

Trafiksekskabernes tidsalder

Den kollektive trafik i krise

Hvor det i 1960'erne først og fremmest var landbefolkningen, der flyttede til byerne, var strømmen i 1970'erne begyndt at vende. Det var nu i højere grad bybefolkningen, der flyttede længere væk fra byerne. De beholdt imidlertid deres arbejde i byerne, og derved opstod behov for bolig-arbejdsstedrejser og ikke mindst rejser til/fra uddannelsessteder. Hvor bilruter tidligere havde opfyldt et behov for "at komme til byen og handle", fik ruteme nu mere og mere karakter af pendleruter.

Med nedlæggelsen af en række DSB sidebaner i 1971 var de store jernbanenedlæggelsers tid forbi. Flere af strækningerne blev erstattet af DSB rutebiler, mens andre gik til private rutebilejere.

Også de private rutebilejere mærkede i begyndelsen af 1970'erne "de dårlige tider" med faldende passagertal, og DSB overtog derfor en del større jyske rutebilvirksomheder, f.eks. Jørgensens Rutebiler i Rønne, Svends Rutebiler i Vejle og ruten Randers-Hammel.

Rundt om i landet overtog DSB bybuskørslen i flere større købstæder, f.eks. Sønderborg, Horsens, Kolding og Næstved. Også bybusserne i



Efter 1. oktober 1974 tilhørte denne bus - blandt mange - ikke længere DSB, men Hovedstadsområdet Trafiksekskab (HT). Vingehjulet på fronten af denne Volvo B655/Aabenraa fra 1963 er blevet afløst af det femkantede HT-logo, der symboliserede de fem instanser, der stod bag HT (Københavns og Frederiksberg Kommuner og Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amter), og DSB med kronen er fjernet fra siden af bussen. De overtagne busser blev som hovedregel "omdøbt" således at deres oprindelige nummer indgik i det nye HT-nummer, f.eks. blev DSB nr. 956 her til HT nr. 4956. De fleste af busserne bibeholdte deres røde farve, mens enkelte blev omlakeret. HT ønskede at standardisere sin vognpark, og derfor var det mest ældre DSB-busser, der relativt snart skulle udskiftes, man overtog. Mange nyere DSB-busser i hovedstadsområdet blev derfor op til overtagelsen udvekslet med ældre modeller udenfor området. Selv om det naturligvis formelt var aftalt, hvilke busser der skulle overtages, dannede udvekslingen grobund for rygter om, at man "i nattens mulm og mørke" byttede om på bilerne inden overtagelsen. Nørreport ca. 1975. (Foto Arne Madsen)

Hørsholm overgik til DSB, idet denne del af De grønne Rutebiler i Hørsholm blev overtaget, men firmaets øvrige ruter overgik til anden privat ejer.

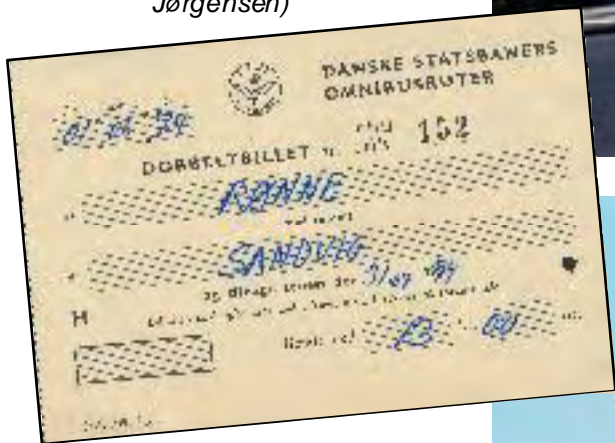
På andre mindre ruter blev driften enten indstillet eller indskrænket i begyndelsen af 1970'erne. Herudover mageskiftede man med private rutebilejere, så man undgik at "genere" hinanden. Et eksempel fra 1971: DSB drev ruten Odense-

Vissenbjerg-Assens, som på lange strækninger overlappede Jørgen Pedersens rute Odense-Vissenbjerg-Sandager. Udover det havde ruten i den sydlige ende sammenfald med Arne Vium Jensens rute Assens-Ørsted-Årup. DSB tilbød de private rutebilejere andre ruter for at gøre driften mere rentabel. Således fik Jørgen Pedersen ruten Assens-Middelfart og Arne Vium Jensen ruten Kerteminde-Martofte-Korshavn.

I forbindelse med etablering af et sammenhængende trafiksystem i Aarhus Kommune afgav DSB i 1977 nogle ruter til Århus Sporveje, bl.a. ruten Aarhus-Skæring Strand-Rønne, som man havde overtaget fem år tidligere fra Jørgensens Rutebiler. I forvejen havde sporvejene overtaget nogle private ruter, der også forløb inden for kommunegrænsen.

Sammen med de svenske statsbaner (SJ) åbnede

De Bomholmske Jernbaners gamle værksted i Rønne fortsatte efter overtagelsen i 1968 med at være busværksted. I skrivende stund (2017) anvendes det stadig til dette formål. (Foto Søren Jørgensen)



Selv om billetformularen er fra 1956, kunne man stadig bruge den i 1974. Vise salgssteder (Her er det DSBs rejsebureau i Holbæk) kunne lave lokale billetter til DSBs rutebiler.



Volvo B58/Aabenraa fra 1978 klar til afgang i Høbro. (Foto Claus Hansen)

Selv om det sidste personførende tog forlod Grindsted i 1972 brugte Postvæsenet i 1979 stadig en perrontraktor til at køre post fra det nærliggende posthus til rutebilerne. Her bliver der udvekslet post med en Volvo B58/Aabenraa fra 1977 på vej til Brande. (Foto Claus Hansen)





Ledbussen, der var 18 meter lang, holdt sit indtog i 1982 og blev i første omgang indsat på ruten Kolding-Vejle. Men også andre steder i landet blev denne type efterhånden indsat efter ønske fra de fælleskommunale trafik-selskaber. Her er DSBs første ledbus, en Volvo B10MA/Aabenraa øverst i Vejle og til højre i Kolding. (Foto øverst Per Kromann Jepsen og til højre Peer Goe Jacobsen)



I 1987 overtog DSB betjeningen af ruten Næstved-Tybjerg-Haslev. Denne Fiat 570/Ringsted fra 1984 fulgte med og ses her i Næstved i 1990.

De første licitationer

I 1994 og derefter vandt DSB busser en del kørsel i Jylland. Den gang var

en del af udbudsbetingelserne, at man overtog busmateriel fra den tidli-

gere ejer. Det betød en noget broget vognpark det første stykke tid efter

overtagelsen. Efter nogen tid blev bilerne lakeret om - eller de blev solgt.



Volvo B10M/Aabenraa fra 1985 overtaget fra De gule Busser i Bredsten i 1994 ved Sletmådevej ved Brækker 1994. De busser DSB overtog fra begyndelsen af 1990'erne blev nummereret i en særlig serie, der begyndte med nr. 8004. Bussen her har endnu sit gamle nummer fra De gule Busser - og endte med at få DSB nummer 8005. (Foto Jørgen Wiegandt/Bushistorisk Selskab)



DAB serie 12 fra 1993 overtaget fra J. Papuga, Brørup i 1994 i Tjæreborg 1995. Billedet er taget mens Ri-Bus-konflikten var på sit højeste. Busser syd- og østfra til Esbjerg kørte kun til Tjæreborg. (Foto Per Kromann Jepsen)



Leyland serie 7/DAB fra 1988 overtaget fra Frank Hansen, Arden i 1994. Her er den i 1994 i Støvring. (Foto Jørgen Wiegandt/Bushistorisk Selskab)

I Nordjylland vandt DSB busser i 1995 en del kørsel. Klistermærker med den nye ejers navn blev hurtigt sat på materiellet (her en DAB/Silkeborg fra 1991) - nogle gange gik det lidt stærkt; her har man oversat den tidligere ejers navn øverst på bagenden. Thisted 1995.



Combus Volvo B10BLE/
Säffle fra 1997 på linje
166 mod Glostrup i 1998.
(Foto Thomas Hilde-
brand)



Combus Volvo B10BLE/DAB fra 1992 overtaget fra
Swebus på linje 329 til Høje Tøpholm. Her er den flag-
smykket i Hundested. (Foto Thomas Hildebrand)



Combus Volvo B10BLE/Säffle fra 1998 på linje 539P
mod Valby i 1998. P-linjerne var særlige pendlerbus-
ser, som forbandt områder med mange arbejdsplad-
ser med en nærliggende station. (Foto Thomas Hilde-
brand)



Volvo B10BLE/Säffle fra
1998 som linje 200S ved
Lyngby station. (Foto
Peer Goe Jacobsen)

CombusÆndeligt

Udvidelse og tab

En af de store økonomiske udfordringer hos Combus var de tjenstemandsansatte chauffører, man havde "arvet" fra DSB busser. I slutningen af 1998 fik Combus en aftale i stand om tjenstemændenes overgang til overenskomst pr. 1 april 1999. 90 % af de tjenstemandsansatte chauffører sagde ja. De resterende 10 % blev tilbageført til DSB. Virksomheden var herefter - iht. en folketingsbeslutning - klar til at blive solgt.

I årene herefter ekspanderede Combus fortsat, men de tidligere vundne kørselskontrakter medførte fortsat store tab - specielt i hovedstadsområdet. Medvirkende hertil var indførelse af gasbusser, som var relativt ukendt teknologi. Også ruterne til Billund Lufthavn og de internationale aktiviteter gjorde sit til det dårlige resultat.

Disse to Setra S215HDH/Kässbohrer årgang 1996 var blandt de busser, der i 2000 blev solgt til Comfort-Bus, der overtog Combus' internationale ruter. Her er busserne fotograferet hos en bushandler i Christiansfeld i 2001. (Foto Peer Goe Jacobsen)



Combus Volvo B10M/Aabenraa fra 1992 foran Kalundborg station i 1999. (Foto Jørgen Wiegandt/Bushistorisk Selskab)

Busser på 13,7 m kom til at indgå i vognparken, som mere og mere var præget af trafiksekskabernes ønsker.

Som omtalt tidligere havde man i 1990'erne opkøbt Aalborg Omnibus Selskab delvist, og i

2000 overtog Combus alle aktier i selskabet, hvorved det blev indlemmet i Combus.

Resultaterne i Combus' internationale område var ikke gode, og derfor besluttede man at afhænde det. En køber, der

kaldte det overtagne busområde for CombiBus, overtog det i 1999, men efter nogle få måneder måtte handlen gå tilbage. 1. januar 2000 blev området igen solgt - denne gang til en tysk køber under navnet Comfort-Bus.

