Det var ingen tilfældighed at begrebet busser var skrevet ind i formålsparagraffen. Jørgen Kristiansen var opvokset med busser, idet hans far Michael Kristiansen drev firmaet Hjortshøj Busser fra adressen Gl. Kirkevej 28 i Hjortshøj. Efter kort tid blev lastbilen da også afhændet – det var buskørsel der for alvor skulle satses på.

I 1978 blev firmanavnet udadtil ændret til Todbjerg Busser – og som logo for firmaet blev byens vartegn – Todbjerg Tårnet – valgt. Samtidig blev Todbjerg Busser Aps stiftet.

I de første år blev der anskaffet et antal brugte busser, og en af de første kunder i Todbjerg Busser var netop Hjortshøj Busser. I fællesskab arrangerede de to firmaer rejser og udflugtsture, ligesom de hjalp hinanden med anden form for buskørsel.

Todbjerg Busser udførte desuden buskørsel for andre kunder. Nye kunder blev ofte erhvervet ved at ligge i den billige ende når der skulle gives tilbud. Så fik man foden indenfor hos kunden og fik mulighed for at vise, hvad man kunne.

Andre kunder kom fra idrættens verden, som f.eks. Hjortshøj-Egaa Idrætsforening, Aarhus Studenternes Volleyballforening og Vejlby-Risskov Idrætsklub. Også noget skolekørsel kom til i form af dubleringskørsel for Trige Turistfart. Disse kundegrupper er stadig at finde hos Todbjerg Busser i dag.



De første år havde Todbjerg Busser til huse på Hæstvej 23 tæt på landsbyen Todbjerg. Her holder en Mercedes O309 foran ejendommen.



Bova Futura årgang 1988. Striberne på fronten blev ikke brugt konsekvent – nok fordi de bedst passede til fronten på en Bova.



Todbjerg-logoet blev også udviklet i en udgave, der kunne gengives på anden baggrundsfarve end hvid. Her er et eksempel på logoet gengivet på en sort baggrund.



Den nye VIP-bus fotograferet i maj 1986. Det var en Bova Futura udstyret med alskens komfort. Og naturligvis holdt i Todbjergs nye design.



Interiør fra VIP-bussen:
Sofagruppen bagest i
bussen med TV-skærm.

Nye trailere til cykler

At have cykler på bussens tag på vej ned gennem Europa, var ikke særligt hensigtsmæssigt, og efter et par år blev der anskaffet nogle almindelige lukkede trailere, hvori cyklerne kunne transporteres.

Erfaringerne med disse trailere indgik i udviklingen af en ny type special-bygget trailer til cykeltransport, som Todbjerg i 1989 investerede i.

I alt seks eksemplarer blev anskaffet, og havde man behov for transport af andet end cykler, kunne trailerne også bruges til f.eks. undervisningsmate-riel, sportsudstyr eller blot almindelig bagage, hvis der ikke var plads nok i bussen.

De specialbyggede trailere kørte for det meste for Ruby Rejser som overtog de fleste af dem, da de stoppede som kunde efter 25 år hos Todbjerg i 2008. Todbjerg beholdt en enkelt trailer som dog blev solgt efter kort tid.



Setra S315HDH årgang 1995 med Todbjergs special-byggede cykeltrailer. Traileren var 5 m lang og vejede 3,5 tons og blev lanceret i 1989. Den var bygget i Holland hos ESVE (en specialfabrik for trailere mv.). Traile-ren havde plads til 40 cykler, der var fastspændt med gummistropper i stativer. Læsning og tømning foregik ved at siderne blev klappet ned så de samtidig fungerede som rampe.

Leveringsbillede af en Scania 113/ Berkhof dobbeltdækker årgang 1991 – her med prøvenummerplader. Placeringen af Todbjerg-logoet på dørsiden på «normal» vis har ikke været mulig på grund af bussens konstruktion. Da designet i sin tid blev indført lovede Jørgen Kristiansen designeren, at han ikke ville anskaffe busser med to bagaksler. Det løfte kunne han ikke helt holde. Logoet blev, som det ses på bussens dørside placeret mellem vinduesrækkerne. Senere har man dog vovet at placere logoet så T'et i TODBJERG kommer mellem de to baghjul.







Scania K113/Berkhof årgang 1991 med anhænger ved Musikhuset i Aarhus. (Foto Mogens Pedersen)

Køb af Røndes Busser

I 1993 vandt Røndes Busser licitationen om bybuskørslen i Grenaa. Men efter nogle overvejelser – primært af økonomisk art – besluttede Lars Rønde i 1994 at sælge sit firma til Todbjerg Busser.

Foruden en næsten ny bybus af servicebus-typen medfulgte der nogle turistbusser og en minibus i handelen, og i løbet af 1995 begyndte flere af busserne at fremstå i Todbjergs design.

Røndes busser i Grenaa var et gammelt familiefirma. Carl Anker Rønde begyndte omkring 1950 at køre fragtrute fra Grenaa-Lyngby-Aarhus. Det var et fysisk hårdt job da alt på den tid foregik med håndkraft. I 1955 blev det besluttet at Ryomgård-Gjerrild-Grenaa Jernbane skulle nedlægges året efter. Rønde søgte om tilladelse til etablering af bustrafik som erstatning for jernbanen. Han fik den og afviklede samtidig fragtruten.

I 1957 købte han ruten Grenaa-Hammelev-Sangstrup som blev indlemmet i den eksisterende rute. I 1974, hvor passagertallet var for nedadgående, solgte han ruterne til de grå busser i Ryomgård og helligede sig skolekørsel og turistkørsel. Efterhånden blev anskaffet bedre turistbusser og kørslen kom også til at omfatte ture til udlandet bl.a. for mange af de store rejsebureauer. I 1969 kom sønnen Lars ind i firmaet og han overtog det i 1977.

Røndes garageanlæg beliggende på Rugvænget 26 i Grenaa blev også overtaget, og med det som base og med den lokale Per Christensen som ankermand gennem alle årene har afdelingen i Grenaa gjort sit til, at Todbjerg Busser blev kendt også på Djursland.



DAB Servicebus årgang 1992 overtaget fra Røndes Busser holder her ved trafikterminalen i Grenaa i 2006. (Foto Peter Berggrén Brandsen)

Udfordringer i 1990'erne



Luftfoto af Sintrupvej 21B omkring årtusindskiftet. Bygningen til venstre er udvidet i længden og den til højre er udvidet i højden. Sammenlign med billedet på side 18.

Efter to årtier med stabil medvind mødte den danske busbranche ved udgangen af 1990'erne en række markante udfordringer. De traditionelle langdistancebusrejser var ikke længere konkurrencedygtige over for de stadigt billigere charterrejser med fly. Samtidig holdt lavprisflyselskaberne deres indtog. Branchen var desuden presset af varierende europæiske vejafgifter, dieselafgifter og komplekse momssatser, og mere og mere rutekørsel blev udbudt i licitation.

Det var også for let at etablere sig som turistvognmand i en branche, hvor en gennemsnitlig virksomhed blot rådede over fire busser. For at overleve krævede det både øget komfort for passagererne og en strategisk omlægning af forretningen.

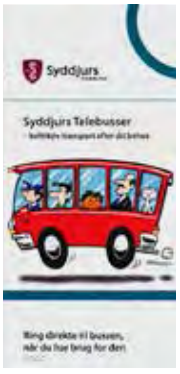
Todbjerg Busser valgte derfor i disse år at fokusere på kerneforretningen: Grupperejser, rute- og bybuskørsel samt skole- og telebuskørsel. Det var slut med indkøbsture til Tyskland og med at drive rejsebureau.

Denne konsolidering blev ledsaget af investeringer på Sintrupvej, herunder en ny vaskehal og bedre værkstedsfaciliteter.

Ved overtagelsen af lokalruterne i Syddjurs Kommune blev der overtaget fire busser fra den tidligere operatør. DAF SB4000/Bova Lexio årgang 2005. Ebeltoft 2010. (Foto Peter Berggrén Brandsen)











Brochure om telebusser i Syddjurs Kommune, køreplanforside fra rute 116 Århus-Skovby-Galten, som Todbjerg betjente, og køreplanforside fra lokalruterne i Norddjurs Kommune.

Til kørsel på rute 116 Århus-Skovby-Galten blev der i 2005 anskaffet to nye Volvo B12M/Ajokki busser. En med en længde på 12 m og en med en længde på 13,7 m. Sidstnævnte ses her i Lyngby 10. januar 2009 – i øvrigt den sidste dag rute 116 betjente Lyngby. (Foto Peter Berggrén Brandsen)

Også ledbusser fandt vej til Todbjergs vognpark. Volvo B10MA-ledbus med Aabenraa-karrosseri årgang 1994 i Grenaa i 2009. Bussen blev oprindelig leveret til DSB og kom efter en omskiftelig tilværelse til Todbjerg i 2007. Her fik den senere sit led fjernet og kørte i en kortere årrække herefter i Todbjergs kendte bemaling. Se billede herunder. (Foto Peter Hobel)



Den "amputerede" ledbus fra 1994 nu i Todbjergs farver. Igennem en lang årrække kørte Todbjerg Busser primært i Volvo, både mht. rute- og turistbusserne. Bruno Hansen, som var sælger og Jørgens gode ven, fik på en golftur den gode idé, at bussen her, som var blevet til overs i vognparken, bare skulle sendes til Polen og "saves over" – som sagt så gjort og resultatet blev en ganske kort og kær bus, men den krævede plads som en ledbus, da styretøj mv. forblev uændret. Brabrand 2012. (Foto Peter Hobel)



Generationsskifte forberedes

Volvo B10MA ledbus årgang 1992, opbygget med karrosseri fra den spanske fabrik Sunsundegui. Her gør den i 2009 holdt ved Vistoft Kirke på Mols. Det var denne bus Peter Lading fik som fast bus da han begyndte i firmaet i 2008. Officielt var den betegnet Bus 29, men af uransagelige årsager gik den også under navnene, Færgen, Den "lede" kælk eller Den gamle dame.

I 2008 antog Jørgen Kristiansen sit mellemnavn Lading som efternavn. Mellemnavnet var et gammelt familienavn, som stammede fra Jørgens bedstefar.

Samtidig trådte sønnen Peter Lading ind i firmaet. Peter er uddannet som skiltemaler. Han havde ellers som yngre svoret "at han ikke skulle have noget med busser at gøre". Måske fordi han havde oplevet at faderen var blevet ringet op om natten, når det knirkede med driften. Men efter flere overvejelser besluttede Peter alligevel at træde ind i familiefirmaet. Han begyndte med at køre som chauffør et års tid og kom derefter på kontoret. Aftalen var, at hvis alle, inkl. Peters familie, synes om det, kunne han fortsætte. Det må have været tilfældet, for Peter har været i firmaet siden.





Volvo/Delta årgang 2007 i Aarhus Lufthavn i 2009. Der er omkring 40 km fra Aarhus centrum til lufthavnen, så der er tit brug for bustransport.



Peter Lading.



Også håndboldhold i Vestjylland finder vej til Todbjergs kundekreds. Her er Volvo B12B/Wroclaw med påskrift fra Thyborøn-Lemvig Håndbold ved Bæks Bus i Ramme i 2025. (Foto Peter Hobel)

Van Hool Acron årgang 2007 er indrettet som VIP-bus og er her folieret for Bakken Bears. I stedet for traditionelle bagagerum blev bussen som forsøg leveret med bagageskuffer for at forebygge dårlige arbejdsstillinger når bussen skulle pakkes. Ideen var rigtig god, men virkede ikke i praksis, da skuffeløsningen tog 25 % af bagagepladsen. Det går i en VIP-bus, men ikke i en normal turistbus, hvor al plads skal bruges.

