

70 år med Århus Sporvejes Linie 6 og 7



Tillykke

*Den 1.oktober 2008
Fylder linie 6 & 7
70 år.*

**HUSK AT DU GERNE MÅ GEMME HÆFTET PÅ DIN
EGEN COMPUTER, PRINTE DEM UD TIL EGET BRUG -
MEN DU MÅ IKKE BRUGE DEM TIL OFFENTLIG FREM-
VISNING (HJEMMESIDER, BLADE, BØGER OSV) I HEN-
HOLD TIL LOVEN OM OPHAVSRETTEEN / COPYRIGHT**

*Har du spørgsmål er du velkommen til at kontakte mig pr.
e-mail: mail@sporvejsdrift.dk*

Århus Sporvejes Linie 6 og 7 fylder 70 år.

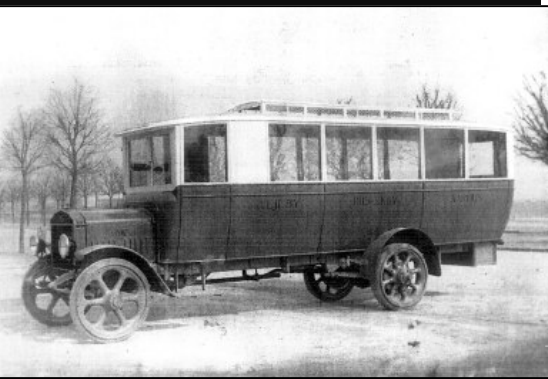
Den 1. oktober 2008.

Først lidt forhistorie:

En kreds af fremsynede folk i den gamle landsby Vejlbj, og på Vejlbj Fed der i disse år var under kraftig udbygning med tilflyttere fra selve Århus

By, mente at man godt kunne bruge en rutebil-rute til Århus, da mange i området følte sig dårlig betjent af jernbanen, som havde stationen liggende rigelig langt fra de mest befolkede områder. Kredsen af de fremsynede folk i Vejlbj bestod af: Vognmændene Søren Andreasen Schmidt og Jens Jensen, bødtermester P. Heigendorff, Plejer A.C. Andersen og smedemester H.V. Skov, oprettede i 1920 I/S Vejlbj-Riisskov Omnibusselskab, ruten fik koncessionen for 5 år og startede den 23.marts 1920.

Ruten gik fra Villa Rolighed på Vejlbj Fed til Bispetorvet, man anskaffede en enkelt stor amerikansk GMC rutebil, med faste ringe. Dengang ofte omtalt som Omnibilen.



Inden et år blev kørslen udvidet med endnu en rute til selve Vejlbj denne rute gik fra vognmand Søren Schmidts bolig og indtil Bispetorv, og man anskaffede sig endnu en rutebil denne gang en lidt mindre type med luftgummiringe.

Vejlbj-Riis skov-Aarhus første rutebil

Det viste sig at de to rute blev en stor succes og særlig den der kørte til Vejlbj Fed, og i sommerperioden blev den lagt om af selve Riis skov således at man også kunne betjene skovens gæste, mod at betale en afgift på 500 kr. til vedligeholdelse af vejen igennem skoven og med et krav om at hastigheden skulle holdes ned

på max. 15 km. Igennem skoven. Endnu engang var det nødvendigt at udvide med en ny rutebil også denne gang valgte man at anskaffe sig en mindre med luftgummiringe, de gav en behagelig kørsel, og så var i øvrig også billigere i afgift end biler med fast gummi



Mindre Rutebil fra Vejlbj-Riisskov-Ruten ført i 1920erne. (Billedet stammer fra C.B. Christensen)

Den forsatte udvikling gjorde også andre vognmænd interesseret i at drive en rutebil rute

Her kan nævnes vognmand Aksel Henry Hjort-Jensen forsøgte sig i 1922-1923 med en konkurrerende rute fra Aarhus – Riisskovs villakvarter, Vejlbj sogneråd pålagde ham at stoppede ruten ved udgangen af 1923.

Men allerede i 1924 et år efter var der en anden vognmand C.B. Christensen der forsøgte at etablerer endnu en rutebilrute til

Fedet, men det fik Omnibusselskabet også sat en stopper for, man udvidede ruten på fedet, endestationen blev flyttet fra Rolighedsvej til Villa FRI ved Fortevej.

Omkring samme tid gik selskabet over anskaffelse af den Franske Renaultbus og fik 3 stk. frem til 1926 således at man både udvidede og moderniserede bilparken.

Men rutens succes gav problemer, som siden hen blev en alvorlig trussel mod Omnibusselskabet forsatte eksistens. Idet at jernbane gjorde alt hvad den kunne for at lokke passagerne fra området over i toget, det gjorde man bl.a. ved at indsætte nogle af de første motorvogne i et nyt nærbane tog og oprettede flere stoppesteder, der var en direkte konkurrence med Rutebilerne,

men Omnibus-selskabet valgte i 1927 at udvide ruten ad Nordre Strandvej til Strandbyvej samtidig med udvidede man også antallet af afgang.

Den øgende konkurrence gjorde omtrent samtidig at man besluttede at opløse Omnibusselskabet.

Vognmand Søren Andreasen Schmidt og hans søn Rasmus Inge-mann Schmidt som hidtil havde kørt som chauffør på ruten overtog ruten.

Man havde således overlevet de først anslag på rutens eksistens vognmand Schmidt kom med flere forbedringer i 1928 anskaffede han sig den første amerikansk REO rutebil som det viste sig at blive hans fortrukne fabrikat, Schmidt anskaffede da også en dansk bygget Triangel fra 1927 der oprindeligt havde haft en åben bagperron, og det er måske en brugt bus fra Christiansbjerg – Frederiksbjerg ruten som Århus Sporveje havde overtaget i 1929. Schmidt udvidede igen ruten nu helt ud til Sejers alle samtidig med at man inde i Aarhus flyttede rutebilstationen fra Bispetorvet til Amtmandstoften (Ny Banegårdsgade der hvor rutebilstationen ligger i dag). Schmidt prøvede også andre bustyper bl.a. Bedford i 1932 men vendte tilbage til den amerikanske REO i 1933.

Og i 1933 begyndte det for alvor at give problemer, da der i mellemtiden var kommet en Socialdemokratisk regering til magten, som havde et klart program om det offentliges overtagelse af store dele af rutebilsdriften i landet.

Så da koncessionen samme år skulle forlænges, viste det sig, at der også var andre interesseret i ruten, der efterhånden havde udviklet sig til en af landets bedste ruter, med de allerfleste passager.

Århus Sporveje ville også gerne byde ind på ruten, men det viste sig hurtigt at sporvejene ikke havde penge nok til en overtagelse. Men det offentlige ønskede stadig at overtage ruten. Det fik Schmidt til at indgå forhandlinger med den største og værste konkurrent statsbanerne, der på det tidspunkt var begyndt en aggressiv overtagelses-politik af mindre private rutebilruter, Schmidt sagde til statsbanerne at de kunne overtage ruten hvis de ville overtage rutens materiel til vurderingsprisen og sikre hans søn en fast stilling i etaten.

Ingen af de tilbud førte til noget i første omgang på grund af modstand fra Vejlbys sogneråd. Men statsbanernes interesse for ruten var vagt, i det de ønskede at få stækket den besværlige konkurrent, så der blev rejst politiks krav om forringelser af ruten hvis de fik koncessionen.

Århus kommune havde fremsendt et forslag på at ruten skulle afkortes ved Marienlund og passagerne så skulle tvinges over i sporvognene, men kom ikke med noget tilbud på overtagelse af ruten. Men statsbanerne tilbød at overtage ruten, og fik de den ikke, ville de stille krav om at rutebilerne skulle forbydes at optage passagerer i nærheden af jernbanens stoppesteder.

Vognmand Schmidt fandt ikke de fremsendte krav at være akseptable da Schmidt mente at det ville være skadelig for ruten og dens passagerer, og at være ødelæggende for rutens økonomi.

Vognmand Schmidt var ikke en der sådan gav op, det lykkedes ham med hjælp fra Vejlbys sogneråd fastholde koncessionen på ruten men kun for et år af gangen i resten af rutens private levetid. Og kun imod at nedlægge stoppestederne mellem Marienlund og Rutebilstationen ligesom at han også måtte nedsætte taksterne til sporvejenes niveau. Den usikre situation vognmand Schmidt var kommet i gjorde at der ikke var de store investeringer.

I løbet af trediverne blev Århus kommune og sporvejenes økonomi forbedret, og da man stadig var interesseret i at overtage ruten.

I 1936 havde udvalget for Århus Sporveje forhandlet med Vejlbys – Risskov sogneråd om trafikering af denne kommune, disse forhandlinger førte til at man ville optage nye forhandlinger i 1937 om trafikering af området hvis enighed kunne opnås, så skulle Århus sporveje begynde kørslen den 1. oktober 1938. Men først i slutningen af 1937 blev forhandlingerne genoptaget mellem Århus Sporveje og Vejlbys – Risskov sogneråd, disse forhandlinger resulterede i en overenskomst mellem Århus Sporveje og Vejlbys – Risskov, hvorefter at Århus Sporveje fra den 1. oktober 1938 overtog den hidtil privat drevne Automobil-rute, efter vognmand Søren Schmidt

Sporvejene oprettede i henhold til overenskomsten 2 nye linier, 6 og 7, hvoraf linie 6 befarer Risskov og Vejlbysvej, medens linie 7 går til selve Vejlbysvej.

Fra den private rute overtoges 4 stk. Automobil busser, en Triangel og 3 REO fra 1930, 1931 og 1933, Triangelen holdes i drift til 1944-45 mens REO busserne bliver taget ud af driften omkring 1940-41 Men for kunne betjene de nye ruter var sporvejene nødsaget til at købe 7 stk. Trambusser af samme type og størrelse som de sidst anskaffede. TRIANGEL



Efter sporvejene overtog ruten blev den omlagt således at linie 6 gik fra Banegårdsplads og til Ryvangs alle og linie 7 fra Banegårdsplads og til Vejlbysvej blev forlænget til Hørgårdsvej

På grund af stigningerne i alt, hvad der vedrører trambusdriften, vedtoges det at forhøje taksterne

for trambuskørselen med 5 øre, dog således, at der gives 6 køremærker (Poletter) for en krone.

Samtidig med denne takstforhøjelse, der træder i kraft fra 1. april 1939, indføres månedskort og halvårskort for såvel enkelt som alle linier.

Århus Sporveje havde nu 7 linier, hvoraf de 2 er sporvognslinierne 1 og 2 samt trambuslinierne 3, 4, 5, 6 og 7, fælles for alle linierne var der korresponderer (omstigning) på Banegårdsplads.

Linie 6 og 7 er blevet omlagt flere gange i de efterfølgende år. De vender endda tilbage til Bispetorvet og senere til Store Torv.

6

Ruten gik den 1.10- 1938 fra Banegårdsplads ad Banegårdsgade, Amt-mandstoftensvej, (Ny Banegårdsgade),

Den 1.4-1939 omlægges ruten fra Rolighedsvej ad Jasminvej og Fortevej til Nordre Strandvej og videre ad ruten.

Den 18.9-1939 Trambuskørslen nedskæres med 40 % og 20 minuttersdrift. Fra kl. 21 køres der kun til og fra Marienlund.

Den 15.10-1939 7 daglige ture afkortes til Øster Strand alle, alle ture køres fra Banegårdsplads

Den 1.5-1940 Trambuskørslen nedskæres igen denne gang med 50 % Al Trambuskørsel samløbende eller parallelt med sporvognskørsel indstilles. Linien køres hele dagen kun til og fra Marienlund. Alle ture køres til Sejrs Alle.

Den 1.10-1941 indføres der 20 minutters drift til Merianvej og 60 minutters drift til Sejers allé godt 2 måneder senere **den 23.12.1941** bliver driften igen lagt om således at der er 30 minutters drift til Merianvej og 60 minutters drift til Sejrs allé der sker igen omlægninger af driften den **7. Maj 1942** alle vogne føres til Sejrs allé.

Hvad er grunden til alle de omlægninger både før og nu, det skyldes sikkert krigen og alle de restriktioner det medførte.

Der skete igen omlægninger af buskørslen i Riisskov området nu blev linie 6 lagt sammen med linie 7 og samtidig omlagt, ruten gik nu fra Marienlund ad Grenåvej, Asylvej, Tretommervej, Grenåvej, Fortevej, Skolevangs allé, Runddelen, Vester Strandallé, Fortevej, Nordre Strandvej til Ryvangs allé. På Søn- og helligedage i sommerperioden forlænges ruten til Åkrogen. Der var 30 minutters drift og for kørselen til Åkrogen måtte man betale 10 øre ekstra.

Allerede efter 3 måneder afkortes ruten igen og der køres kun til sejers allé og på Søn- og helligedage forsættes ruten til Åkrogen.

Den 23. august 1944 forlænges ruten fra Marienlund til Østbanetorvet, og uden stop på denne strækning. Samtidig ændres der også på kørslen mod Riisskov der køres direkte ad Grenåvej til Vejlbj samtidig bortfalder kørslen ad Asylvej og Tretommervej og der køres kun til Sejrs allé

Den 9. november 1944 forlænger man igen ruten et lille stykke hen til Bispetorvet, så er vi tilbage til den gang da det var vognmand Søren Schmidts rute. Der bliver oprettet stoppesteder

ved Herluf Trollesgade og Østbanetorvet, Ruten afkortes så den kun kørte til Strandbyvej.

Nu går der ca. 1½ år før der igen skete noget på linie 6, vi er fremme ved Den 1. januar 1946 linien flyttes tilbage til Sejers allé.

Den 23. oktober 1946 genetableres linie 7 og ruten lægges igen om Linie 6 kører nu ad Grenåvej, Vestre Strandallé, Fortevej, Nordre Strandvej til Sejers allé. Der er nu takstgrænse ved Runddelen og tillægsbetalingen er 15 øre.

Den 1. juni 1948 forlænges linie 6 permanent til Ryvangs allé.

Den 1. november 1948 bliver det 15 minutters drift.

Den 15. Maj 1949 Ruteføringen i Vejlbj Risskov ændres. Der køres nu ad Grenåvej, Asylvej, Skovagervej, Runddelen, Skolevangs Allé, Rolighedsvej, Nordre Strandvej til Ryvangs Allé. Hver 3 vogn i begge retninger føres helt igennem Asylvej forbi Stationsgade og ad Rolighedsvej og Nordre Strandvej frem til Ryvangs allé. Takstgrænsen flyttes nu til jernbaneoverskæringen ved Nordre Strandvej. I sommermånederne køres der endvidere til Åkrogen.

Den 1. november 1949 ændres driften således at der er 20 minutters drift.

Den 12. maj 1951 ændres driften således at der er 15 minutters drift.

Den 20. oktober 1951 ændres driften således at der er 20 minutters drift. Dette driftinterval bibeholdes i årene fremover.

Den 1. september 1952 flyttes endestationen på Bispetorvet hen på Store Torv så der holdes lige foran Hovedindgangen til Domkirken

Den 6. maj 1956 Flyttes takstgrænsen således den er ved Villa Fri ved Fortevej. Takstgrænse tillægget ændres fra 15 øre til 20 øre og opkræves nu kun for kørslen fra Århus.

Skærtorsdag Den 30 marts 1972 startede sommerkøreplanen og sommerforlængelsen af linie 6 blev etableret og sluttede den 17. september 1972.

Efter Århus sporveje havde overtaget De Blå Busser blev der forslået at linie 6 blev slået sammen med linie 20 fra de blå busser, forslaget blev sendt i udvalg. På byrådsmødet den 6.

september blev forslaget vedtaget med mindre ændringer, forslaget kom i store træk til at se således ud, Linie 20's nordlige del kombineres med linie 6, der herefter fik følgende rute: Åkrogen eller Brovej, Nordre Strandvej, Asylvej, Grenåvej, Marienlund, Dr. Margrethes vej, Østbanetorvet, Skolebakken, Europaplads, Strandvejen, Oddervej, Grumstolevej, Emiliedalsvej, Oddervej til Brunbakkevej. Sommerforlængelsen blev hermed gjort permanent **Den 13. april 1975** ved sommerkøreplanen i kraft trædende fik linie 6 en ny endestation på Brovej.

Den 2. Maj 1976 ved sommerkøreplanen i kraft trædende fik linie 6 ny ruteføring fra Østbanetorvet til Banegårdspladsen følgende linie 1 & 2 rute, videre forbi Rutebilstationen, ad Spanien og Strandvejen. I Skåde blev ruten ligeledes lagt om føres nu ad Ny Moesgårdvej til den nye endestation ved Sandmosevej og Moesgård Museum.

Ved vinterkøreplanens i krafttrædende i 1978 bliver alle vogne ført via Runddelen til Åkrogen.

Den 4. april 1985 bliver linie 6 igen omlagt i Vejlbj Risskov, således at der i stedet for at køre fra Nordre Strandvej, Rolighedsvej, Skolevangs allé, til Runddelen, Køres der nu ad Nordre Strandvej, Vestre Strand allé til Runddelen.

Den 14. april 1991 startede sommerkøreplanen og med ændring af buskørslen i Risskov (Vejlbj Fed) som det eneste bybusområde, havde man her 30 minutters drift aften og Weekend. Men det blev der vendt om på fra sommerkøreplanen, Linie 16 kørte kun mellem Rutebilstationen og Brabrand vest og Linie 6 overtog linie 16 rute forbi Stationsgade, således at der kørtes skiftevis Via Runddelen og Via Stationsgade.

Den 3. oktober 1993 sker der en væsentlig omlægning af busdriften i Århus Midtby alle busser der kører igennem byen lægges om ad følgende rute Hans Hartvig Seedorffs stræde Busgaden, Emil Vetts Passage, Klosterport, Nørre allé og Nørregade.

Dette betød for linie 6, at den også fik en ny ruteføring, således at der blev kørt via Rutebilstationen, Banegårdspladsen, Park allé, Hans Hartvig Seedorffs stræde Busgaden, Emil Vetts Passage, Klosterport, Nørre allé og Nørregade, Knudrisgade Østbanetorvet

og videre aSom tidligere beskrevet blev endnu en rute startet den gang fra vognmand Søren Schmidts bolig i selve Vejlbj og indtil



Stoppstedstavle fra Bispetorvet for linie 6 & 7 den 4. Maj 1952

Bispetorv. Det må være den nuværende linie 7's fødsel det viser hurtigt at de to

7

ruter fra Risskov hurtigt blev en stor succes

Men som sagt overtog Århus sporveje den 1. oktober 1938 denne rute mellem Vejlbj Risskov og Århus den blev forlænget fra Bispetorv til Banegårdspladsen og kørte ad følgende rute fra Bane-gårdsplads ad Banegårdsgade, Amt-mandstoft, (Ny Banegårdsgade), Dyrkarken, Havnegade, Skolebakken, Kystvejen, Skovvejen, Dr. Margrethesvej, Grenåvej, Asylvej, Grenåvej Fortevej, Skolevangs allé, Runddelen, Vestre Strandallé, Hørgårdsvej, til Grenå landevej. Der køres med 35minutters drift. takstgrænse ved Hospitalet (Asylvej ved Tretommervej)

Den 1. april 1939. Omlægges linie 7 fra Tretommervej ad Vestre Strandallé, Skolevangs allé, Fortevej, Vejlbjgade til Gl. Vejlbj. Der blev kørt 5 ture fra Fortevej ad Grenåvej til Hørgårdsvej. d normal rute.

Som tidligere beskrevet blev endnu en rute startet den gang fra vognmand Søren Schmidts bolig i selve Vejlbj og indtil Bispetorv. Det må være den nuværende linie 7's fødsel det viser hurtigt at de to ruter fra Risskov hurtigt blev en stor succes

Men som sagt overtog Århus sporveje den 1. oktober 1938 denne rute mellem Vejlbj Risskov og Århus den blev forlænget fra Bispetovr til Banegårdspladsen og kørte ad følgende rute fra Bane-gårdsplads ad Banegårdsgade, Amt-mandstoftén, (Ny Banegårdsgade), Dynkarken, Havnegade, Skolebakken, Kystvejen, Skovvejen, Dr. Margrethesvej, Grenåvej, Asylvej, Grenåvej Fortevej, Skolevangs allé, Runddelen, Vestre Strandallé, Hørgårdsvej, til Grenå landevej. Der køres med 35minutters drift. takstgrænse ved, Hospitalet (Asylvej ved Tretommervej)

Den 1. april 1939. Omlægges linie 7 fra Tretommervej ad Vestre Strandallé, Skolevangs allé, Fortevej, Vejlbjgade til Gl. Vejlbj. Der blev kørt 5 ture fra Fortevej ad Grenåvej til Hørgårdsvej.

.Den 18. september 1939. Nedskæres Trambuskørslén med 40 % og det betyd

at linie 7 kun køre fra Vejlbj og til Mariénlund og retur, samtidig bortfalder der 1 daglig tur til Hørgårdsvej. Der køres forsat med 35minutters drift.

Den 15. oktober 1939. Bortfalde de sidste 4 ture til Hørgårdsvej og driften ændres til 40 minutter.

Den 1. Maj 1940. Nedskæres Trambusdriften med 50 % og der bliver nu 60 minutters drift.

Den 23. december 1941. Der sker en omlægning af ruten kørslén ad Asylvej og Tretommervej bortfalder og der køres direkte ad Grenåvej og videre af Vestre Strandallé og restén af ruten, Takstgrænsén er nu ved Vestre Strandallé/ Tretommervej

Den 7. Maj 1942. Bliver der 60 minutters drift på linie 7.

Den 31. Maj 1942 nedlægges linien. Som man kunne læse under linie 6 blev linie 7 lagt sammen med linie 6.

Den 23. Oktober 1946. Blev linie 7 genetableret



og ruten kørte nu imellem Bispetorv, ad Skolebakken, Kystvejen, Skovvejen, Dr. Margrethesvej, Grenåvej, Asylvej, Tretommervej, Grenåvej, Vejlbypgade til Gl. Vejlbyp Kirkeplads. Ruten havde ingen takstgrænse, og der var 45 minutters drift.

Herefter sker der jævnlige ændringer på linien. **Den 1. juni 1948.** Linieføringen ændres fra Tretommervej, køres der ad Vestre Strandallé, Runddelen, Skolevangs allé, Fortevej, Vejlbypgade, til Gl. Vejlbyp Kirkeplads.

Den 15. Maj 1949. Linieføringen ændres i Vejlbyp Risskov. Fra Grenåvej køres der ad Vestre Strandallé, Tretommervej, Grenåvej, Fortevej, Skolevangs allé, Runddelen, Vestre Strandallé, Fortevej, Hørgårdsvej til Grenåvej. Ved kørsel imod Århus køres der samme vej, idet der dog fra Fortevej køres ind i Gl. Vejlbyp ad Vejlbypgade, Skejbyvej, Smedegade, Vejlbypgade, og videre ind ad Grenåvej og Tretommervej osv. Der er takstgrænse ved Runddelen.

Den 1. november 1949. Bliver Linieføringen på linie 7 igen ændret i Århus Kommune. Fra Kystvejen, køres der over Østbanetorvet, og ad Øståboulevarden, Finsensgade, Larsen Ledetsgade, Aldersrogade, Bethesdavej, Rissvang Allé til Grenåvej og videre ad den tidligere rute, hver anden vogn kører kun til Runddelen og der køres med 30 minutters drift.

Den 15. oktober 1950. I myldretiden føres alle vogne til Hørgårdsvej, eller kører hver anden kun til Gl. Vejlbyp Kirkeplads.

Den 12. Maj 1951. Linieføringen bliver ændret i Vejlbyp Risskov. Fra Århus køres der direkte ad Grenåvej til Hørgårdsvej, og ved kørsel mod Århus køres der en omvejskørsel ind i Gl. Vejlbyp til kirken. Takstgrænsen flyttes og taksten ændres fra 5 øre til 10 øre og opkræves kun ved kørsel fra Århus den nye takstgrænse er ved Vejlbypgade.

Den 20. november 1952. Endestationen for linie 7 på Bispetorv nedlægges og nu forlænges linien til Yder Ringvej (Hasle Ringvej) der køres ad følgende rute, fra Skolebakken, ad Havnegade, Åboulevarden, Vester allé, Vesterbrotorv, Hjortensgade, Langelandsgade, Paludan Müllers vej til Yder Ringvej, og i Vejlbyp

føres hver anden vogn til Vejlbys Kirke og hver anden vogn til Hørgårdsvej, der køres nu med 20 minutters drift.

Den 7. november 1954. Der etableres forsøgsvis en 10 minutters drift i tidsrummet kl. ca. 13,30 – 20,00 på strækningen Yder Ringvej og Rissvang Allé.

Den 22. juni 1955. Den nye vendeplads ved Charlottetøj tages i brug.

Den 16. oktober 1955. Der indføres 15 minutters drift i hele driftdøgnet.

Den 6. maj 1956. Takstgrænsen bortfalder.

Den 24. juli 1956. Vogne mod Charlottetøj føres direkte ad Langelandsgade.

Den 27. oktober 1957. Der indføres 12½ minutters drift.

Den 15. oktober 1961. Der indføres 10 minutters drift i tidsrummet kl. ca. 6 – 9 og igen ca. kl. 12 til 20.00.

Den 11. november 1962. Der indføres 7½ minutters drift i tidsrummet kl. ca. 15.00 til 18.00.

Den 18. juni 1967. Fra Bethesdavej føres vognene mod Vejlbys Ringvej til Grenåvej, og mod Århus ad Grenåvej, Risvang allé til Niels Ebbesens Plads, og tilbage ad Risvang allé og videre ad Bethesdavej og ad den sædvanlige rute.

Den 27. oktober 1968 ved Vinterkørplanen ikraft træden blev endestationen ved Vejlbys Kirke nedlagt på grund af vejarbejder i forbindelse med et byggeri, der gjorde det meget vanskeligt at vende busserne, det blev derfor besluttet at alle vogne kørte til Hørgårdsvej.

Den 26. oktober 1969. Vogne til Vejlbys Kirke kører ikke mere til kirken, men til en ny vendeplads på Nordlandsvej lige over for Rønbjergvej og ad følgende rute Vejlbysgade, Nordlandsvej til Rønbjergvej. Hver anden vogn kører til Hørgårdsvej, dog ikke mere direkte ad Grenåvej. Fra Grenåvej køres der ad Vestre Strandallé, Runddelen, Vestre Strandallé, Hørgårdsvej til den hidtidige vendeplads Grenåvej/ Lystrupvej.

Den 5. november 1972 blev ruten for linie 7 ændret således at kørslen på Risvang mellem Grenåvej og Niels Ebbesens plads

ophørte det samme gjaldt på strækningen Vestre Strand allé mellem Grenåvej og Runddelen. I stedet kørte alle vogne fra Bethesdavej ad Vejlbj Ringvej og Grenåvej til det nye vejkryds ved Vejlbj Centervej – Grenåvej, mod Hørgårdsvej kørtes der nu ad Skolevangs allé til Runddelen og videre af den gamle rute. Mod Nordlandsvej køres der ad Vejlbj Centervej, Nordlandsvej og af denne til den nye endestation der er blevet flyttet 800 meter længer ud af Nordlandsvej. Forinden var ruten den 10. Maj blevet forlagt fra Vejlbjgade til Vejlbj Centervej. Mod Århus fulgte vognene også de nævnte ruter.

Den 4. april 1985 ved sommerkøreplanens ikrafttræden blev gaffeldelingen af Linie 7 til Hørgårdsvej nedlagt, og alle vogne blev ført til endestationen på Nordlandsvej. Den 23. april bliver linie 7's nye vendeplads taget i brug ved Stenagervej over for Jellebakkevej taget i brug. Og den 4. september forlænges linien igen denne gang på Charlottenhøj vendepladsen flyttes fra Paludan-Müllersvej/ Hasle Ringvej til Paludan-Müllersvej/Brendstrupvej (i dag Porsgrunnsvej) eller Bodøvej som det også kaldes.

I december 1986 blev der forsøgt med natbuskørsel heri indgik linie 7 på strækningen Østbanetorv – Charlottenhøj der var afgang hver time i tidsrummet kl. 01.00 – 05.00

1993. som beskrevet for linie 6 skete der store omlægninger af busdriften i midtbyen, og selvfølgelig også for linie 7, som blev omlagt så den kørte fra Østbanetorvet, Kystvejen, Nørreport, Nørregade, Nørre allé, Klosterport, Emil Vett's passager og ad Åboulevarden til Mølleparken og videre af den gamle rute til Charlottenhøj.

Den 31. marts 1994 Linie 7 som tidligere kørte langs havnen, har siden omlægningen som skete i forbindelse med midtbyplanen, været savnet i dette område, og derfor blev linien omlagt ved sommerkøreplanens i krafttrædende den 31. marts 1994. Ad følgende rute Østboulevarden, Østbanetorvet, Kystvejen, Skolebakken, Havnegade, Europaplads, Dynkarken ad sønder allé forbi rutebilstationen, Fredensgade, Ny Banegårdsgade, Banegårdspladsen, Park allé, Hans Hartvig Seedorff Stræde Busgade, Åboulevarden til Mølleparken og derfra videre ad

normal rute. **Linie 7** fik herefter forbindelse både til havnen, rutebilstationen, banegården samt strøggaderne.

I 1996, I sommerperioden fra den 23. juni – 3. August blev der kørt med reduceret drift på flere linier heriblandt linie 7.

I 1997 fik linie 7 et nyt og moderne opholds hus opsat ved endestationen Stenagervej.

I 2003 får linie 7 ændret lidt i myldretids-køreplanen den blev rykket en time frem således at den starter kl. 11.

Den 24. juni 2004 blev den nye busgade del taget i brug og det betød at linie 7 igen fik ændret sin ruteføring, nu køres der fra Park allé via Vestre allé til Mølleparken og videre af den gamle rute til Bodøvej.



Billeder der er brugt i denne publikation

Forsiden Linie 6 kommer igennem ud ved Busgade gennemføringen på vej mod Åkrogen.

Linie 7 kommer op ad Vester allé på vej mod Vejlbj Nord.

Side 1. Den første Rutebil på Ruten Vejlbj Riis skov Århus.

Side 2. Mindre Rutebil fra Vejlbj-Riis skov- Ruten ført i 1920erne.

Side 5. Levering af Nye Triangel busser til Århus Sporveje.

Side 9. Stoppestedstavle for linie 6 og 7 fra den tid hvor de holdt på Bispetorv.

Side 10. En linie 7 på Bispetorv.

Side 14. En linie 7 på Rådhuspladsen.

Side 15. En triangel bus fra 1932.

Bagsiden

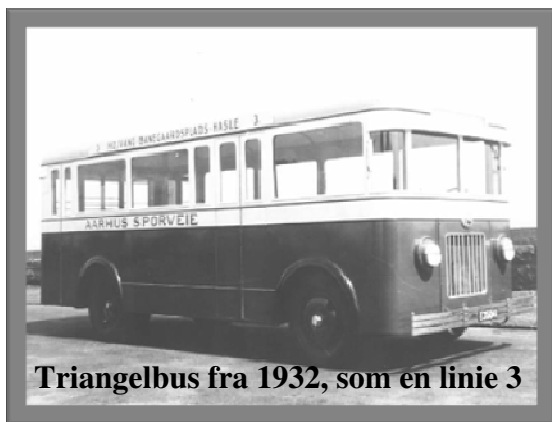
Øverst en linie 6 på vej igennem Knudriggade.

I midten en Linie 7 på Åboulevarden holder ved Jysk Telefons bygning.

Nederst en linie 7 på Bispetorvet.

© Copyright: Intet af indholdet i denne publikation må kopieres uden først at have fået forfatterens skriftlige tilladelse.

Billedgalleri



Triangelbus fra 1932, som en linie 3



*Tårnvogn er en ombygget Triangelbus
Formentlig en af de første modeller fra 1932*



Billedet er fra præsentationen af de første Triangel busser i 1932, som en stor dag for Århus Sporveje en ny epoke var begyndt man havde udvidet vognparken med busser.

Lidt historie om Triangel bussen

Triangel bussen er bygget og fremstillet af Thomas Barfoed Thrige i Odense I 1910 startede han produktionen af bilen Triangel men det viste sig hurtigt at han ikke kunne klare konkurrencen med udlandets seriefremstillet biler. Thomas B. Thrige valgte derfor at gå ind i nichebrancher hvor konkurrencen dengang var lille eller slet ikke eksisterende. Fabrikken begyndte at producere lastbiler, rutebiler, busser, politibiler og motorjernbanevogne.

I 1918 fusionerer den danske bilindustri. Thrige, Anglodane og Jan der bliver til Triangel - De Forenede Automobilfabrikker A/S (DFA) der især producere lastbiler, rutebiler, busser, politibiler, Med navnet Triangel.

I 1934 Overtog Thomas B. Thrige vognfabrikken Scandia i Randers og omkring anden verdens krigs start flyttede han produktionen af køretøjer til Randers. Det med at togfabrikken nu skulle til at producere lastbiler, rutebiler, busser, politibiler, viste sig hurtigt, at det var dårlig ide, det var man simpelthen ikke særlig gode til og da krigen sluttede flyttede man produktionen tilbage til Odense. Den voksende konkurrence fra udenlandske bilfabrikker gjorde svært for Thomas B. Thrige at producere lastbiler, rutebiler, busser, politibiler og midt i 1950erne begyndte det gå ned af bakke for DFA. Og produktionen stoppede omkring 1957. Og i 1958 Besluttede Thomas B. Thriges fond at sælge De Forenede Automobilfabrikker A/S.

Triangel-køretøjerne havde ry for høj kvalitet og de nåede at bygge godt 3000 køretøjer heraf var de 500 busser, og nogle af dem kørte ved Århus Sporveje.



Inspiration/ Ide & Kilde:

AARHUS SPORVEJES Beretning og årsregnskab.

AARHUS SPORVEJES fotoarkiv.

Vintage Nyt 431 okt. 2005 42. Årgang.

Egne billeder.

Fra internettet: Bushistoriskselskab., Søndagsavisen 13-07-2007



Kontakt: John E. Nielsen
E-mail: jen@c.dk
E-mail: mail@sporvejsdrift.dk

Denne publikation vil blive lagt op på
Hjemmesiden www.sporvejsdrift.dk



© Copyright
Tilhører John E. Nielsen