

sigtede plan, som udvalget skulle udarbejde i henhold til kommissoriet, men Hüttel-Sørensen affærdigede dette med, at det afsatte beløb kun kunne række til pensionistrabatten. Så byrådet havde stadig ingen stillingtagen til, hvad der skulle ske med byens kollektive trafik.

### Køretilladelsen udløber

AOS's køretilladelse udløb den 1. oktober 1978, men selskabet skulle senest 2 år før udløb søge om forlængelse, hvis man ønskede det. Det var amtet, der skulle udstede køretilladelsen, men det kunne ikke ske uden Aalborg Byråds accept. Men byrådet var dybt splittet i denne sag.

### Bybuskørsel er et socialt gode

AOS's to direktører, brødrene Johannes og Jens Juul Studstrup siger i november 1974 til Stiftstidende, at AOS tidligere har været en god forretning, men at det ikke længere er muligt at imødekomme kravet om en ordentlig service i en situation, hvor passagertallet falder. AOS må forvente at få underskud på driften i det kommende år. De gør det klart, at de ikke ønsker at fortsætte som ejere af AOS, når køretilladelsen udløber. De mener, at:

*"bybuskørslen må ses som et socialt gode på linje med skoler, sygehuse og vuggestuer, der får offentlige tilskud."*

De mener således, at kommunen bliver nødt til at yde økonomisk hjælp til driften.

### Stiftstidende maler den sorte hånd på væggen

Det er Stiftstidende ikke enig i. I avisens leder den 14. november 1974 hedder det, at:

*"man kan få gåsehud på skatteborgernes vegne ved tanken om, hvad en "nationalisering" af bybustrafikken i Aalborg kan udarte til, hvis kravet til buskørslen ikke afstemmes med det forretningsmæssige hensyn, som hidtil har kunnet forenes med Aalborg Omnibus Selskabs udstrakte service."*

Avisen skriver videre, at der mangler et grundlag til at træffe beslutning om, hvad der skal ske, men

*"det er helt sikkert, at det bliver dyrere, hvis busbetjeningen af fx et forstads kvarter afgøres af en afstemning i byrådet og ikke af beregninger over, hvad det vil koste."*

### Der skal ikke en snabel i kommunekassen

Få dage efter udtaler borgmester Marius Andersen til Stiftstidende, at de økonomiske problemer med bybuskørslen hverken løses ved at give det privatejede selskab "en snabel i kommunekassen" eller ved, at kommunen selv overtager selskabet og står for driften. Marius Andersen skitserer, at en mulig løsning kan være, at der



dannes et aktieselskab mellem AOS og kommunen og igangsætter en proces, der skal føre frem til, at byrådet i løbet af foråret 1975 kommer frem til en løsning. Men tiden går og først den 24. marts 1975 nedsætter byrådet et udvalg, der har til opgave

*"at undersøge og afgive betænkning til byrådet om de principper, hvorefter den kollektive trafiks organisation og økonomi kan og bør tilrettelægges".*

At det var gået op for politikerne, at udvalgets arbejde var vigtigt afspejles i, at det havde hele 2 rådmand som medlemmer. Det var ikke normalt, at rådmænd var medlemmer af byrådets udvalg.

### Målsætninger for den kollektive trafik

Udvalget opstillede disse mål for den fremtidige kollektive trafik i kommunen:

- Den bedst mulige betjening
- Af de flest mulige borgere
- For den mindst mulige udgift

Et sådant mål kan accepteres af de fleste, men det er ikke brugbart i praksis. Det er nødvendigt med mere præcise delmål.

Volvos Cityliner udførte de sidste år, AOS var privat ejet, en stor del af driften.

Logoet på fronten af bussen var designet af Jens Jul Studstrup i 1971 og var stærkt inspireret af London Transport's logo. Da AOS forsøgte at få det patentbeskyttet, kom der protester fra Diners Club Inc, der brugte logoet med pile op og ned og AOS måtte garantere, at man kun ville bruge logoet med vandrette pile. Man fik derefter logoet beskyttet.

I slutningen af oktober 1975 gav DSB et bud på AOS, men finansudvalget hindrede, at DSB overtog buskørslen.



### Marius' model var ikke lovlig

Marius Andersens model med et aktieselskab, hvor kommunen var hovedaktionær, viste sig at være i strid med kommunalfuldmagten, så den model kunne der ikke arbejdes videre med.

Der måtte findes andre løsninger, og i oktober 1975 fortalte Marius Andersen til Stiftstidende, at der forhandles med DSB om overtagelse af AOS. Det fremgår også af dette interview, at kommunen er indstillet på, at der fremover skal gives tilskud til driften for at opretholde et rimeligt serviceniveau.

### De private rutebilejere kan sagtens klare bybusdriften

De private busvognmænd kom på banen og udtalte, at de kan drive bybusstrafikken billigere end DSB. Rutebilejer Poul Erik Thinggaard søgte at samle en kreds af private busvognmænd, der gennem et aktieselskab kunne stå for driften. Han fortæller i dag, at der var skaffet garanti for, at den fornødne finansiering kunne skaffes, men det kom aldrig til egentlige forhandlinger med kommunen. Marius ville ikke have de private til at udføre driften.

### Byrådsflertallet ville have, at DSB skulle overtage AOS

Udvalget afsluttede sit arbejde med to arbejdsrapporter i januar 1976. Udvalget indstillede, at der blev indledt forhandlinger med såvel DSB som med de private rutebilejere. Dette var der ikke enighed om i byrådet, så indstillingen blev behandlet på to byrådsmøder - den 16. februar og 8. marts 1976. Socialdemokratiet havde jo absolut flertal i byrådet, så det endte med, at det blev besluttet kun at forhandle med DSB, selvom de borgerlige partier til det sidste kæmpede for, at der parallelt med dette også skulle forhandles med de private rutebilejere.

### Finansudvalget afslår at bevilge pengene

DSB's overtagelse af AOS skulle godkendes i Folketingets Finansudvalg og allerede i april 1976 refererede Stiftstidende, at der ikke var flertal i Finansudvalget - hvor der er borgerligt flertal - for at give bevilling til købet. Marius Andersen udtalte på det tidspunkt, at hvis Finansudvalget ikke vil godkende købet, må kommunen selv overtage selskabet.



De Forenede Bilru-ter's linje 100 er her fotograferet i Frejlev omkring 1986.

Forhandlingerne mellem AOS og DSB fortsatte dog, og i eftersommeren 1976 blev der indgået en aftale, der fastlagde pris og øvrige vilkår.

Parallelt med dette aftalte DSB og kommunen, at der - hvis DSB overtager AOS - skulle nedsættes en styregruppe med 5 fra kommunen og 2 fra DSB, der skulle stå for den løbende planlægning af driftsomfanget.

Parterne håbede, at Finansudvalget ville skifte holdning, nu hvor der lå en aftale, og DSB meldte ud, at man kunne få en god forretning ud af at købe selskabet. Men Finansudvalget skiftede ikke holdning og ville ikke bevilge pengene til købet. Finansudvalgets afslag blev meddelt den 8. september 1976, 3 uger før AOS skulle søge om fornyelse af køretilladelsen.

### De borgerlige kan komme med på bagsmækken

Tiden var nu meget knap, så der var kun den udvej, at kommunen selv købte selskabet. I løbet af 3 uger blev der opnået enighed mellem kommunen og AOS om en købspris på 14,8 millioner kroner og overtagelse den 1. oktober 1976. Det var samme pris, som var aftalt med DSB.

Købet blev behandlet i byrådet den 27. september 1975 – 3 dage før AOS skulle søge om fornyelse af køretilladelsen. De borgerlige partier forsøgte endnu en gang at få vedtaget, at AOS blev overtaget af de private rutebilejere, men et flertal på 19 ud af de 31 byrådsmedlemmer besluttede, at kommunen selv skulle stå for driften. Marius Andersen sagde:

*"at de borgerlige kunne komme med på bagsmækken".*



Det ønskede de så ikke, men han kunne godt lide metaforer, og denne var klart fra hans fortid som busdreng i AOS.

Købsprisen dækkede både busserne og garageanlægget på Filstedvej, som der blev betalt 5,8 mio. kr. for. Ved købet blev overtaget 48 busser, der med en samlet pris på 9 millioner kroner kostede 187.500 kroner pr. bus. En ny bus kostede på det tidspunkt mere end 500.000 kroner, så overtagelsesprisen afspejlede også, at AOS's buspark var ret gammel og nedslidt. Der blev overtaget et personale på 116 personer, der alle blev fastansat hos kommunen. Kun de to direktører kom ikke med i købet.

### Slutfasen blev rodet

Slutfasen blev et rodet og på mange måder uskønt forløb, der til sidst endte med, at kommunen blev busejer. Der blev en langt bedre kollektiv trafik i Aalborg – ja på mange måder en af de bedste i landet med god service for de fleste borgere - når busserne ellers kørte! Men indadtil var der hele tiden uro, som endte med, at kommunen 24 år senere overlod roret til DSB – det var jo det, Marius Andersen havde ønsket i 1976!

*De private busvognmænd i Aalborg området forsøgte at overtage busdriften, men det socialdemokratiske byrådsflertal mente, at DSB var de bedste.*



Foto: Jens Birch

*En af Smeds Leyland busser i 1978 på Rutebilstationen. Bussen blev benyttet på ruten mellem Hvorupgård og Rutebilstationen. Ruten blev senere forlænget til Aalborg Øst.*

# Kommunen bliver busejer

## Kommunen var ikke forberedt på overtagelse

Det var med meget kort varsel, at kommunen skulle være ansvarlig for driften af den kollektive trafik. Kommunen havde satset på, at driften skulle varetages af DSB og havde ikke en administration, der var klar til at tage over. Der var ingen i kommunen, der havde viden om drift af et busselskab. Heldigvis fulgte hele AOS's administration med over. Men disse medarbejdere kendte jo ikke de kommunale systemer og vilkår, hvorfor der blev tilknyttet administrative medarbejdere fra kommunens økonomikontor til at sørge for, at oplære AOS's medarbejdere.

Dette var ikke på plads fra starten, så AOS's regnskabschef, var ikke blevet sat ind i, hvordan han skulle kontere regninger. Han var vant til, at der kun var to konti – udgifter og indtægter – men i det kommunale system var der et hav af konti. I starten konterede han bare regningerne, så kontiene blev fyldt op fra en ende af. Der gik et stykke tid, før der var nogen på kommunens økonomikontor, der undrede sig over, at der ikke var noget forbrug på mange konti, mens nogle andre konti var brugt helt op til 100%.

## Man trak skuffen ud, og så om der var penge i den

Også for Erik Kristensen, der i praksis var ansvarlig for den daglige drift i flere år, var kommunal praksis meget anderledes. I det private selskab var budgetlægning ikke noget, man gik meget op i. Erik Kristensen sagde engang, at "hvis man i det private selskab skulle bruge penge til noget, trak man skuffen ud. Var der

penge i den, kunne man bruge dem, var der ingen, måtte man vente."

Han skulle vænne sig til, at budgetter var meget vigtigt, og især at det var vigtigt, at de blev overholdt.

## Olie og dæk blev brugt som buffer

I en årrække var det ikke muligt at flytte penge fra det ene budgetår til det næste. Det blev derfor almindeligt, at de afdelinger, der kunne gøre det, fyldte lagrene op før årsskiftet, hvis pengene ikke var brugt. Hos AOS blev olietankene altid brugt som en buffer. De kunne jo være tomme eller fulde ved årsskiftet, afhængigt af om man manglede penge eller havde for mange. Også dæklageret blev brugt til formålet. Et år var der således to garager på Filstedvej, der blev fyldt med nyindkøbte dæk lige før årsskiftet. Dette smuthul blev dog lukket efter nogle år ved, at det blev indført, at lagrene i kommunens virksomheder skulle indberettes ved årsskiftet.

## Du skal aldrig flytte et stoppested

Der var ingen planlæggere i kommunen, der havde kollektiv trafik som arbejdsområde, så Erik Kristensen var den person i Aalborg, der havde mest erfaring med planlægning af bybustrafik.

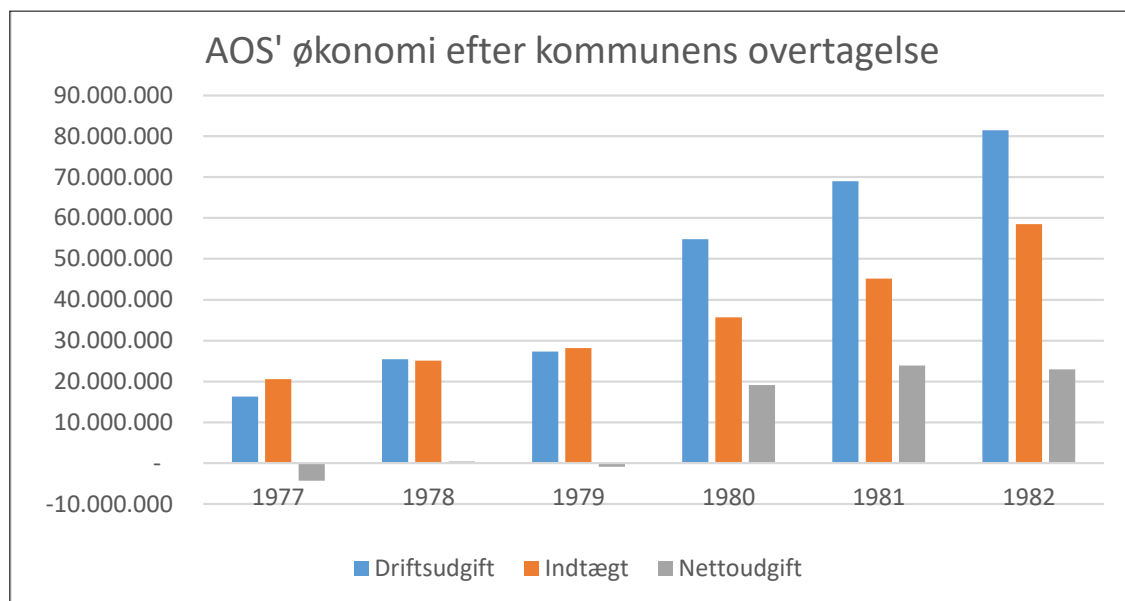
Når AOS i den private tid havde ønsker om ændringer, var det Erik Kristensen, der forhandlede med kommunen om, hvad der burde gøres. Det var kommunen, der etablerede stoppesteder og en af de erfaringer, han lærte de kommunale planlæggere, var, at man aldrig skal flytte et

*Afskedsreception i Papegøjehaven for det private busselskab AOS den 30. oktober 1976.*

*Johannes Studstrup, Esther Studstrup og Jens Juul Studstrup får overrakt en original gave af Marius Andersen. Et Partoukort til busserne gældende for hele 1977.*



Foto: Max Rene



I 1977 var der et overskud i driften på 4,3 mio. kr. i 1978 på 0,4 mio. kr. og i 1979 et beskedent underskud på 0,9 mio. kr., men så gik det stærkt ned ad bakke med et underskud i driften i 1980 på 21,1 millioner kroner og i 1981 på 23,9 og i 1982 på 22,9 millioner kroner. Anlægsudgifter er ikke medtaget.

stoppested - især ikke på villaveje. Der er nemlig ingen, der vil have stoppestedet foran deres hus. Erik sagde engang:

*"man kan gå frem og tilbage med standen på hele vejen – ingen vil have den!"*

### HT gav gode råd

Efter overtagelsen blev der tilknyttet en lille gruppe kommunale embedsmænd, der skulle tage sig af de ændringer, der nu skulle ske. Der blev hurtigt etableret kontakter til de øvrige store bybusselskaber i Danmark for at få gode råd om planlægning og andre forhold. På et besøg hos HT (Hovedstadsområdets Trafikselskab) kom HTs direktør, K.N. Andersen forbi. Han spurgte interesseret til, hvor mange busser der var i Aalborg. Kommentaren til vort svar var, at det var færre, end på HT's største linje – linje 5. Han var selv på vej til et møde med trafikselskaberne i de nordiske hovedstæder og kunne selvfølgelig ikke afse tid til at mødes med folk fra et lille trafikselskab i den danske provins.

### Voldsom stigning i kørselsomfanget

Noget af det første, der skulle ske, var at få en sammenhængende kollektiv trafik i hele kommunen og i første omgang i selve byområdet. Meget hurtigt efter overtagelsen begyndte derfor forhandlinger om opkøb af de busselskaber, der betjente de ydre dele af byområdet. AOS's rutenet var grundstammen, men blev udvidet i takt med opkøbene. Fra 1977 til 1980 steg det årlige antal bustimer til bybusdriften fra 159.000 til 261.900, altså med 65%.

Målet om, at der skulle være en rimelig kollektiv trafik i hele kommunen, havde siden købet af AOS i 1976 været klart for byrådets flertal, men først i 1981 vedtog byrådet egentlige målsætninger for, hvordan kørselsomfanget skulle være.

### Der blev hurtigt et stort underskud

I de første år efter overtagelsen var der næsten balance mellem driftsudgifter og passagerindtægter, men der var ikke penge nok til også at foretage løbende udskiftning af busparken. Det skal dog med i billedet, at taksterne ikke blev ændret før i 1980. Det kunne have skaffet større indtægter, men Marius Andersen ønskede ikke taksthævninger, som han vidste ville være upopulære. Underskuddet voksede i løbet af få år til over 20 mio.kr.

### Der blev ikke skiftet nok busser ud

Der blev købt 10 nye busser 1977. De var bestilt på Marius Andersens foranledning lige efter overtagelsen, men allerede i de efterfølgende år blev busudskiftning brugt som et spareelement, når byrådet skulle have budgettet til at hænge sammen. En bus kostede 1 million kroner, så det var et nemt tal at regne med, når man forhandlede de sidste elementer i budgettet på plads. Der burde være udskiftet 8-10 busser hvert år, men det kom ikke til at ske igen før efter aktieselskabets dannelse i 1994. AOS's buspark blev derfor ældre og ældre og stadig dyrere at vedligeholde.

Det var en stolt Marius Andersen (tv), der i juni 1976 kunne fremvise 10 nyindkøbte Volvobusser af typen B59-59 til ½ mio. kr. pr. stk. Det var en tiltrængt fornyelse af busparken. Busser købt mellem 1961 og 1964 blev udrangeret.

De fire personer er til højre er juridisk direktør N. O. Herslund, regnskabschef Børge Frederiksen, direktør Villy Christensen, Cimber auto og forretningsfører Erik Kristensen.



Foto: Leif Nielsen