



Ambulance formentlig bygget 1922 til læge N. Hansen, Ringkøbing. (Foto: Lokalhistorisk arkiv Herning)

rosserier var nærliggende og fra 1918 forlod flere ambulancer og lastvogne smedeværkstedet. Senere byggede man flere serier af syvpersoners hyrevogne.

J. Ørum-Petersen besad i høj grad

evnen til at se nye muligheder og hængte sig på den tekniske udvikling. Han forstod at gribe chancer, når de viste sig, og som så mange af den tids mennesker var han dybt fascineret af "automobilet". Denne store interesse for den ny

tids køretøjer tog også form på det forretningsmæssige plan, og Julius nedsatte sig sideløbende som automobilforhandler, først af nogle tyske mærker, så Willys Overland og fra januar 1924 fik han forhandling af General Motors mærker og solgte Chevrolet og Buick.

Det er altid lidt betænkeligt at kategorisere folk, men J. Ørum-Petersen var en jævn og ligefrem mand. Han havde vestjydens bedste egenskaber, flid og sparsommelighed, opelsket af de barske livsvilkår. Selv om han så nøje på pengene og ikke gav flere ud end nødvendigt, var han dog altid villig til at satse på, hvad han mente var en god ide.

Fremstillingen af buskarrosserier var således en naturlig fortsættelse af hyrevognskarrosserierne, især da de fleste busser ikke var meget større. 1924 var angiveligt året for den første bus, som forlod J. Ørum-Petersens Karosserifabrik og Automobillager.

Ørum-Petersens facade ud mod Bethaniagade. Bygningen blev opført i 1916. (Foto: Lokalhistorisk arkiv Herning)



med Ørum-Petersen om bygning af busser til en fordelagtig pris.

På den baggrund var det derfor nærliggende, at man i 1963 indgik en aftale med den store svenske producent af tunge køretøjer om eneforhandling af Scania-Vabis-buschassis og komplette busser. Denne aftale medførte, at karrosseriproduktionen lidt efter lidt blev koncentreret om denne fabriks chassis. Det lykkedes også at afsætte komplette svenskbyggede bybusser - dog kun i beskedent omfang. De kunne ses i Københavns nordlige omegn, i Hillerød og i Fredericia.

I 1961 omdannedes Ørum-P virksomheden til to selskaber omfattende henholdsvis automobilforretningen og karrosserifabrikken, og to år efter skete så en fysisk adskillelse af de to aktiviteter, da bilforretningen flyttede ind i Odinsgade 21, hvor man tog en nybygning og de hidtidige lokaler i besiddelse. Ledelsen af de to virksomheder forblev i hænderne på de to brødre Ørum-Petersen. Nogle år efter - i 1969 - valgte man imidlertid at afvikle forhandlingen af GM-biler, og karrosserifabrikken overtog bygningerne i Odinsgade.

I perioder i midten af 1960'erne, hvor det kneb med kapaciteten samarbejdede man i øvrigt med Hans Thisgaard, Vejle Karrosserifabrik, der samlede nogle karrosserier for Ørum-Petersen. De lignede til forveksling "ægte" Ørum-P karrosserier, man var ikke forsynet med den velkendte Ørum-P rombe.

Efter Poul Ørum-Petersens død i foråret 1976 - broderen Erik Ørum-Petersen var allerede død i 1964 - besluttede familien at sælge aktierne i virksomheden til et konsortium bestående af ledende medarbejdere og en række rutebilejere, hvoriblandt var Finn R. Sørensen, Birkerød, Svend Bojesen, Hjortekær, Vagn Nielsen, Skjød og Niels Papuga, Agerbæk. Overtagelsen fandt sted 1. november 1976 og som ny direktør blev den tidligere salgsschef Marinus Nielsen udpeget. Samtidig arbejdede man på at introducere



Samlehallen sidst i 1950'erne. (Arkivfoto Jens Birch)

en helt nyudformet og nykonstrueret model, der imidlertid kom til at volde utrolig mange problemer. En ny direktør blev også introduceret, idet Carl Uwe Lorenzen overtog direktørposten fra 1. december 1977.

Tiden var så absolut ikke med fabrikken. Et anstrengt erhvervsklima og en vanskelig tid for rutebil-erhvervet var faktorer, der spillede ind. Mange busruters økonomi skrantede og kunne ikke opret-

holde en indtjening, der kunne betale en ny bus.

Sommeren 1978 gik det galt. J. Ørum-Petersens Karrosserifabrik A/S standsede betalingerne, og i august måned stod virksomheden helt stille i 14 dage. En rekonstruktion blev gennemført på rekordtid takket være velvilje fra leverandører, medarbejdere, aktionærgrupper samt Midtbank. Med 30 ansatte kom man så småt i gang igen.

Eksempel på karrosseri, som blev bygget hos Vejle Karrosserifabrik i 1966. Kun det manglende Ørum-P bomærke afslører, at det ikke er en "ægte" Ørum-P bus. (Arkivfoto Jens Birch)



Efterkrigstiden

Tiden efter krigen blev præget af de forskellige busmærker, der nu kunne fås. Man byggede karrosserier på, hvad vognmændene kunne få fat i. I den allerførste tid efter befrielsen havde Danmark trækingsret i Bank of England. Det medførte i første omgang en vis industriimport for eksempel fra USA. Tiltagende valutaproblemer gjorde dog, at man måtte dæmpe importen af industrivarer fra andre lande end England, der som bekendt aftog størstedelen af vor landbrugsproduktion - og her kommer Bedford, AEC, Crossley, Seddon og Leyland for alvor ind i billedet. Det var dog ikke alt, man kunne få i England; kul måtte for eksempel i dyre domme fragtes over Atlanten fra USA. Der foregik således en meget stram styring af importen. Fra sidst i 1940'erne kom et mærke som for eksempel Volvo atter ind i billedet og takket være Marshallhjælpen et større antal Chevrolet-chassisser.

Antallet af busser bygget på de såkaldte bulldogchassisser voksede støt efter krigen. Herved blev der mulighed for fabrikken for at skabe sine egne vogne. Takket være fantasifuldhed og dygtighed blev der fremstillet nogle modeller, som man på landevejene kunne genkende på stor afstand. Man høstede stor anerkendelse for disse busser, ikke kun hos kunderne, men også konkurrenterne måtte erkende, at Ørum-P busserne var i en særlig klasse.

Det var naturligvis særlig fronten, der gav mulighed for at sætte sit præg på bussen. En slags stiliserede vinger - symbolet på fart - udført i aluminium blev anvendt fra sidst i 1940'erne og videreudviklet således, at det kunne tilpasses de forskellige modeller. Indtil 1954 var denne kølerdekoration fremherskende.



Chevrolet med Bedford-foraksel leveret til Brande-Ølgod-ruten i 1946. (Foto fra Bilruten)

Blandt de første karrosserier, som blev leveret efter krigen til DSB, var en række af half-cab typen, der blev påbygget AEC-chassisser i 1946. (Arkivfoto Jens Birch)



Med rombe på fronten...



Volvos B655-chassis med motoren anbragt under gulvet var på mange måder ganske velegnet til opbygning af bybuskarrosserier. Her ses en af fire vogne leveret i 1955 til Hvidovre Rutebiler. Sammenlignet med andre fabrikkers karrosserier til dette chassis, for eksempel Smith, Mygind og Hüttemeiers, falder denne model lidt til jorden, da de små vinduer forstærker det højbenede look. (Arkivfoto Jens Birch)





Svend Skytte, der drev Fredericia Omnibusselskab anskaffede både bybusser og turistbusser fra Ørum-P. I flere tilfælde var turistbusserne udstyret med bagdør så de i en snæver vending kunne indsættes som bybusser. Omvendt blev nogle af bybusserne forsynes med turiststole af samme årsag. Her er Scania-Vabis B 55-58 fra 1962 som bybus og Scania-Vabis B 56-58 fra 1963 som turistbus. (Arkivfotos Jens Birch)



Danropa-Bus fik i 1963 en Mercedes OP 312 med kølergitter som vognene der var leveret i 1962. (Arkivfoto Jens Birch)



Eksempel på front med runde forlygter fra Strandgaards Rutebiler i Skjern. (Arkivfoto Bushistorisk Selskab)



Scania BR85-49, den korte udgave af hækmotormodellen, leveret i 1973 til Henry Rønberg, Struer. (Arkivfoto Jens Birch)





Efter salget af J. Ørum-Petersens Karosserifabrik til VBK Busser fortsatte den ny ejer med at fremstille den hidtidige model udført i stål, indtil en ny arbejdsproces med aluminium og nye modeller senere på året kunne indføres. Her ses nogle af de sidst leverede vogne til Jørgensens Rutebiler i Ryomgård. (Arkivfoto Jens Birch).

Den sidst producerede, men ikke sidst leverede, Ørum-P bus var denne Scania BR 86-49 til Knud Hansen, Sorø. I baggrunden ses en række usolgte stålbusser. (Arkivfoto Jens Birch)