

# Ny bog: Rutebldrif i fire generationer - Strandgaards Rutebiler i 100 år

Af Thomas de Laine



Hvis man interesserer sig for den danske rutebilhistorie, taler sandsynligheden for, at man er stødt på efternavnet *Strandgaard* flere gange. Det er der gode grunde til, hvilket også fremgår tydeligt af en ny bog om Strandgaard-familiens 100-årige virke.

*Rutebldrif i fire generationer - Strandgaards Rutebiler i 100 år* er skrevet af journalist Mikael Hansen fra Imagita Kommunikation, der har dækket erhvervet i Danmark i en lang årrække. Der er tale om en bog, der fortæller historien om Strandgaard-virksomheden, men også trækker linjerne op i den generelle bushistorie.

Mølleren og rutebilmølleren *Johan Strandgaard* overtog i 1909 hestestoomnibusruten Aabyhøj-Aarhus, der efterfølgende blev motorbus. Han var også en hovedkraft i organiseringen af de private rutebilejere i både brancheforening og arbejdsgiverforening samt i etableringen af den første Aarhus Rutebilstation, som samtidig var landets første. Det foregik i en periode, hvor rutebilhvervet begyndte at blive reguleret via koncessioner, og hvor spørgsmålet om, hvem der skulle have lov at drive en bilrute, blev mere politisk. I 1937 ville Aarhus Kommune således overtage Aabyhøj-ruten, og det slap man af sted med. Forinden havde Johan Strandgaard dog i 1928 også overtaget ruten Brabrand-Aarhus, ligesom han i 1920'erne deltog i etableringen af nogle ruter på Møn og Sjælland.

Anden generation, Elmer Strandgaard, videreførte forretningen efter faderens død, og 20 år senere satte tredje generation, Kjeld Strandgaard, sig bag rattet. Som læseren måske ved, måtte Abildskou i 1973 aflevere sine forstadsruter i Aarhus til Aarhus Sporveje og fortsætte virksomheden med nyerehvervede ruter andetsteds. Det samme skete for Strandgaard, som i 1975 var nødt til at afstå rutenettet i det vestlige Aarhus til det kommunale bybusselskab. Her havde Strandgaard i de forgangne år ellers medvirket til byudviklingen og blandt andet stået for busbetjening af de nye Gjellerup-bebyggelser. Kjeld Strandgaard rykkede nu telttælene til Vestjylland, hvor han i første omgang med base i Skjern købte to bilruter. Efter 10 år flyttede virksomheden til Varde. I disse år blev koncessionssystemet erstattet af de amtslige trafikkselskaber, hvorved Strandgaard blev entreprenør for RAT, Ribe Amts Trafikkselskab, og TRA, Trafikkselskabet Ringkjøbing Amt. Kjeld Strandgaard blev den stedlige formand for rutebilejerne i Ribe Amt.

Ribe Amt var et af de områder, hvor man ikke straks kastede sig ud i EU-udbud af kontrakterne, men udnyttede, at man kunne aftale en ny periode, umiddelbart inden udbudskravet trådte i kraft. Strandgaard fik således en sidste, 8-årig kontrakt, som først blev konkurrenceudsat gennem et udbud i 2002. Det udbud gik til gengæld heller ikke godt for virksomheden, der sad tilbage med mindre end en tiendedel af sin kørsel.

RAT sendte derimod allerede i 1993 bybuskørslen i Esbjerg i udbud. Her havde det hidtil været et kommunalt selskab, der stod for kørslen. Et nyt aktieselskab, som Strandgaard var medejer af, vandt kørslen, der blev overtaget i maj 1994, og som det nok er læseren bekendt, kom det ikke til at gå helt stille af. "Ri-Bus-konflikten" er stadig en af Danmarkshistoriens største arbejdskonflikter. I øvrigt måtte Ri-Bus også i 2002 sige farvel til sin kørsel for RAT.

Strandgaard-virksomheden nåede lige at fejre 100 års jubilæum i 2009, før den sidste rest af kørslen måtte afleveres. Og fjerde generation, Claus Strandgaard, kom derfor aldrig til at overtage virksomheden.

Som det ses, har Strandgaards Rutebiler været involveret i mange historisk interessante forløb, der gælder mere end "bare" Strandgaard-virksomheden selv, og udgivelsen er da også støttet af både Rutebilejernes Arbejdsgiverforenings Støttefond og Vognmandens Fond.

Bogen er udgivet hos J-bog og er på 124 sider i A4-format med stiv indbinding. Den er rigt illustreret med over 150 billeder, kort, køreplaner osv., heraf en stor del i farve. Bagest findes den obligatoriske vognliste og i øvrigt også et "kontrafaktisk" afsnit, der spekulerer i, hvordan historien alternativt kunne have udviklet sig, hvis forskellige begivenheder var faldet anderledes ud.

Mikael Hansen har i øvrigt tidligere skrevet bushistorie, bl.a. en bog om Sechers Rutebiler (2016) og jubilæumshæfter om trafikkselskabet Sydbus (2002) og Pan Bus i Viborg (1996). Dertil kommer en større bog fra 2007 om forholdet mellem rutebilbranchens arbejdsgivere og chauffører, hvor man naturligvis også kan læse mere om Ri-Bus-konflikten.

*Mikael Hansen: Rutebldrif i fire generationer - Strandgaards Rutebiler i 100 år. 124 s., ca. 150 ill. Udgivet efterår 2019 af J-bog, Ishøj. ISBN 978-87-970772-1-4. Pris: ca. 295 kr.*