

1. Trafikken før 1953

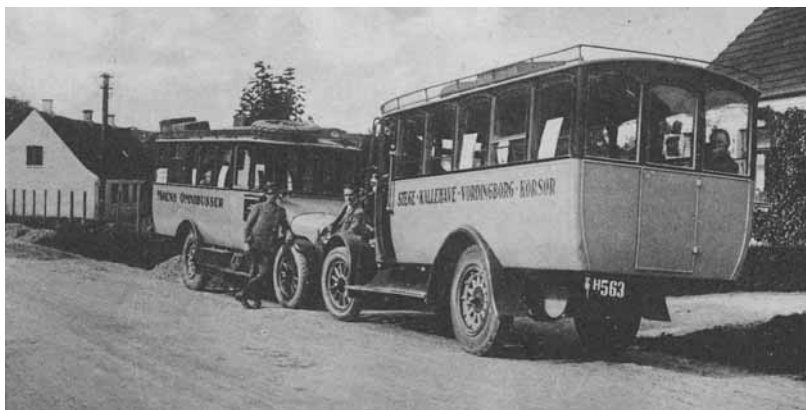
Fra Møn til omverdenen

Fra gammel tid kom man til og fra Møn med postforbindelser, der havde diligencilignende køretøjer. Også dampskibe har været med til at sikre Møn forbindelsen med omverdenen, først med ruten Stege-Masnedssund og senere med ruterne Stege-København samt Stege-Kalvehave.

Diverse planer om jernbaner til/fra og på Møn blev aldrig til noget, og det blev derfor rutebilerne, der kom til at præge den mønske trafik.

I 1897 åbnede Kalvehavebanen fra Masnedssund til Kalvehave, og i samme åndedrag blev Møns Dampskibsselskab stiftet. Selskabet betjente ruten Stege-Kalvehave i forbindelse med Kalvehavebanens tog, og posten til og fra Møn kom nu ad denne vej.

Rutebiler fra I/S Møns Omnibusser i Damsholte omkring 1925. (Postkort)



Rutebiler på Møn

I 1920 stiftede de mønske kommuner Møns kommunale Automobilselskab, som betjente øen med et relativt finmasket net af ruter. Imidlertid kom selskabet hurtigt ud i økonomisk ufare og måtte standse driften i 1923.

På dette tidspunkt var der overalt i landet blevet oprettet diverse rutebiler, således også ruten Kalvehave-Korsør. Selskabet, der betjente denne rute, skulle senere blive til I/S Møns Omnibusser, og dette selskab overtog de fleste af ruterne på Møn efter Møns kommunale Automobilselskab.

Selskabet (der også blev kaldt Audiselskabet efter mærket på de biler, det anvendte i begyndelsen) åbnede desuden en direkte rute Stege-København og forlængede ruten Kalvehave-Korsør til Stege. Det var populært hos befolkningen. Knap så populært var selskabet blandt ejerne af de ruter der løb parallelt med selskabets ruter og heller ikke hos jernbanerne havde selskabet en særlig høj stjerne.

Kalvehavebanen tager over

Da tilladelserne skulle fornyes i begyndelsen af 1930'erne, blev der indledt forhandlinger mellem I/S Møns Omnibusser på den ene side, og Kal-

Scania Vabis/DAB årgang 1954 (MO nr. 10) foran Vordingborg station 1971. (Foto Michael Preben Hansen)



Fiat/Ringsted årgang 1971 (MO nr. 9) som blev overtaget fra Svend Møller i Vordingborg. Næstved 1971. (Foto Jens Birch)



Scania Vabis/Ørum-P årgang 1967 (MO nr. 26). Vordingborg ca. 1967. (Hans Bach/Arkivfoto Jens Bruun-Petersen)



i 1977 overtog Møns Omnibusser ruten Præstø-Næstved via Bårse.

Fra starten havde Møns Omnibusser haft aftale med Postvæsenet om postens befordring, dels med rutebiler

og dels med lastbiler. I begyndelsen af 1970'erne valgte Post- og Telegrafvæsenet selv at stå for mere og mere postbefordring og der blev med tiden kun ganske få postbefordringsopgaver tilbage til Møns Omnibusser.

Selv om ledelsen forsøgte at få økonomisk sammenhæng i driften, var det svært at bevare en sund økonomi, samtidig med at samfundets krav til kollektiv trafik voksede og voksede. I 1975/76 mødte selskabet for første gang med røde tal i regnskaberne - et fænomen der beklageligvis ikke var en engangsforeteelse. Det stod klart at rutebiltrafik i Danmark ikke lænere kunne drives på privatøkonomisk basis, hvis trafikken skulle opretholdes i de tyndtbefolkede områder.

Folketinget vedtog derfor i 1978 en lov, der bl.a. pålagde amterne sammen med kommunerne at udarbejde en plan for den lokale og regionale kollektive trafik. Det førte til dannelsen af Storstrøms Trafikselskab (STS) i 1979. STS indgik kontrakt med en række selskaber - bl.a. Møns Omnibusser - om at udføre den planlagte kørsel mod en fastsat betaling.

Ansvar for takster og køreplan overgik hermed fra Møns Omnibusser til STS. Inden STS's oprettelse kom endnu et par ruter på Sjælland til, nemlig ruten Vordingborg-Udby-Lundby-Svinø og Vordingborg Bybus.

Dannelsen af STS betød en udvidelse af køreplanen og hermed også en

eksplosion i passagerantallet. Det var dog ikke økonomisk forsvarligt at fastholde en så omfattende køreplan, som der var lagt op til fra begyndelsen. Det betød at der efterhånden blev luget ud i de svagest benyttede afgang, ligesom kørsel i week-end'er og på skolefridage blev et ukendt fænomen på de lokale ruter.

Gennem 80'erne med anstrengt økonomi

Op gennem 1980'erne var Møns Omnibussers økonomi fortsat anstrengt på trods af den nogenlunde sikre kontraktbetaling fra STS. I begyndelsen af 1980'erne måtte Møns Omnibusser investere i et nyt garage- og værkstedsanlæg i Stege. Pladsforholdene i selskabets gamle domicil på Storegade i Stege var blevet for trange. Herudover blev der også foretaget store investeringer på materielsiden. Desuden havde man siden 1985 aflønnet chaufførerne efter den offentlige overenskomst, hvilket betød et højere lønniveau end efter den tilsvarende private overenskomst.

I 1980 ønskede direktør Knud Christensen af gå på pension og som hans efterfølger blev udpeget Erik Lynggaard, der var direktør indtil 1985 hvor Erling Strøm tiltrådte. Han blev i 1988 afløst af Torben Svane Olsen.

Pakkebefordring med rutebilerne havde fra selskabets start været et godt aktiv, men efterhånden som flere og



flere selv fik bil, og antallet af firmabiler voksede, blev antallet af forsendelser mindre og mindre. Indtjeningen af godsbefordring med lastbil var også begyndt at falde, og i 1981 besluttede man sig for at afhænde godsbeholdningen. Møns Omnibussers hovedopgave var og blev rutebilkørsel.

Til frankering af rutebilkørsel anvendte MO særlige godsfrimærker. En af de typiske forsendelser var pakker fra apotekerne. Brugen af godsfrimærker ophørte ved dannelsen af STS i 1979.



Scania/Ørum-P årgang 1979 (MO nr. 23). Stege 1980. (Foto Ole Gold)

Optimisme ved 40-års jubilæet i 1993

Umiddelbart inden Møns Omnibussers 40-års jubilæum i 1993 var selskabet blevet omdannet til aktieselskab med 6 primærkommuner (Møn, Langebæk, Vordingborg, Præstø, Fladså og Næstved) og Storstrøms Amt som aktionærer.

Det skete, for at MO kunne agere på lånemarkedet som en almindelig privat virksomhed, og for at man kunne konkurrere på samme vilkår som konkurrenterne.

Selskabet havde nu langt om længe frigjort sig fra de bånd, der ligger på et offentligt selskab, selv om aktierne stadig var ejet af offentlige instanser.

Ved 40 års jubilæet havde MO 36 busser og 3 tjenestevogne. Udover anlægget på Kobbelvej i Stege (der også husede hovedkontor og værksted), havde man busser stationeret i Præstø og Vordingborg. Personalestyrken var på omkring 85 medarbejdere.

For at markere jubilæet udgav MO en bog, hvor selskabets første 40 år var beskrevet i ord og billeder. Denne bog blev uddelt til personale og forretningsforbindelser, samt brugt til introduktion af nyansat personale i årene herefter.

På selve jubilæumsdagen 1. april 1993 var alle busser udsmykket med flag, men ud over kafe og kringle til personalet, samt den omtalte bogudgivelse, blev 40-årsdagen ikke markeret.

Volvo/Aabenraa årgang 1991 (MO nr. 13) udsmykket med flag på 40-års jubilæumsdagen. Stege 1. april 1993. (Foto Niels Gold)



Mercedes minibus uden MO-nummerering men dog med MO-påskrifter. Den havde en fortid hos "pp busselskab" i Århus, og blev lejet, indtil den endelige telebus kunne leveres. Stege 1995. (Foto Ole Gold)



de for bybusser, nemlig blå og gul, på trods af at den ikke var en bybus - snarere tvært imod. Det blev i øvrigt den sidste bus, som Møns Omnibusser anskaffede.

Sådan endte de gamle MO-busser

LF-bus overtog det meste af MO's materiel, nemlig det som MO hidtil havde haft kontrakt med STS om - de såkaldte kontraktbusser. I licitationsbetingelserne var det nemlig fastlagt, at hvis MO ikke genvandt kørslen, så skulle det nye busselskab overtage materiellet til en nærmere fastsat pris afhængig af alder, vedligeholdelsesstand, type m.v.

Helt problemfri var overdragelsen til LF-bus dog ikke, idet MO måtte refundere LF-bus 700.000 kr. p.g.a.



Mercedes/Carrus årgang 1995 (MO nr. 81) med påskriften Mønbussen er her på vej op ad Storegade. Stege 1996. (Foto Jens Birch)