

Aarhusianernes Hovedbanegård

På 150 år har Aarhus haft tre forskellige banegårde. Byens udvikling gjorde hurtigt de to første for små, men i 1929 stod den nuværende Hovedbanegård færdig. Den er i dag beundret af mange og brugt af endnu flere

Af Martin Østersø

Originale PH lysekroner fra 1929 hænger fra loftet 19 meter oppe. Aarhus Hovedbanegård byder velkommen i fornem stil. Allerede gående fra Ryesgade mod Banegårdspladsen vil den opmærksomme kunne få sig en arkitektonisk oplevelse. Trekantgavlen med det karakteristiske ur i midten understøttes af fire kæmpe søjler og giver nærmest Aarhus Hovedbanegårds indgangsparti monumental status.

Inde i banegården har arkitekten K.T. Seest fortsat sin nyklassicistiske stil med funktionelle linjer og rum. Op til færdiggørelsen i 1929 tvivlede flere borgere i Aarhus på, om den nye Hovedbanegård var pengene værd.

Men trafikkontrollør L.M. Holm skrev en måned før indvielsen til folk i aarhusianerbladet, Arosia:

”Vores banegård afspejler de dyder, som vor by stræber hen imod. Rene linjer og gedigne materialer. Jeg synes i en snæver forstand, der er noget århusiansk over den. Må den blive til gensidig glæde, til støtte og til fremgang for vor kære by.”

To hovedbanegårde blev ofre for udviklingen

I 1862 indviede Kong Frederik d. 7. og Grevinde Danner Aarhus’ første Hovedbanegård og jernbanestrækning. Aarhusianerne var meget begejstrede over de nye muligheder, men kunne ikke forstå, hvorfor banegården skulle ligge så langt udenfor byen:

”Åja, vi har nok fået os en jernbane, men vi hører den sjældent og ser den næsten aldrig,” skrev Aarhus Stiftstidende den 29/11 1862.

Dengang var placeringen den samme som i dag, men det daværende Aarhus med sine 11 000 indbyggere var centreret nord for banegården ved Domkirken. Jernbanen blev øjeblikkeligt en succes, og selvom den nye banegård var stor efter datidens forhold, blev den hurtigt for lille. Aarhus by var i rivende udvikling og med anlæggelse af Ryesgade i 1870’erne nærmede byen sig Hovedbanegården. Aarhus skulle fremtidssikres, og den nødvendige beslutning blev taget. Allerede i 1884 blev den gamle erstattet af en ny Hovedbanegård. Placeringen blev den samme, og aarhusianerne var sikre på, at den nye banegård var årtier forud for byens udvikling. De tog fejl igen. På 15 år blev indbyggertallet fordoblet til 51 000, og især ved Landsudstillingen i Århus i 1909 blev den nye Hovedbanegård udstillet som utidssvarende. Men der skulle gå nogle år, før konsekvensen blev taget.

Hovedbanegården har åbnet dørene

”Vi ejer ud til første parkeringsbane for taxaer, men vi har altid haft et godt samarbejde med kommunen og andre samarbejdspartnere,” siger Mette Grumstrup, Strækningsansvarlig for DSB Nordjylland. Efter årtusindskiftet har Aarhus Hovedbanegård åbnet dørene for andre end togpassagerer og er mere end nogensinde før blevet midtpunktet i Aarhus:

”Med Bruun’s Galleri i forlængelse af banegården er vi ikke længere endestationen, men en del af Strøget. Det har stillet større krav til vores butikker,” siger Mette Grumstrup.

Aarhusianere, der bare kan huske få år tilbage, vil registrere at meget i Hovedbanegårdens forhal er forandret: 7-Eleven gange to i stedet for DSB-kiosken og minimarkedet, McDonald’s har gjort det af med DSB-cafeteriet, og The Bagels CO. har fortrængt DSB’s pølsevogn. Men langt de fleste brugere har taget forandringerne til sig:

”Harmonien mellem gammelt og nyt er slående. Det er funktionelt, moderne og stilrent. Selv McDonald’s, med det meget flottere banegårdslook, falder naturligt ind,” siger Dorte Sommer, aarhusianer og pendler.

Tredje gang blev lykkens gang

Tilbage i starten af 1900-tallet var der en begyndende frustration over den nye Hovedbanegård fra 1884. Aarhusianerne var især trætte af de smalle perroner. Det hændte af og til, at folk ufrivilligt blev skubbet ned på skinnerne. Men først i slutningen af 1910'erne blev den svære økonomiske og politiske beslutning taget. Hovedbanegården skulle igen rives ned og en ny bygges på samme sted.

Byggeriet kom til at vare i 5 år.

Hovedbanegården var blevet omringet af den hastigt voksende by, og ombygningen skabte store trafikale udfordringer. En anden forhindring var, at Banegårdspladsen i forhold til Frederiks Allé dengang lå nede i en dyb grav. Derfor blev det nødvendigt at hæve hele Banegårdspladsen med 5 meter. Mange fik i de år sat deres tålmodighed på prøve. Men den d. 15. juli 1929 tilgav de fleste det meste, da de med deres egne øjne kunne se, hvad de store udvendige søjler gemte på. Aarhus' tredje Hovedbanegård var fra starten, hvad mange af de dengang 80 000 aarhusianere havde håbet på.

Noget kommer, noget går, Hovedbanegården består

Udvendig er Hovedbanegården den samme som i 1929. Indeni er der sket restaureringer og fornyelser i takt med tiden, men hovedparten af arkitekturen er den samme. Synsoplevelsen er autentisk. Derimod vil aarhusianere med en veludviklet lugte – og høresans opleve forskel fra tidligere.

De, som igennem flere år har benyttet Hovedbanegården, har måske allerede lagt mærke til det. Lugten, eller duften om man vil, er anderledes. I dag kan det være svært at definere en egentlig hovedbanegårdslugt. Den karakteristiske diesellugt fra togene er ikke længere hverdagskost:

”Når MR-dieseltoget eller Sydbanetoget en sjælden gang kører igennem, lugter det af diesel som i de gode gamle dage,” siger Kaj Stender, der siden 1968 er kommet hver dag for at passe modeltoget i ventesalen.

”Duung duung, lyntoget til Københavns lufthavn afgår fra spor 4 om fem minutter,” lyder det stadigvæk på Aarhus Hovedbanegård, men ikke lige så ofte som

før. Klager fra naboer har minimeret annonceringen af ankomst- og afgangstider. ”Banegården ligner sig selv, men ånden er anderledes i dag. Der er mere leben, og folk har mere travlt. De løber altid efter noget eller nogen,” siger Kaj Stender.

En god arbejdsplads

Aarhus Hovedbanegård er en af Danmarks mest besøgte bygninger med cirka 17 millioner gæster årligt. Det giver fast arbejde til banegårdens personale.

”Slitagen er stor. Toiletterne har svært ved at klare trykket, og nullermændene kommer med det samme,” siger stationsbetjent, Ole Pedersen.

Samfundets problemer bliver også afspejlet på banegården. Drengbander, hærværk og bombetrusler er blandt de negative ting ved at være en bygning åben for alle.

Men uanset hvilken banegårdsansat man spørger, fra Claus Munkholm i kælderen over Klaus Simonsen i 7-Eleven til Mette Engelbrecht i DSB's rejsebureau er svaret nogenlunde det samme:

”Det er fantastisk at arbejde på banegården. Man skal næsten prøve det, for at forstå hvad det vil sige.”

Selv om der sker ubehagelige ting, er der blandt kunder og besøgende enighed om, at det er trygt at færdes på Hovedbanegården. Godt hjulpet på vej af et ansat vagtværn og videoovervågning:

”Jeg er kommet på banegården, siden jeg var lille, og det har altid været et trygt sted at komme,” siger Dorte Sommer fra Aarhus.

Der er en aldrig afsluttet sang

”En banegård symboliserer velkomst og afsked. Det synes jeg, jeres gør i de flotteste rammer. Den er ren og stilfuld. Hvis jeg var aarhusianer, ville jeg være stolt over denne flotte bygning,” siger den pensionerede journalist Poul Hedemann, før toget kører hjem mod København.

I ventesalen pryder en emaljefrise alle tre vægge. Kunstværket er lavet af ægteparret Lis Zwick og Jørgen Nash og bærer navnet ”Der er en aldrig afsluttet sang”.

Det kunne være sangen om aarhusianernes Hovedbanegård.