



Harald Secher Sørensen, bror til Søren Secher, blev ansat som chauffør i 1934.

blev anbefalet af Ebdrup-Skarresø og Thorsager-Bregnet sogneråd, mens DSB gjorde indsigelse. Randers Amtsråd valgte at imødekomme ansøgningen i september 1936. Og det var en vigtig afgørelse, for Kolind var i trediveerne et transport- og handelscentrum midt på Djursland. Strategien var omsider lykkedes – igen takket være god rådgivning, for det har formentlig været hensigten helt fra begyndelsen, at ruten skulle have sit udgangspunkt i Kolind.

Helt fra starten i 1932 fik Søren Secher Sørensen mest repareret sine omnibusser hos den tyskfødte karrosseribygger J. W. Darr i Silkeborg. I arkiverne hos Sechers Rutebiler er der bevaret en række breve fra Darr, som giver et indblik i både tekniske og økonomiske vilkår for rutebildriften i 1930'erne og 1940'erne. I 1935 købte Søren Secher en ny Büssing-NAG-rutebil hos Darr, men kvaliteten var åbenbart ikke

Graham Brothers, årgang 1929



Graham Brothers bussen fra 1929 afløste i 1933 en brugt Chevrolet-bus, som der desværre ikke findes billeder af. Graham Brothers bussen kørte formentlig hos Secher indtil slutningen af 1930'erne, men oplysningerne om dens videre skæbne er meget sparsomme. På alle billeder af bussen er ruten angivet Korup-Thorsager-Løgten-Aarhus uden udvidelsen til Kolind fra 1936. Personerne er Søren Sechers forældre og et barnebarn.



En ny og større busgarage blev bygget i Rostved i 1956. Busserne blev i de gode år i 1950'erne bredere og længere.

Nu var rutebilejerne ikke længere iværksættere men kunne konsolidere deres forretninger. Det kan bl.a. ses af den markante tekniske udvikling, som busbyggeriet gennemgik. Det var i denne periode, at karosseribyggeriet bevægede sig væk fra det traditionelle karetmager-erhverv til en byggestil, hvor metal gradvis overtog træets rolle som det vigtigste byggemateriale. Samtidig skete der et skift i motorteknologi, hvor den højtydende dieselmotor overtog efter benzinmotoren. Hele denne proces blev finansieret af fremgangen for de koncessionerede rutebilruter, som i denne periode fungerede helt på privatøkonomiske vilkår.

Men det gik ikke af sig selv. Søren Secher var f.eks. meget skeptisk overfor den nye dieselmotor. Men også han overgav sig til den nye teknik. I 1954 købte han sin første dieselbus med karosseri fra Skejby Karosserifabrik bygget på et Mercedes-Benz-chassis. Og det viste sig hurtigt, at den nye dieselteknologi havde mange fordele – først og fremmest en stor trækraft, og en bedre driftsøkonomi for de busser, der kørte mange kilometer. Og driftsstabiliteten blev hurtigt lige så høj eller højere end benzinbussernes.

De nye busmodeller blev stadig længere, højere og bredere. Så i 1956 byggede Sø-

Mercedes dieselbus



*Mercedes Benz O 3500 var den første dieselbus – indkøbt i 1954 efter store overvejelser om dieseldriftens fordele og ulemper. Her ses Søren Secher ved Mercedes-bussen, som kørte 12 år på Kolind-Aarhus-ruten. Chassiset blev købt af den lokale Mercedes-forhandler Niels Kroer, smed og mekaniker i Bjødstrup. Dette blev leveret videre til Skejby Karosserifabrik. Pris chassis: 27.000
Pris karosseri: 32.500.*

Brugte privatbanebusser - "Ebeltofteren"



Sådan så bussen ud, da den kørte for Ebeltoft-Trustrup Jernbane. Lene Nielsen og chauffør Åge Rasmussen står i døren.

Bussen er fra 1961. Den blev købt brugt af Erling Secher af Ebeltoft-Trustrup Jernbane i 1968, da banen blev nedlagt. Bussen blev brugt til kørslen på ruten Ebeltoft-Aarhus. Bussen var fra ny malet grøn, kaldet "græshoppen". Den blev senere renoveret hos HMK, Hjørring. Bussen kører i dag som veteranbus hos Djursland for fuld damp i Allingåbro.

Herover en ung Erling Secher foran "Ebeltofteren".

Nye ruter

Nye ruter kom til få år efter, at Erling Secher havde overtaget ledelsen i Sechers Rutebiler, og det var på mange måder tilfældigheder, der bestemte retningen og farten. De to vigtigste ruteovertagelser kom i stand efter direkte og personlig henvendelse fra kolleger, som var interesseret i at sælge.

I 1969 overtog Erling Secher ruten Kolind-Lyngby-Grenaa fra rutebilejer Niels Søby. Faderen havde tidligere frarådet Erling

Secher at give sig i kast med ruten, men Erling Secher slog til bl.a. ud fra en idé om på sigt at skabe en samlet forbindelse mellem Grenaa og Aarhus.

Ved kommunalreformen i 1970 blev der dannet nye storkommuner af de tidligere sognekommuner. En ny kørselsopgave var "Kend din kommune"- ture med bus og med borgmesteren eller andre politikere som guider. Sechers Rutebiler kørte lejlighedsvis disse ture for Rønede Kommune i



Scaniabussen, kaldet "Den lange", fotograferet på Aarhus Rutebilstation 1986. Det var før de store destinationsskiltetid, så man måtte være kreativ for at få plads til alle nødvendige informationer. Der var ikke engang plads til et Secher-logo på fronten. (Foto Lars Ersgaard)

Organisationsarbejdet

Rutebilkørslens økonomi og organisering kom til at fylde ganske meget i Erling Sechers liv i næsten to årtier. Det hele startede med en klage – og utilfredshed er som bekendt en stor drivkraft i politik og organisationsarbejde. Klagen blev skrevet i maj 1970 og var stilet til kredsbestyrelsen i Landsforeningen Danmarks Bilruters (LDB) daværende kreds 1 i Aarhusområdet. Emnet var køreplaner og kredsbestyrelsens behandling af dem. Princippet var, at ruter som konkurrerede med hinanden på en del af strækningen skulle placere deres afgangstider på en fair måde i forhold til konkurrenterne. Sechers Rutebiler havde tidligere i 1970 fået afvist en køreplan, hvor afgangene lå for tæt på afgangene

ne på Jørgensens Rutebiler. Knud Jørgensen fra dette selskab var kredsformand på det tidspunkt. Erling Sechers klage gik på, at Jørgensens Rutebiler året før havde fået godkendt en køreplan med afgangene der lå lige så tæt på Sechers afgangstidspunkter. Og hvorfor så denne forskelsbehandling?

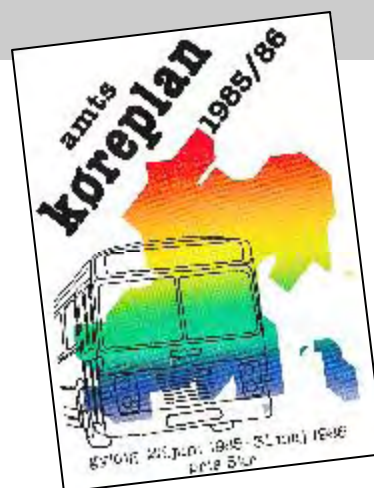
Erling Secher fik aldrig noget svar på sit brev, men ved en efterfølgende kredsgeneralforsamling i foråret 1970 fik han en undskyldning fra Knud Jørgensen. På samme generalforsamling blev Erling Secher valgt til suppleant til kredsbestyrelsen. Og der gik ikke længere end til næste forår. Kredsformanden Knud Jørgensen døde og suppleanten blev indkaldt.

Leyland serie 7



I 1984 købte Sechers Rutebiler fem helt nyt Leyland serie 7-busser - endnu en berømt bustype, som fik en meget stor udbredelse på de danske landeveje. Vognene blev tilbagekøbt af DAB-Silkeborg i 1992 i forbindelse med køb af nye serie 12 rutebiler. Vognene kom senere tilbage til Secher i en kort periode. Én af busserne blev i 2001 - efter 17 år på Djurslands landeveje - solgt til polske PKS-Chełm.

235 Randers - Mariager - Hadsund		Hverdage undt. lørdage, f.eks. 24/12 og 31/12								
		8:25	8:45	7:34	7:50	8:20	8:15	9:45	10:45	11:15
118 fra Århus	an									11:25
Randers rib.	af	6:30	8:25	7:45	7:50	8:45	8:25	10:00	11:00	11:35
Lem		6:40		8:10	8:10	8:50	8:25	10:10	11:00	11:35
Bjergby			7:10	8:05	8:10	8:55	8:30	10:15	11:00	11:35
Spøttrup		5:50	7:20	8:10	8:10	8:55	8:30	10:15	11:00	11:35
Hvadsten		5:55	7:25	8:10	8:10	8:55	8:30	10:15	11:00	11:35
Sæsum		6:05	7:35	8:10	8:10	8:55	8:30	10:15	11:00	11:35
Mariager	an	6:10	7:40	7:35	7:35	8:45	8:30	10:25	11:20	11:55
Dania		6:30	7:20	8:35	8:35	9:30	9:15	10:35	11:30	12:05
Åslev		6:35	7:25	8:40	8:40	9:40	9:25	10:40	11:35	12:10
Norup		8:20	7:30	8:45	8:45	9:50	9:35	10:50	11:45	12:20
Hadsund rib.	an	8:40	7:40	8:50	8:50			15:15	16:10	16:45
118 fra Århus	an			12:50	14:15	14:15	14:45	15:15	15:40	16:15
Randers rib.	af	11:40	12:45	13:25	13:45	14:25	14:55	15:25	15:50	16:25
Lem		12:00	13:00	13:35	14:35	14:35	14:35	15:10	15:40	16:10
Bjergby		12:05	13:05	13:35	14:35	14:35	14:35	15:10	15:40	16:10
Spøttrup		12:10	13:10	13:40	14:40	14:40	14:40	15:15	15:45	16:15
Hvadsten		12:15	13:15	13:45	14:45	14:45	14:45	15:20	15:50	16:20
Sæsum		12:20	13:20	13:50	14:50	14:50	14:50	15:25	15:55	16:25
Mariager				14:25	14:25	15:05	15:05	15:35	16:05	16:40
Dania		12:35	13:35	14:25	14:25	15:10	15:10	15:40	16:10	16:40
Åslev		12:40	13:40	14:25	14:25	15:15	15:15	15:45	16:15	16:45
Norup		12:45	13:45	14:25	14:25	15:20	15:20	15:50	16:20	16:50
Hadsund rib.	an	12:50	13:55							
118 fra Århus	an			17:15	18:15	18:45	20:45	22:10		
Randers rib.	af	16:45	17:15	17:45	18:15	19:40	20:35	22:05		
Lem		17:00	17:25	18:00	18:30	20:35	20:35	21:05	22:35	
Bjergby		17:05	17:35	18:05	18:35	20:40	20:40	21:10	22:40	
Spøttrup		17:10	17:40	18:10	18:40	20:45	20:45	21:15	22:45	
Hvadsten		17:15	17:45	18:15	18:45	20:50	20:50	21:20	22:50	
Sæsum		17:20	17:50	18:20	18:50	20:55	20:55	21:25	22:55	
Mariager				18:25	18:25	21:05	21:05	21:35	23:05	
Dania		17:35		18:25	18:25	21:10	21:10	21:40	23:10	
Åslev		17:40		18:30	18:30	21:15	21:15	21:45	23:15	
Norup		17:45		18:35	18:35	21:20	21:20	21:50	23:20	
Hadsund rib.	an	17:50		18:40	18:40					



Århus Amt udgav i lidt over to årtier både en trykt amtsdækkende køreplan og trykte linjekøreplaner. Den regionale rute 235 mellem Randers og Mariager var i 1985 én af de store ruter med 25 daglige dobbeltture på hverdage på strækningen Randers-Mariager. Af disse var der 4 ekspresafgange med kun ét stop undervejs. 17 og de 25 dobbeltture fortsatte til Hadsund.

Ombyggede Leyland-busser



Ombyggede Leyland-rutebiler til Sovpolda. DAB-Silkeborg, som fra 1989 blev sig selv efter britiske Leylands sammenbrud og opløsning, ombyggede en stribe serie 7-rutebiler til Sovpolda. Bemærk frontmærkerne "DAB-Silkeborg".

Og nye rejseruter var pludselig mulige. SOVPOLDA indgik aftaler med rejsebureauet Tjæreborg om befordring af polske turister med bus fra Warszawa til København og herefter videre med fly til Toronto eller Chicago – byer med mange polske indvandrere. Efterspørgslen efter disse rejser slog alle rekorder, og det var svært for SOVPOLDA at skaffe tilstrækkelig buskapacitet – også her var konceptet, at der skulle bruges turistbusser af vesteuropæisk standard. Et nyt rejsebureau, Dania Tours, så dagens lys i Erling Sechers regi for at løse denne og andre nye opgaver.

Polske og sovjetiske busfolk besøgte Silkeborg og Djursland, danske busfolk blev til gengæld inviteret til Moskva og Warszawa. Viljen til at lære hinanden og hinandens vilkår at kende var stor. Og ruten var en succes med mange passagerer, sådan lød

det i hvert fald fra den optimistiske polske SOVPOLDA-direktør Andrzej Jaworski. Økonomien i selskabet kunne de ivrige journalister dog ikke få noget særligt at vide om. Ingen forventede vel, at SOVPOLDA skulle tjene penge de første par år. I den første fase var det mest de tilsluttende aktiviteter – de mange gensidige besøg, den store publicity – der gav projektet en markant medvind.

Og netop markedsføringen i Polen blev der satset hårdt på. Og med støtte fra Danmarks Turistråd kunne SOVPOLDA markedsføre Danmark. Reklamer på sporvogne i Warszawa, en Danmarksavis og en rullende reklamelastbil med videofilm, brochurer og postere skulle overbevise polakkerne om de nye rejsemuligheder mod øst og vest.

Chassis	Karosseri	Pladser	Årgang	Tilgået	Afgået	Kommentar
Volvo B58-60	Van Hool	54/12	1976	1976	-	Solgt til spejderne i Ebeltoft.
Mercedes-Benz 0-302	Mannheim	37	1974	1976	1977	Købt fra Møller Ringkøbing, solgt til Nygaard, Herlev.
Scania-Vabis	JØP	43	1963	1977	ca. 1977	Købt fra Ejner Mikkelsen, Knebel Bro, solgt til O. Sommer.
Volvo B58-60	Van Hool 300	45	1977	1977	1980	Solgt til Ll, Skensved Turistfart
Volvo B58-60	Van Hool 300	45	1977	1977	1980	Solgt til Køge Turistfart
Volvo B58-60	Aabenraa	53/12	1977	1977	1979	Solgt til Lollandsbanen (LJ)
Volvo B655-08	Aabenraa	53/14	1964	1977	ca. 1982	Købt fra HT, solgt til Ring Djursland
Volvo B655-08	Aabenraa	53/14	1964	1977	1982	Købt fra HT, solgt til Ring Djursland
Volvo B655-08	Aabenraa	53/12	1960	1977	1977	Købt fra Møller Ringkøbing, solgt til O. Sommer
Volvo B655-08	Aabenraa	53/12	1959	1977	1978	Købt fra Ebeltoft Kommune, ophugget til reservedele.
Volvo B715	Aabenraa	25/40	1964	1977	-	Købt fra Birkerød Bus Compagni, solgt til Ring Djursland. "Garderobe bussen",
AEC 6MU2L	DAB	45	1970	1978	1983	Købt fra Svend Mikkelsen, Klitmøller, solgt til Ring Djursland.
Leyland LIDRT 12/2	DAB Serie 2	49/10	1973	1978	1979	Købt fra Horns Herreds Buslinier, Skibby, solgt til Lollandsbanen (LJ).
Leyland LO PSUC Tiger Cub	DAB	41	1964	1978	-	Købt fra Østbanen (ØSJS). Udlånt til Århus Sporveje, hvor køretøjet blev totalskadet.
Scania-Vabis BF56-54	JØP	44	1965	1978	1984	Købt fra Johannes Andersen, Hillerød. "Undervandsbåden".
Volvo B58-60	Van Hool	53/12	1978	1978	1984	Solgt til Røndes Busser, Grenå
Scania BR86-65	JØP	49/12	1977	1979	1980	Købt fra Horns Herreds Buslinier, Skibby, ophugget efter total-skade
Leyland LIDRT 12/2	DAB Serie 2	49	1970	1980	1988	Købt fra Lindy Sørensen, Hvidovre, solgt til ophugning
Leyland LK 575-690/3	DAB Serie 5	57/12	1980	1980	1995	Solgt til Dania Bustrafik. Skulle have været leveret til Lauritsen, Tønder.
Leyland LK 575-690/3	DAB Serie 6	53/12	1980	1980	1992	Solgt til Svend Anker Sørensen, Termestrup.
Scania CR 111	Katrineholm	35/45	1974	1980	1986	Købt fra Jørgen Andersen, Ballerup, solgt til ophugning.
Volvo B10 M	Van Hool	45	1980	1980	-	Solgt til Fly & Bus, Aalborg
Volvo B58-60	Van Hool	53/12	1980	1980	1988	Solgt til Riis Bustrafik