

Besættelse og besvær

Besættelsestiden betød de samme vanskeligheder og fortrædeligheder for Aabenraa Automobilselskab, som for alle andre rutebilselskaber, nemlig mangel på benzin, olie og dæk. En del af vognparken måtte derfor udstyres med gasgeneratorer, ligesom der blev anskaffet to personpåhængsvogne for at øge kapaciteten.

Kørslen blev skåret ned - i første omgang med 40 %, hvilket skete allerede 18. september 1939, og senere med yderligere 20 %. Trods den nedsatte kørsel var der så mange ulemper og ekstra udgifter, at selskabet måtte søge om og fik bevilget en takstforhøjelse.

Det afholdt ikke de rejsende fra at strømme til. I 1941 befordrede AA ikke mindre end 275.500 rejsende og det hidtil højeste antal på trods af der var kørt væsentligt færre kilometer med rutebilerne. Antallet af befordrede pakker eksploderede også, og nåede for første gang over 100.000 ekspeditioner.

I 1941 var pladsforholdene på rutebilstationen trange. En planlagt udvidelse i 1939 var løbet ud i sandet pga. krigsudbruddet. For at bøde på de trange forhold opførte man en beboelsejendom på den nordlige del af grunden. Herved blev der frigjort plads i den gamle amtsbanestation. Da man

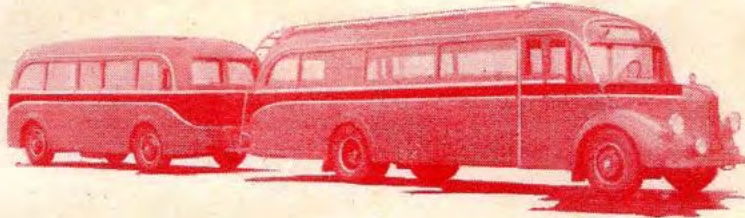
ikke havde investeret i nyt materiel havde man den fornødne kapital til nybyggeriet. Samtidig fik man moderniseret toiletter, ventesal og pakhus. Nogle år senere flyttede man kontorer til nybygningen for at skaffe mere plads.

Fra april 1942 blev den hidtidige kørsel halveret, bl.a. ophørte al søndagskørsel bortset fra på Aabenraa-Sønderborg ruten, og på flere af de mindre ruter kørte kun én dobbelttur om ugen. Den reducerede kørsel afspejlede sig i såvel antallet af rejsende som i antal kørte kilometer. Efter rekordåret 1941 var præstationerne jævnt faldende i de efterfølgende år. 23. oktober 1944

I løbet af 1939 blev der anskaffet ikke mindre end fire Triangel O31-rutebiler. (Arkivfoto Jens Birch)



Aabenraa Automobilselskab ^{a/s}



Telefon 2616

Bankkonti:

Handelsbanken i Aabenraa

Den Nordslesvigske Folkebank



For at øge kapaciteten anskaffede AA under krigen to passagerpæhængsvogne fra Triangel af den 4 hjulsstyrede model B24 med plads til 24 personer. Vogntogene blev indsat på ruten Aabenraa-Sønderborg og blev anvendt som blikfang på selskabets brevpapir. (Arkivfoto Jens Birch)

Nedslidt vognpark

Ved besættelsens afslutning stod AA med en ganske slidt vognpark, og det stod klart, at der skulle bruges op mod en halv million kroner på at få vognparken op på samme niveau som før krigen. Aktiekapitalen var i maj 1944 blevet udvidet til 125.000 kr., og salget af de nye aktier gik væsentligt lettere end ved etableringen i 1926 - der var stor tiltro til det lokale rutebilselskab. Selskabets økonomiske situation var da også ualmindelig god, idet det foruden en gældfri ejendom (rutebilstationen med tilhørende arealer), havde en likvid kapital på 240.000 kr., så der var ingen

örysten på hænderneö ved i løbet af 1945 at afgive en ordre på seks nye 31 personers Triangel rutebiler til en samlet værdi af ca. 300.000 kr.

Ikke bare vognparken var nedslidt efter besættelsens afslutning. Også rutebilstationen i Aabenraa trængte til fornyelse. Der skulle dog gå en snes år før der kom en afløser for den gamle amtsbanegård. Stemningsbillede fra rutebilstationen i 1950'erne. (Foto Eigil Byriel)



Ingen Kyllinger med Rutebilerne

I Gaar ringede en af Oplandets Hønseriejere til os og beklagede, at Aabenraa Automobilselskab ikke mere befordrede Kyllinger. Da han om Morgenen havde standset to af Selskabets Rutebiler for at faa nogle Kyllinger med, havde man nægtet at modtage dem, og det mente Hønseriejeren ikke kunde være rigtigt, for han havde tidligere faaet befordret Kyllinger med Aabenraa Automobilselskab.

Vi forelagde Direktør Thøgersen, Aabenraa Automobilselskab, denne Udtaelse som Direktøren bekræftede.

— Der staar i vort Reglement, at vi ikke modtager Gods, der ikke egner sig til Befordring, og det kan man jo ikke sige, at Kyllinger gør. De kan ikke anbringes paa Taget som andet Gods, og i Bilerne kan de ikke være, for vi kører for de Rejsende og ikke for Kyllinger! Selvfølgelig er der ingen Regel uden Undtagelse, men i det store og hele tager vi ingen.

Blandt efterkrigstidens småsager, som blev refereret i lokalpressen, var også denne misforståelse med hensyn til om kyllinger kunne befordres med rutebilen eller ikke. Jydske Tidende 29. maj 1947.

sen. Han overtog bussen på fordelagtige vilkår fra AA, og fra 1. april 1950 kunne Heinrich Schmidt kalde sig vognmand. Han lagde ud med at fordoble turantallet til 14-15 ture i hver retning, samtidig med at han inddrog nye bydele i betjeningsområdet, bl.a. til Landsarkivet i den nordlige bydel. Heinrich Schmidt drev bybussen indtil 1964.

En ny forbindelse mellem Aabenraa og Sønderborg så dagens lys 14. maj 1950, da den hidtidige Aabenraa-Varnæs-Bovrup rute blev örettet udö, og fra Varnæs ført over Blans til Ullerup og videre til Sønderborg. Samtidig blev der efter ønske fra Graasten Handelsstandsforening oprettet en rute fra Blans til Gråsten over Ullerup og Avnbøl. Ruten skulle kun køre på markedsdage og tingdage i Gråsten - i alt to-tre ugentlige dobbeltture. AA var egentlig ikke meget før at etablere ruten, men da DSB ikke var afvisende før eventuelt at imødekomme ønsket, kom AA på andre tanker.

Året før havde man købt en grund nord for museet med indkørsel fra H.P. Hanssens Gade, og tanken var at opføre garager med plads til syv rutebiler. Arbejdet blev påbegyndt i begyndelsen af 1950.

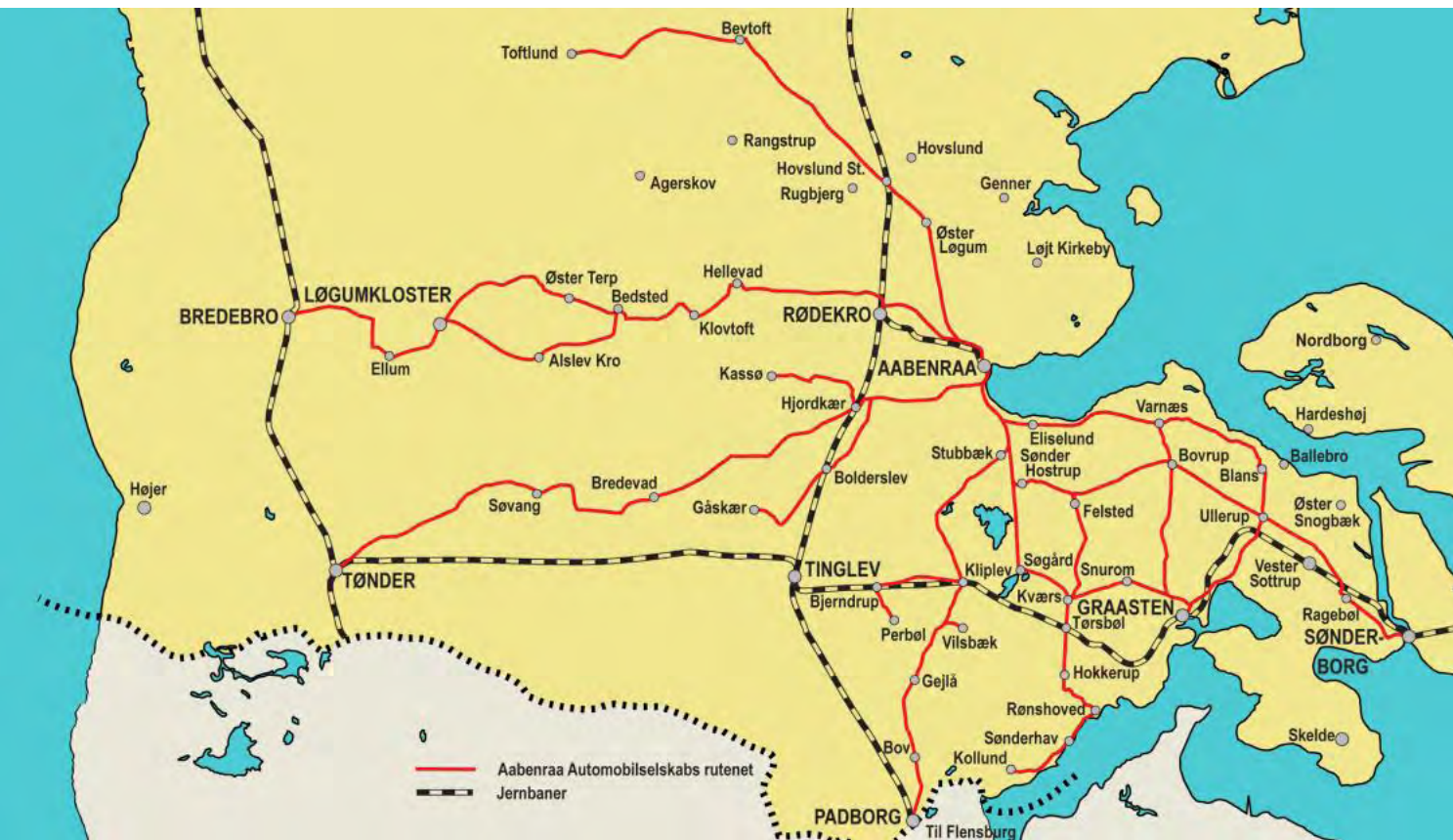
1. april 1951 fejrede selskabet sit 25 års jubilæum. Det blev markeret ved en middag for aktionærerne og en lang række indbudte gæster. En så stor deltageskare betød, at hyldesttalerne næsten ingen ende ville tage, og det blev da også langt over midnat, før man kunne rejse sig fra bordet! Senere af-



Aabenraa rutebilstation i slutningen af 1940'erne. Passagererne strømmer ind i en af de nye Austin-rutebiler. (Arkivfoto Kurt Damgaard Jensen)

Garagerne på Aabenraa rutebilstation omkring 1950. (Foto Sv. E. Ersgaard)





Kort over ruterne som de så ud medio 1956. (Tegning Torben Jacobsen)

I 1956 bad Martin Qvist, indehaver af Løgumkloster-Bredebro-ruten, om at blive frigjort for at køre på ruten. Da AA i 1936 havde fået tilladelse til ruten Aabenraa-Løgumkloster, var det et vilkår, at AA skulle overtage betjeningen af strækningen Løgumkloster-Brede-

bro, hvis ingen andre vil drive ruten. Denne forpligtelse blev nu udløst, og ruten Løgumkloster-Bredebro overgik til Aabenraa Automobilselskab fra juni 1956. Ruten blev slået sammen med selskabets eksisterende rute Aabenraa-Løgumkloster, og der kom derved en

ny direkte forbindelse på tværs af Sønderjylland fra Aabenraa til Bredebro.

Ved vinterkøreplanens ikrafttræden 30. september 1956 blev Aabenraa-Varnæs-Sønderborg-ruten omlagt over Øster Snogbæk i stedet for Ullerup, da en ny vej fra Blans til Øster Snogbæk



Til imødegåelse af det faldende passagertal blev der i begyndelsen af 1960'erne anskaffet fire eksemplarer af DABs lille Albion Nimbus med plads til 29 personer. (DAB leveringsfoto)

ruten Aabenraa-Hokkerup-Rønshoved-Sønderhav-Kollund omlagt til at gå over Stubbæk og Klipleve for at kompensere for den nedlagte Gejlå-rute, men heller ikke dette tiltag viste sig bæredygtigt, og ved overgangen til sommerkøreplanen 27. maj 1972 blev også denne rute nedlagt.

DSB fraflyttede i 1969 AAØs garager i Aabenraa, hvilket betød, at den gensidige aftale AA og DSB havde haft om at bo huslejeaftale hos hinanden i Sønderborg henholdsvis Aabenraa faldt væk. For AA medførte det, at busserne, som var stationeret i Sønderborg kom til at stå ude.

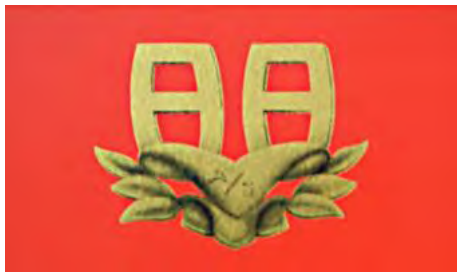
I 1971 udtrådte AA af samarbejdet om driften af Aabenraa-Tønder ruten, der fra 23. maj samme år blev drevet af I/S Tønder-Aabenraa Rutebil ved Martin Qvist junior, Løgumkloster og Peter Henrik Tramm, Ravsted.

Det var ikke meget, den lokale karrosserifabrik i Aabenraa fik lov at levere til AA i 1960'erne, men det blev da til en Volvo B58-60 i 1966. Her ses den i Aabenraa. (Foto Claus Hansen)





Benyttelsen af Aabenraa-Sønderborg-ruten var fortsat god, og hertil blev fortsat anskaffet store 53 persons busser, bl.a. i 1963 den viste Leyland Royal Tiger. Den røde firkant med det hvide S ved døren afslører, at billedet er taget efter etableringen af Sønderjyllands Trafik 1. august 1977. (Foto Claus Hansen)



Fra midten af 1960'erne begyndte AA at sætte sit logo på busserne. Det var placeret på siden i midten og nogle gange også på fronten. (Foto Ole Gold)

Reg.nummer	Chassisfabrikat	Årgang i = ind- reg.dato	Karr. fabr.	Pladser	Bemærkninger
	Type		Karr.nr.	Siddepl.	
	Stelnummer		Dørplacering	Ståpl.	
NH 79.008	Albion Leyland	13.12.61	DAB	29	Ny
	Nimbus NS3N		588		08.71 solgt til Thomas Jensen, Arden
	82059D		1-0-0		
NH 79.010	Leyland	28.12.63	DAB	53	Ny
	LCRT 2/1		679		83 solgt til Jels Bushandel
	L01659		1-0-0		
NH 79.014	Leyland	16.03.65	DAB	41	Ny
	LOPSUC 1/11		745		10.75 solgt til Ejvind Holm, Allinge
	L12636		1-0-0		Bagdør i højre side
NH 79.016	Volvo	09.11.66	Aabenraa	53	Ny
	B5860				ca. 86 solgt
	87		1-0-0		
NH 79.017	Leyland	28.04.67	DAB	41	Ny
	LOPSUC 1/11		591		05.79 solgt til Viborg Amtsgymnasium
	750325		1-0-0		
NH 79.018	Leyland	28.04.67	DAB	41	Ny
	LOPSUC 1/11		596		ca. 81 solgt
	750323		1-0-0		
NH 79.019	Leyland	10.09.68	DAB	41	Ny
	LOPSUC 1/11		33001		05.79 solgt til Henry Nygaard, Thorsø
	751787		1-0-0		
BB 91.310	AEC	i 16.11.70	DAB	41	Ny
	Reliance 6MU2L		33025		81 solgt til Poul Knudsen, Hørsholm
	1584		1-0-0		
BD 97.955	AEC	i 16.07.71	DAB	41	Ny
	Reliance 6MU2L		33035		04.82 solgt til Erling Secher, Rostved
	1693		1-0-0		
BZ 88.615	Leyland	03.73	DAB II/4A	53	Ny
	LIDRT 12/2		36365		86 solgt til ophugning
	7200685		1-0-0		
CU 93.944	Leyland	04.11.74	DAB II/4A	53	Ny
	LIDRT 12/2		32199		08.86 solgt til ophugning (Rødkjærsbro)
	7403174P		1-0-0		
DC 91.672	Leyland	01.10.75	DAB III	53	Ny
	LIDRT 6857/3 LK575-25/14		32313		90 solgt til Erik Hansen, De Blå Busser, Esbjerg
	7501644		1-0-0		



*AEC årgang 1970,
Aabenraa 1979. (Fo-
to Claus Hansen)*



*Leyland serie 2
årgang 1973, Aa-
benraa 1979. (Fo-
to Claus Hansen)*