

2. Baggrund og start

Kalvehavebanen i modvind

På trods af afslutningen af 2. verdenskrig var det stadig i årene efter, vanskeligt at skaffe benzin og gummi. Kritikken af Kalvehavebanens betjening blev stærkere og stærkere. På Møn ville man have direkte forbindelser til Vordingborg og København. For at tage brodden af den værste kritik lod Kalvehavebanen efter aftale med DSB ruten København-Kalvehave fortsætte til Stege på banens koncession. Ligeledes etableredes, i takt med at benzin- og gummiltildelingen steg, flere direkte forbindelser mellem Vordingborg og Stege.

At Kalvehavebanen under og umiddelbart efter krigen - på trods af kritikken fra Møn - udførte et stort transportarbejde, kan illustreres med, at man 2. påskedag 1946 måtte sende ikke mindre end 12 rutebiler af sted for at klare presset på den sidste forbindelse fra Stege mod Sjælland !

Kalvehavebanens økonomi, der gennem krigen havde været god, begyndte atter at skramte. På Møn var der utilfredshed med, at det overskud som rutebilsdriften gav, blev brugt til at dække jernbanedriftens underskud.

Som hos alle andre privatbaner, var Kalvehavebanens materiel efter krigen totalt nedslidt og en modernisering var påkrævet, hvis banen skulle fortsætte.

På trods af protester fra de mønske kommuner gennemførtes efter krigen en moderniseringsplan, der bl.a. betød anskaffelse af en skinnebus. Det medførte at man kunne adskille person- og godstrafikken

med nedsat køretid til følge. Desuden blev banen omlagt med direkte indføring til Vordingborg station, så man kunne undgå den tidskrævende "omvej" over Masnedsund.



Stemmingsbillede fra Kalvehave station ca 1948. Rutebilen fra Stege er netop ankommet, og der læsses post og pakker over i skinnebussens pakvogn. Skinnebussen og den tilhørende pakvogn var et led i moderniseringen af banen efter 2. verdenskrig. (Arkivfoto Jens Birch)

Begivenhederne inden MOs dannelse

I 1948 blev formanden for Magleby Sogneråd, gårdejer Aage Nielsen, Stubberup, indvalgt i Kalvehavebanens bestyrelse som en af repræsentanterne for de mønske kommuner. En ny moderniseringsplan, der bl.a. omfattede anskaffelse af yderligere en skinnebus blev drøftet. Fra starten var der tvivl om, hvorvidt mønboerne ville gå med til denne plan.

Det skulle blive begyndelsen til en lang og til tider



MOs værksted på Kobbelvej med Toyota værkstedsvogn, Stege 1992. (Foto Jens Birch)

På den gamle rutebilstation bibeholdtes billetkontoret, dog med indskrænket åbningstid. Som nævnt havde rutebilerne fra gammel tid altid holdt midt på Gåsetorvet, hvilket af og til afstedkom trafikpropper. Med den stigende trafik efter starten af STS hastede det derfor med en endelig beslutning om den fremtidige placering af rutebilstationen. I perioder havde man op til seks afgange på en gang og ved disse lejligheder blev rutebilerne dirigeret frem efterhånden som der blev plads på Gåsetorvet, eller "på Torvet" som man sagde.

I maj 1980 blev det besluttet at rutebilstationen fremtidigt skulle placeres på Støvvasen overfor Møns Tømmerhandel på Lendemark-siden af Storbrosbro.

Møn Kommune var, for at have mest mulig indflydelse på den kommende udnyttelse af den gamle rutebilstation, interesseret i at købe MOs ejendomme i Steges centrum, hvilket skete pr 1. januar 1981.

MO havde fortsat billetkontor i en del af ejendommen, og måtte nu leje sig ind hos Møn Kommune,

der i øvrigt i en periode anvendte MOs gamle værksted som metalværksted for ledige.



Interiør fra MOs værksted 1992. (Foto Ole Gold)



MO-rutebil på vej gennem Sct Gertrudsstræde 1979. T vises MOs godsekspedition. Billedet viser tydeligt hvor kneben pladsen var til de efterhånden store rutebiler. (Foto Ole Gold)

Kalvehavebanens endeligt

I forbindelse med de moderniseringer af Kalvehavebanen, der fandt sted umiddelbart inden MO dannedes, forlængede de sjællandske kommuner deres garanti for banens drift til udgangen af marts 1959. Inden garantiens udløb stod det klart, at de sjællandske kommuner ikke ville forlænge garantien yderligere. På Kalvehavebanens generalforsamling i Vordingborg 28. september 1958 blev det besluttet at standse banens drift pr 31. marts 1959.

Umiddelbart herefter drøftede de sjællandske kommuner, Vordingborg, Kalvehave og Øster Egesborg, hvorledes befolkningen i banens opland i fremtiden skulle kunne betjenes tilfredsstillende i trafikmæssig sammenhæng. Drøftelserne mandede ud i to forslag: Enten at kommunerne oprettede sit eget rutebilselskab, eller at de søgte et samarbejde med MO.

Det var af vital betydning for MO at de sjællandske kommuner ikke oprettede deres eget rutebilselskab. Det kunne blive en alvorlig konkurrent til MOs rute Stege-Vordingborg. MOs ledelse blev derfor bemyndiget til at indlede forhandlinger med de sjællandske kommuner. Disse forhandlinger resulterede i en overenskomst, hvori de tre sjællandske kommuner blev optaget i interessentskabet.

For MO var det naturligvis et aktiv at overtage trafikken i banens opland, ligesom det ikke mindst var en tillidsklæring fra sjællænderne til MO.

MO organiserede erstatningstrafikken i en "Nordre rute", der kørte Vordingborg-Nyråd-Stensved-Skovhuse-Langebæk st-Viemose-Kalvehave (med fire daglige dobbeltture), og i en "Søndre rute", der kørte Vordingborg-Nyråd-Vestenbæk-Stenshy-Langebæk-Kalvehave (med to daglige dobbeltture).

Som omtalt andetsteds overtog MO også godsbefordringen efter Kalvehavebanen.

Den røde bus

Kalvehavebanen havde desuden drevet ruten Kalvehave-Præstø-Fakse, også kaldet "sygehusruten", da den i begyndelsen af 1920-erne var oprettet med det formål at transportere besøgende til og fra amtssygehuset i Fakse. Endelig havde Kalvehavebanen koncession til strækningen Kalvehave-Stege. Man udnyttede den dog ikke selv, idet man i 1946 havde indgået en aftale med DSB om, at København-Kalvehave rutens to daglige dobbeltture blev ført helt igennem til Stege på Kalvehavebanens koncession.



DSB rutebil i Stege 1974. I daglig tale kaldtes DSB-rutebilen til København for "den røde bus".

(Foto Peer Goe Jacobsen)

MO blev af diverse kommuner opfordret til at søge disse koncessioner, men også DSB var stærkt interesseret i dem. Drøftelser mellem Statsbanernes rutebilsvesen og MO førte til følgende overenskomst:

1) Statsbanerne søger fra 1. april 1959 koncessionen til omnibuskørsel København-Kalvehave for-



*Fiat/Ringsted 1967 (MO nr 25), Stege 1967.
(Foto Johs Rohde)*



*Scania-Vabis/Ørum-P 1967 (MO nr 26 og nr 24), Stege
ca 1970. (Foto Michael Preben Hansen)*



*Scania 1970/Ørum-P (MO nr 28), Stege 1980. Rutebilen
var MOs første Scania af type 110. Bemærk indstigning-
en foran forakslen. (Foto Ole Gold)*



*Scania-Vabis/Ørum-P 1967 (MO nr 24), Stege 1980. Be-
mærk den nye front og den ændrede bemaling.
(Foto Ole Gold)*

Scania-Vabis og en 41 personers Fiat type 309 med karrosseri fra Ringsted Karosserifabrik. Igen en type med motoren under gulvet og indstigning foran forakslen. Desuden var Fiat-en noget billigere i anskaffelse. Den faldt ikke rigtig i god jord, hverken hos chaufførerne eller på værkstedet. Den udgik allerede i 1970 i bytte på en ny Scania.

Efter et par års pause i anskaffelserne skulle man i 1969 have endnu en rutebil. Valget faldt atter på en Scania med karrosseri til 47 passagerer fra Ørum-Petersen. Denne gang af typen BF 8054 med indstigning foran forakslen. Motoren var stadig placeret i en kasse på højre side af chaufføren, og gav trods lydisolering visse støjgener.