

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

Århus sporveje

Århus og den kollektive trafik



Århus sporveje

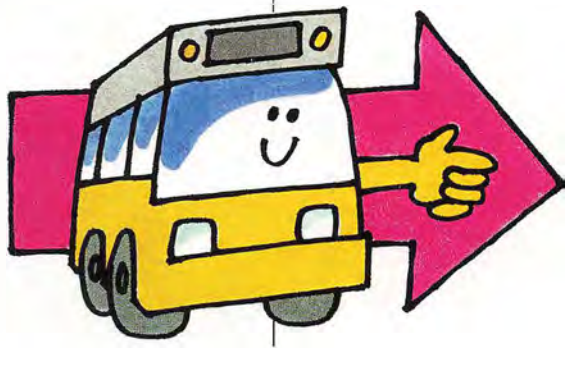
Århus, maj 1984.

Ganske vist er det sparetider. Men det ville være for trist, hvis vi af den grund helt skulle forbigå, at det i disse dage er 100 år siden, den kollektive trafik startede i Århus.
Vejen fra vognmand Jacobsen's enlige hestesporvogn i 1884 til dagens mylder af diesel-busser er lang. Bogen forsøger ikke at beskrive hele dette forløb.
I stedet tegner vi et portræt af den kollektive trafik, som den er i dag. Vi følger den fra tidlig morgen til sen aften og kigger også bag kulissen.
Det er en bog med mange billeder og få ord. Vi håber, den vil glæde læsere i alle aldersklasser, og at den vil være et tidsbillede undervejs i en fortsat spændende udvikling for den kollektive trafik i Århus.

Med venlig hilsen

Axel Handevitt-Haar,
rådmand

Leif Marcussen,
direktør



Bekjendtgjørelse fra Politiet.

I Anledning af, at Sporvognskjørslen imellem Storetorv og Hovedbanegaarden i disse Dage vil tage sin Begyndelse, bringes det herved til almindelig Kundskab, at da der ifølge den Koncessionshaverne meddelte Eneret tilkommer dem uhindret Kjørsel paa Sporet, ere alle andre Kjøretøjer saavelsom Ridende og Fodgængere pligtige, baade naar de møde Sporvognene og naar de indhentes af disse, at vige saaledes af Vejen, at Sporet bliver heelt frit. Overtrædelse heraf vil blive paatalt og straffet paa samme Maade som anden Hindring af den lovlige Færdsel paa Gaden.

Aarhuus Politikammer, den 29de Maj 1884.

Thorup.

Aarhus Sporvei anno 1884 - een rute med to vogne trukket af heste. Indvielsen skete 31. maj, og Skt. Clemens Bro var netop blevet åbnet.
Fra Store Torv til Banegården strakte skinnenettet sig ca. 800 meter. Skinnerne var et stort fremskridt, som gav en behagelig kørsel. Men afgangene var få - og vittighederne om vognene var mange, »Onkel Toms Hytte« hed de blandt andet, for det var hurtigere at gå end at vente, og næsten så hurtigt at gå som at køre. Billetprisen var 15 øre, en timeløn for en kusk var ca. det dobbelte.
Men begyndelsen var lagt til den kollektive trafik i Århus. Den ene af sporvejsselskabets to vogne var en sporbus, der kunne køre som omnibus.

Aarhuus Sporvejsselskab.

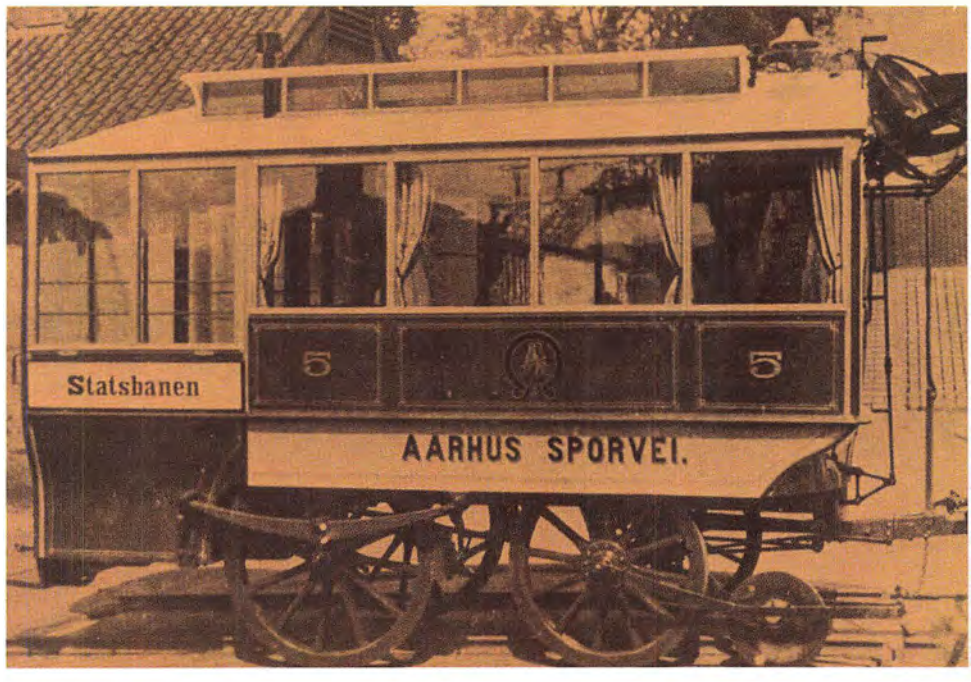
Løverdagen den 31te d. M. begynder „Aarhuus Sporvej“ sine regelmæssige Toure efter Kjøreplanen, der er uddeelt saavidt som muligt over hele Byen. Skulde Nogen ikke have modtaget saadan, kan den gratis afhentes hos Vognmand **Jacobsen, Rosensgade Nr. 30.**

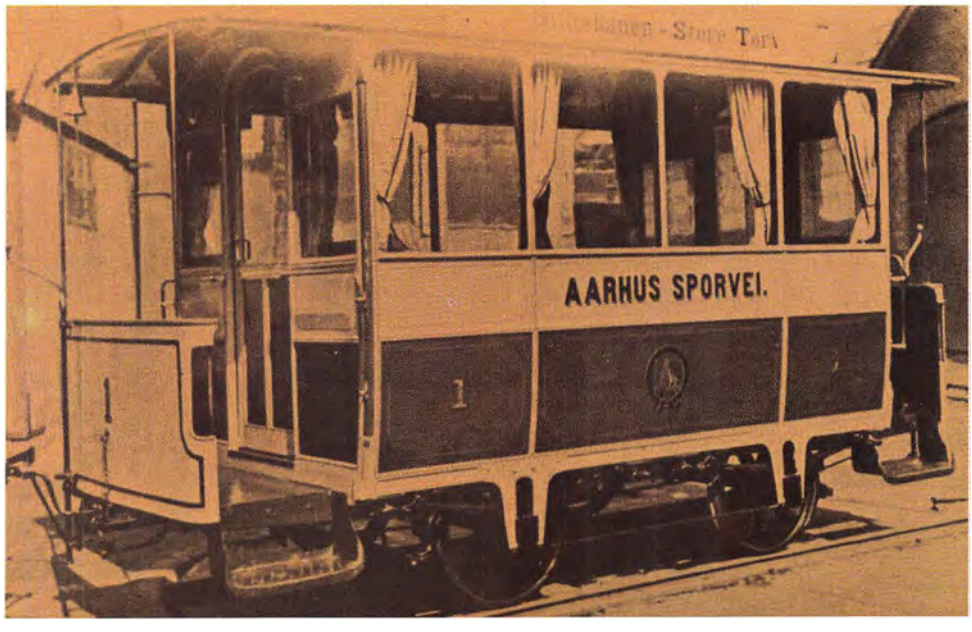
Sporvognen afgaaer fra Statsbanens Hoved-tation, gjennem Ryesgade, Søndergade, Torvet til Nørrebrogade.

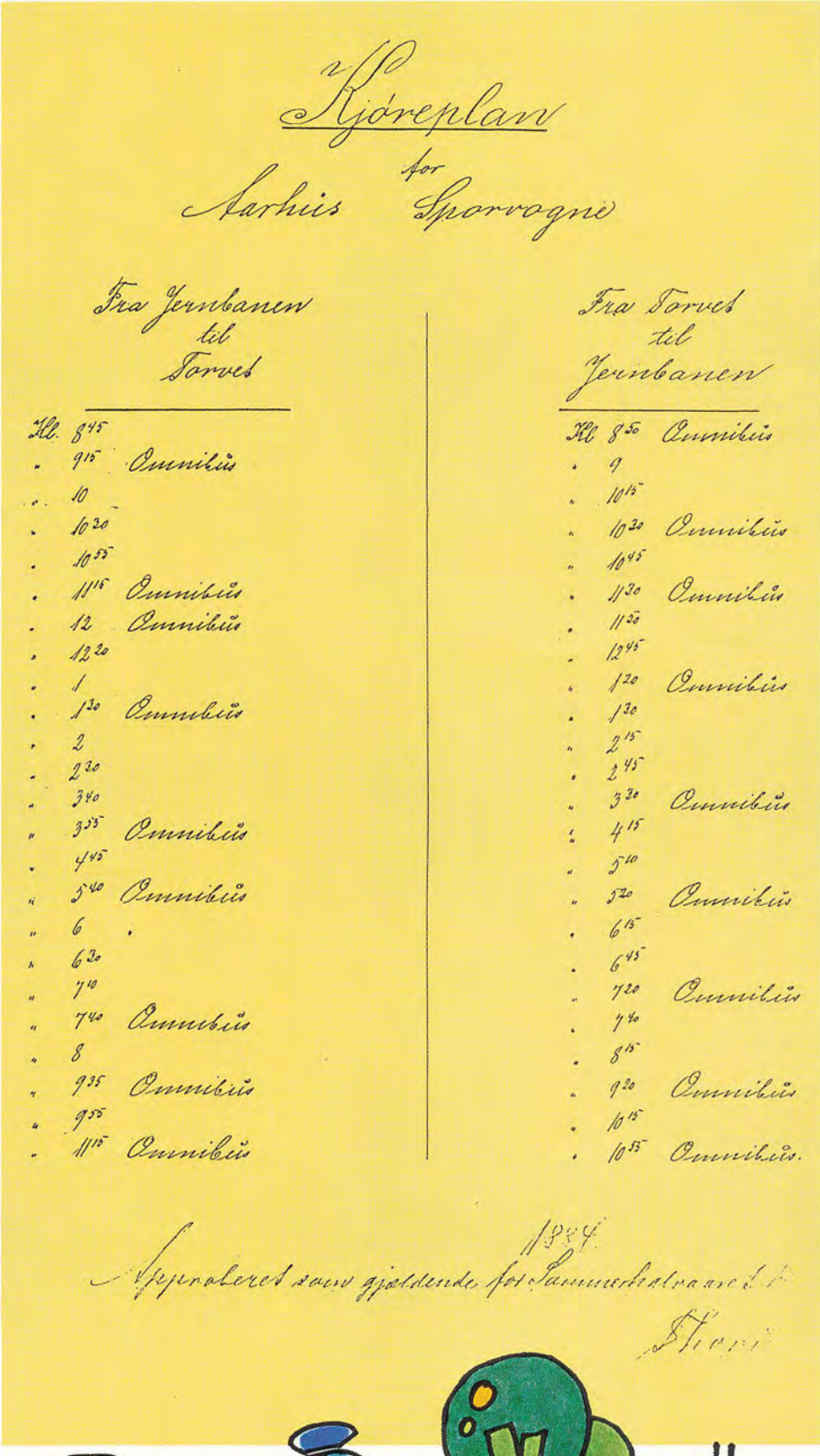
Idet vi herved paa det Bedste anbefale Foretagendet til det ærede Publikums Velvillie, tegne vi

ærbødigst

Aarhuus Sporvejsselskab.







Kjöreplan
for
Aarhus Sporvogne

Fra Jernbanen til Torvet		Fra Torvet til Jernbanen	
Kl. 8 45		Kl 8 50	Omnibus
" 9 15	Omnibus	" 9	
" 10		" 10 15	
" 10 30		" 10 30	Omnibus
" 10 55		" 10 45	
" 11 15	Omnibus	" 11 30	Omnibus
" 12	Omnibus	" 11 50	
" 12 20		" 12 45	
" 1		" 1 20	Omnibus
" 1 30	Omnibus	" 1 30	
" 2		" 2 15	
" 2 30		" 2 45	
" 3 40		" 3 30	Omnibus
" 3 55	Omnibus	" 4 15	
" 4 45		" 5 10	
" 5 40	Omnibus	" 5 20	Omnibus
" 6		" 6 15	
" 6 30		" 6 45	
" 7 10		" 7 20	Omnibus
" 7 40	Omnibus	" 7 40	
" 8		" 8 15	
" 9 35	Omnibus	" 9 20	Omnibus
" 9 55		" 10 15	
" 11 15	Omnibus	" 10 55	Omnibus.

1884.

Approberet som gjældende for Sommerhalvaaret [illegible]

[illegible]



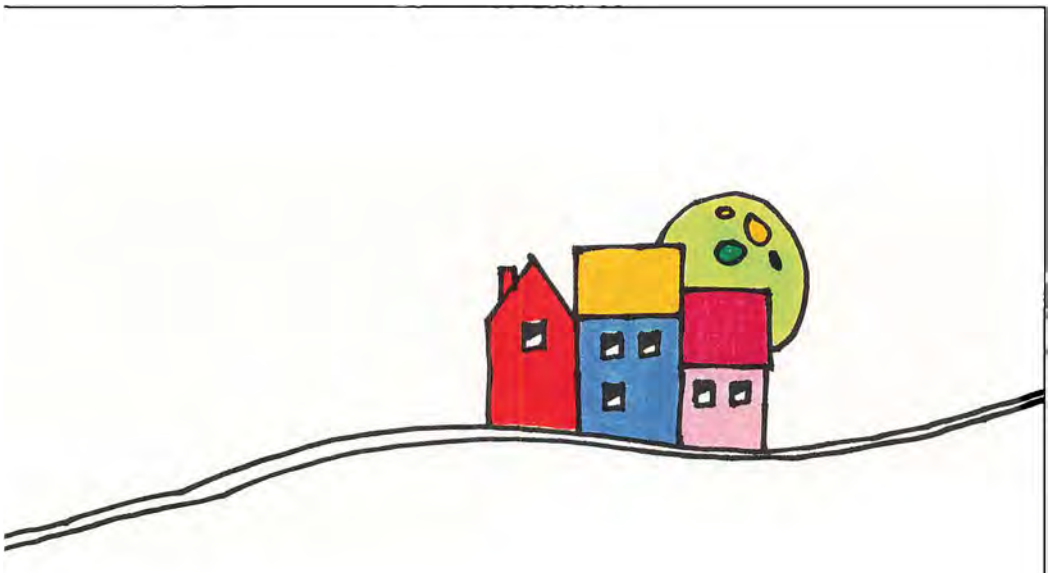
På sporet blev den styret af et ekstra hjulsæt, der kunne hæves, så vognen var i stand til at køre videre på brolægningen. Efter et års tid på skinner blev sporbussen sat ind på to nye ruter, fra Mejlgades Port til Frederiks Allé og fra Nørrebro til Banegården. Men i 1895 blev sporvognsruten nedlagt og skinnerne fjernet. Driften havde givet underskud i årevis.

Året efter startede Aarhus Omnibus Selskab sin kørsel over brostenene, fra Østbanetorvet til Frederiks Allé. »Rumlekasserne« blev vognene kaldt, en karakteristik af komforten.

Samtidig begyndte fremsynede borgere at få storstadsdrømme: Århus skulle have en elektrisk sporvej, ligesom København.





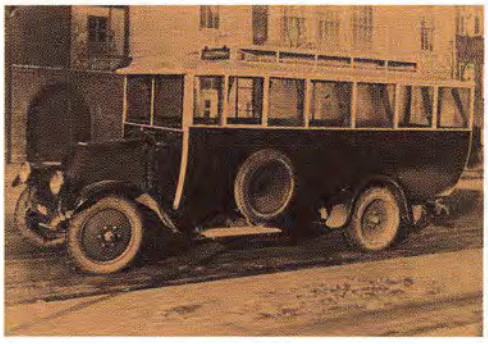


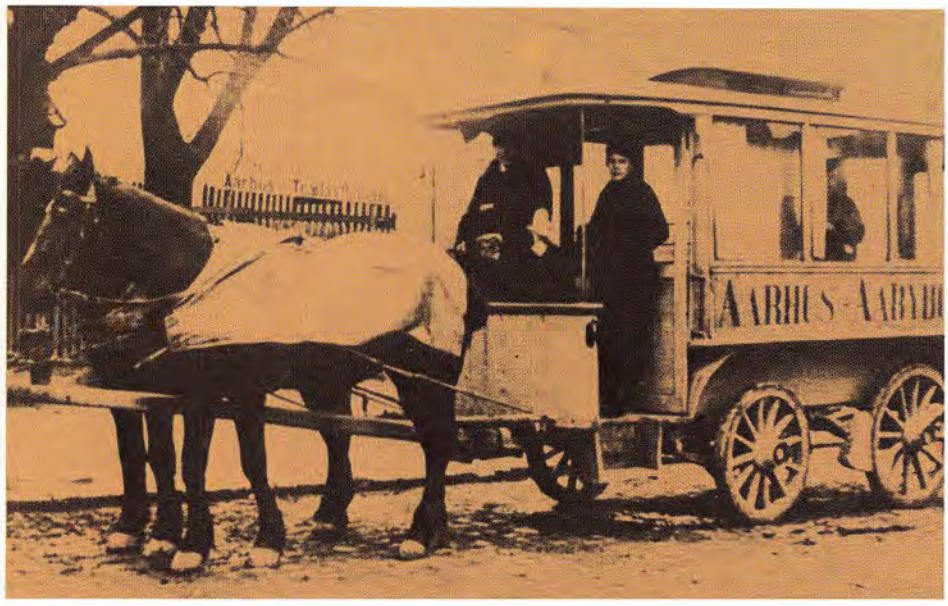
I 1904 kørte Aarhus elektriske Sporvej sin første tur. Afgang fra Skt. Pauls Kirkeplads til Østbanetorvet hvert femte minut. Hver anden vogn kørte videre til Trøjborg. Hver halve time kørtes fra Skt. Pauls Kirke til remisen, og om søndagen var afgangene hyppigere. Når århusianerne ville i skoven, tog de sporvognen.

Et voksende antal vognmænd oprettede ruter med heste-omnibusser, til Åbyhøj, Viby og Brabrand.

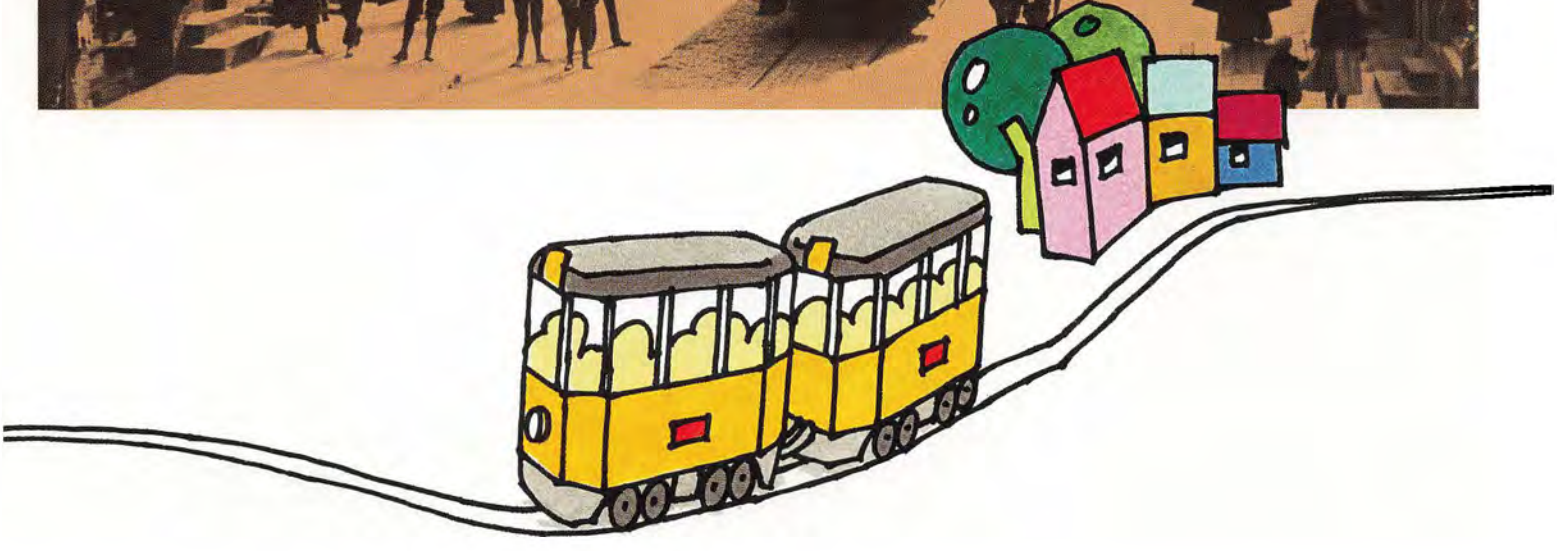
I 1913 blev den første rute motoriseret. Men rutebilens motor var langtfra så sikker i drift som en hest, og selskabet lukkede.

I 1923 blev en rutebilstation åbnet som centrum for 9 ruter. Men sporvognene kørte videre, de trak stadig det tungeste læs.




AARHUS - AARYD

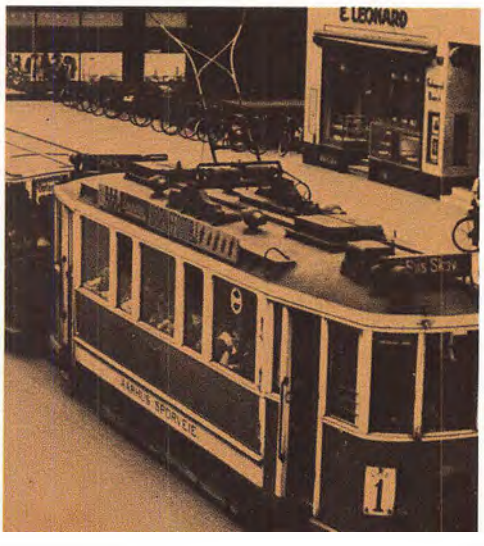






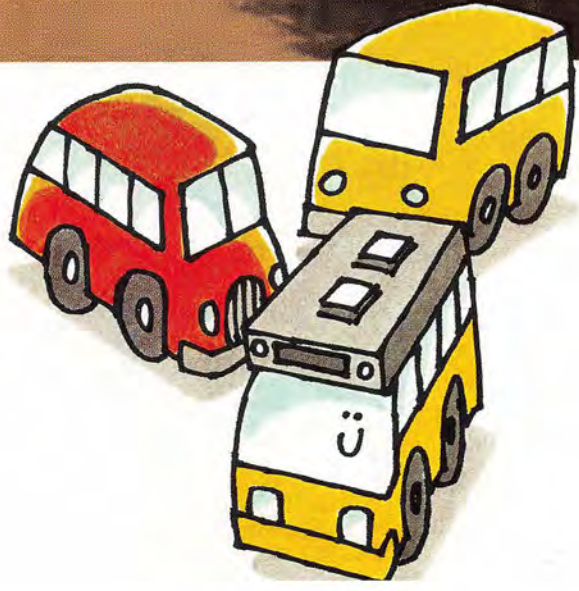






I 1928 overtog Århus kommune den elektriske sporvej for at udbygge den kollektive bytrafik.
Den ene linie var for lidt, og i 1930 startede linie 2 fra Banegårdspladsen til Harald Jensens Plads. Selskabet hed nu Aarhus Sporveje.
Behovet for flere linier var stort, men nu satsede man på de mere fleksible bybusser.
I 1932 blev linie 3 og 4 åbnet.
I 1936 linie 5 og i 1938 linie 6 og 7.
Under krigen blev bus-driften kraftigt indskrænket på grund af manglen på brændstof og gummi. Men sporvognene kørte helt til 1944, hvor schalburg-tagen sprængte remisen med næsten samtlige vogne.
Efter krigen blev trafikken igen normal - men med tiden blev vogne på spor en stadig større hindring for den øvrige bytrafik. I 1971 kørte sporvognene for sidste gang.
Århus sporvejes navn blev bibeholdt. Og busserne på linie 1 og 2 kører stadig på skinner - de ligger under asfalten i den ældre del af byen.


2


Ü



Når byen vågner og begynder sit liv, følger busserne dagens rytme fra tidlig morgen til midnat.
Fra centrum til omegn, fra bydel til bydel, fra bolig til arbejdsplads.
Århus sporvejes rutenet trækker i dag 45 linier gennem storbyen og langt ud på landet.
34 er betjent af bybusser, 11 af rutebiler; 8 industrilinier kører i begrænsede tidsrum.
Koordinerede køreplaner begrænser ventetiden, og takstsamarbejdet med øvrige ruter giver smidige skift fra linie til linie.
Udbygningen af rutenettet har fulgt med byens hastige udvikling. Nye boligkvarterer og erhvervsområder har ændret transportmønstret.








Værkstea







De første busser afgår fra endestationerne klokken ca. 5.30. Inden længe dukker den busgule farve op overalt i bybilledet. Busserne er dog ikke kun til pynt. Belastningen på busdriften er nu maksimal, og ca. 70.000 mennesker kører med busserne en normal hverdagsmorgen.

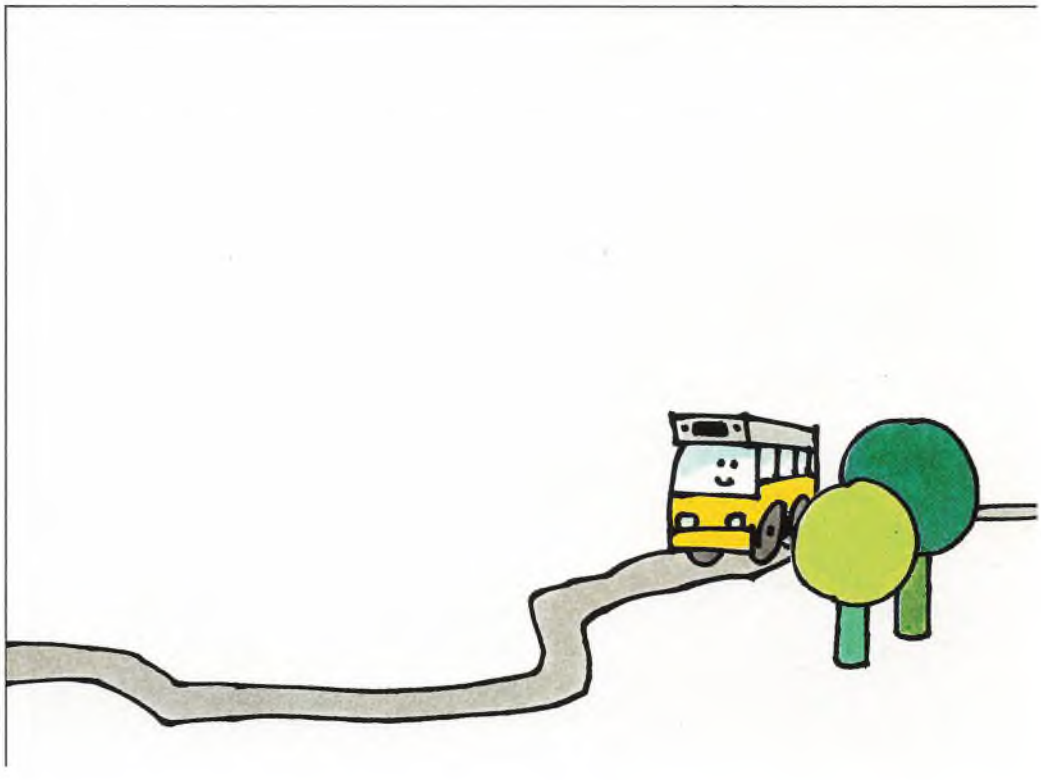

15


11
TRANBJERG
4
LYSENG





En bagperron med børnehavebørn og mange pensionister i en halvfyldt bus - så er det deltid om dagen.
Lavere takster på abonnementskort, særlige klippekort til grupper af børn.
Færre busser og stille timer i sammenligning med før og senere på dagen.





I myldretiden om eftermiddagen er det meste af byen i bevægelse. Fra kl. 14-17 kører titusindvis igen i bus.
180 busser standser ca. 18.000 gange, starter igen og afvikler presset. Det sker, at en fuldt optaget bus må undlade at samle flere passagerer op. Så indsættes der ekstrabusser til at lette presset.








11
15
9
ÅRHUS S
130
DAB




75
EKSTRA
Århus sporvejs


Århus sporvejs


Århus sporvejs

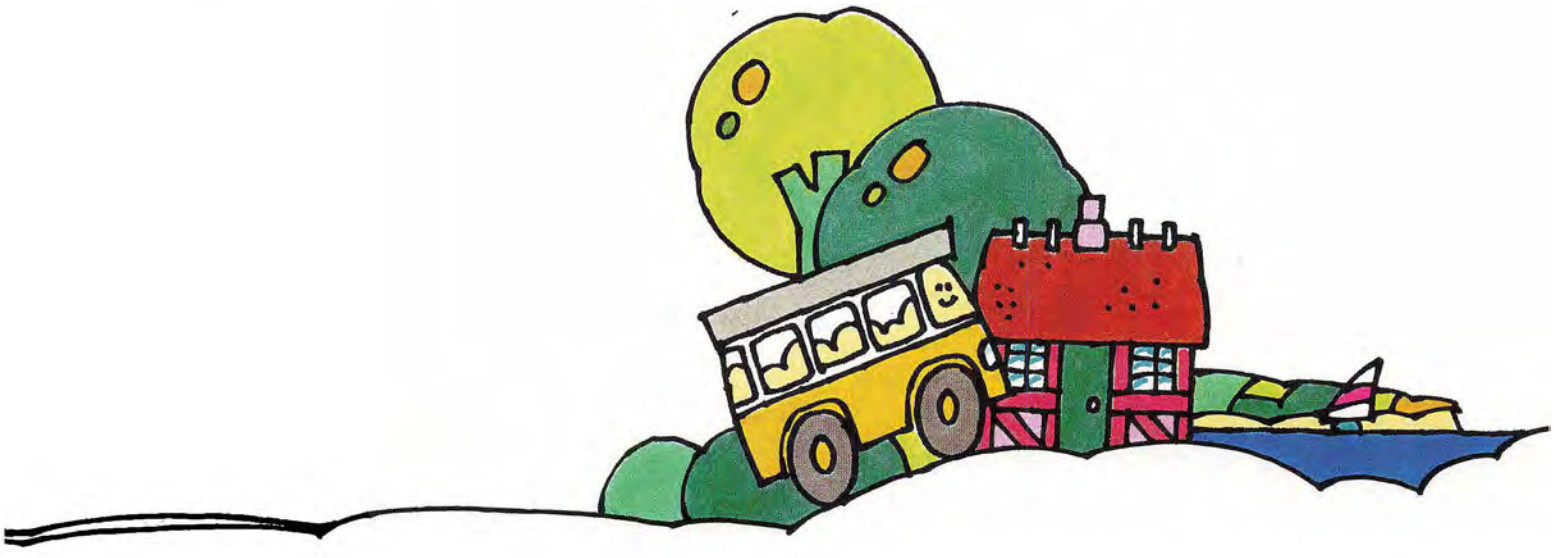



55
Århus sporvejs



Hvor bybusserne ender og vender, kører landbusserne videre. Århus sporvejes rutebiler på linierne 51-59 kører fra rutebil-stationen til en lang række mindre byer op til 25 km fra Århus.

Linierne 71-76 holder sig helt uden for Århus. De kører fra landsby til landsby og giver mulighed for omstigning til ruter, der kører mod centrum.




Frederiksgade
RANK XEROX

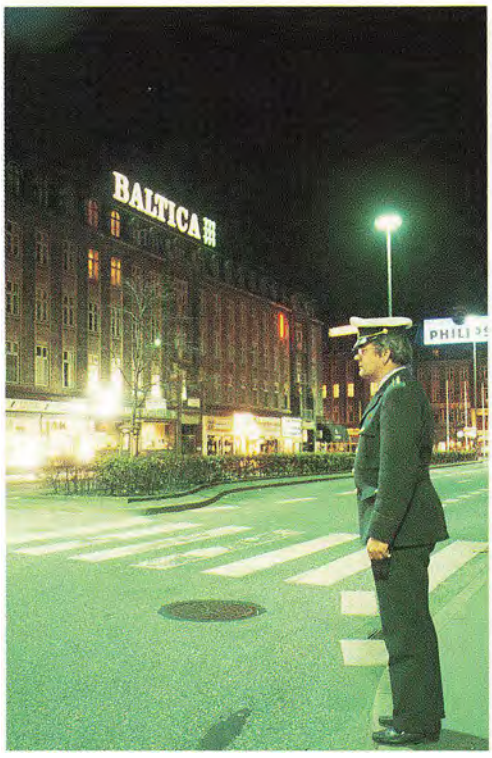

Bikuben
KIOSK
Frederiksgade 25


Bikuben
KIOSK



Fra klokken 17.00 til 00.17 er det deltid igen, og halvdelen af vognene kører i garage. Klokken 00.17 er de fleste af sæderne besat i busserne i Park Allé og på Banegårdspladsen.
Nu er det sidste udkald fra byen. Trafikcentralen giver signalet til fælles afgang, når alle linier er samlet og alle omstigninger overstået.
Så starter vogntoget som på skinner, men allerede ved det første kryds begynder det at dele sig, og videre gennem byen spredes det helt.
Når den sidste bus er kørt hjem, er det meste af byen gået til ro.







Badedyr kører gratis med bus i følge med børn eller voksne med gyldig billet eller kort. Men de skal helst tømmes helt for luft - svanerne, delfinerne og alle de andre. For der er trængsel i vognen en sommersøndag mod Moesgård. Er trængslen for stor, indsættes der ekstra-busser ligesom til fodbold-kampe, cykelløb og koncerter. Århus sporveje viser også byen frem for turister. Ca. 2.000 tager årligt linie 20 Århus rundt med guide fra Turistbureauet. Mange århusianere har taget turen - byen er værd at opleve som turist med bus.











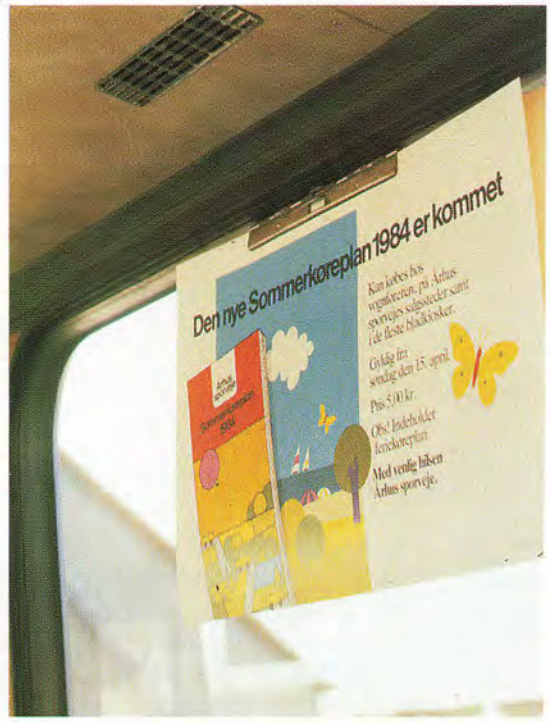

19
40
km



En fyldt bus vejer 16,5 tons, fordelt på 10,3 tons bus og 6,2 tons mennesker og brændstof. Motor og chassis er engelsk, gearkassen og chaufførens sæde er tysk, resten af bussen er dansk arbejde. Leyland-DAB A/S i Silkeborg har leveret alle Århus sporvejes busser. Vogn 166 er én af de nyeste.
I de kommende år vil ca. 2,5 millioner passagerer gå ind og ud af denne bus, og den vil have kørt ca. 1 million km.
Om 12 år har den antagelig nået pensionsalderen. Måske får den en fredelig alderdom som skolebus eller hos en idrætsklub.




Bremshey


Den nye Sommerkøreplan 1984 er kommet
Kan købes hos
vognførerne, på Århus
sporvejs salgssteder samt
i de fleste blomsterbutikker.
Gyldig fra
søndag den 15. april.
Pris 5,00 kr.
Ofte! Indeholder
forårskøreplan.
Med venlig hilsen
Århus sporvejs





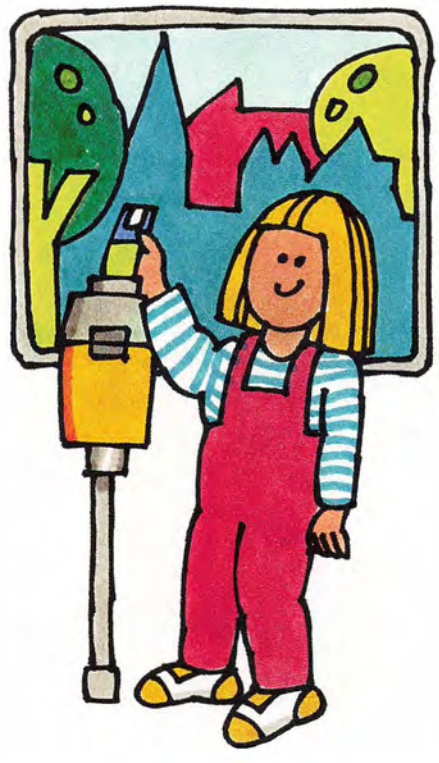
Klik! - Klippekortet bliver et hak kortere. Kontantbillet-automaten lader sig ikke spise af med et enkelt hak af pap. Den vil have mønter, mod-tager alt - undtagen den uanse-lige femøre. Billet og bytte-penge afleverer den med en elek-tronisk summen.
Århus sporvejes billetsystem blev indført i 1980 for at lette arbejdet for både passage-rer og chauffør. I dag dæk-ker abonnementskortene 68% af rejserne og klippekort 21%. De sidste 11% kører stadig på kontantbilletter.
Abonnementskortet er den lette-ste form for billettering - og for den daglige bruger er det også den billigste.








zone
stop
tid
2
11:24
166
Udgang





Skiltet skiftes til rette linie og bestemmelsessted. Sædet indstilles i passende højde, spejlene justeres, og lågen smækkes. Så er vogn 129 klar til turen.

Arbejdet som buschauffør er ansvarsfuldt, og det kan være et pres på grund af bytrafikken og den kostbare last. Enten holder man op efter et par år, eller også kører man bus i årevis.

Børnene går i forældrenes fodspor - for slet ikke at tale om familien Sørensen: Mor, far, datter og svigersøn kører alle bus hos Århus sporveje.

Chaufførerne hører hjemme på enten station Nord eller Syd. Linierne er også fordelt på de to stationer.

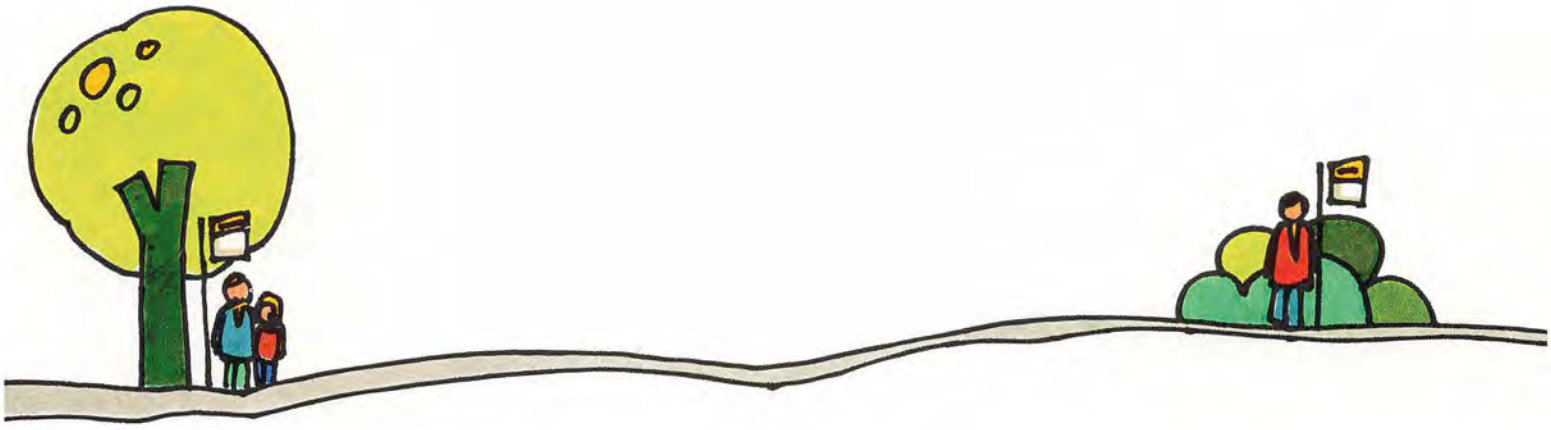
Ruterne skal helst sidde i rygmarven; alligevel har mere end een chauffør prøvet at køre en 3-er en tur rundt om BP-huset, dagen efter at han eller hun har kørt linie 7.











Kontrollørernes rute er ikke annonceret i køreplanen. De kommer altid som en overraskelse. Det er en del af deres arbejde, men deres uniform viser, hvem de er. Venlighed, konduite og ro er vigtige egenskaber, og det hjælper at have en god hukommelse.
Sortkørsel er generelt beskedent. I 1983 blev godt 2 millioner passagerer kontrolleret, og kun een ud af 100 havde glemt at billettere.



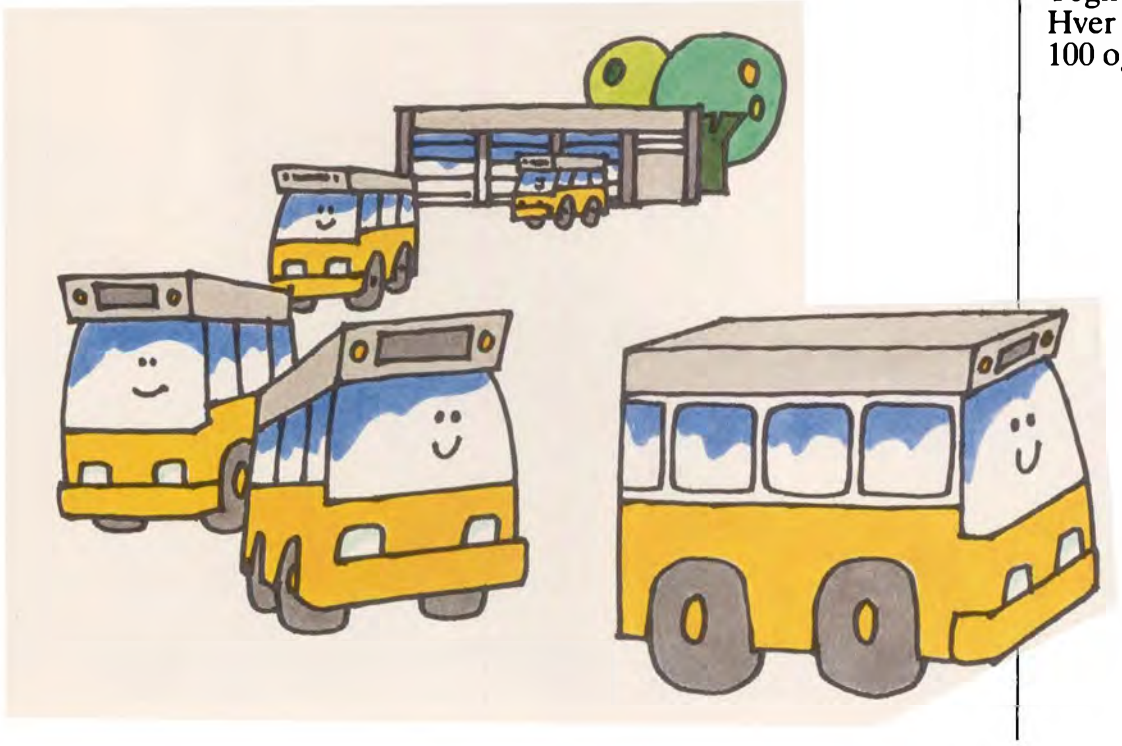



MUSKELKRAFT
JA TAK!





I løbet af 70'erne voksede Århus sporveje, og busparken blev udvidet med 100%. En opdeling på to garageanlæg viste sig hensigtsmæssig - og placeringen af station Syd i Hasselager var velvalgt. Årligt spares tomkørsel for ca. et par mio. kroner. Station Syd, som med 13.000 m² under tag er byens største garageanlæg, blev indviet i 1981. Der er værksted, klargøring, garage plus en trafikbygning med kontorer og undervisnings-lokale. Ligesom station Nord på Bryggervej er station Syd tegnet af C. F. Møllers Tegnestue, MAA.
Hver station kan rumme mellem 100 og 120 busser.














LADA I HASLE


225



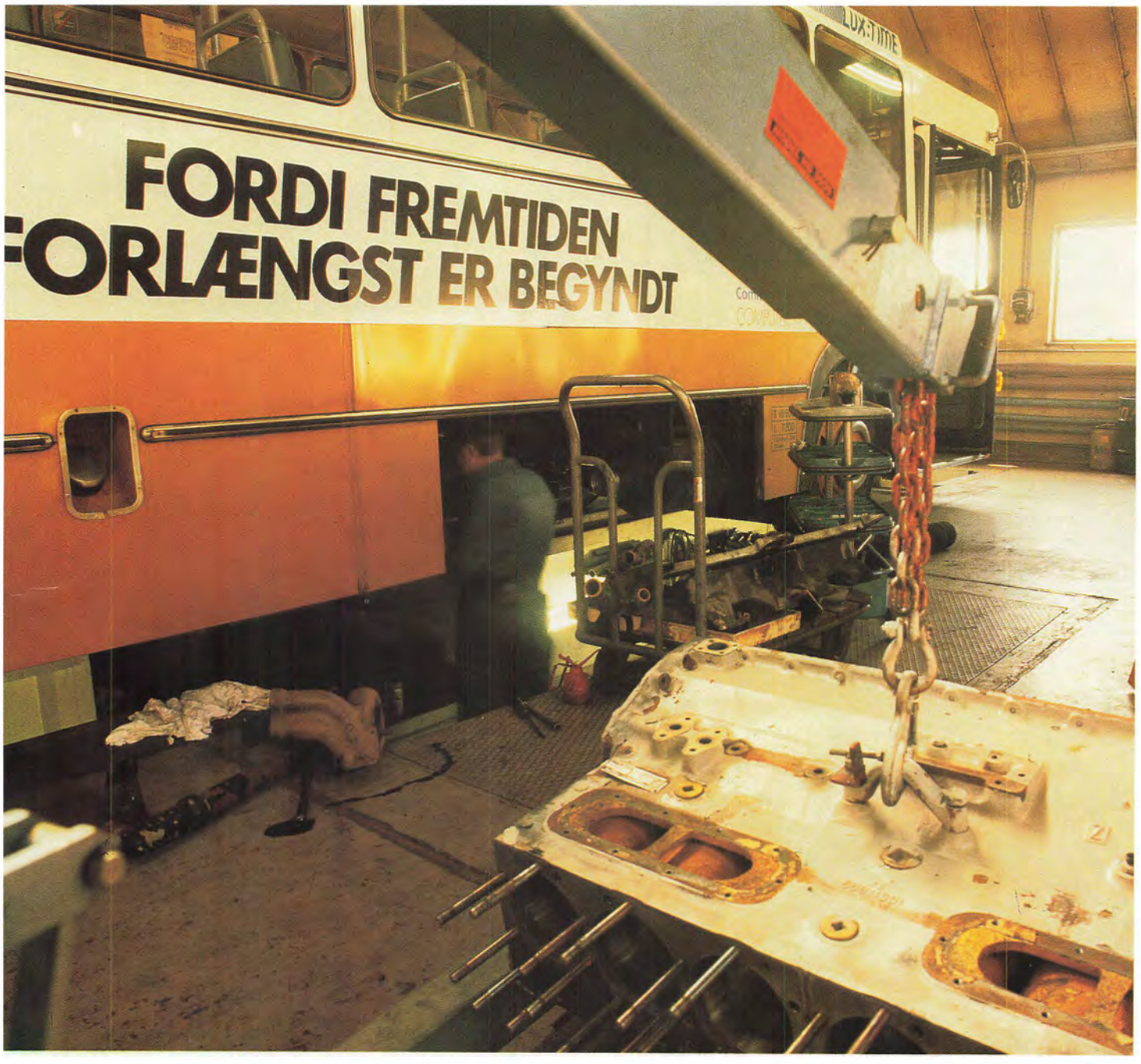


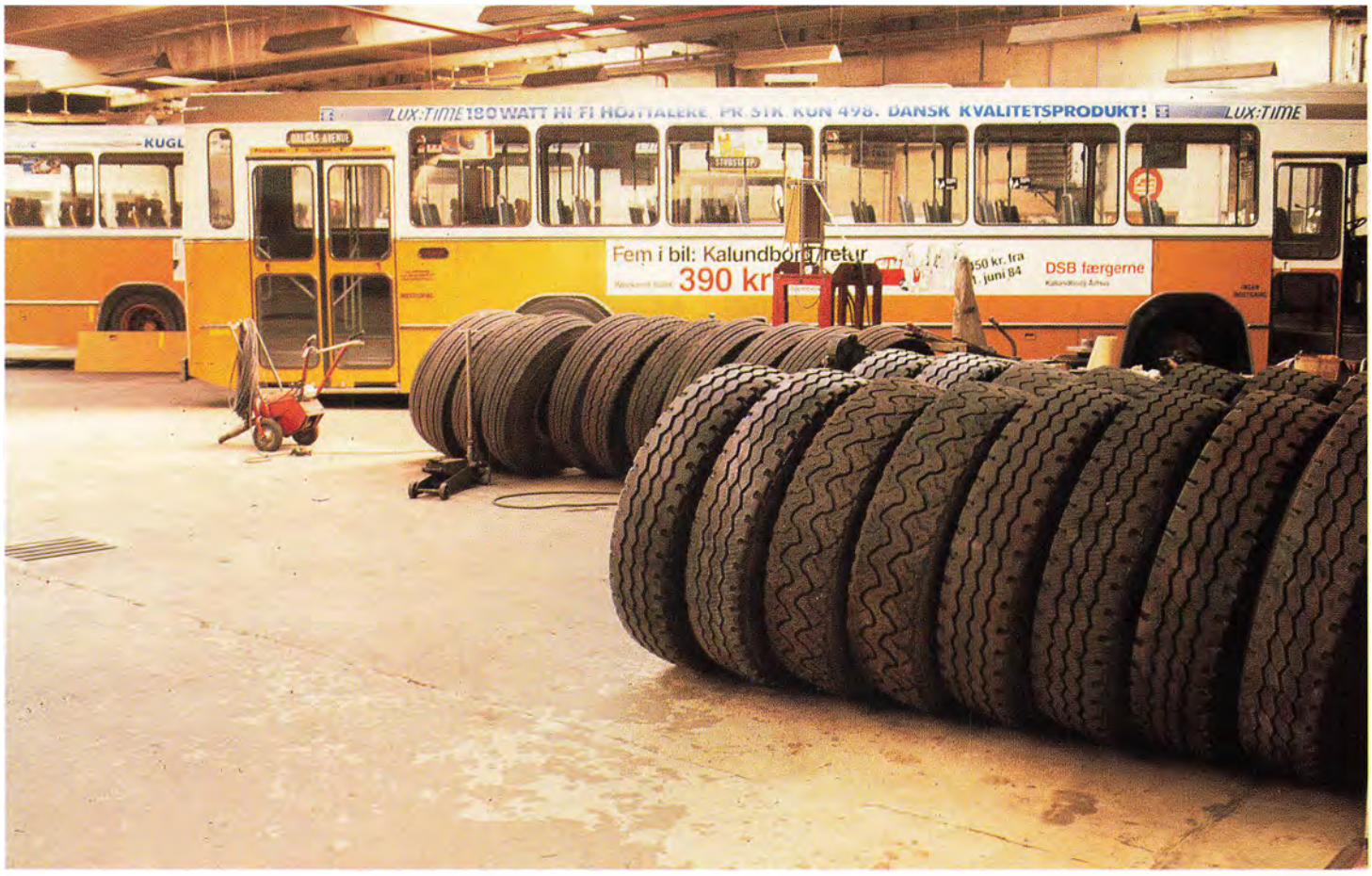






En tur henad klargørings-banerne er en del af den daglige rute for alle busserne. Kølevand og olie kontrolleres, brændstof bliver påfyldt. Indvendig bliver vognen fejet og støvsuget. Vinduerne pudses - og i øvrigt tages en svamp eller klud i brug, hvor det viser sig nødvendigt. Sidste stop på turen er i vaske-maskinen, og herefter er bussen køreklar.
Hver tiende dag er bussen til hovedrengøring, og hver anden måned kommer rengø-ringen ud i alle krogene og op under taget. Lofterne vaskes af, sæderne renses grundigt, stort og småt og genstridigt fjernes overalt.


FORDI FREMTIDEN
FORLÆNGST ER BEGYNDT



En bus på slæb er et sjældent syn, selv om Århus sporvejes 240 busser årligt kører over 15 millioner km.
Det er værkstedets ansvar, at busserne kører godt.
Her forebygges driftsstop, og sikkerheden kontrolleres med faste intervaller indkodet på EDB.
En buschauffør kender sin bus på dens lyde og funktion.
Bemærkes en mislyd eller en fejl, afleveres en fejlrapport sammen med vognen.
Fejl eller uheld indberettes omgående til trafikcentralen - et brækket viskerblad, en udbrændt pære eller et knust sidespejl. Så kører en service-vogn fra garagen ud for at udbedre skaden på stedet, oftest ved en endestation.
Større fejl klares ved at udskifte hele bussen - normalt også ved endestationen.
Det er vigtigt, at trafikken kan køre ubrudt videre.











»Biiib!« - Bustrafikkens centralnervesystem i Park Allé registrerer et radioopkald fra en bus. Vagthavende trafikmester kan på skærmen se nummeret på vognen og navnet på chaufføren. Opkaldet kan skyldes en fejl ved bussen, et ønske om ekstrabus, en forespørgsel om ruteomlægning eller hjælp til en medtrafikant.
Trafikcentralen kan også selv kalde op - en enkelt vogn eller alle. Hvis en lastbil har sat sig fast under Clemens Bro, berøres adskillige busruter. Passagerer i alle busser kan da gives orientering om ændrede ruter og mulighederne for omstigning.
Den anden halvdel af Trafikcentralens arbejde er gadetjenesten. Er der uro i en bus, eller er den indblandet i et uheld, dirigeres en trafikmester omgående til stedet.


Storn




Århus sporvejs
8











»Jeg skal have et abonnementskort fra på mandag og fem uger frem«, eller »jeg skal have for 400 kr. abonnementskort«. En måned er minimum, et år maksimum, inden for disse rammer er valget frit. Dataanlægget udregner prisen, 90 dage eller mere giver ekstra rabat. Salget af abonnementskort er en succes.
10 steder i Århus og omegn foregår det - men Århus sporvejes centrale salgssted i H. H. Seedorffs Stræde tegner sig for den største omsætning - også i salget af klippekort. Salgsstedet giver også information om tider og steder, linier og priser.

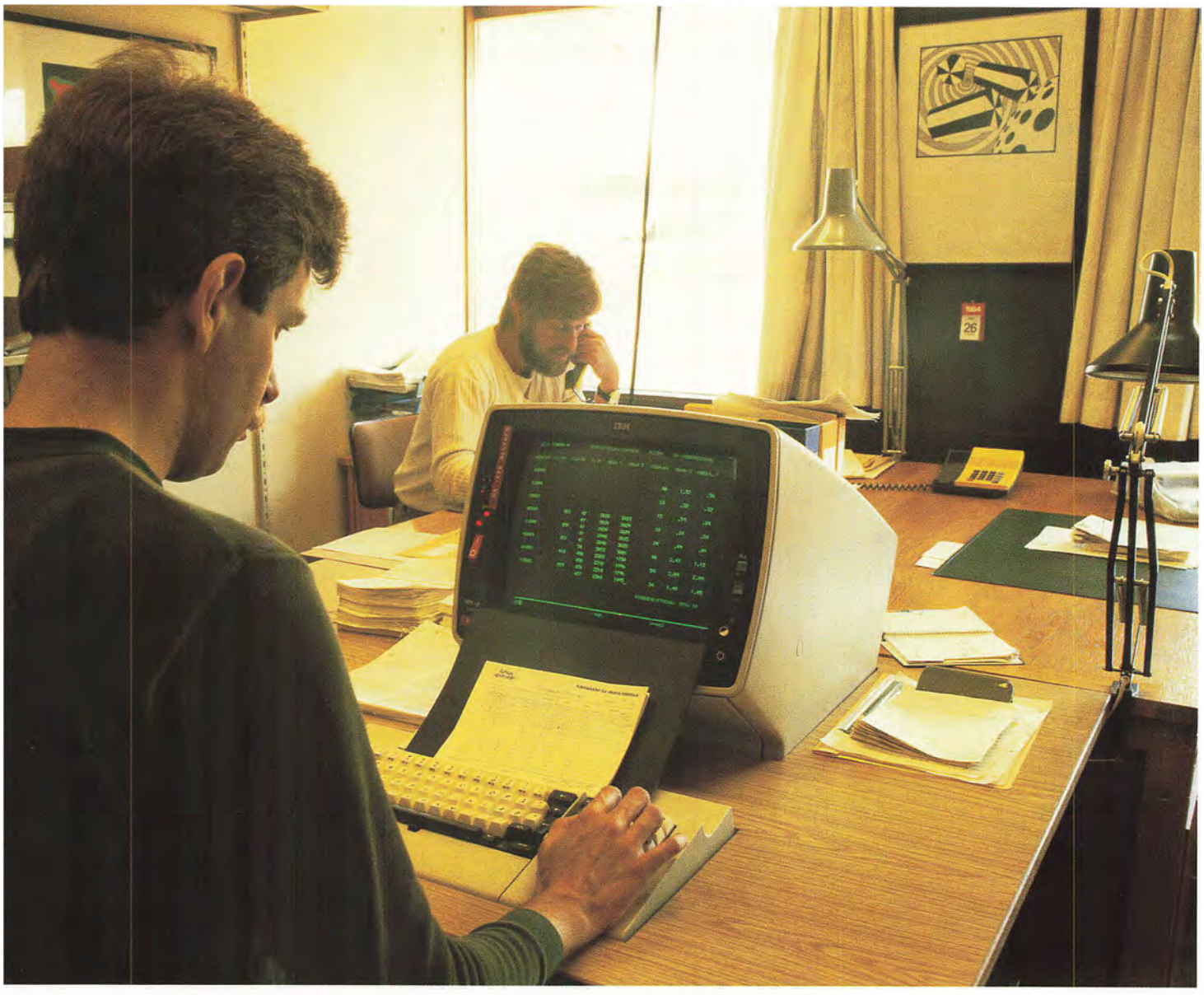




»Stiften, en blå Sorbits og et buskort til 2 zoner«. Et flag på facaden eller en plakat i vinduet fortæller, at kiosken sælger klippekort.
Mere end 200 kiosker i Århus og omegn er med til at sørge for, at Århus sporvejes rabatsystem fungerer enkelt og lettilgængeligt.
- Der er aldrig langt til nærmeste salgssted. Klippekort er blevet en daglig kiosk-vare - ca. 800,000 stk. sælges årligt.


SKIPPER
HARIBO
Black Prince
Colorado
MATADOR
Ty typsyl
MIXTURE
FODBOLD
EM 84
HUGIN
Program
Desværre
Spar gebyret
Brug kontante
eller check.
Ude og Hjem
MINDE EXTRA
OG HØR


Her sælges
klippekort





Bussernes årlige forbrug af brændstof kan fylde svømmehallens bassin ca. 7,5 gange - 6.462.795 liter diesel i 1983 helt nøjagtigt. Men hvor stort var forbruget på vogn 88 i december? Og hvor mange værkstedstimer blev brugt? Skal netop vogn 88 køre mindst muligt og køres til bilauktionen i Rønde næste gang? EDB-anlægget giver svaret.

Men administration er andet end tal.

Det er planlægning af ca. 1.000 menneskers arbejde. Vagtskemaer, fridage og ferier skal gå op. Fra kontorerne på Bryggervej varetages også kontakten udadtil, til publikum, til myndigheder og andre trafikselskaber. Både telefonisk og skriftligt besvares dagligt mange henvendelser. Også publikum kommer dagligt - her er kortsalg og information.


inform




ÅRHUS SPORVEJE

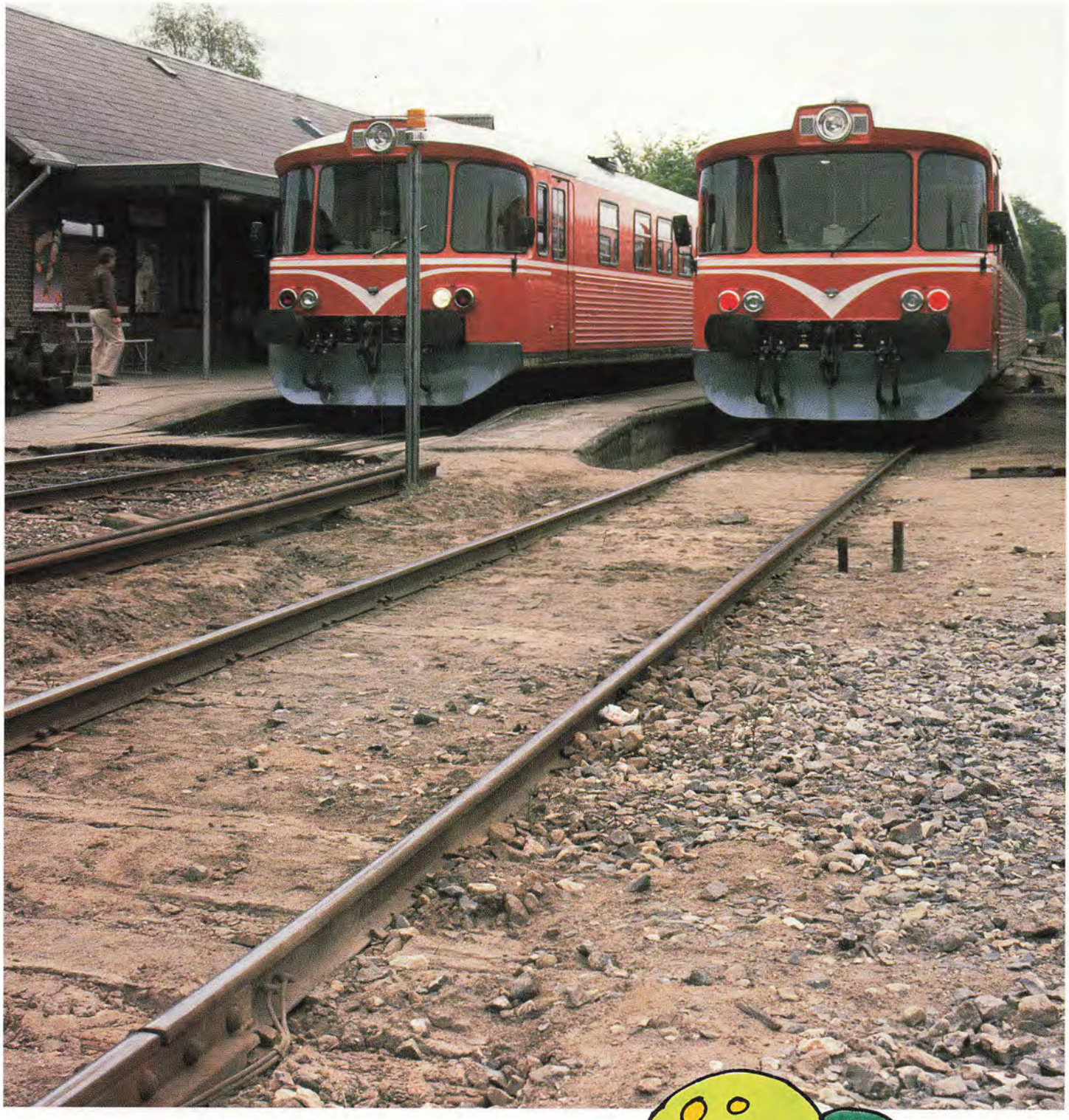


Kollektiv trafik er andet end busser - og der har ligget skinner i Århus-området i mere end 100 år. Og på Odderbanen har de ligget der præcis 100 år.
HHJ startede nemlig i 1884 nærtrafik på banen mellem Odder og Århus - nøjagtig samtidig med, at vognmand Jacobsen's heste begyndte deres daglige vandring mellem Banegården og Store Torv.
Der har også med mellemrum været nærtrafik på den jyske længdebane og på Grenåbanen. Men den egentlige nærbanetrafik startede i 1979, og i dag er nærbanen en fast del af byens kollektive trafikliv.



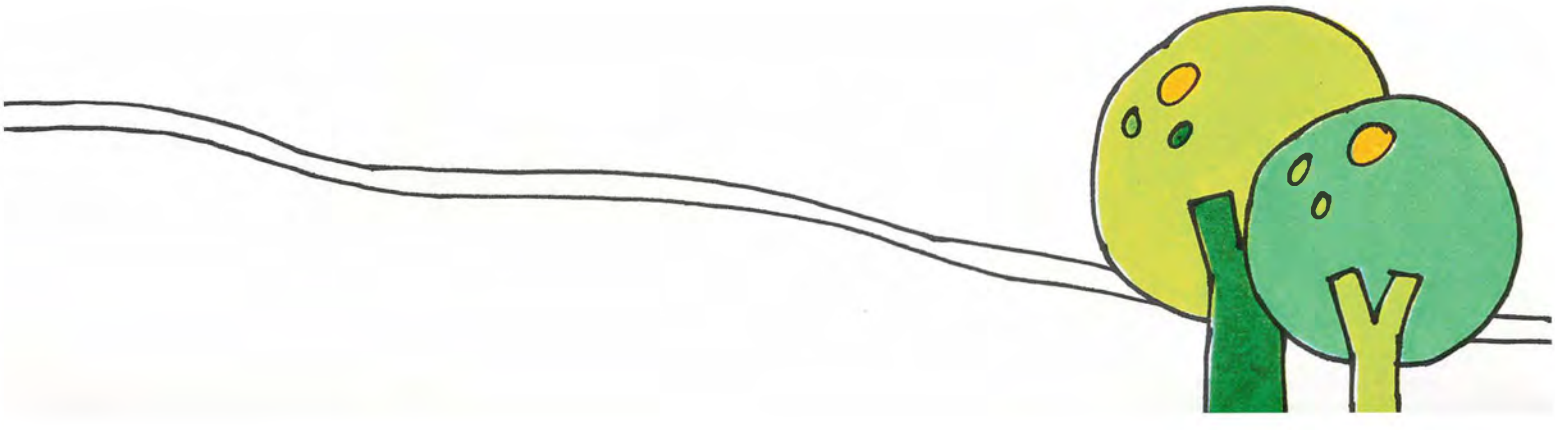









MPORT
Tlf. 12 50 02
ks
nd
OLILAND
AALBORG
119 Hornslet
Fris'Busser
FRIS
FRIS
FRIS

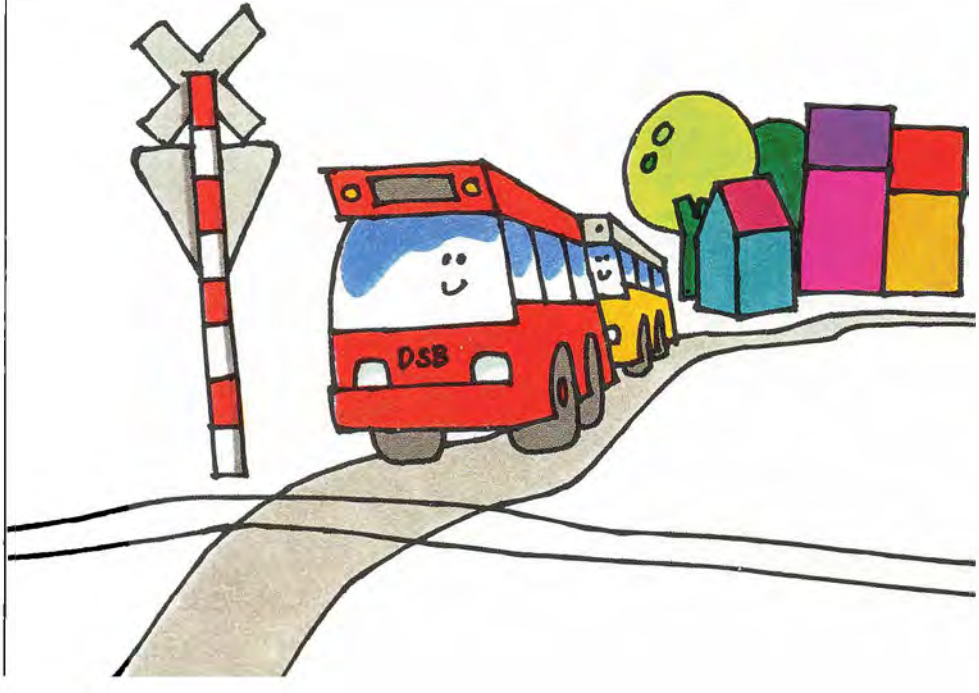


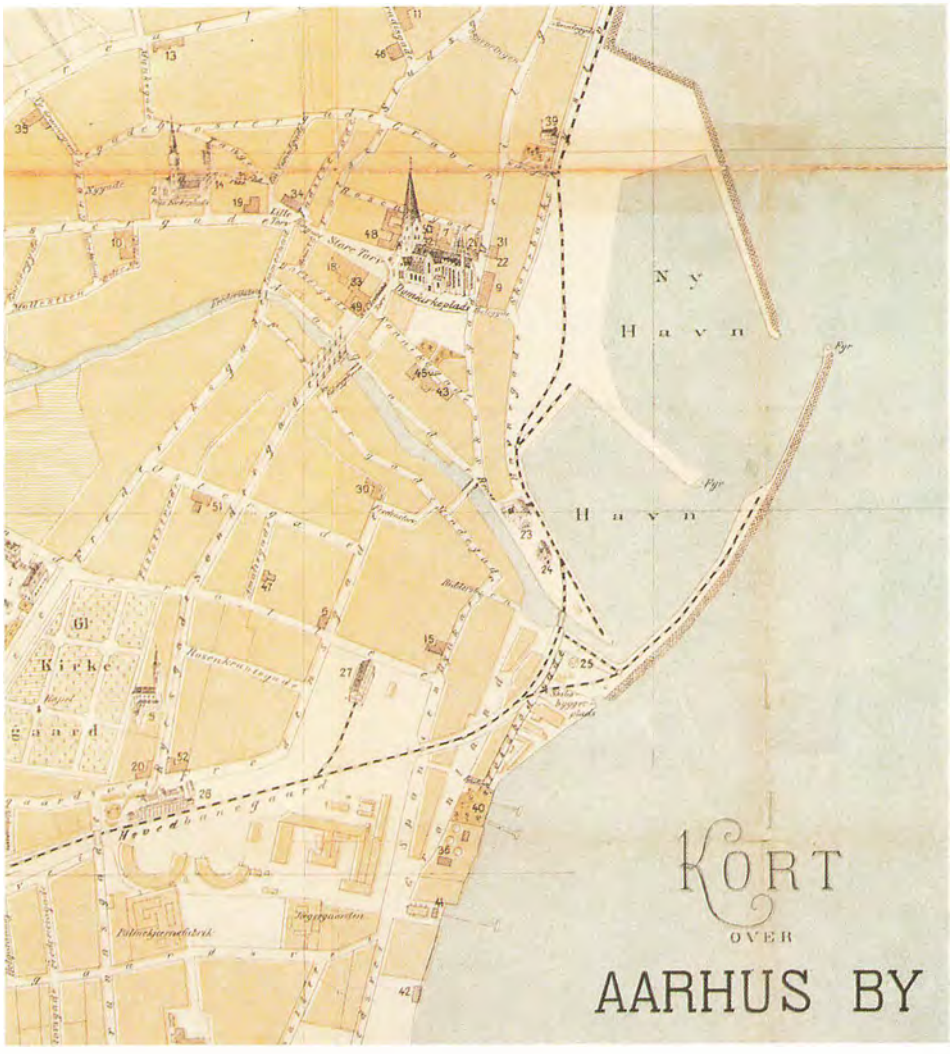






Der er gule busser, og der er tog. Men der er også rutebiler i mange andre farver.
Uanset farven på busser og tog er Århus sporvejes billetter og kort gyldige til samtlige ruter indenfor kommunegrænsen. Det samme gælder billetter købt på andre ruter.
Takstsamarbejdet, som omfatter private rutebilejere, HHJ og DSB, blev indledt i 1977 for at stille alle borgere i Århus kommune ens, uanset hvor i kommunen de bor, og hvilke ruter de benytter.









100 år adskiller Århus Sporvei og Århus sporveje i dag. Mange kilometer er kørt gennem byen siden »Onkel Toms Hytte« blev trukket sine første 800 meter. Rutenettet er nu ca. 1600 km. Kommunen er vokset geografisk, indbyggertallet er nær tidoblet fra ca. 29.000 i 1884 til ca. 250.000 i 1984. Bolig og arbejdsplads er blevet adskilt for de allerflestes vedkommende. Transportbehovet er blevet mangedoblet gennem årene.
Den kollektive trafik vil også i de kommende år være en aktiv del af Århus kommunes udvikling.

