



DSB rutebiler – fra Statsbanerne til Combus

*Af Jens Birch og Ole Gold
208 sider, stift bind, ca. 600 illust.
Format 21 x 30 cm
Forlaget J-bog, 2017
ISBN 978-87-996494-7-1
Pris: kr. 395,- (forhandles af Jernbanebøger)*

Det hele startede i 1932, da DSB's daværende og meget energiske generaldirektør Peter Knutzen fik nedlagt nogle af de urentable sønderjyske sidebaner til noget mere tidssvarende og moderne – nemlig rutebiler. Det blev starten for 85 år siden med de første DSB-rutebiler på landevejene i Sønderjylland. Peter Knutzen ville med rutebilerne undgå konkurrencen og samtidig bidrage til øgede indtægter til DSB. Og derfor satsede han i stor stil på at etablere statslige ruter overalt i Danmark. Det blev i løbet af årene en meget stor virksomhed, der tiltrak flere og flere kunder.

Bogen om DSB's rutebiler beskriver indgående og illustrativt de vanskelige forhold der var for busdriften i perioden 1940-45. Efter krigens afslutning skete der en stormende udvikling og i 1950'erne var busserne efterhånden det dominerende billede i den lokale kollektive trafik. Det betød også mange forskellige bustyper, men også en stigende standardisering og komfortforbedring til gavn og glæde for passagerene og buschaufførerne. Men med den stigende velstand mødte busserne også den absolut største og farligste konkurrent på vejen – nemlig privatbilen. Og privatbilismen slog for alvor igennem i 1960'erne. Passagererne fravalgte bussen i stort tal, hvilket nødvendiggjorde indskrænkninger i rutebiltrafik-

ken. Men også nye ruter kom til, i takt med mange privatbaner blev nedlagt i slutningen af 1960'erne og statsbanemassakren i 1971.

De næste to årtier i 1970'erne og 1980'erne bevirkede, at lovgivningen gav mulighed for at kommuner og amter fik det overordnede ansvar for bustrafikken. Det betød, at DSB nu bliver vognmænd og nu måtte køre på kontrakt. I 1990'erne blev busruterne udbudt i licitation, og så begyndte det for alvor at gå galt, hvor private vognmænd følte sig truet af det statsjede DSB. Der måtte vandtætte skodder i ejerforholdet, og DSB busser blev derfor et selvstændigt aktieselskab og senere overdraget til Trafikministeriet. DSB busser skiftede nu navn til Combus.

Men uanset navneskiftet var Combus en katastrofe og ikke mindst en økonomisk bet for Trafikministeriets vedkommende. Der var mange forskellige årsager hertil, men den økonomisk håbløse situation for Combus blev mere og mere alvorlig. I 1999 måtte staten tilføre Combus ikke mindre end 300 mio. kr. til at opretholde den fortsatte drift, ellers var selskabet gået i betalingsstansning. Men heller ikke dette var tilstrækkelig og året efter måtte der tilføres en ekstra saltvandsindsprøjtning på yderligere 200 mio.kr. Situationen var så håbløs, at Trafikministeriet solgte Combus til Arriva for den svimlende sum af blot 100 kr.! Alt var bedre end at undgå yderligere tab og konkurs. Det betød af navnet Combus forsvandt. Allerede i maj 2001 solgte Arriva en stor del af det tidligere Combus til Connex Transport. Ud af de 1125 busser Arriva overtog solgtes 556 busser til Connex. I en sønderlemmende kritik fra Rigsrevisionen i 2002 blev Trafikministeriet skarpt kritiseret for administrationen af Combus. Da boet blev gjort op, havde Combus-affæren kostet Trafikministeriet og dermed skatteyderne et tab på ikke mindre end 672 mio.kr. Hvis yngre læsere kan se til en parallel til den nuværende PostNord-affære, så er det ikke helt skævt...

Bogen er gennemillustreret og kan foruden den trafikhistoriske side af sagen også betragtes og læses som en kulturhistorisk busrejse fra 1932 til den sørgelige, triste og meget dyre afslutning af DSB's og siden statens engagement i rutebil- og busdrift 2001. Bogen er som sagt rigt og smukt illustreret og selv uden at være busnørd, kan bogen trygt anbefales til Jernbanens læsere.

Ole Henningsen