



Kanariefluglen . den hesteomnibus, som Johan Strandgaard købte af Frederiksberg Sporveje i 1909.

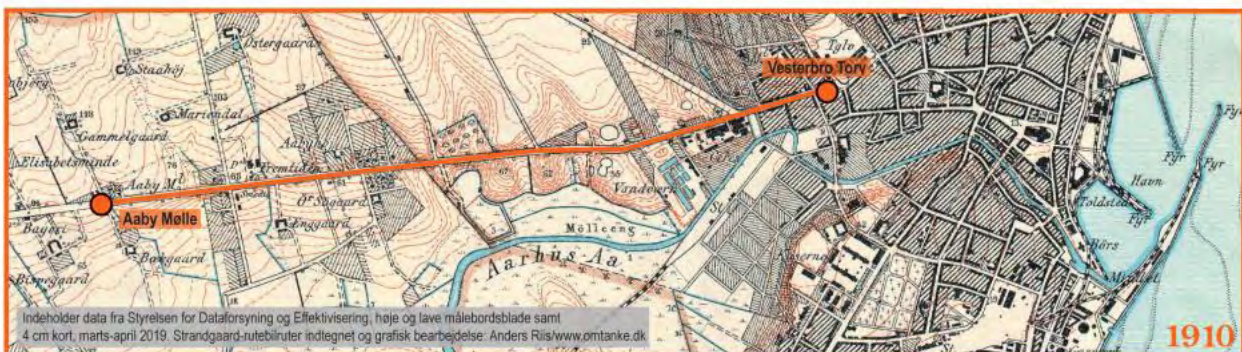
muligheder. Det Radikale Venstre havde især støtte fra husmænd, selvstændige iværksættere og håndværkere, skolelærere og præster.

Johan Strandgaard iværksatte ligesom sine forgængere forbedringer for hesteomnibussen. Han indkøbte i 1910 en ny vogn fra Frederiksberg, den såkaldte "Kanarieflugl". Den var netop blevet gjort overflødig af en ny elektrisk sporvognsline i København og på Frederiksberg. Og "Kanariefluglen" vakte opsigt i Aabyhøj og Aarhus. Det gav omnibuslinjen ny fremgang.

Mens det tilsyneladende går støt fremad med hesteomnibussen, var det værre med mølleri- et – meget værre. Én af de sidste uger i 1911 måtte Johan Strandgaard give op. Aaby Mølle kom endnu engang på tvangsauktion, og familien Strandgaard bestående af to voksne og otte børn måtte flytte ud af møllens forhus. Det har ikke været muligt at skaffe oplysninger om familiens bopæl i de følgende måneder, men familien har formentlig boet uden for Aaby Sogn i en kort periode. I den samme periode overtog vognmand Kroglund driften af hesteomnibussen, indtil Johan Strandgaard

Omnibusruten Aabyhøj . Aarhus 1910.

Endestationen i Aarhus på Vesterbro Torv lå helt i udkanten af byen. Bemærk de tre høje bakker syd for Silkeborgvej mellem Aarhus og Aabyhøj. De blev 20 år senere gravet væk, som led i byudviklingen i Aarhus. Landsbyen Aaby ligger ca. én kilometer udenfor kortet i sydvestlig retning. Aaby Kommune var i 1910 stadig en landkommune domineret af store gårde og deres ejere. Sammen med lokale håndværkere var gårdmændene i gang med udstykning, og nye bebyggelser var allerede under opførelse, især helt tæt på kommunegrænsen til Aarhus Kommune. Det var den samme kreds af gårdejere og håndværkere, der stod bag omnibuslinjen Aabyhøj-Aarhus. (Korttegning Anders Riis)





Næste succæsrige busmodel var Leyland LCRT, som Strandgaard anskaffede flere af først i 1960'erne. Her ses den første fra 1961.



I 1975 blev der taget en del billeder hos Strandgaards Rutebiler op til overdragelsen til Aarhus Sporveje.

Herover til venstre chauffør Boris Schmidt i en Leyland LCRT fra 1961. Og herover til højre ses Elmer og barnebarnet Johan Strandgaard foran en Leyland LCRT bybus fra 1960.



Elmer Strandgaard foran en Leyland LCRT bybus fra 1960.



Denne Büssing President blev anskaffet i 1969 efter at den havde været på demonstrationstur til en række af landets store bybuselskaber. Den viser transformationen fra forstadsbus til bybus. Der er destinationsskilt i fronten og plads til rutenummer ovenover. Der er døre foran og bagved.

Det var sælgers marked på arbejdsmarkedet i 1967. Det var chaufførmanglen, der gav kvinderne chancen for at blive rutebilchauffører. Mange kvinder fik kørekort i den periode, hvor mændenes modtræk var at fortælle vittigheder om kvinder, der ikke kunne køre bil.



Interiør fra Büssing President fra 1969. Inde i bussen er der en bred gang og mange holdestænger beregnet til stående passagerer. De enkle dobbeltsæder i bussens venstre side og enkeltsæder i højre side er med begrænset komfort. beregnet til korte ture.

I samme periode blev Strandgaards Rutebiler involveret i ét af de første integrationsprojekter, som viser nogle af Kjeld Strandgaards evner som personaleleder. Indvandrer Ibrahim Karama fra Fransk Guyana blev ansat som buschauffør på særlige vilkår med tilskud fra

Lokal debat om busbetjening

Et læserbrev i Brabrand og Omegns Avis i april 1967 medfører en længere debat. Emnet er busbetjeningen.

Fru Ellen Eriksen i Brabrand skriver:

"Til amts- og sogneråd

Der er mange borgere, der ønsker at ovennævnte råd vil indlede et samarbejde med Århus Kommune om at få bybusserne herud. Det vil betyde korte og præcise intervaller, læskure ved vore stoppesteder, billig kørsel med omstigning til samtlige Århus-busser. Billig kørsel for de ældre med 3 mdr.- kort og erfaren og høflig betjening."

Måske er det især den sidste bemærkning, som har fået redaktøren til at svare bl.a. sådan i samme udgave:

"Når vi nu har en privatdrevet rute, der betjener publikum på bedste måde, og hvis indehaver er lydhør for objektiv kritik, synes vi, at vi skulle beholde den. Det offentlige kan tidsnok få fat i den, og det tror jeg ikke det bliver billigere af. Selv i dag er lidt konkurrence sund."



Magirus-Deutz bybus overtaget fra Ejner Dam i forbindelse med Strandgaards overtagelse af Varde Bybusseri 1983.



To nye Leyland serie 7 rutebiler fra 1987 i Strandgaards nye busdesign. Leyland Serie 7 var endnu én af DAB-fabrikkenes driftssikre bustyper. Mange af disse busser fik en levetid på mere end 25 år. Enkelte kan stadig i 2019 ses i trafikken.



Bus i grøften i forbindelse med voldsomt isslag i 1992.



Strandgaards kørsel mellem Varde og Esbjerg over Hjerding henholdsvis Vester Nebel indgik fra 1994 som linjerne 8 og 9 i Esbjergs bybusnet. (Fotos Jens Birch)



helst, og at det var vigtigt at være med i den nye udbudsverden, og at det også var vigtigt at være med, der hvor passagererne var: I byen.

"Enten skal vi vokse, eller også bliver vi slået ud, denne chance kommer ikke igen", konkluderede Kjeld ifølge Claus. Det blev Kjeld Strandgaard personligt, der blev aktionær i Ri-Bus A/S.

I Esbjerg kom stemningen på kogepunktet efter Rat's afgørelse af udbudet: I Esbjerg Kommune var der et åbenlyst, men aldrig direkte udtalt ubehag ved valget af Ri-Bus som opera-

tør. Trods talrige problemer i Esbjerg Bybusser så man sig i den esbjergensiske lokalpolitik og kommunale administration højt hævet over egnens private rutebilejere. Chaufførerne i Esbjerg Bybusser var nærmeste rystede og forudså lønnedgang og markant ringere vilkår. Den lokale SiD-afdeling var på linje med dette og forberedte sig på kamp.

Og kamp blev der. Stemningen var ikke god i den forberedende fase, hvor Esbjerg Kommune var meget lidt samarbejdsvillig. Der var helt op til driftsstart usikkerhed om, hvor mange chauffører, der skulle overdrages og på hvilke