



Anders Nielsen Mosegaards 20 personers NAG-rutebil fra 1930, en af forløberne for linje 112. Billedet er muligvis taget i nærheden af Rosensgade i Århus, idet byens rutebilstation netop det år flyttede fra denne gade til den nuværende placering.

Linje 112's historie - fra 1937 til 2019

Af Peter Poulsen

Til sommer nedlægger Midttrafik egnens livsnerve, rutebilen med linjenummeret 112. Midttrafik kører nemlig kun de busruter, som enten kommuner eller region "bestiller" og dækker underskuddet på. Region Midtjylland river tæppet væk under regionale busruter for tilsammen 60 millioner kr.

Landsbyer fra Voel i vest til Borum i øst advarede mod beslutningen og havde foretræde for regionsrådets dertil indrettede udvalg, men forgæves. Udvalget hedder endda intet mindre end Udvalg for Region Udvikling!

I skrivende stund ved vi ikke, i hvilket omfang linje 112 bliver erstattet. De tre kommuner - Silkeborg, Skanderborg og Århus - har hverken struttende pengekasser til formålet eller fuldstændig sammenfaldende målsætninger.

Dristig satsning

Men lad os se på historien. Det er nemlig en gammel dame, der kører rundt i blå forklædning og 11-13 gange om dagen forbinder Borum i retning både mod Mundelstrup og Herskind. Blandt andet har hun været rød det meste af tiden.

Den første rutebil fra Borum blev oprettet i 1930 som en rent privat forretning. Men dengang var der også kun ganske få husstande, som havde rådighed over en bil.

Huset Langelinie 75 lå dengang i 1930'erne som en af Borum Bys yderste forposter mod øst. Langelinie var landevejen mod Mundelstrup og Århus, og i huset - der naturligvis hverken havde gadenavn eller husnummer - boede Anders Nielsen Mosegaard med familie.

Mosegaard gjorde en dristig investering og købte en 20 personers rutebil af et godt, tysk mærke, nemlig Nationale Automobil Gesellschaft (NAG). Med den oprettede han en fast busrute fra Borum over Framlev til Århus.

Dagvogn til Viborg

Det skal naturligvis lige indføres, at der også tidligere havde eksisteret en slags rutekørsel fra og til Borum. Hestetrukne dagvogne kørte mellem Viborg og Århus, og indtil 1910 gik ruten fra Lading igennem Borum, hvor de gjorde holdt og vist nok skiftede heste ved kroen (Borum Byvej 16). Først derefter begyndte Viborg-vognene at bruge den nye hovedvej, som tre årtier før var blevet anlagt, igennem Mundelstrup.

Fra 1920 kendes en venlig mand ved navn Firgaard, der tilbød at køre dårligt gående til festpladsen ved Borum Vandmølle i forbindelse med et stort, offentligt arrangement i 1920. Firgaard var tidligere blevet omtalt som dagvognsfører, men kaldes nu chauffør, så han må have rådet over et eller andet bus-lignende køretøj. Om Firgaard ved vi, at han ejede Lille Højballe (Eshøjvej 89) fra 1919 til 1921, Møllegården (Skivholmevej 19) fra 1921 til 1924 og var meget fattig.



Århus-miljø på den nye rutebilstation i 1930'erne. Rutebilen Borum-Aarhus holder i venstre side.

Anders Mosegaard må have set rigtigt. I hvert fald nappede han så mange kunder på sin vej, at egnens daværende superstjerne i kollektiv trafik allerede syv år senere så sig nødsaget til at opkøbe ham.

Hammelbanen (Århus-Hammel-Thorsø Jernbane) overtog i 1937. Den havde ganske vist kun sine nærmeste stationer i Harlev og Skovby Nord, men selskabet ønskede af strategiske grunde at supplere togdriften med et net af rutebiler, og nu oprettede banen efterhånden adskillige små og

store rutebilruter, der snørklede sig omkring på de grus- eller brostenslagte veje mellem Århus, Galten, Låsby, Silkeborg og Hammel. Banen var ejet af en række sognekommuner og det daværende Århus Amt.

Heromkring havde baneselskabet i 1935 også opkøbt ruten Skivholme-Århus af en anden vognmand. Det var Anton Sørensen, Skivholme, der faktisk var begyndt med rutekørsel så tidligt som i 1921. Endelig opkøbte banen en rute fra Toustrup St. over Sorring til Silkeborg. Så lå landevejen sådan set åben for Hammelbanen.



1947: Splinterny Austin-rutebil efter verdenskrigens trængsler. Nu blev Sorring-bilen moderne. Foto: Sven Erik Ersgaard

Postkasserød og med en hæslig uniform

Få år senere faldt det hele midlertidigt til jorden. Under besættelsen blev kørslen efterhånden opgivet, men da benzin og olie igen begyndte at flyde, kom der nye tider. AHTJ gik sammen med DSB om et par lange ruter fra Silkeborg og endda Viborg, og i 1947 kom de nye tider i form af en nyindkøbt Austin-rutebil til en helt ny rute: Silkeborg-Sorring-Borum-Århus. Den blev den længste, som banen kørte helt i eget regi.

Bussen var postkasserød med et gråt bånd under vinduerne, og rutens navn stod malet på siden af køretøjet. Desværre var den også højrestyret - i de år måtte man tage, hvad man kunne få - og det betød, at chaufføren sad dårligt for billetteringen.

Hammelbanen var en af de ret sent anlagte privatbaner i Danmark. Første tog kørte i 1902. Banen blev også nedlagt tidligt, nemlig allerede i 1956. DSB overtog da uden videre alle busruterne, også "vores".

Efter nogen tid blev køretøjerne helt røde, og driften blev ganske uniformeret. Mange kan huske de ualmindeligt grimme, brune uniformer i fransk gendarm-tilsnit, som alle i DSB bar fra midten af 1970'erne og indtil en nådig sjæl udfriede dem. Heller ikke denne standardisering blev Silkeborg-Sorring-Borum-Århus skånet for.

En smule fleksibilitet udviste DSB på størrelsen af rutebiler. Så sent som omkring 1980 var busserne på DSB's mindre Århus-ruter til blandt andet Spørring og til Silkeborg over Borum nogle meter kortere end standard-rutebilerne. Det samme gjaldt i øvrigt den rute Borum-Skivholme-Hammel, der hver torsdag rullede ud to gange som en reminiscens af noget, der havde været engang.

Combus og Arriva

Langt senere blev rutebilerne skilt ud af DSB, fik navnet Combus og blev til entrepris-kørsel styret af Århus Amt. I denne periode blev alle busser, der kørte i mere end én kommune, malet blå og fik rutenumre, for nu skulle der orden i sagerne. Disse busser var blevet amtslig, regional trafik. Fra 2007 blev amterne meget større og kom til at hedde regioner. Driftsselskaberne blev til Midttrafik, og for nu at gøre det hele ekstra indviklet udkonkurrerede firmaet Arriva efterhånden de lokale busvognmænd på selve opgaven med at køre busserne, fylde diesel på, skifte dækkene og lønne chaufførerne. Arriva ejes af Deutsche Bahn - den tyske statskasse.



2016: Blå, regional og med både Midttrafik og Arriva ind over. Foto: Peter Poulsen

Altså en stribe paradokser på vejen fra en fælleskommunal busrute i Hammelbanens regi til Region Midtjylland.

Inde i rutebilerne begyndte en ny slags passagerer at tage plads. Det var pendlere, som allerede fra 1960'erne var begyndt at bosætte sig i landsbyerne og køre på arbejde i Århus. De fleste i bil, men også temmelig mange "med bussen", som man nu sagde.

Først skulle Kühnau vælges

Det hele så ret stabilt ud, indtil regionen pludselig en dag i 2017 opdagede, at kassen var ved at løbe tør. Regionsformand Bent Hansen varslede, at en masse busruter skulle lukke, og det kunne Hansen også sagtens erklære, for han genopstillede ikke til valget. Det gjorde derimod Anders Kühnau, som

anede problemer forude. Så derfor fik man i første omgang stoppet det hele, indtil der havde været valg, og Kühnau sad sikkert i toppen af kransekagen i regionshuset i Viborg.

Derefter var kysten klar til at trække sparekataloget frem af skuffen igen, og da det kom til afgørelsens time i efteråret 2018 valgte regionsrådet den mest yderligtgående af alle muligheder nemlig at lukke hele molevitten i kataloget for at sætte kommuner (og kunder) under størst muligt pres.

Den slags forplanter sig. Syv landsbyforeninger - blandt andet Borum Borgerforening - gik i aktion, og et borgermøde på Herskindskolen 22. oktober blev et mega tilløbsstykke, hvor de fremmødte borgmestre og eksperter fik syn for sagn om, hvor vigtig en stabil kollektiv trafik er.

Når den blå linje 112 kører sin sidste tur, er der gået 72 år med uafbrudt rutebilforbindelse over Sorring og Borum, siden Hammelbanen satte sin fine Austin ind.

Tak for venlig hjælp til mange, især Jens Birch, Sorø.