

Før premieredagen for ruten blev der 30. juni 1983 afholdt en "forpremiere" med særligt inviterede gæster fra pressen, den politiske verden, organisationer samt andre, der gennem tiden havde støtte op om projektet. Forpremieringen var planlagt med afgang fra både København samt Århus og Ebeltoft, og alle skulle mødes på afgang med Mols-Linien fra Odden kl. 12.00, hvor den egentlige fejring ville finde sted. Jens Erik's hustru Margrethe Abildskou blev udnævnt til "Ridder af det gamle rådhus i Ebeltoft" af Ebeltoft Kommune, som især i de seneste afgørende faser af tilladelsessøgningen havde været aktiv fortaler for ruten.



Samtidig med at den første Linie 888 forlod Århus rutebilstation, forlod en bus også Valbystation. De to busser mødtes i færgen på Odden, og den egentlige fejring fandt sted på afgang med Mols-Linien fra Odden kl. 12.00. (arkivfoto Abildskou)



Før premieredagen for linie 888 blev der torsdag 30. juni 1983 afholdt en "forpremiere". Medlem af Folketinget Lars P. Gammelgaard, der var en af dem, der havde støttet op om projektet, klippede den røde snor og sendte den første bus af sted fra Århus. (arkivfoto Abildskou)

### Premieren

Fredag 1. juli 1983 kørte linie 888 så jomfruturen fra Århus henholdsvis København. Fra Århus var den første bus fyldt med rejsende, hvilket ville sige 49 passagerer. Da det var i sommerferieperioden, var der mange børn, der blev sendt med bussen af deres forældre for at holde sommerferie hos bedsteforældre og lignende, som hentede dem ved ankomsten.

dog også det maksimale, der kunne fragtes med Mols-Liniens færger, så disse blev flaskehalsen. Derfor blev der lillejuleaften 1983 meldt "udsolgt" på en afgang fra Århus – på en dag, hvor der var transporteret over 1000 passagerer i alt.



Straks tilladelsen til etablering af linie 888 var givet, blev der afgivet ordre til DAB på to ledbusser, bl.a. indrettet til befordring af kørestole. Af gode grunde kunne disse ikke være klar til åbningen, og til brug på linie 888 blev der i stedet indkøbt to brugte Leyland-busser, der tidligere havde været anvendt på fjernbusruten Fjerritslev-København. Her ses Leyland serie 4 årgang 1977 (nr. 103) i Valby i 1983. (foto Claus Hansen)

Efter de første 26 driftsdage var der allerede fragtet 3.000 passagerer fra hovedstaden til hovedlandet eller omvendt – hvilket var væsentligt over forventningerne, dertil hele det første år lød på 30.000. Til sammenligning fragtede Søndergaard's Fjerritslev-København-rute ca. 60.000 passagerer årligt, og Thinggaard's Aalborg-København-rute ca. 35.000 passagerer årligt. Abildskou's stigning fortsatte eksplosivt, da der efter de første tre måneder var fragtet 12.500 passagerer mellem landsdelene. Dette medførte ofte, at det ikke var tilstrækkeligt med én bus pr. afgang – men i modsætning til DSB havde Abildskou mulighed for at indsætte yderligere kapacitet på de overtegnede afgang. Faktisk gjorde firmaet så meget ud af ikke at være "optaget", at der flere gange også blev sendt taxa'er af sted med kunder for at sikre, at alle blev befordret. Allerede i september 1983 var der episoder, hvor der på weekendafgangene måtte indsættes op til fem busser for at opfylde pladsbehovet. Fem busser var

især muligheden for at medbringe cyklen på turen blev brugt meget. I løbet af rutens første to måneder blev der fragtet langt over 300 cykler. Dette betød, at der flere gange ikke var plads til alle cykler, hvorfor de overskydende cykler måtte fragtes på en senere afgang.

I den første periode var der flest rejsende østpå – hvilket i stort omfang skyldtes, at mange københavnere endnu ikke kendte til ruten.

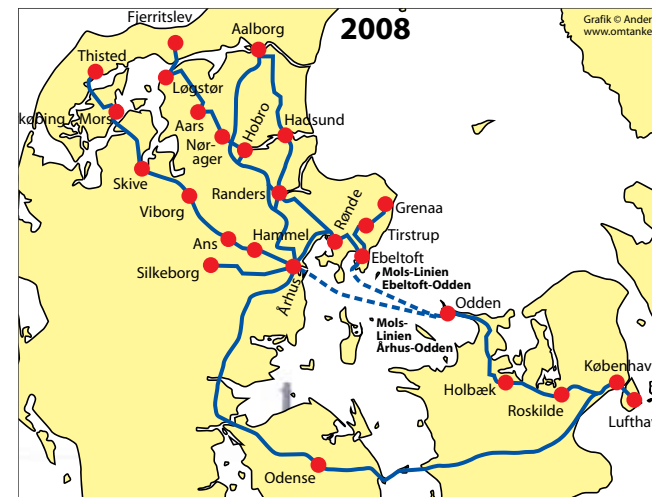
Efter sommersæsonen viste der sig fortsat et meget stort antal børn, der rejste alene, hvilket i høj grad var skilsmissebørn, der således let rejste mellem forældrene i forskellige landsdele. Jens Erik Abildskou havde fra starten lagt stor vægt på, at chaufførerne holdt øje med børn der rejste alene, herunder også på færgenoverfarten.





Baggrunden for etableringen af ruten var, at Abildskou i forvejen havde en del tomkørsel med busser på grund af forskellig passagerintensitet, og de derfor "lige så godt" kunne have passagerer med, når bussen ellers skulle køre tom. På grund af høje oliepriser – og deraf høje overførselspriser for tomme busser på Mols-Linien – var det økonomisk attraktivt at køre via Storebælt..

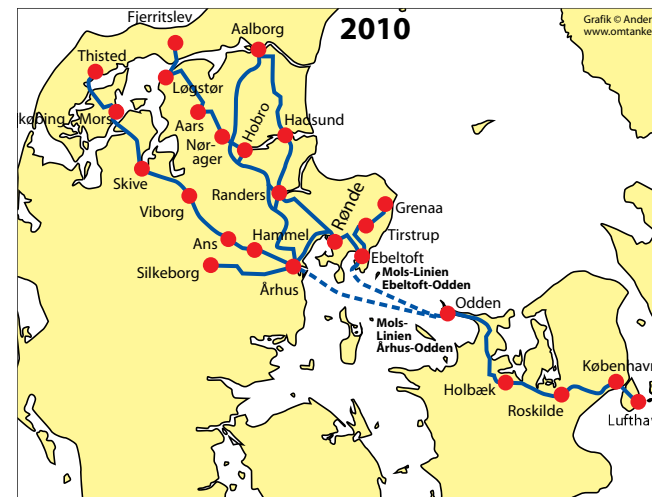
Køreplanen var dog ikke prangende, da turene i sagens natur skulle tilpasses bussernes øvrige behov, hvilket betød, at ruten startede med tre ugentlige ture mod København (mandag, fredag og søndag), men derimod seks ture mod Århus (alle dage undtagen lørdag). Afgangstidspunkterne var typisk fra Århus eller København midt på eftermiddagen, hvilket måske heller ikke appellerede til det brede publikum - men til gengæld var prisen lav.



En normal voksenbillet kostede 110 kr., hvis man rejste fra Odense til København eller Århus og tog ca. to timer uanset hvilken retning, man valgte. Hele turen mellem Århus og København via Odense kunne gøres for 210 kr., hvilket var billigere end på den traditionelle tur via Mols-Linien, som kostede 270 kr. - men til gengæld tog turen over Odense knap fire timer mod ca. tre timer via Mols-Linien.

Starten gik lidt stille, men der var et mindre antal rejsende på alle afgang, og efter et par måneders drift blev køreplanen udvidet til at dække alle hverdage samt søndage i begge retninger.

Selvom Danmarks trediestørste by Odense således blev forbundet med fjernbus til Århus og København, og billetprisen ikke var i den dyre ende, slog ruten ikke rigtig an. Det manglende passagergrundlag gjorde, at ruten via Odense blev indstillet ved køreplansskiftet 31. august 2009.



Abildskou's hjemmeside har de senere år udviklet sig fra blot at have oplyst om køreplaner mv til at være den væsentligste kontaktflade til kunderne, idet langt størstedelen af pladsreservationerne nu foregår on-line.



Abildskou's hjemmeside har de senere år udviklet sig fra blot at have oplyst om køreplaner mv til at være den væsentligste kontaktflade til kunderne, idet langt størstedelen af pladsreservationerne nu foregår on-line.

## Rabat

Selvom prisen for turen Århus-København alle dage har været en væsentlig parameter i forhold til konkurrenterne, er der alligevel over årene gjort forskellige tiltag til billigere billetter, enten for særlige befolkningsgrupper (f.eks. pensionister) eller på særlige afgang. Prisen har altid været opdelt i voksne og børn, og der har altid kunnet købes 10-turskort med rabat.

I foråret 2001 introduceredes en seniorbillet, som gav personer over 65 år mulighed for at rejse til reduceret pris (stort set som børnebillet) på afgang mandag-torsdag og ikke i forbindelse med store rejsedage. I starten af 2002 blev et tilsvarende produkt tilgængeligt for studerende under 26 år, der kunne legitimere sig med studiekort. Fra sommeren 2004 blev der påkrævet det internationale studiekort ISIC for at kunne opnå de billige billetter.

I 2009 blev der indført en udbygning og graduering for pensionister og studerende. De billige billetter

mandage til torsdage med ca. 50 procent i rabat blev bevaret, og der åbnedes tillige mulighed for billetter med 25 procent rabat på de øvrige rejsedage – altså weekends og store rejsedage, hvor pensionister og studerende hidtil havde været henvist til almindelige billetter.

I december 2006 introduceredes en særlig discount-afgang "888Lavpris" om eftermiddagen fredage og søndage, men kun på strækningen København-Århus eller omvendt. En tur med 888Lavpris kostede kun kr. 150,- mod normalprisen på kr. 240,- Den gjaldt kun til ture via Ebeltoft, og chaufføren håndterede ikke bagagen som på de almindelige ture.

888Lavpris blev udfaset i februar 2008 – samtidig med at der blev introduceret "rød billet", hvor der var afgang alle dage samt til flere destinationer, såsom Silkeborg og Aalborg, ligesom de særlige krav om bagagehåndtering mv. var fjernet.

