

Rutebilvirksomheden begynder

Bilruter på ønskesedlen

Den 1. juli 1932 påbegyndte DSB de første ruter i Sønderjylland. Det var ruteme Sønderborg-Broager-Skelde og Sønderborg-Broager-Gråsten. Forud var gået en række forhandlinger med Sønderborg Amt. DSB havde længe haft et ønske om at nedlægge nogle urentable sidebaner i amtet (Vester Sottrup-Skelde og Padborg-Tørsbøl). Amtet havde ved genforeningen i 1920 "arvet" de smalsporede amtsbaner på Als, som også var urentable og trængte til modernisering. Man havde lokalt et ønske om at bevare en af amtsbanernes strækninger (Sønderborg-Mommark Færge) og samtidig få den ombygget til normalspor. Kort fortalt gik DSB (eller måske rettere staten, der betalte 60 % af udgiften til ombygningen) med til at ombygge strækningen mod at få tilladelser til det meste rutebilkørsel i Sønderborg Amt.

Hermed var grundstenen lagt til DSBs rutebilvirksomhed. Og allerede i efteråret 1932 kom der flere rutertil - endda lange ruter som f.eks. København-Kalvehave og Vordingborg-Korsør. Disse ruter blev efter flere sværdslag overtaget fra, hvad der i folkemunde blev kaldt "Audiselskabet" og som var opkaldt efter det bilmærke,



Selv om billedet ikke er samtidigt, så var det i Sønderborg og omegn, at DSBs rutebilhistorie begyndte i 1932. Den tidligere amtsbanegård i Sønderborg blev året efter omdannet til rutebilstation, og den smalsporede bane til Mommark blev ombygget til normalspor. Den ses til højre i billedet og fortsatte mod fotografen gennem Jernbanegade til Sønderborg station på den modsatte side af Allsund. Billedet er taget i maj 1962, umiddelbart inden jernbanen blev nedlagt. Sammenlign med billedet på side 194. (Foto Holger Sørensen)

man benyttede på selskabets første ruter.

De følgende år gik det slag i slag - enten søgte man selv tilladelser til nye ruter, eller også indgik man aftaler med private rutebilejere om en forretningsovertagelse. DSBs nytiltrådte generaldirektør Peter Knutzen havde overtagelse af bilruter stående højt på ønskesedlen. Både fordi

man kunne undgå konkurrence, og fordi man kunne øge indtægterne.

Andre eksempler på overtagelse af større ruter var Aarhus-Silkeborg i 1932, ruterne omkring Skælskør i 1933, og Aabenraa-Flensburg samt Aarhus-Randers i 1937.

En enkelt rute skal desuden fremhæves, nemlig ruten fra København til

Klippebillet fra Sønderborg-Skelde/Gråsten-ruterne. Billetten er næppe fra ruternes begyndelse, men identisk med dæidens klippebilletter. Alle informationer blev klippet med en hultang. Billetterne sad i en blok, og samtidig blev klippet en bagvedliggende kopi af billetten (en såkaldt stamme), der blev brugt som afregningsbilag.

D. S. B.s rutebiler
Sønderborg - Graasten
- Broager - Skelde

Dobbeltbillet
Gyldig 16 dage

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32		
	jan.		febr.		marts		april		maj		juni		juli		aug.		sept.		okt.		nov.		dec.											
Sønderborg by																																		
Dybbøl																																		
Frydendal																																		
Vemmingbund																																		
Smøl																																		
Broager																																		
Dynt (Gammelgab)																																		
Skelde																																		
Skodsbøl																																		
Rendbjerg																																		
Egernsund																																		
Alnor																																		
Graasten																																		

II. Barnevogn Bagage Cykel
II. o. L.

Transport af pakker og mindre godsforsendelser var et stort aktiv i 1930'erne og et godt stykke op i 1980'erne. Der er gennem tiden sendt alt tænkeligt med rutebilerne f.eks. aviser, medicin, reservedele, jern, blomster, kød, fisk og andre letfordærlige varer. Pakkerne blev ofte frankeret med særlige frimærker. DSB brugte på jernbanefragtbreve frankeringsmærker, og nogle af disse blev overtrykt "RUTEBILPK." og brugt til at frankere rutebilmærker. Og sådan blev mærkerne stort set ved med at se ud i al den tid DSB brugte dem. Her er nogle eksempler fra 1930'erne. Enkelte mærker blev i begyndelsen anvendt uden overtryk.



Køreplan Taastrup-Køge-ruten fra 1938.

Læs nedefter.												* Hverdage *												Læs øfter																																																																																																																																																	
												T o g																																																																																																																																																													
6,33	7,10	10,50	13,18	14,20	17,21	18,27	22,39	»	Af	København H.	An	7,20	8,29	10,28	11,28	15,07	17,56	19,21	23,29	7,15	8,24	10,23	11,23	15,02	—	19,16	23,23	7,11	8,20	10,19	11,19	14,59	17,48	19,12	23,19	6,54	8,00	10,59	9,59	14,39	17,30	18,51	23,02	7,18	8,44	10,48	11,35	15,04	18,06	19,13	23,25	7,02	8,28	10,32	11,19	14,48	17,50	18,57	23,09	6,44	7,50	9,49	10,49	14,29	17,20	18,44	22,52	6,34	7,40	9,39	10,39	14,19	17,12	18,35	22,42	6,29	7,35	9,34	10,34	14,14	17,07	18,30	22,37	6,24	7,32	9,31	10,31	14,11	17,02	18,27	22,34	6,16	7,25	9,24	10,24	14,04	16,52	18,21	22,27	7,23	10,21	14,01	16,49	18,18	22,24	7,20	10,18	13,58	16,46	18,15	22,21	7,17	10,15	13,55	16,43	18,12	22,18	7,15	10,13	13,53	16,42	18,10	22,16	7,10	10,11	13,51	16,40	18,08	22,14	10,16	13,56	16,43	18,13	10,15	13,55	16,42	18,12	10,13	13,53	18,10	10,11	13,51	18,08	10,08	13,46	18,05	10,00	13,36	17,57	—	9,00	—	—	16,15	—	—	—	»	Af	Forbindelse med Katvehave Bilen	An	—	—	—	10,00	—	—	17,55	—

* Turene køres til Solrødvej, saafremt der er rejsende.
 Køres ad den nye Køge Landevej.

I sidste halvdel af 1930'erne var der fortsat behov for mindre busser, men hovedleverandørerne DAB og DfA havde ikke umiddelbart en velegnet chassis-model. I stedet faldt valget på det enkle og lette Bedford-chassis. Bedford WLB/Sorø årgang 1936 anskaffet samme år til Taastrup-Køge-ruten, som DSB havde købt i 1933. Her er den fotograferet på Otto Mønstedts Plads i København. Man bemærker især den skrånende bagende med svaj. I busbranchen blev den kaldt fiskehale-bagende. (Arkivfoto Dansk Veteranbil Klub)





En højrestyret Leyland PS 1/DAB årgang 1947 med påhængsvogn indsat på ruten København-Køge. I baggrunden forsyningsanlægget for benzin, olie mv. Bussen kom senere - sammen med andre af samme type - til at køre på de ruter, der erstattede Kolding Sydbaner. (Foto Svend E. Ersgaard)



En engelsk Morris/DOMI fra 1949 på ruten mellem Struer og Thisted. Her erstattede rutebilerne desuden togene på svagt benyttede tidspunkter. Sækkene på taget indeholder ikke længere generatorbrænde, men er her et eksempel på variationen af rutebilgods. (Foto Svend E. Ersgaard)



I perioden 1946-1949 blev der anskaffet et mindre antal Büsing 500 dieselbusser med karrosseri fra DAB. Her er øverst et eksempel fra København-Køge-ruten fra 1946 og nederst til venstre et fra Jylland fra 1949. Fra omkring dette tidspunkt gik man over til, på vognsiden at vise DSB og kongekrone i en finere udgave. Det og det grå mavebælte kunne ses et godt stykke op i 1980'erne, selv om DSB indførte et nyt designprogram i 1972. (Foto til højre Asger Christiansen)





Oprindeligt havde busserne i Odense flere tilholdssteder, men i 1941 blev rutebilerne samlet på rutebilstationen i Kongensgade. Allerede fra begyndelsen var pladsen meget trang. Myndighedene ledte derfor efter en anden løsning - og gerne tæt på Odense station. Det var desværre ikke praktisk og økonomisk muligt på daværende tidspunkt. I foråret 1954 var Odense Syd blevet nedlagt som banegård ved de tidligere Sydfyenske Jernbaners direkte indføring på Odense station. På den gamle Odense Syds areal var fint plads til busserne og i den gamle stationsbygning blev indrettet venterum, pakkeekspedition, kontorer mv. DSBs rutebiler er vist i overtal!

I 1950'ere blomstrede fabrikken Danfoss i Nordborg for alvor op, og nærmest "støvsugede" lokalområdet for arbejdskraft. Mange ansatte tog bussen frem og tilbage. Ved fyraftenstid var indsat mange busser for at klare trafikken. Her forlader en godt fyldt højrestyret AEC/DAB årgang 1952 fabrikken med tobaksrygende passagerer siddende på motorkassen.

I Oksbøl på Als mødtes to DSB-rutebiler en gang i 1950'erne. (Foto Peter Christensen)



Volvo B58/Aabenraa fra 1968 nærmer sig sit mål i Aarhus. Ikke bare busserne forandres hen over årene - det gør omgivelserne også. Mange år senere eksisterede cafeen til højre for bussen dog stadig - se billedet på side 187. (Foto Arne Madsen)



Volvo B58/Aabenraa fra 1968 i den korte udgave holder her i Svaneke. De fleste kørte på Bornholm, men blev også anvendt på mindre ruter på Fyn og i Aarhus-området. (Foto Arne Madsen)



Volvo B58/Aabenraa fra 1969 gør holdt foran Hillerød station i begyndelsen af 1970'erne. Fra 1967 blev der indført en variant af nærtrafiktypen med dobbelte midtdøre, men fortsat med plasticbetræk. Vingehjulet på fronten matcher den stilleserede udgave på stationeren i baggrunden. Selvom S-toget var kommet til Hillerød i 1968 brugte man ikke det kendte sekskantede S-logo, men en variant, som blev anvendt på stationerne Birkerød, Allerød og Hillerød i nogle år efter 1968. Det fortlød, at politiske kræfter i de tre byer ikke ville se deres stationer degraderet til S-banestationer, og derfor havde skiltene ved byerne blot et kronet vingehjul, og ikke et +S+ (Foto Arne Madsen)

