



ANDERS BOVÉ CHRISTENSEN

Anders Bové Christensen er aarhusianer og gammel sporvognsentusiast. Det var en trist novemberdag for ham og mange andre, da de gule sporvogne kørte for sidste gang i 1971. Men han glæder sig over, at der er sporvogne på vej tilbage på skinnerne i byen. Anders beretter her om de glade sporvognsdage – før den offentlige transport gik af lave.

SPORVOGNE I AARHUS – ET NOSTALGISK TILBAGEBLIK

Af Anders Bové Christensen

Klak, – klak, – klak, – sporvognen drejer ud på Skanderborgvej fra sløjfen i Kongsvang. Klak, – klak – siger det igen da sporvognen er kommet ud af kurven og er på vej ind mod byen. Det er lyden af kontrollen som vognføreren med et håndtag både kører og bremser vognen med. Syv klak og håndtaget står i bund hvilket er ensbetydende med fuld fart.

Denne lyd er banket ind i min hukommelse fra min drengetid. Jeg var sporvognsnørd og stillede mig altid bag vognførerenes venstre side, hvor jeg kunne følge kørslen. Jeg kendte alle sporvognene, både motorvogne og

bivogne. Der var 20 forvogne og 19 bivogne. Der kunne være forskel på hvordan de igennem årene var blevet vedligeholdt med nye vinduer med videre.

Nummer 14 og nummer 19 forblev i den oprindelige udgave fra 1947. Bivogn nummer 54 og nummer 59 ligeså. Måske også andre, men det er i mellemtiden gået lidt i glemmebogen.

Et vogntog var bemandedet med to personer: En vognfører og en konduktør, som befandt sig i bivognen. Efter nogle år, hvor der blev billetteret rundt i bivognen, blev der indbygget en lille "kiosk" hvor han modtog betaling og betjente dørene med et mekanisk stangtræk. Når ekspeditionen var færdig i bivognen trak konduktøren i en lædersnor og der lød et karakteristisk klokkeklimp. Så kunne vognføreren påbegynde kørslen.

Det kunne være et koldt job at være vognstyrer. Om vinteren havde de store frakker på og altid træskostøvler. Senere blev der monteret en varmeplade som vognstyreren kunne stå på. Udover at køre sporvognen skulle han også tage mod betaling, hvilket skulle ske med aftalte penge i en lille glasboks. I min drengetid kostede det 35 – 45 øre at køre en tur. Han skulle også med håndkraft åbne og lukke døren til udstigning. Indstigning foregik bag i vognen og denne dør blev betjent ved hjælp af trykluft med en kontakt. Ofte stod vognføreren op under kørslen, men han havde også et lille sæde som kunne minde om en stor cykelsaddel. Det kunne svinges til side når det ikke var i brug.

Der var stor forskel på at sidde i forvognen eller i bivognen. Forvognen støjede jo en del fra motorerne, som afgav en karakteristisk knurren som steg i frekvens i takt med at hastigheden øgedes. Bivognen var mere tyst. Den sang på en karakteristisk måde når den kørte, og skramlede lidt. Fælles for begge vogntyper var dog, at de ofte slingrede voldsomt, hvilket kunne føles faretruende, når vogntoget blandt andet bevægede sig ned ad De Mezas Vej i fuld fart. Man frygtede, at vognen ville hoppe af.

Det var interessant at stå ved remisen på Dalgas Avenue og se når der blev rangeret med vognene. Om aftenen blev de fleste bivogne koblet af, hvilket afstedkom en masse kørsel ud og ind ad portene, ligesom der ofte blev skiftet vogntog.

Om morgenen kunne man iagttage mærkelige rangeringer. Man kunne for eksempel se et vogntog bevæge sig mod Banegårdsplads med bivognen forrest og med konduktøren stående på bagperronen og dirigere kørslen med klokken! Det var første vogntog til Kongsvang. Den var nok ikke gået i dag. Der kunne immervæk opstå uforudsete hændelser, for eksempel med et nedbrudt vogntog eller en påkørsel. Så endte det med, at samtlige 12 vogntog stod oplinet efter hinanden. Det blev omtalt som sporvognsstandsning. Altid lidt spektakulært, for så brød systemet jo ned. Der kunne gå timer inden det kørte igen.

En anden interessant hændelse skete i forbindelse med skinnearbejder. Spor skulle skiftes eller justeres, så måtte vogntoget ved hjælp af klatreskinner bevæge sig ovenpå asfalten og over på modsatte skinnevej – og tilbage igen. Det var meget interessant at iagttage dette fænomen!

Det var en sorgens dag, da det blev besluttet at sporvognene i Aarhus skulle nedlægges og erstattes af busser. Frygteligt! Objektivt set var det jo nok en naturlig beslutning, for vogne og skinner var nedslidte og skulle i givet fald erstattes af noget helt nyt. På den anden side satsede både Gøteborg og Oslo jo stadig på sporvogne så hvorfor ikke Aarhus? Det var udelukket. Byens vise fædre så jo lyset i form af trambusser, som de jo hedder i Aarhus. Og pengene – dem havde man jo heller ikke nogen af.

Men trist var det, for mens sporvognene stadig fungerede, udgjorde det jo en fremragende transportmulighed igennem byen. Fra morgen til aften kørte der sporvogne med 5 minutters(!) interval imellem Banegårdsplads og Marienlund. Så i Aarhus kom der altid en sporvogn og en pige til! Det var denne hyppighed som gjorde systemet så effektivt. Det var hverken komforten eller kapaciteten. Det kan man forvise sig om, når man i dag bestiger en sporvogn fra Aarhus Sporveje og lader sig transportere frem til Skjoldnæsholm sporvejsmuseum på Sjælland.

Som cyklist i byen kunne der dog opstå farlige situationer, blandt andet når man blev fanget og jaget ned igennem Søndergade, hvor skinnerne lå ganske tæt på fortovet – og med en sporvogn i rumpetten. Alligevel erindrer jeg dog ikke, at der skete mange uheld. Man vænnede sig jo til, hvor der lå skinner i gaderne.

Den sidste køredag nærmede sig. Den var dog blevet udsat nogle gange på grund af forsinkelser med busleverancen og etablering af busgaden. Til sidst blev det dog definitivt besluttet, at sidste normale køredag ville blive lørdag den 6. november 1971.

I den sidste tid inden afslutningen på epoken, dukkede der efterhånden adskillige fotografer op af asfalten, som skulle forevige synet af de gule sporvogne i bybilledet. Souvenirjægerne dukkede også op, og efterhånden forsvandt der skilte, lamper og andre småting fra sporvognene. Det første der forsvandt, var linjenummeret bag på bivognene. Det var nemt at afmontere og nemt at gemme, og det var jo et trofæ! Senere blev disse jægere frækkere og frækkere, og de store karakteristiske linjenumre foran på sporvognene, som kunne skifte fra linje 1 til linje 2, forsvandt også. Jeg tror dog, at sporvejene selv afmonterede en del for at redde dem fra souvenirjægerens klør.

Lørdag den 6. november 1971 oprandt. Jeg havde besluttet mig for at være med den allersidste vogn, som skulle køre i remise. Ved hjælp af en simpel beregning – man kendte jo køreplanen som sin egen bukselomme – regnede jeg ud hvilken vognstamme, som ville blive den allersidste. Jeg husker dog ikke, hvornår jeg hoppede ombord, men under alle omstændigheder kørte jeg med nogle ture, inden det blev den uigenkaldelige sidste tur.

Jeg var nu ikke den eneste som havde regnet den ud! Vogntoget var pakket med mennesker i timerne op til den sidste tur. Der var mange som ville deltage i begravelsen, og ombord havde der også forsamlet sig en del andre sporvognsnørder – og vist ikke kun fra Aarhus.

Morsomme episoder kunne opstå, og jeg husker tydeligt, at vi på den allersidste tur stoppede på Store Torv for at optage et par ældre damer, som sandsynligvis havde været ude og spille bridge. De var jo noget forundrede over at den normalt beskedent besatte sporvogn var fyldt med personer som sardiner i dåse. Humøret var trods alt højt, og naturligvis skulle der skabes plads til dem. Vognen kørte nu uden affjedring, idet fjedrene var trykket helt i bund. Det betød at vognen gav et ordentlig "bump" da den kørte ud på Clemens Bro. Den ene af damerne afgav et "hvin" af bare forskrækkelse, men en venlig herre kunne berolige dem: "Mine damer, jeg vil venligst gøre Dem opmærksom på, at dette aldrig vil ske igen!"

Der var adskillige skruetrækkere på arbejde den aften, og det var de særeste

ting som blev afmonteret og gemt til "bedre tider".

Turen sluttede klokken cirka 00.45 ved remisen på Dalgas Avenue. Folk ville ikke ud. Nu blev stemningen lidt dårlig, for nu var det jo definitivt slut. Vi blev dog efterhånden kommanderet ud, og der opstod små protestgrupper foran porten til remisen, da vogntoget blev kørt ind og porten blev lukket. Folk råbte på nye sporvogne og enkelte havde protestskilte med.

Dagen efter skulle alle vogntog køre i procession. Nogle var dekoreret og udsmykket, og heldigvis var der nogle hvorpå der stod, at de skulle overgå til Sporvejshistorisk Selskab. Under alle omstændigheder syntes jeg bestemt ikke at der var noget at fejre. Tusinde af aarhusianere fulgte dagens begivenheder. Det var en vemodig fest. Reelt gjorde det ondt langt ind i aarhusianernes folkesjæl. Et Aarhus uden sporvogne!

Min bror og jeg besluttede os for at komme med et af vogntogene. Det første indeholdt alle notabiliteterne, men det lykkedes os på snedig vis at smyge os ind i bivognen på det næste vogntog. Der stod vi så resten af dagen ud for et åbenstående vindue på bagperronen! Der var sort af mennesker og kamp om pladserne, men vi var ikke indstillet på at vige pladsen. Det var jo trods alt "vores" sporvogne. Der findes mange fotos fra denne dag. Dagen blev fejret som en festdag, men det var reelt en sorgens dag.

Dermed lukkede et stort kapitel og en vigtig epoke for Aarhus. Sporvogne var jo et storbyfænomen, men fra nu af sank Aarhus ned i glemslen som en almindelig provinsby. I de næste mange år skete der faktisk ikke noget særligt i Aarhus. Ikke indtil Musikhuset blev indviet. Historien om sporvognene fortabte sig også i glemslen, og det var udelukket, at der igen skulle komme skinner i byen. Jeg opfattede det i hvert tilfælde som en umulighed. I al beskedenhed synes jeg ellers at jeg har gjort mit til, at det skulle ske igen ved at skrive kronikker og læserbreve i de lokale medier. Det var dog som at slå vand på en gås. Byens politikere manglede visioner og mod, og interessen for kollektiv trafik kunne ligge på et meget lille sted. Af forunderlige grunde blev ideen om sporvogne alligevel taget op igen, og meget er sket i de sidste otte år! Jeg ville ikke have turdet troet, at det igen skulle være muligt at se skinner i asfalten og en sporvogn i Aarhus, og da den første vognstamme ankom til Aarhus – godt nok på en blokvogn – fik jeg ligefrem tårer i øjnene. Tænk, vi får sporvogne igen.

Med 45 års forsinkelse! Aarhus kan igen begynde at belave sig på en epoke med en snært af storby!

Anders Bové Christensen, 3. august 2016