte, chausserede vejstrækninger hver for sig, viste det sig, at det ville kunne betale sig at ændre overfladebelægningen i Høegh Guldbergs Gade, Jægergårdsvej øst for M. P. Bruuns Gade, Kystvejen, Sønder-, Vester- og Nørre Allé, Hans Broges Gade og Skovvejen. Navnlig Kystvejen viste store udgifter, gennemsnit pr. år var 2,28 og maksimum 3,90 kr.

Det første forsøg med chaussébrolægning blev gjort i 1910 i Paradisgade, hvor den gamle brolægning blev omlagt og sænket så meget, at den kunne anvendes som fundament for den nye chaussébrolægning²⁵. Det viste sig imidlertid, at sandet mellem stenene forsvandt bl.a. som følge af fejning. Derfor foretog man i 1914–15 et forsøg med overtjæring af chaussébrolægningen²⁶. Da resultatet

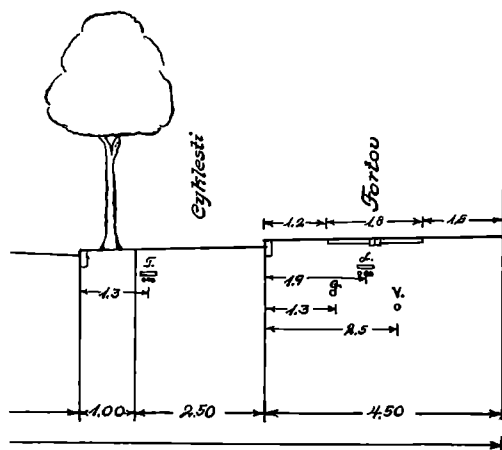
viste sig at være tilfredsstillende, ville man udstrække forsøget til gader med almindelig brolægning.

Chaussébrolægningen havde endnu en fordel. Den var mere lyddæmpende end brolægningen med store sten. Da man i 1914–15 ombrolagde Frederiks Allé fra Banegårdsgade til Dagmarsgade, der dengang lå mellem Frederiks Allés Skole og Vester Allés Kaserne, blev der foran skolen på en strækning af 70 m udlagt chaussébrolægning på betonfundament for at tilstræbe en lydsvag brolægning²⁷. Chaussébrolægningen blev i 1917–18 fortsat fra Dagmarsgade hen til Vester Allé²⁸. På fortovene lagde man to rækker betonfliser. Når man gik over til anvendelsen af fliser på fortovene i stedet for asfalt, skyldtes det, at der efterhånden i fortovene lå såvel ledninger som kabler, som med mellemrum skulle repareres, og at det var lettere at retablere en flisebelægning end en asfaltbelægning.

Flere og flere gader blev forsynet med chaussébrolægning. Og ved omprofile-ring og udvidelse af gader, hvor man ikke straks lagde denne brolægning, for-



Udsnit af normalprofilen af den 45 m brede Sønder Ringgade – Vest, der viser de forskellige ledningers beliggenhed i gaden. Tegning fra 1935. Ledningerne er samlet i fortov (lys, gas og vand) og i cykelsti (telefon), altså i de partier af gaden, hvor vejbelægningen er lettest af fjerne og senere retablere ved ledningsarbejder. Ledningernes dybde under overfladen var: telefonkabler 0,4 m, lyskabler 0,5 m, gasledninger 0,9 m og vandledninger 1,2 m. Tegning, Stadsingeniørens Tegningsarkiv, Århus Rådhus.



beredte man en senere lægning heraf. Da de Mezas Vej mellem Horsensvej og Magdalenemøllen fra august 1911 til sommeren 1912 blev udvidet fra 12 ½ m til 25 m, blev den 12 ½ m brede kørebanes chaussering langt i en sådan højde, at den senere kunne danne fundament for en chaussébrolægning ²⁹. En sådan brolægning blev udført i 1927 ³⁰.

Omkring 1880 blev der taget nye vejbelægningsmaterialer i brug her i byen, nemlig tjære og asfalt, såkaldte bituminøse materialer, der er fremstillet af brændbare, organiske sedimentbjergarter. Tjære udvindes ved tørdestillation af stenkul, brunkul, tørv og træ, medens asfalt kan fremstilles som destillationsrest af stenkultjære og jordolie. Materialerne anvendes til flere formål inden for vejbygning: til sammenkitning af stenmaterialer, til sammenklæbning af de forskellige lag i en vejbelægning, og endelig som selvstændige lag, f.eks. bærelag, bindelag og slidlag.

I 1881 foretog man et mindre forsøg med tjærebeton ³¹. Den bestod af tjære, gaskalk, og gaskoksaffald, der blev udlagt på gangstien på Vester Allé foran ridehuset på i alt ca. 94 kvadrat-alen, ca. 37 m². I sin beretning stillede stadsingeniøren sig imidlertid tvivlende over

for denne belægnings holdbarhed, idet han oplyste, at den tjærebeton, der blev fremstillet i København, bestod af et 1 ½–2 tommer tykt lag af ½ tomme skærver, herover et ½ tomme tykt lag af ¼ tomme skærver og øverst et ganske tyndt lag tjæret sand. Til gengæld fremhævede stadsingeniøren, at den århusianske tjærebeton kun kostede ca. 28 øre pr. kvadrat-alen i modsætning til den københavnske belægning, der løb op i ca. 60 øre pr. kvadrat-alen. Denne pris fandt han vel dyr for vore forhold, idet f.eks. en gangsti i 4 alens bredde langs Kystvejen, der var 760 alen, ville beløbe sig til godt 1.800 kr.

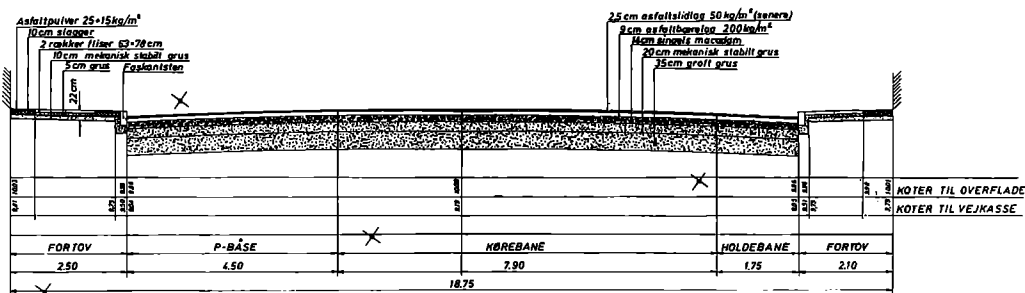
Stadsingeniørens betænkeligheder ved prisen har imidlertid ikke afskrækket brolægningsudvalget og byrådet. I 1882 udlagdes på Skolebakken en 3 alen bred stribe tjærebeton, bestående af nederst et 3 tommer tykt lag af murstensskærver, derover et 1 tomme tykt lag af ½ tomme skærver i tjære og asfalt, samt et ½–¾ tomme tykt lag af ¼ tomme skærver i tjære og asfalt og øverst et tyndt gruslag ligeledes blandet med tjære og asfalt ³². Belægningen, der var kantet af mursten blev stampet og tromlet. Prisen på denne belægning blev ca. 57 øre pr. kvadrat-alen, altså meget nær den københavnske pris. Til gengæld klarede belægningen sig godt gennem vinteren 1881–82, og i løbet af den følgende sommer fortsatte man udlægningen hen ad Kystvejen. Også tjærebetonen efter den simple blandingsmetode fortsatte man med udlægge. På gangstien langs Vester Allé forlængede man belægningen til Fattiggården.

I de følgende år blev flere og flere gangstier belagt med tjærebeton. De nye materialer fandt også anvendelse på fortøve som et middel til at gøre overfladen mere jævn. I 1887 foretog man en tjærebetrykning af mosaikbrolægningen på

Normalprofil af Grønnegade fra Thunøgade til Samsøgade. Tegning fra 1968. Denne gadestækning var den sidste nyanlagte gade i Århus; der blev belagt med de store, gammeldags brosten af granit. Det skete så sent som i 1952–53. Men allerede i 1968–69 udskiftedes belægningen med asfalt. Profilen viser, at de moderne vejbefæstelser kræver vej-kasser, hvis dimensioner nærmer sig de mål, man anvendte for de store ændringer i vejbygnings-teknikken omkring år 1800. I Grønnegade er vej-kassen 81 cm, men man kan komme op på større dybder, idet reglen er, at jo tungere trafik, en vej skal bære, jo dybere skal vej-kassen være. Medens man før ca. år 1800 anvendte store sten som bundsik-ring, bruges i dag forskellige lag af grus. Som det fremgår af tegningen består det næstnederste lag af 20 cm »mekanisk stabilt grus«, der er en blanding af grus og filler (sten-mel), således at materi-alets kornstørrelse varierer fra godt 3 mm ned til under $\frac{1}{8}$ mm. Mængden af materialerne med de forskellige kornstørrelser er bestemt under hensyn til, at laget, når det er komprimeret, skal danne et kompakt lag med ganske ubetydelige hul- rum. Det er navnlig i de sidste årtier, at »me-kanisk stabilt grus« har vundet større og større indpas i vejbygnings-teknikken.

Tegning, Stadsingeniørens gningsarkiv, Århus Rådhus.

NORMALPROFIL 1:50



fortovene i Jægergårdsvej i forbindelse med brolægningen af vejen fra Frederiks Allé til M. P. Bruuns Gade ³³. I 1890 lagde man asfalt på fortovene i Vester-gade fra Lille Torv til Møllestien ³⁴. Samtidig blev de gamle fliser fjernet, og i stedet blev fortovens afgrænsning mod rendestenene markeret af en kantsten af granit. I 1892 blev der på det ene fortov i Nørregade fra Nørre Allé, der dengang gik frem til Paradisgade, til Sjællands-gade, lagt tjærebeton, samtidig med at brostenene fra fortovet blev lagt ud i kørebanen til afløsning af de derværende runde sten, der lå i bæltet langs rende- stenene ³⁵.

Den første gade, der fik selve køre- banen belagt med asfalt, var Mejlgade fra Rådhuset, nu Politistationen, til den nuværende Nørreport ³⁶. I 1899 udlagde man her såkaldt støbeasfalt, der udlæg- ges som en meget varm, grødagtig mas- se, som udbredes med træspatler og der- på stryges med et varmt jern for at få en tæt overflade.

Når man valgte støbeasfalt og ikke stampeasfalt, der udlægges i pulverform og derpå stemples og tromles, skyldtes det, at man skønnede, at Mejlgade ikke hav- de nogen særlig stærk trafik. Derfor kun- ne man tillade sig at foretrække den knap så slidstærke støbeasfalt, der til gengæld havde en mindre glat overflade end stampeasfalten. Det sidste forhold,

fanndt man, var af stor betydning, fordi man på daværende tidspunkt kun reg- nede med at anlægge ganske få asfalt- gader i byen, hvad der ville bevirke, at dyrene ikke let kunne vende sig til den nye form for brolægning. Desuden blev det fremhævet, at man allerede havde nogen erfaring med asfaltbelægning fra Mindebroen, hvor der var lagt støbe- asfalt, og som uagtet den mangelfulde renholdelse holdt sig godt på trods af den stærke færdsel og sol.

Asfaltbelægningen i Mejlgade voldte dog alligevel problemer, idet kørebanen blev så glat, at man et par år senere måtte strø grus på gaden, for at hestene ikke skulle falde ³⁷. Resultatet blev, at det tørre grus sammen med den pulveri- serede hestegødning fæg ind gennem vin- duer og døre.

Spådommen om de få asfaltbelagte gader kom dog ikke til at holde stik. Tværimod har udviklingen vist, at den pct.del af byens gader, der er belagt med asfalt vokset støt og roligt til ca. $\frac{1}{3}$ af gadenettets længde og til over $\frac{1}{3}$ af are- alet.

I slutningen af 1930'erne og i begyn- delsen af 1940'erne anvendtes en ny vej- belægning. Det var cementbeton, der blev udstøbt på kørebanen som et arme- ret betondække, hvis tykkelse varierede fra 12 til 17 cm afhængig af armeringen. Under 2. verdenskrig, da jernforbruget



Endnu i 1976 findes der i Århus smukke brolagte gadestrækninger, som f.eks. de her viste kørebaner med chausséstén. T.v. chaussébrolægningen fra 1910, lagt i vifteform, i Paradisgade.

En tilsvarende brolægning har ligget i Klosterport. Den almindelige chaussébrolægning i buer ses på omslaget. T.h. ses brolægningen i Studsgade ud for Paradisgade, hvor chaussébrolægningens buer begynder, og hvorfra de går i hver sin retning, henholdsvis mod Klostergade og mod Nørreport.

Foto i Erhvervsarkivet.

skulle indskrænkes, måtte betonlagets tykkelse forøges. Af hensyn til temperatursvingningerne blev dækket delt op i en række flager ved hjælp af længde- og tværfuger. Flagerne kunne være op til 12–15 m lange og op til 4½ m bred. Fugerne blev fyldt med en plastisk masse, som tillod cementen at »arbejde«.

Den nye vejbelægning blev udlagt på de stærkt trafikerede gader. Således fik i 1938 og 1939 Ringgaden mellem Viborgvej og Randersvej cementbetonkørebaner, i 1939 Grenåvej fra Dronning Margrethes Vej til byskellet, og Oddervej fra Strandvejen til byskellet, i 1940 Strandvejen fra Chr. Filtenborgs Plads til Oddervej, i 1941 Dronning Margrethes Vej fra Skovvangsvej til Grenåvej og i 1942 Viborgvej fra Ringgaden til byskellet ³⁸.

Betonkørebanerne svarede imidlertid ikke til forventningerne, hvorfor de efterhånden bliver udskiftet med asfaltbelægninger.

For at opnå en tilfredsstillende udnyttelse af det til enhver tid eksisterende gade- og vejnet må dette stedse holdes i orden. Ikke blot de nødvendige reparationer må udføres, men der må foretages en stadig

renholdelse af færdselsnettet. Dette gælder ikke mindst om vinteren, når sne og is – navnlig tidligere – kunne volde store vanskeligheder for trafikken.

Med hensyn til den almindelige renholdelse af gader og veje bestemte Århus by's første politivedtægt fra 1872, at renholdelsespligten påhvilede enhver, der ejede grund eller bygning ud til offentlig eller privat gade, vej eller plads, og at den omfattede gadefejning, renholdelse af gangstier, grøfter og rendesten samt udløbsrende fra husene.

Fejning skulle, hvis kørebane eller fortovej var brolagt, foregå tre gange om ugen på de dage og til de klokkeslet, som politiet bestemte efter forhandling med byrådet. De chauserede kørebaner var grundejerne derimod – man kunne næsten tilføje: naturligvis – fritaget for at feje. I tørt vejr uden frost skulle der vandes med frisk vand før fejningen ³⁹.

Ved politivedtægten fra 1898 indførtes der daglig fejning, der skulle være tilendebragt inden kl. 8 i tiden 1/4–1/10 og inden kl. 9 i tiden 1/10–1/4 ⁴⁰.

Angående sne og is var der allerede i 1867 i en »Bekendtgørelse fra politiet«

Bekjendtgørelse fra Politiet

Det tilkendegives herved Byens Husejere, at de ved indtrædende Snefald og Frostvejr have at iagttage følgende:

1. Saasnart Snefald har fundet Sted, skulde ufortøvet samtlige Fortove og Rendestene i Udstrækning af enhver Husejers Grundejendom behørigt renses, og Sneen føres bort.

2. Rendestene skulde under Frostvejr holdes ophuggede og i det hele taget i en saadan Tilstand, at Vandet til enhver Tid kan have frit Afløb.

3. I Tilfælde af Glat is skulde Fortovene bestrøs med Sand, Aske eller andet passende Materiale.

4. Naar ved indtrædende Tøvejr, eller saafremt andre Omstændigheder forinden skulde gøre det nødvendigt, Sneen skal bortføres fra selve Gaderne, vil dette fra Politiets side blive bekjendtgjort ved Trommeslag, og skal Arbejdet da straks paabegyndes og uafbrudt fortsættes, indtil det fuldstændigt er tilende-

bragt. Indtil Paabud herom gives, skal det være Husejernes Pligt at udjævne Banker og Forhøjninger, der maatte danne sig paa Gaden, og paa denne Maade stadig at vedligeholde en forsvarlig Kørebane.

5. Sne og Is kan af Byens Indvaanere køres til følgende Steder: Strandkanten uden for Mindeport, det nordøstlige Hjørne af Pladsen neden for Skolebakken, Strandkanten uden for Mejlgaards Port og den af Kommunen købte, tidligere Kollektør Basse tilhørende Lod uden for Munkeport. Desforuden kan nyfalden Sne, derimod ikke Sne eller Is, der ophugges paa Gaderne eller i Rendestene, kastes ud i Aaløbet. De, der bortkøre Sne og Is, have i henseende til Kørsel og Aflæsning nøje at rette sig efter de Forskrifter, som maatte gives dem af Politiet.

Enhver, der ikke maatte efterkomme foranstaaende Bestemmelser, kan forvente at blive dragen til Ansvar for Politiretten.

Aarhus Politikammer, den 14. December 1867.

L. Hammerich.
konst.

Nørreport, set mod vest fra Mejlgade, 1976. Billedet giver et klart indtryk af forskellen mellem gadebredden før og nu, en forskel der er betinget af trafikintensiteten. Nørreports gamle, smalle, brolagte kørebane ses helt til højre mellem husrækken og det græsbevoksede areal. Den benyttes i dag som cykelsti. Den nye, brede gade med asfaltbelagte kørebane blev skabt i 1960'erne ved nedrivning af husrækken langs den gamle gades sydside. Foto i Erhvervsarkivet.



givet udførlige regler for rydning og bortkørsel af sne, for ophugning af rendestene, for grusning af fortove og for vedligeholdelse af en forsvarlig kørebane, så længe sneen endnu ikke var fjernet (se s. 159) ⁴¹.

Politivedtægten fra 1872 var ikke så detaljeret i sine bestemmelser om snerydning, men den fastslog, at der skulle drages omsorg for, at indtrådt slædeføre skulle bevares, så længe politiet fandt det hensigtsmæssigt ³⁹. Denne bestemmelse gentoges i politivedtægten fra 1898 ⁴⁰.

Hele snerydningen var navnlig tidligere et arbejde, der kunne beskæftige adskillige mennesker om vinteren, hvis snefald og frost standsede udendørs arbejde. I kriseårene i 1930'erne var det kommunale snekastningsarbejde et eftertragtet job til erstatning for arbejdsløshedsunderstøttelse. Men også dette forhold har ændret sig. På grund af anvendelsen af maskinkraft og i de senere år også af vejsalt er behovet for menneskelig arbejdskraft til snerydning stærkt begrænset. Til gen-

gæld råder kommunen over en ikke ubetydelig maskinpark til snerydning og grusning. Eksempelvis kan det anføres, at maskinparken i 1970/71 bestod af:

Eget materiel

4 vejhøvle
11 traktorer
7 lastbiler
5 traktorer

Lejet materiel

5 traktorer

Materiel, der kunne rekvireres i h.t. aftale

2 lastbiler
20 traktorer
5 frontlæssere

Desuden kunne lastvogne rekvireres hos vognmandsforeningen efter behov. En del af entreprenørmateriellet var udstyret med sneplov, kost eller skraber, medens resten måtte udstyres med kommunale redskaber, hvoraf der rådedes over:

- 3 spidspløve til vejhøvele
- 2 spidspløve til lastbiler
- 1 spidspløve til traktor
- 7 sidepløve til lastbiler
- 8 sidepløve til traktorer
- 17 grus-saltspredere til lastbiler
- 12 grus-saltspredere til traktorer
- 3 saltspredere, ophængte til traktorer
- 1 sneblæser til traktor
- 22 bagskrabere til traktorer
- 7 roterende koste til traktorer
- 1 »Braddway« fejmaskine, der trækkes af og læsses over på en lastvogn.

Det store behov for materiel skyldes blandt andet, at kommunen fra 1970 har

overtaget renholdelse og snerydning samt grusning af alle offentlige kørebaner og cykelstier ⁴².

Endelig kan det anføres, at de nyetablerede gågader i byens centrum er forsynet med snesmeltningsanlæg, idet der i gaderne er nedlagt varmeslanger, der kan holde overfladerne sne- og isfrie ⁴³.

Op gennem tiderne har der således ikke blot været anvendt forskellige overfladebelægninger på de århusianske gader og veje, men også hele vejbygnings-teknikken og renholdelsen har ændret sig i takt med færdselens vækst. Og denne udvikling vil selvfølgelig fortsætte...

NOTER

Forkortelser: Å.g.t.: Århus gennem tiderne, Å.B.F.: Århus byråds forhandlinger, Å.K.B.: Århus kommunes beretning.

1. H. Hellmuth Andersen, P. J. Crabb og H. J. Madsen: Århus Sønder vold, 1971, s. 30-39, 264.
2. H. J. Madsen: Vikingernes Århus, 1975, s.8.
3. Å.g.t., I, 1939, s. 378, J. Hoffmeyer: Blade af Århus bys historie, II, 1911, s. 62.
4. J. R. Hübertz: Aktstykker vedk. staden og stiftet Århus, I, 1845, s. 209 f.
5. Å.g.t., I, 1939, s. 282, 393.
6. Troels Lund: Dagligt liv i Norden i det 16. årh., II bog, 5. udg., 1929-31, 60 f.
7. A. R. Christensen: Veje og gader, 1943, 10 f.
8. Salmonsens leksikon, 2. udg., IV, 1916, 805 f, XV, 1923, 342, XVI, 1924, 451.
9. T. Algreen-Ussing: Kgl. reskripter og resolutioner for 1839, 1850, 126 f.
10. Brolægningskommissionens forhandlingsprotokol, i Erhvervsarkivet.
11. Reglement for gadernes fremtidige brolægning i Århus købstad, 1. august 1860.
12. Å.B.F. 1871, T 65.
13. Salmonsens leksikon, 2. udg., IV, 1916, 68.
14. Emanuel Sejr: Gamle Århusgader I, 1960, 3.
15. Å.B.F. 1886, T 55, 1887, T 54, 1888, T 48.
16. Å.K.B. 1952/53, 80 f, 1953/54, 108, 1968/69, 35 f.
17. Erik Hansen (red.): Dansk håndværk II, u.å., 538, A. R. Christensen: Veje og gader, 1943, 277 f, George Nellesmann m.fl. (red.): Gamle danske håndværk, 1971, 76.
18. Å.B.F. 1929-30, C, 365.
19. A. R. Christensen: Veje og gader, 1943, 268 f.
20. Ill. tidende 27.7. 1884, 525.

21. Å.B.F. 1904, 36 f, Referat for 1904, I 188 f, II 12, Aarhus Stiftstidende 6.9. 1927, forsiden. Å.B.F. 1938-39, C, 466.
22. A. R. Christensen: Veje og gader, 1943, 13, 132.
23. A. R. Christensen: Veje og gader, 1943, 279 f.
24. Å.B.F. 1910-11, C, 318 f.
25. Å.B.F. 1910-11, C, 322.
26. Å.B.F. 1914-15, C, 80.
27. Å.B.F. 1914-15, C, 81.
28. Å.B.F. 1917-18, C, 24.
29. Å.B.F. 1911-12, C, 232, 1912-13, C, 31.
30. Å.B.F. 1927-28, C, 363 f.
31. Å.B.F. 1881, T 197.
32. Å.B.F. 1882, T 207.
33. Å.B.F. 1887, T 54.
34. Å.B.F. 1890, T 70.
35. Å.B.F. 1892, T 46.
36. Å.B.F. 1899, 45, 258 f.
37. Peder Jensen og N. J. Israelsen: Fra den sorte skole til Middelgades port, 1968, 19.
38. Å.B.F. 1937-38, C, 446 f, 1938-39, C, 456 f, 464 f, 476 f, 1939-40, C, 357 f, 1940-41, C, 449 f, 1941-42, C, 525 f, 522 f.
39. Å.B.F. 1871, T 112 f.
40. Å.B.F. 1897, T 36 f.
41. Pakken: Stationsordre, Århus byfogedarkiv, Århus politistation.
42. Å.K.B. 1970/71, 94 f.
43. Århus-årbog 1973, 99 f, 1975, 89, 91.

Desuden er anvendt:

R. Honoré og D. Bjerager: Vejbygning, 2. udg., 1971.

Vejbygning, Materialer, Befæstelser, Belægninger, udgivet af AS Phønix, 1975.

Navneregister

ved Ole Düring

- A.A.A.-Budene, budcentral, 117
Abel, C., automobilforhandler, 87
Abel, Leonard, blomsterhandler, 120
Absalonsgade, 104, 107, 108
Acap, budcentral, 122
Aldersrovej, 133
Alexandrine, dronning, 58, 99
Ambt, Ch., ingeniør, 15
Amtmandstøften, 46, 47, 50, 51, 105
Amtssygehuset, 139
Andelsbankens Hus, 145, 146
Andersen, Emil, automobilforhandler, 138
»Aros«, bugserbåd, 97, 102
Askø, K. F., ingeniør, 92
- Bag Domkirken, 44
Bak, N. M., murermester, 45
Bandtholz, P., skotøjshandler, 122
Banegårdsgade, 42, 73, 109, 155
Banegårdspladsen, 59, 76, 77, 79, 80, 129, 133, 134, 153
Banegårdsvej, 23
Beder, 24
Berg, P. W., cykelhandler, 64
Bilka, lavprisvarerhus, 15
Birch, Åge, direktør, 89
Bispegade, 46
Bispetorvet, 40, 44, 45, 57, 134, 136, 152
Borch, F., fotograf, 57, 75
Borggade, 46
Borgporten, 125, 127
Borum, 105
BP Olie-Kompagniet A/S, 87
Brabrand, 11, 13, 22, 23, 48, 51, 55, 71, 80
Brabrand Borger- og Håndværkerforening, 13
Brabrand station, 23
Brabrandstien, 54
Brabrand Sø, 15, 54, 55, 71
Brabrand-Århus Automobilselskab A/S, 41
Brendstrupvej, 16
Broge, Hans, købmand, 24
»Bulbider«, slæbebåd, 101
Busgadehuset, 135
Busgaden, 58
Buus' Eftl., Alfred A/S, 134, 139
»Bybude-Ekspeditionen«, 113, 114
- Bülöw & Co. A/S, automobilfabrik, 90
Braathens flyselskab, 36
- »C. F. Tietgen«, Amerikabåd, 97, 101
Carit Etlars Vej, 41
Carl Blochs Gade, 27, 28, 107
Ceres Bryggerierne A/S, 41
Christensen, Edv., lærer, 57
Christensen, H. P., borgmester, 144
Christensen, I. C., skræddermester, 62
Christensen, Jens, sognerådsformand, 35
Christensen, Stecher, borgmester, 144
Christian X, konge, 66, 71, 99
Christiansbjerg, 42, 77
Christiansen, H. C., automobilfabrikant, 87, 90
»Cito«, budcentral, 116, 117
Clausen, C., dampskibsrederi, 98
- Dagmarsgade, 155
Dalgas Avenue, 16, 74, 75, 79
Damagervej, 27
Danish Machine Company A/S, 13
Danmarks bilruter, landsblad, 48
»Dannebrog«, kongeskib, 98
Danner, grevinde, 22
Dansk Automobil-Byggeri, Silkeborg, 80
Dansk Auto Værn, 15
Dansk Cyklist Forbund, Århus, 71
Dansk engelsk Benzin og Petroleum Co. A/S (Shell), 87
Dansk Esso A/S, 87
Dansk Lufttaxa, 36
Dansk Shell A/S, 87
Danske Kancelli, 148
Danske Luftfartselskab, Det, 33, 35
Danske Motorejere, Foreningen af, 86
Danske Petroleums A/S, Det (DDPA) 87, 89, 91, 92
De Blå Busser, 51, 80
Delagrang, fransk pilot, 29
de Mezas Vej, 15, 42, 156
Demokraten, 47, 80, 107, 121, 133
D.F.D.S., 95, 97, 98, 100, 101
Direktoratet for Vareforsyning, 67
Dronning Margrethes Vej, 158
»Dronningen«, Kalundborgbåd, 95
DSB, 19, 23, 25, 27, 28, 48, 98, 107, 114, 133
Dunlop, irsk dyrlæge, opfinder, 62
- Dybkjærvej, 16
Dyhr, J. C., vognmand, 41, 42, 73, 74, 75, 109
»Dykkeren«, bugserbåd, 97
Dynkarken, 133
Dyrenes Beskyttelse, forening, 86
- Ebbesen, E., fotograf, 78
Ebbesen, H. A., fotograf, 53, 58
Ebeltoft, 33, 34, 36, 39
Eckersbergsgade, 144
Egå, 33, 34, 35
Egå Bro, 33
Egå Fed, 30
Egå Lufthavn, 33, 34, 35
Egå Strand, 142
Ehlers, G. A., restauratør, 86
Elev, 25
Erhvervsarkivet, 27
Ericsson, L. M., 132
Eskelund, renovationsværk, 104
- Falck, Harry, direktør, 140, 141, 144
Falck, Sophus, redningskorpsets stifter, 138, 140
Falcks redningskorps, 139, 140, 141, 143
Falck Zonen, De danske redningskorps, 144
Falk, Mads, sporvejsdirektør, 77
Fangel, P., stereoskop-fabrik, 73
»Farvel Sporvogn«, Århusfilm, 80
FDB, Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, 27, 28
Ferdinandspladsen, 25
Filtenborg, J. C., grosserer, 62
Filtenborg Plads, Chr., 94, 155, 158
Finderupvej, 78
»Firlingen«, containerskib, 101
Fiskergade, 152, 153
Fiskerhusbro, 55
Fjordsgade, 134
Flensted, A., direktør, 47
folkelige Forsamlingsbygning, Den, 44, 105
forenede Automobilfabriker A/S, De, 43, 77, 79
Forenede danske Motorejere, 13
forenede Oliekompagni A/S, Det, 89
Fortevvej, 25, 26
Frandsen, V., karosserifabrik, 141

Fredensgade, 45
 Fredens Torv, 109, 134
 Frederik VII, konge, 22
 Frederiks Allé, 43, 55, 73, 74, 104, 123, 124, 135, 151, 155, 157
 Frederiks Allé-broen, 125
 Frederiksbjerg, 42, 44, 76, 77, 115
 Frederiksbjerg Torv, 134
 Frederiksgade, 58, 59, 64, 118, 120, 124, 139
 Frederikshøj, 89
 Frederikshøj Kro, 61, 62
 Frich, S., fabrikant, 56
 Frichs A/S, 78
 Føtex, Dansk Supermarked A/S, 75

Galten, 27, 105
 gamle By, Den, 66, 71
 Gl. Horsens Vej, 9, 156
 Gl. Åby, 12, 16, 24, 49, 55, 79
 Gartnernes Salgsforening i Århus, GASA, 120
 Gasværksvej, 104
 Gedved Seminarium, 60
 Glass, L., vognmand, 109
 Godthåbsgade, 151
 Goll, Aug., politimester, 138
 Graven, 43, 45, 46, 47, 73, 109, 113
 Gravenhorst, F., tysk ingeniør, 154
 Grenå, 21, 24, 33, 34, 35, 51, 105, 107
 Grenå-Hundested linien, 100
 Grenåvej, 9, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 25, 33, 49, 86, 125, 127, 158
 Grundfør, 35, 40
 Grønland, 149
 Grønnegade, 123, 124, 125, 127, 152, 157
 Guldsmedgade, 44, 74, 75, 87, 118, 125, 129
 Gunnar Clausens Vej, 27
 Gunnestrup, 26
 Gustav Holms Vej, 79
 »Gylfe«, Kalundborgbåd, 95
 Götsche, H. A., læge, 12
 Gågaden, 58

»H. P. Prior«, Kalundborgbåd, 95
 Hads Herreds Vej, 9, 54
 Hads-Ning Herreds Jernbaner, 26, 27
 Hadsten, 22, 48
 Hakonsen, Axel, elektromekanisk etablisement, 129, 132
 Halls Sti, 55
 Halls Vej, 55
 Hammel, 27, 37, 41, 51, 98, 105
 Hammelbanen, 24, 26, 27, 28, 105, 107, 109
 Hammelbanegården, 27, 28
 Hammerschmidt Foto & Color, 79
 Handelsbankens Hus, 115, 124
 »Hans Broge«, færge, 101
 Hans Broges Gade, 74

Hans Broges Gård, 135
 Hansen, Johannes, postekspedient, 115, 118
 Hansen, Ole, bager, 12
 Hansen, Victor, forfatter, 69
 Harald Jensens Plads, 77, 132
 Harlev, 27
 Hasle, 12, 49, 68, 77, 118
 Hasle, F., slagtermester, 29, 30
 Hasle Ringvej, 16
 Hasselager, 24
 Hassing, Michael, vognmand, 109
 Havnegade, 133
 Heide, Erik, billedhugger, 58
 Herlov, P. H., fabriksinspektør, 84
 Hermansen, Thomas S., fotograf, 52
 »Hermes«, slæbebåd, 101, 102
 »Hermes Expres«, budcentral, 118
 Hinnerup, 105
 Hoeck, E., politimester, 132
 Holbergsgade, 104
 »Holger Danske«, færge, 100
 Holme, 11, 51
 Holsts Gård, 124
 Honoré, Robert, fabrikant, 42, 87
 Horsens, 35, 39, 60, 91, 105
 Hotel Bækkelund, 40, 44
 Hotel »Jylland«, 44, 105, 109
 Hotel Phanix, 44, 105, 109
 Hotel Royal, 46, 57, 73
 Hov, 26
 Hünermund, G., trikotagehandler, 104
 Høegh Guldbergs Gade, 134, 155
 Højbjerg, 13, 51, 80
 Hørning, 24
 Høver Kro, 60
 »Håbet«, motorbåd, 98

Ilsoes Budcentral, 117
 Ingerslevs Plads, 134
 Internationale Sovevogns Selskab, 19
 Isaksen, Chr. rutebilejer, 46, 47

»Jacob«, slæbebåd, 101
 Jacobsen, Anton, vognmand, 39
 Jacobsen, Chr., vognmand, 72
 Jansen, Brdr., servicestationsejer, 88
 Jarle, konditor, 57
 »Jens Bang«, færge, 101
 Jensen, C. & Co., cykelfabrik, 60
 Jensen, Chresten, konstruktør, 61, 62
 Jensen, Jacob, borgmester, 42, 45, 47, 140
 Jensen, Jens, vognmand, 109
 Jensen, Nic., politibetjent, 129
 Jensen, V. Sylvest, luftfotograf, 36
 Jensen, Villads, politibetjent, 134
 Joh. Baunes Plads, 15, 16
 »Juuls Motorbude«, 120
 »Jylland«, færge, 98
 Jyske Dragonregiment, 69, 70

Jyske Landboforeninger, Foreningen af, 12
 Jyske Ungskue, Det, 79
 Jæger, H., klejnsmedemester, 84, 85
 Jægergårdsvej, 73
 Jægergårdsvej, 151, 155
 Jønsson, O., konditor, 57

»Kalundborg«, færge, 98
 Kalundborgbåden, 21, 95, 99
 Kampmann, Hack, arkitekt, 15
 Kampmann, Møller & Herskind A/S, 87
 Kannekegade, 64, 85, 114, 115, 116, 118
 Karup, 116
 Kaserneboulevarden, 15, 42, 89
 Kellers Gård, 124
 Kirkegårdsvej, 75, 93
 Kirstinesminde, 31, 36
 Kirstinesminde Flyveplads, 36
 Kiørboe, Chr. politimester, 138
 Kjær, Ludvig, fotograf, 72
 Kjærgård, Chr., symaskinefabrikant, 63, 64
 Klemann, Wilhelm Th., arkitekt, 46
 Klíxbüll, A., ingeniør, 16
 Klostergade, 46, 146, 158
 Klosterport, 158
 Kloster Torv, 129
 Knudrigsgade, 75, 78
 Knudsen, C., vognmand, 109
 Knutzen, Peter, generaldirektør, 48
 Koefoed, møller, 41
 Koldby Kås, 95
 Kolt, 12, 55
 Kongelig dansk Automobil Klub, 13
 Kongeriget Danmarks Handelskalender, 65
 Kongsvang, 24, 42, 77
 Kristoffersen, K., vognmand, 104, 107, 108, 109
 »Kronborg« krydset, 124
 Kronjyden, lyntog, 21, 22
 »Kureren«, hjulskib, 95
 Kystpromenaden, 54
 Kystvejen, 25, 113, 133, 144, 155, 156
 Kæraa, Leo, tantekniker, 36
 Köhl, Alexis, ingeniør, 39, 51

la Cour, K. A. Dornonville de, sporvejsdirektør, 77
 Landmandshotellet, 105
 Landsforeningen Danmarks Bilruiter, 44
 Landsudstillingen i Århus 1909, 29, 97
 Langlandsvej, 15, 133
 Langå, 22, 27
 Larsen, Gunnar, trafikminister, 31
 Larsen, Jean, redaktør, 39
 Leos Budcentral, 117, 119, 122
 Lillering, 27
 Lille Torv, 29, 72, 114, 115, 129, 130, 139, 157

Lisbjerg, 12
 Lisbjerg Terp, 142
 Lorinzer, tysk pilot, 30
 Lund-Hansen, K. F., ritmester, turist-
 chef, 36
 Lundingsgade, 74
 Lybye, Knud, oberstløjtnant, direktør
 for Det Danske Luftfartsselskab, 33
 »Lynet«, budcentral, 118
 Lyre, H. Th., direktør, 36
 Lystrup, 25, 26, 80

M. P. Bruuns Gade, 55, 73, 74, 125, 129,
 133, 151, 157
 MacAdam, John, engelsk ingeniør, 9,
 147, 148
 Magasin du Nord, A/S, 91
 Magdalene Møllen, 10
 Marcussen, Anders P., boelsmand, 11
 Maren Smeds Gyde, 115
 Marienlund, 25, 77, 79
 »Marselisborg«, skovbåd, 97
 Marselisborgskovene, 54
 Marselisborg slot, 33, 66, 99
 Marselis Boulevard, 15
 Marselisvej, 15
 Marstrandsgade, 28
 Mejlborg, 54
 Mejlbj, 105
 Mejlgade, 84, 113, 118, 120, 129, 157,
 160
 Michaelsen, J. lærer, 113, 114, 115
 Mikkelsen, cykelhandler, 86
 Mindehovedet, søndre havnemole, 53
 Mindeport, 149
 Mindet, 110, 146
 Moesgård, Forhistorisk Museum, 145
 »Mols«, damper, 97
 Mols-Linien A/S, 100, 101
 Monsrud, E., fotograf, 55
 Mortensen, M., fotograf, 74
 Mundelstrup, 23
 Mølleengen, 17, 104
 Møllegade, 55
 Mølleparken, 27
 Møller, Thorkel, arkitekt, 46
 Møllestien, 157
 Mønsted, Otto, margarinefabrik A/S,
 103
 Mørksgade, 55, 139
 Mårslet, 26, 27

Nellemann & Thomsens auktioner, 120
 Neye, Joh., galanteri- & lædervarefor-
 retning, 120
 »Niels Ebbesen«, damper, 95
 »Niels Holst«, færg, 109
 Niels Juels Gade, 25
 Nielsen, H. C., repræsentant, 13
 Nielsen, Rasmus, kontorchef, forfatter,
 53

Nimbusbudene, 117
 Nordisk Benzin-Compagni, 87
 Nordmand, Peter, vognstyrer, 86
 Nordre Kystværnsvej, 109
 Ndr. Strandvej, 25
 ny Automobilbørs, Den, 87
 Ny Banegårdsgade, 46
 Nørre Allé, 15, 44, 53, 141, 144, 157
 Nørrebrogade, 73, 78, 133, 154
 Nørregade, 15, 53, 73, 78, 86, 89, 125,
 157
 Nørreport, 133, 135, 157, 158, 160

Odder, 39, 105
 Odderbanen, 24, 26, 27, 48
 Oddervej, 9, 11, 136, 158
 »Omega«, motorbåd, 98
 Orionsvej, 77
 Ormslev, 12, 27, 55
 Ortopædisk Hospital, 16, 135

Paludan Müllers Vej, 132
 Paradisgade, 154, 155, 157, 158
 Park Allé, 76
 Patterson, James, konstruktør, 148
 Pedersen, Chr. isenkræmmer, 103
 Pedersen, Karl Th., automobilforhand-
 ler, 85
 Politiken, 118
 Post- og Telegrafvæsenet, 70
 Poul Martin Møllers Vej, 77
 Poulsen, Chr., boghandler, 116
 »Prins Bertil«, færg, 100
 »Prinsesse Anne-Marie«, færg, 100.

Randers, 22, 24, 26, 33, 34, 36, 42, 48,
 58, 98, 105, 107
 Randersvej, 9, 11, 12, 14, 15, 30, 79, 132,
 135, 142, 158
 Rasmussen, Gustav, tidl. udenrigsmini-
 ster, 33
 Rasmussen, Svend Åge, murermester,
 15
 Ravnholt Hede, 37
 Reginakrydset, 59, 123, 124, 132, 134,
 135, 139
 Reginehøj, 12
 Rejsebudcentralen, 110
 Rejsebude til Århus, Foreningen af, 108
 Riis Skov, 25, 54
 Ringgadebroen, 17
 Risskov, 13, 25, 26, 40, 42, 44, 48, 49,
 54, 77, 82, 89
 Risskov Badehotel, 86
 Risskov Station, 54
 Roar Viking, flyvemaskine, 34
 »Rollingen«, containerskib, 101
 Rosenhøj, 27
 Rosengade, 43, 45, 46, 47, 72, 109, 113,
 135
 Rosengadestationen, 43

Rosenvang, 49, 77
 Royal Air Force, 32, 36
 Rozzis Kafé, 57
 Rutebilstationen A/S, 46
 Ry, 31, 32
 Ryesgade, 23, 27, 59, 64, 73, 74, 76, 114,
 125
 Ryomgård, 24, 25, 26, 105
 Rådhuspladsen, 124
 Rådhusstræde, 135

Sabroes Plads, 134
 Sagfører Auktionerne i Århus, 120
 Salonen, 25
 »Samsø«, damper, 97
 Samsøgade, 134, 152
 Samvirkende Gedeavlsforeninger, De, 13
 Sandegård, Johs., cykelhandler, 135
 Skt. Clemens Bro, 57, 72, 74, 125, 153
 Skt. Clemens Stræde, 59, 114, 145
 Skt. Clemens Torv, 58, 129, 145, 146,
 150
 Skt. Olufs Gyde, 25
 Skt. Pauls Kirkeplads, 74, 75, 134
 SAS, 33, 35, 36
 Scandia Vognfabrikker A/S, 73, 75, 77,
 78
 Schmalfeld's Fabriker, J. E. A/S, 108
 Schmidt, J. P., direktør, anlægsingeniør,
 74, 77
 Schmidt, K., direktør, 64
 Silkeborg, 27, 48, 98, 108
 Silkeborgvej, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 41, 49,
 87, 105, 125, 132
 Singer & Co., symaskiner A/S, 64
 Sjette Frederiks Kro, 25
 Sjællandsgade, 157
 Sjørup-Jørgensen A/S, manufaktur-
 handel, 120
 Skanderborg, 24, 26, 98, 105, 108
 Skanderborgvej, 9, 10, 125
 Skejby, 12, 14, 42, 142
 Skejby Mark, 29, 30, 31, 32, 36
 Skidenpyt (Højbjerg), 13
 »Skjødshoved«, motorbåd, 98
 Skolebakken, 25, 44, 52, 53, 82, 88, 92,
 134, 156
 Skolegade, 89
 Skouboe, Else, skuespillerinde, 124
 Skovby, 27
 Skovgårdsgade, 28, 133
 Skovvangsvej, 158
 Skovvejen, 54, 55, 75
 Skriver, Søren Madsen, 146
 Skæring, 33, 34
 Skåde, 9, 40, 42, 80
 Slangegangen, 54
 Smith-Hansen, C. V., civilingeniør, 35
 »Smut«, budcentral, 117
 Solbjerg, 37
 Sort, P. Jensen, snedkermester, 56

Spanien, 45, 149
 Spanien-viadukten, 136
 Spørring, 48
 Spaak, Paul Henri, belgisk udenrigsminister, 33
 Stabrand, 32
 Stadion Allé, 77
 Stautrup, 27
 Steen Billes Torv, 134
 Stentrappen, 147
 Stilling, 24
 Stjær, 105
 Store Torv, 41, 44, 72, 73, 75, 103, 116, 129, 150, 153
 Storm P., tegner, 128
 Strandgaard, Johan, rutebilejer, 41, 42, 45, 49
 Strandvejen, 54, 55, 89, 107, 109, 134, 155, 158
 Studsgade, 40, 44, 73, 105, 107, 154, 158
 Studsgades Port, 146
 Svendsen, Robert, flyvepionér, 90
 Svendsen, V. E., fotograf, 61
 Svendstorp, N. R., vognmand, 42
 »Søfryd«, motorbåd, 98
 Søften, 23, 105
 Sønder Allé, 15, 44, 45, 53, 76, 107, 113, 114, 133, 135, 155
 Søndergade, 56, 57, 58, 59, 73, 74, 75, 76, 113, 125, 129, 139, 148
 Sønder vold, 145, 146
 Søndre Møllearm, 109
 Søndre Ringgade, 156
 Søren Frichs Vej, 107, 109, 110, 132

Tangen, 115, 118, 146
 Teatercafeen, 57
 Terp, 25
 Thomsen, Emil, typograf, 51
 Thorsø, 27
 Thorup, Ingvar, vinhandler, 129, 132
 Thorvaldsensgade, 28
 Tirstrup, 32, 33, 34, 36, 37, 51
 Tjørnehøj, Erik, økonomidirektør, 35
 Toldboden, 89
 Toldbodgade, 107, 109
 Tordenskjoldsgade, 77
 Tousvej, 41
 Tranbjerg, 11, 26, 27
 Tranbjerg Haveby, 27
 Trésaguet, fransk ingeniør, 147
 »Trillingen«, containerskib, 101
 Trindsovej, 107, 144
 Trøjborg, 25, 42, 44, 47, 76, 77
 Trøjborgvej, 42, 75, 90, 93
 »Tumlingen«, containerskib, 101
 Tunøgade, 152
 »Tvende Brødre«, motorbåd, 98
 Tålfor Bakken, 34

Unmarck Larsen, Sv., borgmester, 33, 34

Wagons-Lits, banevognsselskab, 19
 Valdemarsgade, 109
 Wallmann, I. M., telefondirektør, 141
 Vanføre og Lemlæstede, Foreningen for, 88
 Weis, E., møller, 118
 Vejlbj, 12, 13, 25, 40, 42, 44, 49, 77, 85
 Vejlbj Fed, 49
 Venge, Børge, fotograf, 54
 Vennelyst, 60, 140
 Vester Allé, 15, 53, 70, 87, 118, 123, 124, 155, 156
 Vester Allés Kaserne, 155
 Vesterbro Torv, 41, 88, 134
 Vestergade, 27, 44, 45, 59, 60, 64, 83, 85, 105, 123, 124, 125, 127, 129, 147, 157
 Vesterport, 83
 Vestjyden, lyntog, 22
 Vestre Strand Allé, 127
 Viborgvej, 9, 10, 12, 15, 77, 125, 158
 Viby, 11, 12, 16, 24, 26, 27, 42, 49, 55, 77, 79, 104
 Viby Ringvej, 27
 Viby Station, 27
 Viby Torv, 17
 Wied, John, ingeniør, 74
 Wilson, L. P., kobbersmed, 46
 Windel, Frederik, cykelfabrikant, 64
 Withen, N., tømrermester, 45
 Vognmagasinet, 85
 Vognmændenes Fagblad, 89
 Volden, 59

Ydre Ringgade, 16

»Zampa«, Kalundborgbåd, 95
 Zoneredningskorpset, 144
 Zoologisk Have, 134

Øllegårdsvej, 27
 Ørnereden, 94
 Østbanetorvet, 73, 75, 134
 Østergade, 44, 56, 58, 74, 76, 105, 113, 129, 139
 Østergades Forsamlingsbygning, 44, 105
 Østjyden, lyntog, 22
 Østjydske Jernbaner, 24, 25, 26

Åboulevarden, 125, 133
 Åbyhøj, 11, 13, 15, 24, 41, 42, 49, 77, 79, 107, 110
 Åbyhøj Mølle, 41
 Ågade, 115
 Ålborg Værft A/S, 101
 »Århus«, margarinefabrik, 142
 Århus Amtsråd, 13, 86
 Århus Amts Rekyllkorps, 70

Århus Amtstidende, 47
 Århus Autohjælp, 89
 Århus Automobil-Klub, 15, 129
 Århus Betonfabrik A/S, 143
 Århus Bicykelclub, 61, 62
 Århus Brandvæsen, 78
 Århusbugtens Dampskibsselskab, 97, 105
 Århus Byråd, 27, 30, 31, 32, 35, 36, 39, 41, 44, 45, 47, 71, 74, 76, 85, 87, 129, 135, 138, 158
 Århus Cykelindustriforening, 64, 68, 71
 Århus Domkirke, 54, 136, 152
 Århussegnens Flyveselskab, 36, 37
 Århus Elektricitetsværk, 74
 Århus Elektriske Sporvej, 74, 76
 Århus Fiskerihavn, 53, 55
 Århus Flydedok og Maskinkompagni A/S, 100
 Århus Flyveklub, 36
 Århus Fourageforretning, 89
 Århus Fragtmandscentral, 105, 107, 109, 110
 Århus-Hammel-Thorsø Jernbane, 27
 Århus Handelsstandsforening, 45
 Århus Havn, 95, 96, 99, 100, 105
 Århus Hovedbanegård, 23, 24, 26, 27, 72, 76, 107, 109, 114
 Århus Kioskselskab, 114, 116, 118, 120
 Århus Kommunehospital, 12, 133
 Århus Lastbilcentral, 107
 Århus Lufthavn, 32, 33
 Århus Lystbådehavn, 53, 54
 Århus Motorkompagni A/S, 92
 Århus Omnibus-Selskab, 73, 75
 Århus Politi, 66
 Århus Politistation, 157
 »Århusposten«, 121
 Århus Privatbank, 45
 Århus Rejsebude- og Godsterminal, 107, 108
 Århus Renholdningsselskab, 104
 Århus Rutebilstation, 45, 47, 49, 50, 51, 107
 Århus-Ryomgård-banen, 26
 Århus Rådhus, 134, 157
 Århus Sporveje, 49, 77, 80, 81
 Aarhus Sporvejsselskab, 72
 Aarhus Stiftstidende, 16, 31, 39, 42, 44, 45, 50, 60, 107, 113, 116, 142
 Århus Teater, 114
 Århus Telefon- og Bypost, 116
 Århus Toldkammer, 92
 Århus Vandværk, 41
 Århus Vejviser, 63, 64, 65, 92
 Aarhus Vognfjederfabrik, 85
 Århus Vognmandsforening, 103
 Århus Vognmandsforretning, 105
 Århus Østbanegård, 24, 25, 26, 55, 109
 Århus Å, 16, 54, 55
 Årslev, 11, 55, 71

Publikationer

udgivet af Århus byhistoriske Udvalg

BARN I ARHUS

Redigeret af Åge Bredsted,
Vagn Dybdahl og Emanuel Sejr.
1956. 139 sider. Udsolgt.

BARN I ARHUS

Anden samling.
Redigeret af Åge Bredsted,
Vagn Dybdahl og Emanuel Sejr.
1957. 183 sider. Udsolgt.

ARHUS PROMENADE 1909–59

Redigeret af Vagn Dybdahl og
Finn H. Lauridsen.
1958. 244 sider. Udsolgt

Rasmus Nielsen:

ARHUS I FYRRERNE

Ny udgave med
oplysende noter af Emanuel Sejr.
1959. 164 sider. Kr. 11,90.

Emanuel Sejr:

GAMLE ARHUSGADER

1960. 154 sider. Udsolgt.

Helge Søgaard:

DET ÆLDSTE ARHUS

1961. 114 sider. 26 plancher.
Kr. 31,80.

Emanuel Sejr:

GAMLE ARHUSGADER

Anden samling.
1961. 160 sider. Udsolgt.

FREMMEDE SER PÅ ARHUS

Redigeret af Finn H. Lauridsen.
1962. 247 sider. Udsolgt.

ERHVERV I ARHUS

Ved Poul Enemark.
1963. 80 sider. Kr. 11,50.

Bernhardt Jensen:

FRA DET GLADE ARHUS

De gamle varieteer og
morskabsteatre.
1963. 252 sider. Udsolgt.

Anna Thestrup:

ELIGEREDE BORGERE I ARHUS 1740–1837

1964. 136 sider og 2 udfoldstavler.
Kr. 18,40.

UNG I ARHUS

Redigeret af Vagn Dybdahl.
1964. 298 sider. Udsolgt.

UNG I ARHUS

Ny samling.
Redigeret af Vagn Dybdahl.
1965. 224 sider. Kr. 36,80.

Bernhardt Jensen:

SOM ARHUS MOREDE SIG

Folkelige forlystelser fra 1860'erne
til 2. verdenskrig.
1966. 248 sider. Udsolgt.

Peder Hansen Resen:

ATLAS DANICUS. ARHUS STIFT

Tekst og oversættelse ved
Helge Søgaard.
1967. 160 sider, 27 planchesider.
Kr. 36,80.

Ib Gejl:

UNDER VÆRGERADET

Forsømte og »forbryderske« børn
i Århus 1905–15.
1967. 121 sider. Kr. 23,00.

Emanuel Sejr:

ARHUS-MOSAIK

Personer og begivenheder
i den lille by.
1967. 281 sider. Kr. 39,70.

Erik Christiansen:

GENNEM ARHUS I TRÆSKO

Billedredaktion og oplysende noter
ved Peder Jensen.
1967. 109 sider.
Indbundet: udsolgt; hæftet: kr. 14,95.

Vagn Dybdahl:

DET LOKALHISTORISKE ARBEJDE I BYERNE

Erfaringer fra Århus byhistoriske
Udvalgs virksomhed.
1968. 24 sider. Udsolgt.

Victor Jensen:

KLUNKETID OG KRIGSAR

Århus omkring år 1900 og under
besættelsen 1940–45.
1968. 308 sider. Kr. 41,40.

BORGERE I BYENS RÅD

Medlemmer i Århus bys borger-
repræsentation og byråd 1838–1968.
Redigeret af Ole Degn og
Vagn Dybdahl.
1969. XXIV – 268 sider. Kr. 41,40.

ULYKKE, NØD OG BRØDE

Begivenheder i Århus.
Redigeret af Vagn Dybdahl.
1969. 72 sider. Kr. 16,10.

Bernhardt Jensen: DA ÅRHUS VAR HOLLYWOOD

Et kapitel af stumfilmens historie.
1969. 160 sider. Udsolgt.

DA DET VAR NYT I ÅRHUS

Ved Ole Degn.
1970. 208 sider. Udsolgt.

ÅRHUS DENGANG OG NU

1971. 144 sider. Udsolgt.

ÅRHUS-ARBOG 1972

156 sider. Kr. 34,50.

MANGE KOMMER TIL ÅRHUS

1972. 154 sider. Kr. 46,00.

Vagn Dybdahl:
SOCIALHISTORIE
I KØBSTÆDERNE
1972. 20 sider. Udsolgt.

RASMUS PEDERSEN THESTRUPS STAMBOG

Ved Helge Søgaard.
1972. 100 sider. Kr. 34,50.

ÅRHUS DENGANG OG NU

Anden samling.
1972. 138 sider. Udsolgt.

ÅRHUS-ARBOG 1973

156 sider. Kr. 39,75.

S. Hjort Eriksen:
SÅDAN VAR ÅRHUS
Lette vidnesbyrd om Århus
i 1920'erne og 1930'erne.
1973. 184 sider. Kr. 55,20.

ÅRHUS-ARBOG 1974

161 sider. Kr. 42,20.

Bernhardt Jensen og Peder Jensen: MARSELISBORG-SKOVENE

Historie og begivenheder gennem
århundreder.
1974. 208 sider. Udsolgt.

Emanuel Sejr: ÅRHUS-PROFILER

Skikke, personer og begivenheder
i den svundne by.
1974. 216 sider. Kr. 66,70.

ÅRHUS-ARBOG 1975

178 sider. Kr. 55,20; indb. 64,00.

Bernhardt Jensen: LIVET I ÅRHUS I GAMLE VISER

Digte og kendsgerninger om store
og små begivenheder.
1975. 160 sider. Kr. 75,00.