

Et liv med busser

Erling Secher

Samtale med Vilfred Friborg Hansen

(skrevet til "Folk og Liv 2012", Boggalleriet Rønne 2012. Her kan artiklen ses med billeder)

I et par menneskealdre kørte de røde Secher-rutebiler Djursland tyndt. "Sechers Rutebiler" blev dannet i 1932 og ophørte i 1995. Firmaet blev oprettet af Søren Secher og det blev lukket af sønnen Erling Secher. Vi besøgte Erling Secher i Rostved, hvor han stadigvæk er aktiv i busbranchen, dog nu på nedsat tid i Arriva, hvis busser i området stadig benytter Sechers gamle garageanlæg i Rostved. Hermed overlader vi ordet til Erling Secher:

Jeg har haft et spændende liv. Det har stået i bussernes tegn, men det var der egentlig slet ikke lagt op til i starten. Jeg tog en klassisk-sproglig studentereksamen, tænkte på at blive præst, men endte med at blive optaget som veterinær-studerende på Landbohøjskolen.

Min begejstring for København var ikke særlig udtalt. Da min far så blev ramt af sygdom, gav det det endelige puf til min beslutning om at tage tilbage til Jylland, hjem til rutebilerne i Rostved, som jeg mere og mere var blevet overbevist om skulle være min livsgerning. Det var i 1960.

Jeg fik nogle meget spændende år med at udvikle firmaet. Det har også været nogle meget spændende år fyldt med udfordringer, Eva og jeg har haft efter at vi solgte det i 1995, og begge efterfølgende fik vort virke i forskellige store busselskaber.

BILLEDE:

Eva og Erling Secher, foto VFH 2012.

Jeg har altid levet efter mottoet, at man skal have et hul i hækken over til naboen og ud i verden. Man må aldrig blive sig selv nok. Hvis man husker at holde hullet i hækken åben, så kan man ikke undgå at få et spændende liv.

Gennem disse mange år har vi mødt en lang række venlige og hjælpsomme mennesker såvel i som uden for branchen. Rækken af medarbejdere er meget lang, og vi er dem alle stor tak skyldig for det arbejde hver især har udført for at hjælpe os med at holde hjulene kørende og fremme det gode image.

Baggrunden

Men lad os begynde med begyndelsen. Min far, Søren Rygaard Secher Sørensen, var søn af Nielsine og Anker Secher Sørensen, der havde en gård i Skovvang ved Thorsager, adressen er Mørkevej 1. Han blev født i år 1900. Han kom ud at tjene allerede som ni-årig, hos noget familie i Maarup-området. Derfor måtte han skifte fra Thorsager til Ebdrup skole. Han fik fri sidst på formiddagen hver søndag, så han kunne gå hjem til Thorsager, men søndag aften skulle han stille igen i Maarup. Far sagde altid senere, at de værste år, han havde haft, var da han tjente i Maarup.

Senere kom han til at hjælpe til på lageret hos købmand Frandsen i Kolind og han var også på Kolind Cementstøberi i en periode. Så i 1920'erne begyndte rutebilerne at køre, og far blev ansat som rutebilchauffør på ruten Kolind – Skiffard – Grenå i 1924/25. På et tidspunkt i 1925 blev han ansat hos Laurits Jørgensen i Rønde.

I 1927 rejste han til Argentina sammen med "Ras to gange", altså Laurits Jørgensens senere mekaniker Rasmus Rasmussen. De to rejste ud sammen, og de kom også begge tilbage, vist ikke på samme tid. Min far var derovre i et års tid. "Der var for beskidt og uordentlig for mig", plejede han at sige.

Hjemme igen begyndte han igen at køre rutebil, nu på Hadsund – Kastbjerg – Randers ruten. Her traf han min mor, der var ansat på Afholdshotellet i Hadsund. De blev gift i 1930. Mor blev en stor støtte, også i rutebilvirksomheden.

BILLEDE:

Søren Secher

Gården i Skovvang blev overtaget af fars bror Niels Secher i 1932. Før da havde Niels haft den ejendom, hvor Annalise og Anders Glob bor nu, Mørkevej 5. Der flyttede bedstefar så ned på aftægt.

Rutebilejer

Efter at han var blevet gift, blev far ansat hos rutebilejer Carl Hansen i Åbyhøj og kom til at køre Skanderborg – Sabro – Randers. Derfor flyttede han og mor til Skanderborg. Herfra begyndte han at søge koncession på forskellige ruter. Carl Hansen var en god og dygtig arbejdsgiver og har sikkert hjulpet. Hans rutebiler var røde – derfor blev fars det også.

Han søgte koncession på Kolding – Ribe, men der skulle et ja til fra tre amter, og han fik kun ja fra de to. Heller ikke Elsted – Lystrup – Århus fik han. Så var det han fandt tilbage til hjemegnen og søgte Kolind – Aarhus. Sognerådet i Kolind sagde nej, for de mente, de havde nok i toget. Men fra de andre sogneråd blev der sagt ja, og så begyndte far at køre Korup – Århus og han og min mor flyttede til Rostved, til huset her, hvor Eva og jeg bor i dag. Han kørte ruten fra Rostved omkring Korup, tilbage igen og over Smoun til Thorsager, og derfra over Faarup, Ugelbølle, Rodskov og Løgten til Aarhus. Første tur kørte han 21. marts 1932 med en NAG-rutebil med DAB-karrosseri, en årgang 1930 med 21 pladser, købt af hans tidligere arbejdsgiver rutebilejer Carl Hansen i Åbyhøj.

BILLEDE:

Søren Sechers rutebil foran "Paphuset" i Thorsager, 1930'erne. "Paphuset" lå Thorsgade 30, hvor der nu er buslomme. Navnet kom af husets noget miserable tilstand.

Allerede få måneder efter købte far rutebil nr. to, en Chevrolet årgang 1929, som senere blev udskiftet med en Graham årgang 1930 med 14 pladser. Det var for at kunne køre bestillingskørsel ved siden af rutekørslen. Der blev også ansat en chauffør. Fra 1. februar 1934 blev fars otte år yngre bror Harald også ansat i firmaet.

BILLEDE:

Her sidder farbror Harald Secher på skærmen af firmaets første bus.

Året efter kom så sognerådet i Kolind og opfordrede ham til at søge igen. De var vel blevet klogere, da de så rutebilerne brede sig i omegnen. Så nu fik far den ønskede koncession på hele strækningen Kolind – Aarhus, men han og mor blev boende her i Rostved. Hvis han havde fået koncession fra Kolind fra start, havde firmaet helt givet fået hjemsted i Kolind.

Det vakte naturligvis opsigt i den lille landsby, at det lille firma voksede. "Og nu har han også fået chauffør på!" udbrød Jacob Røndes bedstemor Marie, bestyrtet over al den storhed. "Ja," svarede bedstefar, der var på besøg, "for godt nok er Søren dygtig, men køre to rutebiler selv, det kan han trods alt ikke". God faderlig forståelse.

Bestillingskørslen greb om sig. Ture til Lillebæltsbroen, både mens den blev bygget og bagefter, da den var færdig i 1935, blev det store hit. Far kørte med husmødre, landmænd, familier, skoler og spejdere, og mange andre. Turene til Lillebæltsbroen endte ved dens fod måske med fortæring på Snoghøj Hotel. I løbet af 1930'erne fordobledes vognparken endnu engang, så vi ved krigens begyndelse i 1940 havde fire busser og et tilsvarende antal chauffører.

"Vi" – ja, for familien var også vokset. Min ældste søster Birgit blev født i 1935, Asta i 1937, og endelig i 1939 meldte lille jeg så min ankomst.

BILLEDE:

Familien Secher fotograferet omkring 1950. Bagerst Gudrun og Søren Secher. Foran til venstre Asta, i midten Erling, til højre Birgit.

Barndom i Rostved

Jeg voksede op i Rostved i 1940'erne og begyndelsen af 1950'erne. En lykkelig barndom. Der var i bogstaveligste forstand hul i hækken, for vi børn færdedes overalt i landsbyen, på tværs af diverse skel og matrikler. Jeg var meget henne på nabogården, den Tage Skovgaard har nu, dengang var det hans farbror Christian Jensen. Her fik man lov til at hjælpe med til alting. Christian var en tør og lun herre. "Skal vi have en forfriskning?", spurgte han, og det syntes gæsterne jo som regel var en god idé. Hvorefter Christian åbnede døren til den kolde forgang, så den friske luft stod ind – det var så den forfriskning. Bagefter kom dog øl og vand ind, men uden oplukker. Når så folk havde siddet og kikket på flaskerne en tid og ikke rigtig vidste, hvad de skulle stille op, kom endelig oplukkeren frem.

Jeg hjalp naturligvis også med rutebilerne, fik lov at hjælpe med at vaske dem og gøre rent. Jeg fik også lov at køre bilerne i en tidlig alder, det begyndte med, at jeg fik lov at styre, mens far kørte. Hvis der var en bil, der skulle køres fra Thorsager og hjem, så fik jeg lov til at klare det, uden kørekort, jeg har vel været 16-17 år gammel. Tilsyneladende var der heller ingen passagerer, der fandt det mærkeligt.

Engang, da jeg var 9 – 10 år gammel, ringede min far efter mig, da jeg var i skole i Rostved. Jeg var nødt til at komme hjem, for en åbenbart meget slank chauffør havde efterladt rutebilerne så tæt på hinanden i garagen, at far – der var lidt mere korpulent – ikke kunne komme ind i dem. Det klarede jeg fint, og kørte rutebilerne ud for ham.

BILLEDE:

Firmaets første garage, der lige netop kunne rumme de to busser. Bemærk benzinstanderen. Lysthuset til venstre måtte i 1960'erne lade livet til fordel for en ny garage.

Hjælpsom

Vores hus stod altid åbent for gæster. Da lærer Thoralfs kone døde i Bjødstrup, kom han ned til os og bo et par måneder.

Mine søstre kom lige som jeg selv til at gå på Rønde Kursus, og de havde næsten altid nogle af kosteleverne med hjemme i weekenden. Så var der sang og musik og glade dage i huset.

Far ville gerne hjælpe og også gøre noget for folk i landsbyen. Et par steder havde de nogle psykisk syge kvinder fra Råmosegård boende som pensionærer. Marie og Andreas Rasmussen i "Postkassehuset" midt i byen havde en 5 – 6 stykker på kost. Damerne havde hver deres opgave i

dagligdagen. Far kørte gratis en tur med dem hver sommer. Det var årets oplevelse for dem! En af dem, frk. Leth, havde sin skitseblok med og tegnede, hvad hun så, for at kunne male det bagefter. Det blev dog aldrig til noget med maleriet bagefter.

Ude i det lille bindingsværkshus ved siden af Hestagergård (nu ålefarm) havde Lise Gregersen to damer fra Råmosegård på kost og logi. En af dem hed Inger, hun var lidt korpulent, havde kun en enkelt tand tilbage, i overmunden, og så snusede og skråede hun. Men under besættelsen og de første år derefter kunne hun ikke skaffe tobak. Så fik hun den aftale med far, at han skulle levere skodder til hende fra rutebilernes askebægre. Det tog hun efterhånden som så stor en selvfølge, at hun kom og skældte ham hæder og ære fra, hvis han ikke omhyggeligt nok havde sorteret asken fra!

En aften, da min far kom hjem fra Aarhus-turen, medbragte han en ung pige, der var stået på i Risskov og nu ikke ville af igen. Da der var billettering ved udstigningen, var det først ved ankomsten til Rostved, det gik op for ham, at noget var galt. Det viste sig, at hun ikke kunne betale, og at hun kom fra Statshospitalet i Risskov. Min far ville så ringe til hospitalet, så de kunne komme og hente hende. Men hun blev fuldstændig hysterisk, hun ville ikke tilbage. Så lovede far hende, at hvis han måtte ringe til hospitalet og fortælle, at hun var her, så skulle hun få lov at sove her i nat. Det gik hun med til. Men da min far så ringede til Statshospitalet, ville de straks have hende tilbage. Men han nægtede at sende hende tilbage, og min mor stod også fast på, at hun skulle have lov at sove hos os om natten. Et løfte er et løfte. Statshospitalet ville så sende politiet for at hente den unge pige. Men far stod ved sit løfte til hende og sagde, at hvis politiet kom, kunne han love, at pigen i mellemtiden var over alle bjerge. Enden blev, at de affandt sig med, at hun overnattede hos os, og næste dag kom hun i god ro og orden med rutebilen tilbage til Risskov.

Hver sommer havde vi en af mine fætre og en af mine morbrødre, der var på samme alder, på ferie i Rostved. Men det kneb af og til med at have plads til at sove på, da der også var en chauffør på kost og logis. Så fik de unge herrer lov at sove ude i en af rutebilerne i stedet, og det fandt de vældig spændende. Det var for så vidt også uden problemer, men det var det ikke altid om morgenen. De var ikke altid lige villige til at stå op, når rutebilen skulle ud at køre. Drengene havde iøvrigt et godt øje til købmand Danielsens piger. En dag, hvor far syntes, at nu var det nok, nu trængte de til en lærestreg, kørte han af sted med rutebilen og de stadig søvndrukne drenge. De blev selvfølgelig noget nervøse ved udsigten til en tur til Aarhus med dyne på. Så galt gik det dog ikke. Min far satte dem af lige uden for købmandens forretning, så kunne de gå hjem med dyne og det hele derfra, til spot og spe for købmandspigerne og det halve Rostved. Det har været nogle skamfulde unge herrer, der kom luskende hjem med hver sin dyne.

Danmarks Lærerforening (Djurslands Kreds) skulle engang først i halvtredserne på studietur til Sverige. Min far skulle køre. Mor syntes, at bussen trængte til en opfriskning af interiøret, som måske var lidt for slidt til det fine selskab, så hun og far besluttede at ombetrække alle sæderne.

Hele køkkenet blev omdannet til et sadelmager-værksted, hvor stol efter stol fra bussen blev ombetrukket. Jeg husker, at vores nabo, "Savskæreren", Anders Rønne, hjalp til med arbejdet.

Men sådan var det – vi lavede så meget som muligt selv. Når busserne skulle males, sleb vi selv og grundede, og så kom der en professionel maler og sprøjtelakerede til sidst. Tit i vores egen garage, men ind imellem også ude hos Kroer i Bjødstrup eller Michelsen i Vrinner.

På et tidspunkt skulle vi af med en gammel bus, og Jehovas Vidner i Vrinner ville gerne købe. Men de havde ingen penge. "Det eneste, vi har, er en dokumentmappe, et maleri og en gammel knallert", fik vi at vide. Det endte med, at vi byttede lige over med de tre genstande.

BILLEDE:

Firmaets bus nr. tre, en Graham. Foran ses førstelærer Gregers Nielsen med familie rejseklar. Til venstre Gregers Nielsen, Rostved skole, derefter datteren Elin og hustruen. Til højre lærerinde Signe Nielsen, som Gregers Nielsen blev gift med, efter at den første hustru var død.

Rønne Kursus

Alle vi tre søskende kom på Rønne Kursus (nu Rønne Gymnasium). Efter præliminæreksamen ville jeg ind på Aarhus Akademi for at erhverve mig en matematisk studentereksamen. En sådan kunne man ikke få i Rønne dengang. Jeg valgte den linje nok mest fordi en af mine meget gode kammerater fra Rønne Kursus ville til Aarhus Akademi. Så gjorde jeg det samme og blev også optaget. Desværre ændrede min kammerat planer og søgte til København kort før skolestart, og jeg var alene tilbage 16 år gammel på et værelse på Viborgvej. Det kunne jeg ikke lige overskue.

Efter godt en måned i Aarhus besluttede jeg at tage en tur til Rønne Kursus for at tale med forstander Mygind om muligheden for at starte op i Rønne. Det så sort ud. Begge nysproglige klasser var fuldt bookede, men der var jo den klassisk-sproglige linje. Her var der plads. Den eneste mulighed for at komme tilbage til Rønne var altså at blive klassisk-sproglig. Så det blev jeg, for jeg ville væk fra Aarhus. Jeg fik en solid bund i latin og græsk, og har faktisk aldrig fortrudt valget. Det gav en god fornemmelse for sprog og orddannelse. Men jeg kan da godt se, at det kunne have været mere praktisk med en nysproglig eksamen, da jeg kom til at køre en del i udlandet og ofte har forhandlet med udenlandske firmaer.

Efter at have taget min studentereksamen overvejede jeg at blive præst, lige som mange af mine klassekammerater. Men jeg havde været med dyrlæge Hyldgaard i Rønne i erhvervs-praktik i ferierne, så jeg besluttede at søge ind på Landbohøjskolen for at blive dyrlæge. Fra september 1958 var jeg optaget på "Den Kongelige Veterinær- og Landbohøjskole". Jeg boede i en hybel på 4 – 5 m² hos et sagførerpar på Frederiksberg. Det var hårdt.

En ting, der absolut ikke var inde i billedet, var tanken om at overtage rutebilerne derhjemme. Min far frarådede mig det også. Han mente ikke, at der var nogen fremtid for det fag.

Men så blev han ramt af nogle blodpropper i 1955 og igen i 1959. Da jeg ikke befandt mig særlig godt i København og oven i købet længtes hjem til Jylland, besluttede jeg i 1960 at opgive studiet på Landbohøjskolen. Jeg aftjente herefter min værnepligt, som jeg havde fået udsættelse for, og efter aftjent værnepligt vendte jeg tilbage til Rostved i oktober 1961. Så var livsbanen ved at være afstukket.

BILLEDE:

Et rigtig flot køretøj fra omkring 1939-40, en nyerhvervet DAB-bus. Chaufføren ukendt.

BILLEDE:

Under krigen kørte rutebilerne på generator, der fyredes med tørt træ. Men trækraften lod en del tilbage at ønske, så passagererne måtte ud og skubbe op ad de værste bakker. Damerne ser ud til at hygge sig indendørs.

Først skulle jeg lige have et buskørekort. Jeg havde taget lastvognskørekort ved militæret, men det gjaldt ikke til busser, og i øvrigt skulle man også være 21 år gammel for at få buskørekort. Men efter hjemkomsten i 1961 gik jeg i gang med at få kortet. Da jeg kom til køreprøve i Aarhus, var min far med, og det viste sig, at den motorsagkyndige var en tidligere officer, oberstløjtnant Holck, som min farbror Harald havde været oppasser for, så far og han faldt straks i god snak. Selv kom jeg jo lige fra militærtjenesten og forstod at behandle ham med den fornødne respekt. Ved køreprøven sad far og den motorsagkyndige helt nede bagerst i bussen og snakkede, og den motorsagkyndige indskrænkede sig til at råbe op til mig på forsædet, hvornår jeg skulle dreje. Han ledte mig ned ad Søndergade og Ryesgade med sporvognsskinner og sporvogne, og det var nok det sværeste sted at køre en bus i Aarhus, men det gik fint. Bagefter stillede han mig et par spørgsmål om teori, og så var jeg bestået.

I 1962 kom jeg til at stå som indehaver af koncessionen på Kolind – Aarhus ruten sammen med far, og jeg blev medindehaver af firmaet.

I den periode kørte jeg to ugentlige aftener i vinterhalvåret med elever til og fra ungdomsskolen Trekløveret i Vistoft. Det kunne ikke betale sig at køre hjem til Rostved, inden de skulle hentes igen og køres tilbage til forskellige steder på Mols/ Helgenæs, så jeg valgte at drikke min kaffe i ventetiden på Hotel Mols Bjerge. En af pigerne, der serverede, hed Eva, og hende fik jeg et godt øje til. En aften kom fru en på hotellet hen til mig og spurgte, om jeg kørte til Strands. Det bekræftede jeg. Fruen skulle spørge på vegne af Eva, som af generthed ikke selv ville spørge mig. Eva havde fridag den følgende dag og ville gerne hjem til forældrene i Strands. Hun kom med i bussen, og det lykkedes mig at omlægge turen sådan, at jeg blev alene med Eva på den sidste del af strækningen. Vi blev gift i april 1966.

Året efter døde min far, og en uge efter begravelsen fik vi vores første barn, Annette.

Jeg fortsatte som medindehaver af firmaet, nu sammen med min mor, men nogle år senere blev jeg eneejer.

1960'erne

Der skete jo meget i 1960'erne. Privatbilismen buldrede derudaf, men alligevel var der basis for at udvide rutebilfirmaet, fordi turistikørslen også begyndte at blive populær. Vi fik masser af turistikørsel, ikke mindst skoler og seminarier var vore faste kunder. Vi kørte med lejrskoler, som foretog ekskursioner og studieture rundt på Djursland. Vi fik efterhånden ture over hele Jylland og også til udlandet.

Skolebuskørsel udgjorde en stor del af vores daglige aktiviteter.

Vores turistafdeling var ret omfattende. Jeg husker en lærer fra Kolding Seminarium, der var en af de faste kunder, og hvis elever vi bl.a. kørte rundt på Djursland. Når vi besøgte Thorsager kirke, havde han en aftale med organisten om, hvor han kunne finde nøglen til orgelrummet, og så spillede han på orglet, til elevernes udelte beundring og fornøjelse – og også min, for det var en meget stemningsfuld oplevelse.

Jeg husker, at jeg der på en tur til Polen bl.a. var en præst fra Vestjylland med som passager. Han havde som så mange andre præster gået på Rønne Kursus. Han undrede sig over min sproglige formåen. Jeg kunne fortælle ham, at jeg, lige som han, havde gået på Rønne Kursus, og at jeg, lige som han, var klassisk-sproglig. Han var fuldstændig målløs, hvordan jeg så kunne ende som buschauffør? Jeg måtte jo svare, at jeg ikke kunne se, hvorfor man ikke skulle kunne køre bus, bare fordi man havde en klassisk-sproglig studentereksamen?

Jeg har gennem årene mødt mange præster og er blevet opmærksom på, at kirken og busbranchen har flere lighedspunkter. Som buschauffør har man også rig lejlighed til at prædike for folk. Og så har kirken og busbranchen et fælles problem: de tomme stole... Jeg har også haft rig lejlighed til at nuancere mit syn på præstestanden, jeg troede engang, at de alle var meget asketiske og højtidelige, men det er en sandhed med betydelige modifikationer.

I 1969 købte vi ruten Kolind – Lyngby – Grenaa af rutebilejer Niels Søby, Kolind, en rute, min far havde advaret imod: "det er en ren sandjordsrute", mente han. I 1971 blev jeg kontaktet af rutebilejer Oda Christensen, Kolind, enke efter Albert Christensen, der havde ruten Kolind – Pindstrup – Randers: "om jeg var interesseret i at overtage ruten?" Det var jeg! Jeg havde en god idé om, hvad jeg kunne bruge ruten til, for i næste omgang søgte jeg amtet og fik lov til at sammenlægge de to nye ruter med ruten Kolind – Aarhus. Ruterne blev herefter: Grenaa – Kolind – Pindstrup – Randers og Grenå – Kolind – Aarhus. Det gav rigtig god mening. DSB havde godt nok en Grenaa – Randers rute, men de kørte ad hovedvejen, hvor vi tog turen omkring de små landsbyer og fik mange gode kunder der.

Vi overtog også Hans Sørensens, indehaver af Rønde Taxa, aktiviteter på skolebuskørsel og postkørsel fra Aarhus og ud på Djursland.

BILLEDE:

I 1972 kunne firmaet fejre 40-års jubilæum med indkøb af en ny Mercedes-bus, et pragteksemplar for sin tid.

Udvikling

Næste store udvidelse af rutenettet kom i 1984, hvor vi købte Hadsund – Mariager – Randers og Mariager – Hobro af Abildskou, der ville koncentrere sig om sin nye rute til København. Der fulgte seks nye busser med i købet. Da far døde i 1967 havde vi seks busser ialt, men i slutningen af 1980'erne havde vi 32 busser og 58 ansatte.

Uanset at der var kommet flere ruter til, så var det især turistkørslen, der stod for udvidelserne. I 1976-77 begyndte vi at køre udlandsture, og det blev hurtigt en stor forretning. Vi kørte bl. a. til Spanien og Jugoslavien. Vi oprettede et kontor i Aarhus sammen med Lions Ferry, Grenå. Senere fik vi vores eget kontor i Randers. Vi havde også meget kørsel med svenskere, der kom med Varberg – Grenaa færgen og skulle køres rundt på Djursland. De købte altid ufatteligt meget ost hos Svend Andersen i Spar i Rønde, den nuværende Super Best. Her kunne de få lov at smage på ostene i forvejen, og det var de ikke vant til. Et sikkert hit på hver tur.

Det polske eventyr

I 1985 blev Eva og jeg inviteret til Polen af nogle gode bekendte inden for rejsebranchen i Polen. En god ven, Andrzej Jarworski, ville gerne diskutere muligheden for at oprette nogle fjernbusruter i Polen. Eva og jeg tog af sted på en uges rundtur for at se på forholdene i forskellige polske byer. Det var i februar måned, og vi var slet ikke forberedt på, at det kunne fryse 26-27 grader, så vi frøs med anstand. Vi kørte rundt i en gammel Lada-personbil på de primitive polske veje, og vi så undervejs biler, der holdt ved vejkanterne, fordi dieselolien var frosset. Vi så kvinder bære vand hjem fra bybrønden med åg. Hvem der skulle have råd til at køre i bus mellem de polske byer var svært at få øje på.

”Men hvad så med at lave en busrute ud af Polen?” spurgte Andrzej Jarworski. På det her tidspunkt tog polakkerne i hobetal til Vestberlin for at sælge deres fødevarer og håndarbejde på marked der. Her kunne de tjene en polsk månedsløn på en weekend. Der var skolelærere, der solgte honning og frugt, der var bønder og arbejdere, der solgte træskærearbejder, og koner, der solgte håndarbejde. Med andre ord måtte der være basis for en busrute mellem Warszawa og Vestberlin.

Vi opgav at ansøge om en sådan rute, da vi iflg. gældende bestemmelser i den internationale lovgivning på feltet skulle have en vesttysk partner med i projektet (bilateralt samarbejde). Vi

kunne nok have fået tilladelse til at køre til Østberlin, men det tjente ikke noget formål for polakkerne. Der var jo ikke nogen handel at gøre i Østberlin dengang. Så opstod ideen om en rute fra Warszawa til Moskva i stedet. Her var der et kundeunderlag i de mange forretningsfolk, embedsmænd og politikere, der skulle rejse mellem de to byer. I den danske ambassade i Warszawa mente de, at ideen var så sindssyg, at den burde have en chance.

Miraklet skete. Vi havde et møde i Warszawa med folk fra et kæmpe sovjetisk transport- og speditjonsfirma, Sovtransauto. De lyttede til os med pokeransigt – intet tegn på ja eller nej. Så gik der tre måneder, hvor vi ikke vidste, om vi var købt eller solgt. Men så kom der besked fra Moskva om, at russerne gerne ville se os til et møde i Moskva. Det var i 1988. Her fik vi at vide, at russerne var med på ideen. De havde fået grønt lys fra de sovjetiske myndigheder.

I flyet på vej hjem opfandt jeg navnet på vores nye joint-venture busselskab: "Sovpolda", sammensat af landenavnene Sovjetunionen, Polen og Danmark. Vi fik oprettet selskabet med sovjetiske og polske turist- og transportselskaber, og fra Danmark gik busfabrikken DAB i Silkeborg ind i selskabet på grund af udsigten til at kunne få ordrer på danske busser til det polske marked. Natten mellem 9. og 10. november 1989 indviedes ruten. Eva og jeg, de polske chauffører og forskellige polske repræsentanter for branchen kørte med tom bus til Moskva, og her steg en russisk og en dansk delegation, der var kommet med fly fra København, på bussen den 9. november om aftenen, og efter behørig indvielsesceremoni gik turen til Warszawa. Her ankom vi til den 10. november 1989. Turen var på 20 timer med to stop undervejs.

Da vi kom til Warszawa fik vi besked om, at mens vi havde kørt i bus fra Moskva, var muren væltet i Berlin! De medrejsende russere troede ikke på det. De var overbevist om, at det hele var et vestligt propagandanummer. Men de blev jo klogere, ikke mindst da de så billederne i polsk tv.

Det var selvfølgelig en glædelig begivenhed, men for vores nye rute var det et dødsstød. Det rev jo hele grundlaget for ruten væk, for murens fald betød, at de mange forbindelser mellem Sovjetunionen og Polen gradvist tørrede ind. For alvor efter 1991, hvor Sovjetunionen brød sammen. Året efter Sovjetunionens sammenbrud måtte vi erkende, at grundlaget for ruten var væk.

Billede:

Warszawa-Moskva bussen med den polske chauffør Janus.

Vi kørte fra begyndelsen mellem Warszawa og Moskva tre gange om ugen, men denne rute alene var ikke nok til at holde selskabet rentabel. Der skulle en bredere flade til. Det blev til hytte-, camping- og hotelferier i Polen, samt ferierejser til Danmark for polske børn, der fik deres livs oplevelse ved 3 – 4 dages ophold i Danmark. De indkvarteredes i det nedlagte hotel i Rønne, Kaløvig Hvilehjem, Sømandshjemmet i Grenaa (som jeg var nødt til at købe til formålet), Kattegat Hotel i Bønnerup og flere andre steder. Vi fik køjesenge fra den nedlagte kaserne i Randers og fra

vandrerhjem på Sjælland, der var blevet moderniseret. I årene 1990-91, hvor projektet kørte, nåede vi at have 12.000 polske børn indkvarteret og kørt rundt til turistattraktioner som Djurs Sommerland, Den gamle By i Aarhus, Løveparken i Givskud og Legoland. Jeg oprettede et specielt selskab "Dania Tours" til den side af virksomheden. I sommeren 1991 kørte fem busser konstant rundt i Jylland med de polske børn, mens fem andre kørte non-stop mellem Polen og Danmark.

Polakkerne var rejselystne i disse år, og mange af dem ville gerne besøge udvandrede slægtninge i Canada og USA. Vi oprettede en rute mellem Warszawa og Københavns Lufthavn, hvorfra de så kunne tage et chartret Tjæreborg-fly til Chicago eller Toronto, hvor der boede rigtig mange udvandrede polakker – som bekendt er Chicago den andenstørste polske by i verden.

Vi søgte om tilladelse til en international rute mellem Polen og Danmark. Kravet om bilateralt samarbejde opfyldte vi jo til fulde selv. Ideen var så, at der var forbindelse mellem de to busruter i Warszawa, så man i princippet kunne sætte sig i bussen i Aarhus eller København og køre direkte til Moskva. Eller omvendt.

Alt dette var ikke uden genvordigheder. Som når der blev ringet fra grænsen om, at politiet havde stoppet en af vores busser, hvis passagerer ikke havde deres papirer i orden. Vi bedyrede om rejsens ufarlige formål, og bus med passagerer blev så frigivet på tro og love. Eller når Tjæreborg ringede fra København, at nu stod de med 45 polakker, der var klar til at stige om bord i flyet. Det mente jeg jo lød vældig godt. Men så kom tilføjelsen: "Hvor er pengene?" Ja, de var jo for længst indbetalt til en bank i Polen, hvilket bekræftedes ved opringning til min polske forbindelse. Det viste sig, at pengene ikke var nået frem, som de skulle, og Tjæreborg ville ikke sende flyet afsted, før de havde pengene.

Der var ingen vej udenom: jeg måtte lægge pengene ud af egen lomme. Vi kunne ikke bære dårlig omtale af selskabet. Vi havde ugentligt et langt reklamespot i det polske stats-TV, og vi havde oparbejdet et rigtig godt ry og var så kendt i Polen, at bare man nævnede selskabets navn, lyste folk op i store smil og sagde spontant: Luksusbusser. Jeg oplevede også at blive interviewet til polsk fjernsyn.

Vi gav mange polakker store oplevelser, og ikke mindst de polske børns ophold i Danmark betragter jeg som et stort humanitært projekt, som mange da også var villige til at støtte. Men penge tjente vi ikke, og i 1992 stod det klart, at der ikke mere var basis for ruten mellem Moskva og Warszawa, så vi lukkede selskabet ned. Det kostede mig desværre nogle venskaber i Polen, men det kunne ikke være anderledes. Til gengæld vil jeg sige, at jeg ikke for nogen pris ville have undværet de oplevelser, som "den polske forbindelse" gav anledning til.

Som en udløber af den polske forbindelse bad Aarhus Amts Erhvervsafdeling mig om at se på mulighederne for at oprette et kollektivt trafiksystem i den afrikanske stat Togo. Her blev Eva og jeg vist rundt i en uges tid og kunne konstatere, at der bestemt var basis for et kollektivt trafiksystem. Det "system", de havde, bestod af udtjente japanske minibusser, der kørte rundt og

samlede folk op på selvvalgte ruter, uden fast køreplan. Men afrikanerne havde ikke tålmodighed nok til at gennemføre projektet, så det blev desværre ikke til noget, uanset Aarhus Amts vilje til at hjælpe.

BILLEDE:

”Den polske forbindelse” kastede mange oplevelser af sig. Da en polsk-russisk delegation besøgte Danmark, lød programmet på besøg i København, Århus og Rostved. Den polske transportminister overnattede hos os i huset i Rostved. Her står en del af delegationen foran en af vores veteranbusser, som kørte den til middag på Hubertuskroen på Møllerup. Eva er nr. to fra højre, driftsleder Torben Nielsen står i bussens dør, jeg står yderst til venstre, ved siden af mig tolken Andrej Duda.

”Djursland for fuld Damp”

Her på Djursland engagerede jeg mig i kampen for at få en fælles turisme-organisation, og da det lykkedes med etableringen af ”Destination Djursland” blev jeg organisationens første formand.

Jeg var blandt initiativtagerne til det fælles Djurslands-projekt ”Djursland for fuld Damp”, der stiftedes i november 1992 med støtte fra Arbejdsmarkedets Feriefond. Projektet gik ud på at oprette en veteranjernbane på de gamle Randers – Ryomgaard spor mellem Randers og Pindstrup, og så skulle mine veteranbusser kobles på, så man f.eks. kunne stige af damptoget i Allingåbro og derfra køre i veteranbus til de ønskede turistseværdigheder andre steder på Djursland. Dermed kunne alle turistattraktioner på Djursland knyttes sammen og støtte hinanden. Projektet var stort tænkt og blev aldrig realiseret i fuldt omfang, men kom dog i gang og lever i dag sit eget liv omkring den gamle Allingåbro Station. Her kan man leje en tur med dræsine og køre ud ad de gamle spor, og ind imellem går veterantoget også.

Det var ærgerligt, at Novopan havde købt sporene mellem Pindstrup og Ryomgaard kort tid før vi kom på banen. Det betød, at det ikke lod sig gøre at føre veteranbanen videre fra Pindstrup til Ryomgaard med forbindelse til Grenaa og Aarhus. Novopan var ikke interesseret i at ”få turister i baghaven” og lod den gamle stationsbygning i Pindstrup nedrive og sporene til Ryomgaard opbryde.

Min far havde frarådet mig at gå ind i organisationsarbejde eller at blive politisk engageret. Jeg gjorde begge dele – egentlig har jeg langt hen ad vejen gjort det modsatte af, hvad min far rådede mig til. Jeg kom i bestyrelsen for de private busselskabers organisation ”Danmarks Bilruter” i 1970’erne og blev foreningens landsformand gennem otte år fra 1980 til 1988. I 1990’erne lod jeg mig overtale til at opstille for Venstre til byrådet i Rønne – senere gik jeg sammen med andre Venstrefolk over til Borgerlisten – og det var rigtig spændende at være med til. Selv om det ind imellem kneb med tiden. Jeg var medlem af byrådet fra 1994 til 2006.

Afvikling

I begyndelsen af 1990'erne kunne jeg se, at der var en masse faresignaler for et trods alt forholdsvis lille firma som vores. Fusionerne i busverdenen greb om sig, og de store selskaber kunne skaffe sig nogle rabatter og fordele, som vi mindre slet ikke kunne konkurrere med. Det var ved at udvikle sig til alles krig mod alle i den private branche.

Jeg har altid haft det motto, at nok skal man være åben og optimistisk, men man skal også altid turde se sandheden i øjnene.

I begyndelsen af 1994 blev jeg kontaktet af det store svenske selskab Swebus, der var ved at etablere sig i Danmark. Vi forhandlede i flere måneder, og jeg måtte holde det totalt hemmeligt, både for familie og medarbejdere. Derfor kom det som en stor overraskelse, da vi kunne meddele, at firmaet fra 1. januar 1995 blev overtaget af Swebus.

Swebus overtog både rutebilselskabet og Dania Tours. Jeg selv beholdt min lille eksklusive hobby i form af tre veteranbiler – kronjuvelen er en Bedford fra 1951, der kørte Kolind – Randers i 1950'erne. De skulle som nævnt være en del af "Djursland for fuld Damp".

Swebus svarede til DSB i Sverige. Jeg var stadigvæk med i de privates organisation "Danmarks Bilruter", og det var naturligvis ikke populært i de kredse, at jeg solgte til et offentligt selskab. Efter salget trak jeg mig ud af "Danmarks Bilruter", hvor jeg gennem årene havde haft mange gode oplevelser, og hvor jeg også havde fået stor indsigt i busdrift generelt.

Jeg blev selv ansat i Swebus's danske afdeling Dania Bustrafik som administrerende direktør for minimum fem år, mens Eva blev driftsleder. Swebus garanterede, at der ikke blev tale om fyringer, og stort set fortsatte hverdagen for de ansatte, som de var vant til.

For mit eget vedkommende blev forholdene dog noget større end oprindeligt tiltænkt, idet Swebus udvidede med ruter i Nordjylland, som jeg også skulle være chef for. Fra 1995 kørte jeg to - tre gange ugentligt til Frederikshavn, Hjørring og Ålborg. Swebus havde store planer med Danmark.

Men tingene udviklede sig anderledes end oprindeligt tænkt, for Swebus var i den sidste ende ejet af den svenske stat. Den svenske Rigsdag bestemte sig for at sælge hele Swebus og dermed også den danske afdeling. Swebus blev så opkøbt af et engelsk firma "Stagecoach" for intet mindre end to mia. kr. Og Stagecoach havde ikke tålmodighed til at foretage den udbygning i Danmark, som Swebus havde lagt op til. Så de solgte Danmark og Norge fra, og så blev vi købt af danske Combus i stedet for. Combus var arvtageren af DSB's busafdeling, så vi gik altså via Stagecoach fra at være svensk offentligt ejet til at være dansk offentligt ejet. Lige som den svenske stat havde aktiemajoriteten i Swebus havde den danske stat aktiemajoriteten i Combus.

Der fulgte nogle gode år i Combus. Der var et rigtig godt arbejdsklima, og jeg kendte de fleste af Combus-folkene fra min tid som privat rutebilejer og som medlem af bestyrelsen af "Danmarks Bilruter".

Men så opstod der nogle særlige problemer omkring Vejle, og jeg blev spurgt, om jeg ville påtage mig opgaven som buschef for Vejle Amt? Jeg fik 48 timer til at tænke mig om, og jeg var klar over, at hvis jeg ikke påtog mig opgaven, var min fremtid usikker. Så jeg tog den og kørte de følgende to år til Vejle hver morgen og hjem igen om aftenen. Først var jeg buschef, og efterfølgende var jeg regionschef for Combusaktiviteterne i Vejle, Ribe og Sønderjyllands amter. Jeg havde ca. 500 ansatte under mig. Det var nogle spændende, men også barske år.

Jeg fornemmede efterhånden, at fremtiden for Combus var ved at være usikker. I 2000 kom så hele Aarhus-området i licitation, og den blev bl.a. vundet af Wulff Busser i Hedensted. Eva og jeg blev spurgt, om vi ville styre Djurslands-området for Wulff. Så kunne vores garageanlæg i Rostved blive centrum for Wulff Busser på Djursland.

BILLEDE:

Så blev det til Wulff Busser. Personerne er fra venstre Tage Dragsbæk, Flemming Wulff (ejer), Erling Secher, Michael Jacobsen, Tage Toldbod.

Vi sagde ja, og så kørte Wulff Busser på Djursland bl.a. ud fra Rostved de næste seks år. Jeg blev optaget i selskabets bestyrelse, der bestod af ejeren Flemming Wulff, hans kone, en advokat og mig. Wulff Bus omfattede på dette tidspunkt 300 – 400 busser og 800 – 900 ansatte.

I 2004 blev jeg en søndag eftermiddag pludselig som medlem af bestyrelsen kaldt til møde i Hedensted. Det viste sig, at Flemming Wulff havde besluttet at sælge selskabet til Arriva, der i forvejen havde købt Combus. Handelen gik i orden, og Eva og jeg fik nu vort virke i Arriva, men stadigvæk blev vores garageanlæg i Rostved centrum for en del af busserne på Djursland og andre steder. Arriva blev sidste år opkøbt af Deutsche Bahn, så nu er vi 293.000 medarbejdere i alt.

Der er vi så i dag. Både Eva og jeg er i indeværende år gået på pension. Dog har jeg stadigvæk otte timer om ugen for selskabet. Og de lyseblå Arriva-busser – farven bestemmes af region Midtjylland – kører stadigvæk til og fra vores garageanlæg her i Rostved.

Jeg kan se tilbage på et spændende og begivenhedsrigt liv. Jeg mener at have holdt hul i hækken gennem hele mit liv.

Skrevet af Vilfred Friberg Hansen til "Folk og Liv 2012", Boggalleriet Rønde 2012, hvor artiklen kan ses i sin helhed med billeder.