

Historien fra dengang det hele startede!

# Fra kædetræk til automatgear!



Rutebildrift  
i  
Odsherred  
fra  
dengang  
det  
hele  
startede!

Om busserne, ruterne, chaufførerne,  
og de steder de kom på deres vej  
bag rattet i en Rutebil,

og hvor især Vognmand Lauritz Jacobsen og Odsherreds Jernbane satte sit særlige aftryk  
på udviklingen indtil Vestsjællands Trafikselskab blev oprettet 1. august 1980!

## **Historien fra dengang det hele startede!**

*Copyright:*

*S. Ole Clausen. Nykøbing Sj.*

*Første udgave 1. juni 2010.*

*Eftertryk kun tilladt med forfatterens tilladelse.*

## Historien fra dengang det hele startede!

### FORORD!

*Hvorfor skrive om busdriften i Odsherred fra dengang det hele startede ... hvor i alverden kom den idé nu fra?*

*Det er et spørgsmål som ikke er så ligetil at besvare, men når jeg har snakket med ældre kolleger, og andre, der har haft med busdrift at gøre, og jeg bagefter satte mig ind bag rattet i en sprit ny bus med automatgear, turbo og servostyring, og satte mig på et chaufførsæde som var lige så rart som lænestolen hjemme foran mit TV, spurgte jeg mig selv: "Hvordan mon kolleger før i tiden modtog en ny bus"? – Og da jeg så kørte ud ad ruten mellem Nykøbing og Sjællands Odde spekulerede jeg på, hvem mon der i sin tid startede den rute?*

*Da jeg nok af naturen er "født nysgerrig" besluttede jeg mig for at undersøge sagen nærmere, og dykkede så ned i fortiden. Og jeg skal lige love for, at det var spændende. Efterhånden som historier og billeder dukkede frem, og jeg begyndte at få samlet "puslespillet", dukkede der også i min underbevidsthed et billede frem af nogle pionerer, som uanset vejr og vind, dårlige og utætte busser, elendige veje, og en arbejdstid der i dag ville slå enhver chauffør med undren, stædigt åd sig frem kilometer efter kilometer, med det ene formål for øje, at man skulle sikre bedst mulig transport for passagererne*

*"Disse prægtige mænd i deres primitive busser", gjorde det muligt, gennem deres erfaringer, at chauffører i dag kan sætte sig bag rattet i "et teknisk vidunder" af en bus. Disse pionerer i deres stramtsiddende jakker med guldknapper, spidsbukser, og langskafte støvler, kaldet "Rutebilførere, gjorde det muligt for chaufførerne i dag, at være beskæftiget i et af Danmarks mest omfattende serviceerhverv, nemlig som "Omnibusfører".*

*Men nu til selve historien om busdriften i Odsherred fra dengang det hele startede, som jeg har bestræbt mig til at gøre så nøjagtig som muligt. Det kan i sagens natur ikke lade sig gøre at den bliver helt "pletfri", da mange oplysninger ligger så mange år tilbage, at tiden kan have spillet hukommelsen et lille "puds". Enkelte fejl og mangler må jeg nødvendigvis tage forbehold overfor, og her kan jeg bl.a. nævne den nummerering af OHJs buspark fra nummer 1 til 17, som der har været rejst en del tvivl om, da man ikke i arkiverne har kunnet finde nogen fortegnelse over busserne fra dengang. Jeg har måttet støtte mig til ældre kolleger m.m., der i øvrigt har gjort et stor arbejde for at hjælpe mig med at gøre rækkefølgen så nøjagtig som muligt.*

*En mængde oplysninger er desværre forsvundet, og de første billeder af OHJs busser har været utrolig svære at få fat i. Det stik modsatte skete hvad angår ruterne historiske udvikling, da der her ustandselig dukker nye oplysninger om ruter op. Men under arbejdet med stoffet skal det også bemærkes, at der er dukket en naturlig geografisk begrænsning op, som helt giver sig selv.*

*Jeg kunne sikkert samle mere stof og flere billeder, men et sted skal man jo stoppe, og det bliver så her. Det er mit håb, at dette lille stykke "dansk kulturhistorie" vil blive positivt modtaget, og forhåbentlig være med til for eftertiden at lette forståelsen af, og baggrunden for, busdriften i Odsherred siden starten.*

*Tilegnet mine kolleger ved OHJs busdrift – både før og nu – der har gjort denne historie mulig.*

*S. Ole Clausen...*

*... buschauffør gennem 25 år på landevejene i det smukke Odsherred.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Den 1. november 1937 fik Odsherreds Jernbane koncession på ruten fra Sjælland Odde til Nykøbing Sjælland, og selvom man bortforpagtede ruten til Lauritz Jacobsen, Nykøbing Sjælland, for den beskedne sum af 1,00 kr. pr. måned, og først selv begyndte at drive ruten i 1949, er den officielle start på Odsherreds Jernbanes busdrift den 1. november 1937 under navnet OHJ!

Nu vil nogle måske straks protestere og påstå, at Odsherreds Jernbane drev buskørsel meget læn- gere tilbage i tiden, men det er forkert, for OHJ havde måske nok fået nogle koncessioner til kørsel på nogle ruter i tyverne og trediverne, men det var ikke kørsel, som OHJ på nogen måde havde andel i.

Det var simpelthen datidens spørgsmål om nogen var interesseret i at udføre kørsel, som måske lå i nærheden af Odsherredsbanens interesser, men som banen ikke var interesseret i, og derfor fik man ved hjælp fra OHJ mulighed for denne kørsel.

Disse tilstande må nok tilskrives den første rigtige "Færdselslov", der udkom den 1. september 1922, og som i realiteten lagde alle den slags afgørelser over til amtsrådene, og hvor Holbæk amts amtsråd åbenbart fulgte den beskrevne procedure.

Skal man nu beskrive udviklingen indenfor busdriften i Odsherred m.v., er det nødvendigt ligesom at få "en rød tråd" gennem det hele, og hvad er så mere naturligt end at gøre det med Odsherreds Jernbanes busdrift mellem Nykøbing Sjælland og Sjællands Odde, som er en af de mest populære ruter i Odsherred.

Lad os nu lige omtale starten på selve Odsherreds Jernbane i 1899. Det nye trafikmiddel - Jernba- nen – var naturligvis en stor forbedring af de trafikale forhold mellem Odsherred og Holbæk. Der var før den tid en daglig afgang med skib fra Nykøbing havn til Holbæk, og Postdiligencen kørte mellem Nykøbing og Jyderup. Postdiligencen fortsatte i øvrigt kørselen helt op til 1932, og var til sidst den sidste Postdiligence i Danmark. Den fortsatte trofast, da rejsetiden med OHJs ruter ikke betød en væsentlig nedsættelse af rejsetiden til Jyderup, så i realiteten havde OHJ i de første årtier ingen virkelige konkurrenter.

I løbet af nogle år var OHJs tog så blevet nogenlunde enerådende over trafikken i Odsherred, og det gjaldt både transporten af passagerer og gods. Disse tilstande fortsatte stort set i OHJs første 25-årige driftsperiode, men så begyndte der også at ske ting og sager, idet et par konkurrenter startede busruter mellem Nykøbing og Holbæk, hvoraf den ene gik over Vig og den anden over Egebjerg.

Lige efter første verdenskrig var det nye transportmiddel, "Automobilet", (nogle steder blev uhy- ret kaldt: "Phetromobilet") kommet frem, og bilen, som den jo kom til at hedde i daglig tale, be- gyndte at kræve sin andel af trafikken på landevejene.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Nykøbings første bus tilhørende vognmand Lauritz Jacobsen, holder her inderst, en FORD-T Charabane, er her fotograferet ud for Algade 64 i 1920, og er der den første bus på ruten mellem Nykøbing og Rørvig. Fotoet blev brugt på en reklametryksag, som man kan se på min hjemmeside på "Tacks siden".*

*Foto: L. Jacobsen, Nyk. Sj.*

Først var det som privatbil, men efterhånden kom disse biler frem i større og større udgaver, som kunne transportere mange passagerer på én gang mod betaling, og så havde man lige pludselig en "Omnibus", som på latin betyder: "Vogn for alle".

Disse Omnibusser trængte sig frem i landet, hvilket naturligvis også var tilfældet i Odsherred, hvor de først var et supplement til jernbanedriften, men senere blev en ret så mærkbar konkurrent.

I det nordlige hjørne af Odsherred startede det hele faktisk i 1909 hvor vognmand Jens Petersen, der havde ejendommen Algade 64, hvor der dengang var vognmandsgård, oprettede en hestetrasket rute mellem Nykøbing og Rørvig via Nakke, som kunne transportere passagerer. I 1915 blev ruten "Postførende", og på nær en kort årrække i og efter anden verdenskrig, hvor posten blev bragt til Rørvig med en af Postvæsenet ansat mand med hestekøretøj, har ruten lige siden været "Postførende", og man skal helt op til midt i 80-erne før Postvæsenet opsagde alle disse aftaler.

I 1919 købte daværende vognmand Lauritz Jacobsen, der fra gården i det gamle Hotel Odsherred havde drevet en del hyrevognskørsel, ejendommen Algade 64, samt ruten til Rørvig, og ellers alt hvad der var af vognmateriel i gården.

## Historien fra dengang det hele startede!

Lauritz Jacobsen drev kun ruten til Rørvig et års tid med hestekøretøj. I 1920 anskaffede han så en FORD-T "Carbane", og det kan nævnes at "Carbane" betyder "Åben vogn med bænke".

Lauritz Jacobsens navn er uløseligt knyttet til starten på OHJs busdrift, for selvom OHJ fik koncession på et nogle ruter mere, bortforpagtede man i starten to af ruterne til Lauritz Jacobsen, men mere om det senere.

Hvem var så Lauritz Jacobsen, ja, kort fortalt blev han født den 29. januar 1885 i Vig-Asmindrup sogn, og blev i 1925 gift med Ellen, f. Andersen. Lauritz Jacobsen startede i 20-års alderen i Slagelse en hyrevognsforretning med en trehjulet "Trix", som var en slags åben motorcykel med plads til 2-3 passagerer på det store bagsæde, der var anbragt mellem de to baghjul. Nu var datidens "køremaskiner" jo ikke helt lydløse, og Politimesteren i Slagelse blev efter et års tid så træt af klager over, at det dersens monstrum skræmte køer og heste, og især andre vejfarende, fra vid og sans, så han bad Lauritz Jacobsen finde et andet sted at drive sin hyrevognskørsel.

Han valgte så Nykøbing Sjælland, som han åbenbart mente var beboet af fredeligere folk, og han åbnede i gården til L. Jensens Træsko- og Foderstofforretning på Algade (senere Hotel Odsherred) en "Phetromobil-forretning", som han op gennem årene udvidede til at blive en stor og givtig hyrevognsforretning.

At Lauritz Jacobsen var forretningsmand er blandt de lokale almindelig kendt, og et eksempel skal lige nævnes her: Når skolebørnene var på den årlige udflugt til "Grønnehavehus", den smukke gamle skovpavillon, der lå på skrænten i Anneberg skov på Egebjergvej, mødte Lauritz Jacobsen trofast op, og formedes 10 øre pr. styk. transporterede han et hel koppel drenge og piger en tur frem og tilbage til Slagteriet (den senere printpladevirksomhed på hjørnet af Egebjergvej og Havnegade) i sin "Trix" hyrevogn, og der kunne virkelig være mange med på hver tur, så det var ikke så få 10-ører han tjente på denne kørsel.

Men for at vende tilbage til starten på det hele, for i 1915 oprettedes en rute af Det Danske Postvæsen mellem Nykøbing og Sjællands Odde med post og pakker, og som Postkontrahent Jens Peter Larsen, kaldet "Kugleposten", forpagtede, og da han anskaffede sig en bus til køre med, begyndte han også ganske langsomt at medtage passagerer.

I 1920 oprettedes en rute mellem Holbæk og Havnsø af I. Dandarnell, hvis adresse var Havnsø pr. Føllenslev.

I 1921 oprettedes en rute mellem Nykøbing Sj. og Holbæk via Egebjerg af Ludvig Nielsen, kaldet "Søren-ski-mæ-Ludvig", Abildøre.

I 1922 åbnedes 3 ruter: Nykøbing-Jyderup-Slagelse af Andreas Jakobsen, Hillerød. – Ruten: Nykøbing-Vig-Holbæk af Niels J. Nielsen. – Ruten: Tuse Næs Holbæk af Viggo Olsen, Tuse.

I 1923 åbnedes ruten mellem Nykøbing, Asnæs og Kalundborg af Ludvig Nielsen, Abildøre.

## Historien fra dengang det hele startede!

I 1924 åbnedes ruten mellem Nykøbing, Egebjerg og Vig af mekaniker Aksel Andersen, og endelig i 1925 blev ruten Nykøbing-Vig-Holbæk udvidet til at starte i Rørvig. At denne rute blev forlænget til Rørvig var næsten en katastrofe for den lille rute mellem Nykøbing og Rørvig, men i kraft af, at denne rute medførte post og pakker, foruden ganske få passagerer, lykkedes det dog Lauritz Jacobsen at få ruten til at løbe nogenlunde rundt økonomisk, men at man havde fået en alvorlig konkurrent var sikkert og vist.

Fra midt i 20-erne til omkring 1931 skete ikke de store principielle ændringer, men det skal dog med, at den 30. september 1931 åbnede Peter Gyldenvang, Asnæs, en rute, der gik fra Asnæs station til Høve Skovpavillon hver weekend med glade borgere, der skulle "en tur i det grønne og spise frokost". Til denne kørsel benyttede Peter Gyldenvang en Ford-T lastbil, som han til hverdag kørte østersskaller i. Peter Gyldenvang havde en lille fabrik ved Asnæs station hvor han forarbejdede østersskaller, som blev gravet frem af fjordbunden, og som i knust tilstand blev brugt som tilskudsfoder til høns for at forstærke æggeskallerne. Hver weekend monteredes på lastbilen et "turist-karosseri" af sejldug, og der blev stillet træbænke op. Med denne indretning kørte han en slags rutekørsel, og man må håbe at "lugten af østers" ikke var alt for gennemtrængende når han kørte med passagerer. "Lastbil" om hverdagen og "Rutebil" i weekenderne var ikke noget ualmindeligt fænomen i 20-erne og 30-erne, for selvom det var en "umagelig" transportform, så var den uhyre populær rundt om i landet.



Billedet her er fra engang omkring 1938-39, hvor Nykøbings første rutebilforretning lå hos købmanden mellem E. C. Larsens elektrikerforretning (punkt 1) og Anton Hansens bilforretning (FORD). Busserne tilhører Lauritz Jacobsen, og er fra venstre mod højre: En Ford-V8, som kørte mellem Nykøbing og Rørvig, nummer to er en Büssing N.A.G., som kørte mellem Nykøbing og Slagelse, nummer tre er en Morris, som var Turist- og hjælpevogn, nummer 4 er en Opel Blitz, som kørte ruten fra Nykøbing til Sjællands Odde, og endelig nummer 5, en Chevrolet Six, som senere blev overtaget af OHJ, som vogn 1 på ruten mellem Nykøbing og Rørvig. – Foto: L. Jacobsen, Nyk. Sj.

## Historien fra dengang det hele startede!

For fuldstændighedens skyld skal det lige med, at selvom koncessionen til denne kørsel fra Asnæs station til Høve Skov faktisk indehavedes af OHJ, med den klausul, at ruten skulle køres af Peter Gyldenvang. Denne kørsel fortsatte Gyldenvang i øvrigt med indtil 1937 hvor han indstillede ruten. Først sidst i 40-erne genoplivede OHJ ruten, som blev en af OHJs "Strandruter", men mere om det senere.

Selvom bilruternes kapacitet øgedes bl.a. ved indsættelse af større vogne, og ved forbedrede køreplaner, skete der ikke væsentlige ændringer i de næste år, og OHJ mærkede stadig ikke den store konkurrence til jernbanedriften.

Da den første rute fra Nykøbing til Rørvig åbnedes i 1909 var der faktisk ikke det vi i dag forstår ved en vej, men kun et hjulspor, som man engang imellem kunne have svært ved at komme frem ad, og på strækningen fra Nykøbing til Rørvig by var der åbne marker på hver side af vejen så langt øjet rakte. Det har man svært ved at forestille sig i dag, med den store bevoksning der nu er i hele sommerhusområdet. Men i 20-erne og 30-erne blev hjulsporerne forbedret til noget man kunne kalde grusveje, og helt op til sidst i 30-erne var 4-5 punkteringer ikke unormalt. Forbedringer af vejene i hele Odsherred betød selvfølgelig at busserne kunne komme hurtigere frem, men det var faktisk først i slutningen af 40-erne, at OHJ begyndte at mærke konkurrencen fra busserne.

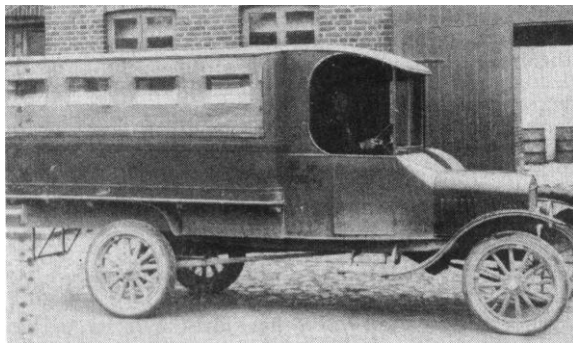
En af grundene til den manglende konkurrence var måske de meget ringe busser man fremstillede dengang, for med et "stift" chassis, faste ringe, og næsten ingen affjedring, var der en stor kontrast til de meget mere passagervelige togkupeer, hvilket i hvert fald gjorde sig gældende indtil starten på 2. verdenskrig.

At busserne heller ikke var særligt "chaufførvenlige" vil en af vore forhenværende kolleger, der var bosiddende i Fårevejle, gerne skrive under på. Han kunne fortælle at han i nogle år fra 1943 var fast chauffør på OHJs vogn 1 på Ruten mellem Nykøbing og Rørvig, og han slår fast, at den var utæt som en si, langsom, stiv, og man skulle næste bruge begge hænder til at skifte gear med. Men han kunne også fortælle meget mere om det store "Stativ", som dengang var anbragt på busens tag, og som var beregnet til større og tungere ting, især cykler, som man dengang kunne se på næsten alle datidens busser. Og man skulle være "adræt", for her blev konditallet i hvert fald styrket når man med cyklen i venstre hånd, greb om stigeælænderet med højre hånd, og faktisk uden at holde fast nogen steder, entrede stigen bagpå bussen, for i et "snuptag" at stable cyklen ovenpå alle de andre, der var anbragt i forvejen. Jo, datidens chauffører var i god kondition, og siger han til min båndoptager "med et glimt i øjet", så kostede det jo kun 25 øre at få en cykel med, så det kunne blive til mange cykler.

Anden Verdenskrig, og den tyske besættelse af Danmark i årene 1940-45 bød på mange trængsler for busdriften, hvor bl.a. manglen på benzin og ordentlige dæk i krigens sidste år, og i øvrigt også i nogle år efter krigen, fik forskellige rutebilejere til at fremstille nogle besynderlige udgaver af busser.



## Historien fra dengang det hele startede!



Peter Gyldenvangs bus, der oprindeligt var en lille lastbil om hverdagen, men som hver weekend blev til bussen mellem Asnæs station og Høve Skov i 20-erne.

Med sejldugsovertræk, og med langsgående bænke i kabinen, og oven i købet små vinduer, må man nok sige det er en speciel bus.

Foto: Poul Gyldenvang, Asnæs.



Odsherreds Jernbanes første bus, som blev sat i drift i Påsken 1942 på ruten mellem Nykøbing Sj. og Rørvig.

Den var oprindeligt malet mørkeblå, som var farven på OHJs tog dengang, men da det var "krigsmaling" af meget dårlig kvalitet, blev den hurtigt kul sort.

Foto: Odsherreds Jernbanes arkiv.



Under anden verdenskrig var dette i starten bussen til Rørvig. Vognmand Lauritz Jacobsen der kørte på ruten indtil 1942, hvor OHJ overtog ruten, brugte en af sine gamle Ford-T hyrevogne forspændt en eller to heste.

Chaufføren, eller man skal måske kalde ham kusken, er Lauritz Jacobsens bror "Lille-Hans", som her er fotograferet på stationspladsen, forøvrigt foran det hus, som Taxavognmand Jens Petersen havde dengang.

Foto: Stig Jacobsen, Nyk. Sj.



Denne Chevrolet SIX fra 1930 tilhørende vognmand Lauritz Jacobsen er bygget på Sorø Karosserifabrik, og kørte på et tidspunkt ruten mellem Nykøbing og Rørvig via Nakke.

Chaufføren er Volmer Jørgensen en svoger til buschauffør ved OHJ, Fredløv Larsen. Volmer Jørgensen blev senere selvstændig Lillebilvognmand og kørerlærer i Nykøbing.

Foto: Stig Jacobsen, Nyk. Sj.



## Historien fra dengang det hele startede!

Selvom man havde gasgenerator-anlæg, dukkede der altså også andre fænomener op, hvor man blandt andet kunne se vognmand Lauritz Jacobsen, havde staget en af sine gamle Ford-T hyrevogne, afmonteret motor og kølerhjul, og sat en "agestol" i stedet, og men en eller to skikkelige bryggerheste foran var det så bussen med post og passagerer til Rørvig – og så var ruten igen pludselig en "hestetrukken rute".

Lauritz Jacobsen havde 3 brødre hvoraf den ene, Hans Chr. Jacobsen, kaldet "Lille-Hans" på grund af sin ringe højde, kørte for sin bror, og i 1940 overdrog Lauritz Jacobsen ruten til ham, og han "lånte" en af sin brors busser til at køre ruten.

"Lille-Hans" vil der nok være mange der har hørt om, for man hører stadig om "Lauritz lille flinke chauffør", og han var da også kendt og elsket af alle med sit venlige og rolige gemyt, men at han var lille, og som sådan kunne gøre sig bemærket, fremgår af følgende lille tildragelse:

Kong Kristian den tiende besøgte jævnligt Anneberg Gods for at deltage i "Kongejagterne", men denne historie er fra en anden anledning, hvor kongen var ankommet til Rørvig med Kongeskibet, som lå for anker ud for havnen i Rørvig engang sidst i 30-erne.

Kongen besøgte først frk. Holst, der var pensioneret solodanserinde fra Det Kongelige Teater, og som dengang residerede i Lodsoldermandsgården ved Rørvig havn. Imidlertid vides det med bestemthed, at han samtidig besøgte to andre familier i Rørvigs omegn, og disse to familier holdt klar til at hente Majestæten ved Rørvig havn i flotte, skinnende og nypussede hestekøretøjer for at bringe ham og følget sikkert frem.

Da nu Kong Kristian var ankommet i land, og havde hilst på alle de fremmødte honoratiøres (man skal lige huske, at Nykøbing og Rørvig dengang var 2 forskellige kommuner med hver sin borgmester og sognerådsformand), får Majestæten øje på en stor Ford V8 bus, som holdt parkeret ved Lodsoldermandsgården, og lænet op ad forhjulet på bussen stod "Lille-Hans", som ikke var meget højere end op til overkanten på kølerhjælmen på bussen.

Det kunne Kongen altså ikke stå for: Den store bus, og den lille mand! Så da nu han havde hilst på "hele den tyrkiske musik" gik han over til Lille-Hans, og trykkede ham i hånden, mens han begyndte at spørge ham om bussen, og hvordan det var at køre sådan en.

Hele tre gange var han ovre og "sludre" med Lille-Hans, og det var synligt for enhver, at han i hvert fald godt kunne tænke sig en tur i den store bus med den lille mand som chauffør – det blev dog aldrig til noget.

Men Lille-Hans var stolt som en "Pave", hvilket han i hvert fald ikke lagde skjul på, og mange, mange, mange passagerer har selv fået historien fortalt om dengang Hans Majestæt Kong Kristian den Tiende trykkede ham i hånden.

## Historien fra dengang det hele startede!

Lille-Hans drev nu Nykøbing-Rørvig ruten i et par år, som han havde fået et par kroner i provision pr. tur for af Postvæsenet. Men nu mente han det var på tide dette beløb blev sat lidt op, hvorfor han ansøgte postvæsenet om 10,00 kr. pr. tur.

Men det var bestemt ikke i Postvæsenets interesse, så i stedet for "den lille lønforhøjelse" fratog man postkørselen på ruten, og postvæsenet ansatte selv en mand til med hestekøretøj at bringe posten frem og tilbage mellem Nykøbing og Rørvig.

Da Rørvig-ruten i forvejen ikke var den helt store guldgrube, var fortjenesten nu så ringe, at Lille-Hans valgte at stoppe.

Odsherreds Jernbane overtog så selv koncessionen på ruten i 1942, og købte af Lauritz Jacobsen en gul Chevrolet Six, som Lauritz Jacobsen havde brugt som reservebus til sine andre ruter. Bussen, der var OHJs første, kostede 11.000,00 kr., hvilket måske var lige vel meget, selv målt i datidens penge. Ovenikøbet havde Lauritz Jacobsen købt bussen af den daværende ABRİKONA blomster forretning på Algade, som havde købt den som lastbil, der hver morgen kørte på Grønttorvet i København og hentede blomster. Lauritz Jacobsen byggede Karossen på, og malede den gul, men da OHJ overtog den skiftede den farve til mørkeblå.



*Denne Ford TT fra omkring 1925, tilhørende vognmand Lauritz Jacobsen, er en af de såkaldte "bivejs vogne", som kun måtte køre på bivejene efter speciel tilladelse, og det kan ses på nummerpladen der har en "X" markering efter tallene. Denne ordning bortfaldt i øvrigt den 1. januar 1928.*

*Chaufførerne skulle fra venstre være Anton Jensen og Jens Petersen.*

*Foto: Stig Jacobsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

OHJ satte bussen i gang på ruten i Påsken 1942, og da man havde kørt med den et års tid valgte man at male den mørkeblå, der var Odsherredsbanens togs farve, samtidig med den på siden fik påmalet den femtakket hvide stjerne med vingehjul nedenunder, som der var brugt som bånd på skorstenene på OHJs lokomotiver, og som OHJ brugte som logo på sine banepakkemærker.

Den mørkeblå maling man brugte på bussen var dog uheldig valgt, idet det jo var maling fra krigens tid, og derfor ikke rigtig vejrbestandig. Den blev derfor mørkere og mørkere for til sidst at blive næsten sort, hvilket medførte at øgenavnet, "Penalhuset", som den havde fået i starten, nu blev ændret til det mere lidet flatterende øgenavn: "Ligvognen".

Lauritz Jacobsen, der udover at drive busruter og hyrevognsforretning, havde også interesser i frugtavlning, og så "snuste" han lidt til skibsfart, som han dog opgav. Ifølge pålidelig kilde var der for meget besvær med at få skibene mellem Nykøbing og Holbæk til at sejle planmæssigt. Et par gange var han selv med på sejlturene, hvor de endda var så uheldige, at de løb ind i et par brandstørme, så man var ved at gå ned med mand og mus, og i hvert fald blev han så godt og grundig søsyg, har jeg ladet mig fortælle, at han opgav tanken om at være skibsreder, men om det var årsagen ved jeg ikke med bestemthed.

I hvert fald fortsatte han med at drive ruten mellem Nykøbing og Sjællands Odde (det skal dog lige slås fast, at i alle officielle dokumenter hedder ruten faktisk det omvendte nemlig Sjællands Odde-Nykøbing Sj., men for nemheds skyld bruges det officielle navn på ruten: Nykøbing Sj.- Sj. Odde).

Om ruten Fra Nykøbing til Sjællands Odde fortælles mange historier fra tiden omkring anden verdenskrig. Gasgeneratorerne, voldte mange kvaler for hele det bilende folk da de gasser, som dette anlæg fremstillede, kunne være direkte livsfarlige. Men andre problemer var der skam også med disse anlæg, da det kunne være svært at beregne hvornår man skulle fylde brænde på fyret. Dog var der ikke de store problemer hvis man løb tør for brændstof i Odsherred, for her var jo træer nok. Man kunne hurtigt "smutte" ind i skoven og samle "et par pinde" til at fyre med, hvis man ellers kunne finde noget, som var knas tørt, og som var i små stykker, men det kunne selvfølgelig også være ret så vanskeligt.

Generatorbrænde var der salg i dengang, og der var da også rationeringskort specielt til dette brændstof, og det meste generatorbrænde blev nok leveret fra savværket der lå på Vesterbro i Nykøbing. Her blev brændet lavet til små "pinde" på 10-15 cm i længden, eller små "klodser" på 10-15 cm på hver led.

G. Larsen, der dengang var reservechauffør hos Lauritz Jacobsen, skulle køre ruten fra Nykøbing til Sjællands Odde. Bussen var godt lastet med pakker og post, og en hel del tyske soldater, men ved Sonnerup Skov, midtvejs til Sjællands Odde, opdager han der ikke er mere gas på anlægget. Han standser derfor bussen og smutter om bag i, hvor han havde en reservesæk med brænde stående, som han hurtigt hældte på fyret. Men ak, for netop denne dag tog han fejl af sækkene med brænde, og en sæk med kartofler, der stod lige ved siden af, og som han rask hældte på fyret – men så stoppede bussen totalt. Tyskerne var rasende, og truede ham med krigsret, og al landsens ulykker,

## Historien fra dengang det hele startede!

da de var overbeviste om, at det var sabotage – alt imens den stakkels chauffør lå og fiske kartofler op af fyret. Og det tog lang tid før han fik overbevist den ”Stortyske Værnemagt” om, at det var et uheld, og ikke sabotage, som man altså kunne blive stillet for en krigsret og skudt for.

Da han kom hjem og fortalte Lauritz Jacobsen om den dramatiske hændelse, så han blot på ham og sagde: Ved du ikke, at når man laver kartoffelmos så skal man skrælle kartoflerne først!

Hvordan den stakkels chauffør reagerede på den bemærkning vides ikke helt, men jeg har fået at vide at han blev rigtig sur, selvom det var ment som en spøg.

Andre problemer dukkede også op, da der midt under krigen indførtes en del restriktioner, hvilket blandt andet medførte, at da man manglede dæk til busserne blev en del busruter kørt med 6-8 personers hyrevogne, hvilket blandt andet vognmand Lauritz Jacobsen benyttede på ruterne til Rørvig og Sjællands Odde. Men et andet fænomen var også, at vognmand Rudolph Jørgensen, der kørte ruten Nykøbing-Egebjerg-Holbæk, kørte fra Nykøbing til Egebjerg med en 6-8 personers hyrevogn, og fra Egebjerg blev passagererne så transporteret til Holbæk med hans bus, som var ”stationeret” i Egebjerg, og på den måde sparede han både olie og dæk.

I øvrigt blev næsten alle ruter indskrænket til kun at køre en tur dagligt i hver retning, og det nedsatte selvfølgelig også risikoen for uheld med gasgeneratorerne.

At turene blev indskrænket til én tur i hver retning fik Niels Nielsen og Valdemar Nielsen til hurtigt at ansætte en chauffør i Holbæk, som kunne køre en tur fra Holbæk til Rørvig og retur, mens de fra Rørvig kunne køre en tur til Holbæk og retur da de jo hver ejede en rutekoncession, så på den måde fik de to ture dagligt frem og tilbage mellem Rørvig og Holbæk.

Men for lige at vende tilbage til gasgeneratorerne, som jo kunne være farlige, endda på flere måder, hvilket også var tilfældet med den ”åbne” ild, så syntes jeg følgende lille historie, om en af OHJs mest populære chauffører gennem tiderne, Fredløv Larsen (aldrig kaldet andet end Fredløv), skal med her. Hans rigtige navn var Hans Fredløv Larsen, og han var født den 30. januar 1905 i Fårevejle sogn som søn af Møller L. P. Larsen. Fredløv startede egentlig som mejerist i 1920 men i 1928 blev han ”Rutebilfører”, som det jo hed dengang, hvor han blev ansat hos vognmand Lauritz Jacobsen, og var, udover han også kørte en del hyrevognskørsel, faktisk fast chauffør på ruten til Sjællands Odde. Sidst i 30-erne modtog han Forenede Danske Motorejeres 5 års hæderstegn i sølv. Senere da OHJ overtog ruten til Sjællands Odde, flyttede Fredløv med over til OHJ, som han kørte for gennem en meget lang årrække.

Men nu tilbage til engang under anden verdenskrig, hvor Fredløv skulle køre en tur på ruten til Sjællands Odde med en 7-personers Chevrolet fra 1934 (i øvrigt, tilføjer han, så var der ofte 12-14 passagerer med, da turen kun blev kørt to gange om ugen under krigen), men der var altså gasgenerator monteret bag på denne Chevrolet, hvilket medførte denne alvorlige situation:

## Historien fra dengang det hele startede!

Fredløv fortæller at han havde fyldt godt med træ på generatoren, men desværre var sækken kommet i forbindelse med nogle gløder, så et hjørne af sækken med brænde var der gået ild i, uden at jeg havde opdaget det, så jeg smed bare sækken op på taget som jeg plejede, startede, og kørte ud ad vejen til Sjællands Odde.

Mens jeg kørte derudad tænkte jeg gentagne gange: Sikke venlige folk er ... de vinker alle sammen til mig i dag!

Men da jeg så var nået ud ad Oddenvejen, til der hvor vejen til Klint går til højre, skulle en dame af. Og mens hun sidder og tæller penge op står jeg ud af bussen for at holde døren for hende, og der så jeg, at der var gået ild i sejldugstaget på "Bussen".

Folk kom styrtende til med spande med vand, og jeg greb den første spand og kylede vandet op på taget, så vandet i en flot buen havnede præcis i hovedet på den meget fin dame, der endnu ikke var nået at komme ud. Ak ja, taget var desværre brændt igennem, så både pengene og hendes fine kjole blev totalt gennemblødt, men taget brændte helt væk, og tilføjer Fredløv: "Det må ellers have set flot ud da vi kom der i fuld fart med ild i taget"!

Bortset fra historier fra tiden omkring anden verdenskrig er det småt med synlige minder i Nykøbing, og det mest håndgribelige må nok være den mindeplade vognmand Lauritz Jacobsen opsatte i porten til Algade nummer 64, hvis skæbne der i skrivende stund er en del usikkerhed omkring.

Tyskerne havde lagt beslag på alle hans biler og materiel der i Vognmandsgården, så da Danmark igen blev frit bekostede Lauritz Jacobsen to mindeplader for egen regning, som han opsatte i porten ind til gården, og som bærer følgende indskrift, som kan læses på side 13:



Som det ses her, var der såmænd også rationering på Generatorbrænde under anden verdenskrigs sidste år, og læg lige mærke til datoen, for med krigens afslutning var det ikke slut med rationeringen på mange varer, og altså heller ikke på generatorbrænde.

Rationeringskortet er venligst udlånt af Stig Jacobsen, Nyk. Sj.

## Historien fra dengang det hele startede!



Denne Chevrolet fra omkring 1933, er her fotograferet i 1944 med ejeren af ruten, Viggo Christensen, på taget.  
Bussen, som holder i indkørselen til Viggo Christensens ejendom i Egebjerg, benyttede han i starten på ruten Nykøbing-Egebjerg-Vig.  
Foto: Jytte Petersen, Bråde.



Dodge Graham Brothers fra omkring 1924 tilhørende O. Waldemar Nielsen i Rørvig, som han kørte med på ruten fra Rørvig via Nykøbing og Vig til Holbæk.  
Foto: Erik Berth, Nyk. Sj.



Mindestenen Laurits Jacobsen opsatte i porten i Algade nr. 64. – Læs teksten næste side.



De tre første busser i selskabet: "Holbæk Omnibil", som senere er blevet til "Holbæk Bybusser", er her fotograferet ved restaurant "Linden" i Holbæk ved rutens åbning den 1. maj 1923.  
Ved busserne står fra venstre rutebilejer Jens Nielsen, og dennes bror chauffør Svend Nielsen.  
Til højre den tredje bror, O. Valdemar Nielsen, der startede ruten fra Holbæk til Nykøbing via Vig, og som senere blev medejer af "De Grønne Busser" i Rørvig.  
Foto: J. Jensen, "De grønne Busser", Rørvig.

## Historien fra dengang det hele startede!

I denne gamle Vognmandsgaard  
stod prustene Heste engang –  
Tiderne skifter Aar følger Aar  
nu lyder Bilhjulet Sang  
Fremtid med Nutid i Mindet her mødes  
Hovslag til Hjulsang Rytmen genfødes  
Lauritz Jacobsen lod Anno 1939  
herom til Minde sætte i Sten

Nedenunder er så sat den anden mindeplade som bærer indskriften:

Mindernes Bog er evig  
I Morgengry den 29ende August 1943  
lød de tyske Soldaters Tramp i denne Port  
Benzin og Biler maatte udleveres –  
paa Værnemagtens Bud –  
Men 5te Mai i 45 –  
Underet skete Lænken brast  
DEN GAMLE VOGNMANDSGAARD VAR  
MED DANMARK ATTER FRI

Hvorvidt tavlerne har historisk værdi kan selvfølgelig diskuteres, da det måske er en lille smule banalt at opsætte en mindetavle på disse grundlag som privatperson. Men at Lauritz Jacobsen selv af ærligt hjerte skrev ordene på tavlerne, er der ingen tvivl om, og så må tavlerne være et kulturhistorisk bevis på hvad den generation egentlig følte på den tid.

I 1947 oprettede OHJ en rute mellem Sjællands Odde og Asnæs, og det var primært for at transportere skoleelever til Realskolen i Asnæs. I starten forpagtede man ruten ud, men i 1949, hvor ruten var blevet udvidet fra Asnæs til Holbæk station, overtog OHJ selv ruten.

I 1949 havde man Nykøbin-Rørvig bussen stationeret i Nykøbing sammen med bussen fra Sjællands Odde til Nykøbing, mens bussen fra Sjællands Odde til Holbæk via Asnæs var stationeret hos chaufføren på Sjællands Odde.

Bussen havde i starten mange holdepladser efter endt kørsel, og blandt andet kan man stadig, mellem Havnebyen og Odden kirke, se hvor den engang havde garage i den lille hvide ejendom på Oddenvejen. Gottschalck, der først var chauffør hos Lauritz Jacobsen, og senere i mange år for OHJ, fortæller, at i begyndelsen havde han bussen med hjemme, men efterhånden var han godt træt af den ordning, så bussen blev flyttet til "Frede Nyboe", hvor der blev bygget et par garager til busserne. Senere fik busserne fast holdeplads bag ved hvor Odden Kro nu ligger, og hvor der dengang var vaskeri.



## Historien fra dengang det hele startede!

Busserne til ruten var altså fast stationeret på Sjælland Odde først hos forskellige private, men senere byggede OHJ en garage på hjørnet ved Sejerøvej på Odden. Nogle ruter udgik dog fra Nykøbing idet man lavede en samkørsordning med ruten fra Nykøbing til Sjællands Odde.

Ruten Sjællands Odde til Holbæk via Asnæs kørte i starten 2 gange om dagen, men langsomt nedtrappedes turene, så den i de sidste år kun kørte 2 gange om ugen, med en afgang om dagen i hver retning tirsdag og fredag.

Der var normalt afgang ved halv ottetiden om morgenen, og ca. to timer senere var bussen i Holbæk. Chaufføren ventede så i Holbæk til ved tre-halv-fire tiden om eftermiddagen, hvorefter han kørte retur, men nu med den lille ændring, at den først kørte til Nykøbing station inden den fortsatte til Sjællands Odde.

Især gjorde ruten sig bemærket blandt chaufførerne ved den megen post, og de mange pakker, som der på denne rute var at holde styr på. Når bussen i Holbæk fik fyldt bagagerummet med pakker, blev der suppleret op med gods både i Sandby og Fårevejle, og med Apotekervarer fra Asnæs, som skulle fordeles til købmændene ud over Ellinge Lyng.

Når bussen landede i Nykøbing blev den igen lastet med post og pakker til Sjællands Odde, men også her var der apotekervarer til Brugsen i Lumsås og Sjællands Odde.

Gottschalck, der kunne fortælle levende og interessant, om hvordan det var at køre bus i årene efter Anden Verdenskrig, fortalte følgende to små historier, som siger noget om det "miljø" der var dengang;

Engang blev jeg sendt i byen i Nykøbing for en dame, som spurgte om jeg nu, når jeg kom til Nykøbing, ikke lige kunne smutte ind hos "Buurgårds", tøjforretningen, der engang lå hvor Apoteket nu ligger på hovedgaden, og købe hende et par bukser.

Ekspedienten, som var ansat hos Buurgård dengang, blev noget forbavset da jeg bad om de største bukser de havde ... med lodden vrang!

Ekspedienten, der udmærket kendte mig, sagde forbløffet: "Så stor er din kone da ikke"!

Næh, kunne jeg kun svare, det er heller ikke hende, der skal ha` dem ... i det samme gik der en forbi ude på gaden, så jeg pegede, og sagde: "Den størrelse må det være, det er til så`n en dersens"! – Det var hende der altid blev kaldt "Spærreballonen", og ih du forbarmende hvor var hun stor.

Bukserne passede meget godt, smilede Gottschalck, og tilføjede: Ja, man var udsat for mangt og meget dengang, og foruden briller og bukser, og den slags, so var jeg engang også i "Voldgiftsretten" for en mand, der havde købt en hest på afbetaling, og ikke kunne betale:

## Historien fra dengang det hele startede!

Ka` do itte kla`r den, spurgte han, og det ku` jeg da godt, og jeg skulle bare sige til dommeren, at hvis de ville se no`n skillinger, skulle de nok komme om morgenen, hvilket jeg gjorde, og dommeren grinede, han kendte ham vist nok – men i hvert fald gik sagen i orden – og så fik man da prøvet det!

Ak ja, dengang var chaufførerne udsat for mangt og meget, som jo nok ikke går den dag i dag, og mon ikke der er nogle, der kan huske en tur til Sjællands Odde tog en time og godt tyve minutter, hvor der i dag er "timedrift", og hvor den slags nok ikke mere er så udbredt.

I 1947 havde OHJ jo selv overtaget ruten mellem Nykøbing og Sjællands Odde, som man nu drev sammen med ruten mellem Nykøbing og Rørvig og Ruten mellem Sjællands Odde og Holbæk via Asnæs, og OHJs busdrift var nu endeligt etableret. Og på grund af man lavede et "samkøringssystem" fik man nu udvidet kørselen.

OHJ havde også tidligere fået andel i den DSB-drevne rute mellem Holbæk og Kalundborg, sammen med Hørve-Værsløv Jernbane, og man drev nu denne rute i fællesskab forholdet 2:3:1. Det skal dog lige bemærkes, at ruten udelukkende blev kørt af DSBs busser, og at OHJ og HVJs andel i kørselen udelukkende bestod af dele over- og underskud, og det var egentlig også DSB der var koncessionshavere.

Men igennem de foregående, og kommende, år steg konkurrencen fra andre vognmænd støt, for i begyndelsen af fyrrerne og halvtredserne oprettede nogle vognmænd et par ruter fra Valby til Odsherred, og disse ruter fik snart prædikatet: "Hurtigbusser"!



*Vognmand Waldemar Nielsen og hans hustru Martha Nielsen, Rørvig, er her fotograferet sammen med Waldemar Niensens Mercedes bus foran Rørvig Færgetro der dengang altid var hvidkalket.*

*Foto: J. Jensen, Rørvig.*

## Historien fra dengang det hele startede!



*Tre Volvoer tilhørende "De Grønne Busser" i Rørvig er her fotograferet i Rørvig, hvor de havde deres garage m.m.*

*Ved busserne står fra venstre mod højre: Chauffør Hans Leth, chauffør Willy Madsen, Rutebilejer Niels J. Nielsen, og Rutebilejer O. Valdemar Nielsen.*

*Foto: J. Jensen, Rørvig.*

Spørgsmålet om at køre direkte fra København til Odsherred og retur var ikke noget ganske nyt, Da Niels Nielsen, Rørvig, allerede i begyndelsen af tyverne forsøgte sig med en rute, som gik fra Rørvig via Nykøbing til Holbæk, Roskilde og København. På den første del af ruten var der passagerer nok til det blev en delvis succes, mens det straks kneb mere når bussen kom ind på den anden side af Roskilde. Da der så yderligere midt i tyverne kom en vejskat i form af en "kilometerafgift", valgte Niels Nielsen at korte ruten af, så den "kun" kørte til Roskilde, det vil sige, det var vistnok til daværende "Roskilde kro", som dengang lå næsten inde ved Tåstrup på den gamle landevej til København.

Hvornår ruten blev indstillet har det desværre ikke været muligt på nuværende tidspunkt at finde frem til, men det er et faktum, at dette var den første officielle rute mellem Odsherred og København, og selvom det måske ligefrem var en "Hurtigrute" efter nutidens målestok, da bussen ved rutens åbning kørte fra Nykøbing klokken 7 om morgenen. og var i København ved "Trommesalen" klokken 11.15.

"Trommesalen" var oprindeligt et kvægtorv, som ikke lå så langt fra "Frihedsstøtten", og der er da også den dag i dag en lille gade, der på dette sted hedder "Trommesalen". Navnet stammer fra, at en mand gik rundt og slog på en lille tromme inden handelen med kreaturer begyndte.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Mercedes Benz tilhørende Rutebilejer Waldemar Nielsen, Rørvig, senere medejer af "De Grønne Busser" i Rørvig, er her fotograferet først i 30-erne i Nakke ved Rørvig som sneplov, og det skulle efter sigende være Danmarks første sneplov. Ploven er lavet af en beslagsmed i Bråde ved Egebjerg, og da den skulle præsenteres dukkede hele Holbæk Amtsråd, og indtil flere folketingsmedlemmer, op for at se hvordan den virkede, da der i 1932 var optræk til en ny færdselslov.*

*Foto: J. Jensen, Rørvig.*



*De fem busser OHJ overtog fra Vognmand H. G. Buus i 1954, hvoraf den ene fortrinsvis kørte ruten fra Nykøbing til Kalundborg, mens de andre hovedsagligt kørte Turistkørsel. Fra venstre mod højre er det en Diamond, nummer to er en Ford V8, som OHJ straks videresolgte til Hørve-Værsløv Jernbane, nummer 3 er en Opel Blitz, nummer 4 er en Chevrolet, og længst til højre er det den lille Ford Køhl, som fik OHJ vogn 13. - Foto: H. G. Buus, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!



*Dodge Brother, tilhørende Rutebilejer Rudolph Jørgensen, Nykøbing Sj., er her fotograferet da den kørte sin første tur den 15. juni 1925. Bemærk personernes beklædning i baggrunden til venstre.*

*Foto: Linda Danielsen, Nyk. Sj.*



*Chevrolet fra 1951 tilhørende Vognmand Rudolph Jørgensen, Nykøbing Sj., der her ses til venstre i samtale med sin mangeårige chauffør Frede Danielsen, der senere i 1969 overtog firmaet.*

*Bussen blev i øvrigt afhændet til Turistvognmand Jens Christensen i Klint ved Nykøbing Sjælland.*

*Foto: Linda Danielsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Det var en køretur på fire timer og et kvarter, og bussen, der kørte ruten fra "Trommesalen" klokken fem om eftermiddagen, var i Nykøbing lidt over klokken 9 om aftenen, så der gik en hel arbejdsdag, som chaufførerne i dag nok vil betakke sig for, med blandt andet de fem timers ventetid i København. Og så vidt det har kunnet oplyses, kørte ruten ikke ret længe, da der ikke var den helt store søgning til ruten.

Denne rute blev oprettet længe før begrebet "Landliggere" i Odsherred var kommet til, for det var først i begyndelsen af 30-erne, at et par vognmænd oprettede et par ruter fra Valby station til Odsherred, og det var disse ruter som senere fik prædikatet "Hurtigbusser".

Disse ruter var primært beregnet på at bringe "Landliggere" hurtigst muligt op til "Sommerlandet", hvor turismen nu var begyndt at florere for alvor idet flere og flere sommerhuse dukkede op. Iøvrigt fortalte Nykøbings Borgmester igennem mange år, Bent Jensen, mig at Nykøbing og Rørvig sogne var blevet tilbudt at få Stålvalseværket opført i nærheden af Nykøbing, men de daværende sogneråd takkede pænt nej tak, man ville hellere satse på turismen, og med tanke på Stålvalseværkets sørgelige endeligt, må det siges at være en god beslutning på den rigtig lange bane.

Ser vi bort fra Niels Nielsens forsøg på at starte ruten til København, må vi nok konstatere, at det var vognmand Harald Buus, Nykøbing, der var den første til at starte en "Hurtigbus" i Odsherred, men det var ikke en almindelig rute, men snarere en form for "Turistrute", hvilket man senere fik mange kvaler med at definere nærmere.

Harald Buus kom oprindeligt fra København, men havde prøvet lidt af hvert inden han kom til Nykøbing, for som 20-årig havde han en lille købmandsforretning ved siden af Vor Frue kirke i Roskilde, og han kørte en overgang også fragt med hestevogn for en fragtmand Rasmussen i Roskilde.

Men da bilerne efterhånden blev udviklet til "lastbiler", fik han et sådant eksemplar at køre med, og sidst i 20-erne kom han til Holbæk hvor han kørte for Holbæk Omnibiler, men i 1930 fik han jobbet med at køre ruten fra Holbæk til Nykøbing, for da Valdemar Nielsen der havde ruten dengang, var blevet syg og manglede en chauffør, som var bosiddende i Holbæk, og spurgte Buus om han ville have jobbet, slog han straks til.

En dag da Buus så holder og venter ved Rørvig Færgetro på, at det skulle blive køretid tilbage til Holbæk, hører han tilfældigt, at ruten fra Nykøbing via Asnæs til Kalundborg var blevet ledig, og han søgte så den ledige koncession, som han fik, og flyttede derfor til Nykøbing.

Buus nøjedes dog ikke med at drive denne rute, der med hans egne ord: "Var Odsherreds dårligst betalte rute", nej, han opbyggede igennem årene en stor og blomstrende Turistvognmandsforretning, som en del nok husker den dag i dag. Og det var for at få kørsel til sine Turistbusser, at Buus begyndte at spekulere i en rute mellem København og Odsherred. Men Buus, hvis forretning i 30-erne ikke gik så overvældende godt, for man skal blandt andet huske på, at der den gang var

## Historien fra dengang det hele startede!

meget mere fattigdom i landet end der er i dag, (krisen i 30-erne), men han havde erhvervet en landbrugsejendom på Ellinge Lyng, som han måske kunne tjene lidt på hvis han udstykkede den.

Men nu var det tilfældigvis sådan, at en vis Chr. Petersen også havde købt en ejendom på Ellinge Lyng, som han agtede at udstykke, og for at få solgt sine grunde foreslog han Buus, at hvis denne opgav sin udstykning, så ville han samle landliggere sammen inde på sit kontor i København, og så fylde dem på Buus busser.

Buus opgav sin udstykning, og Chr. Petersen, som senere fik en vej opkaldt efter sig, nemlig "Chr. Petersens vej" midtvejs mellem Nykøbing og Rørvig, ja, han fik nu rivende afsætning af sine grunde, da han kunne reklamere med den nye busrute, og det skal lige med, at Chr. Petersen senere købte "Jagtborg" på Rørvigvej til udstykning, og så fik "Hurtigruten" endnu flere kunder.

Buus havde imidlertid ikke søgt koncession på denne rute, og de andre vognmænd, der mente at det var illoyal konkurrence, meldte ham for ulovlig kørsel, og så endte sagen i retten.

Buus førte sin sag frem som "Kundeservice" idet han ikke mente han drev en fast rute, men en form for turistkørsel med turister i Sommerlandet, hvilket han mente især var til gavn for de næringsdrivende. Sagen var ret så indviklet, men til sidst fik han dog rettens dom for, at hans rute var "Kundeservice", og han fortsatte derfor kørselen lige indtil Anden verdenskrigs restriktioner satte en stopper for kørselen, som herefter lå stille i nogle år.

Straks efter krigens ophør henvendte mange af dem, som før krigen havde fået købt sommerhus i Odsherred, sig til Buus, og spurgte om han dog ikke ville begynde at køre igen. Og der var nu blandt andet kommet en Grundejerforening på Ellinge Lyng, og formanden, C. C. Larsen, spurgte ham også om han ikke kunne få ruten i gang igen, hvilket Buus gik med til, og forretningen gik straks strygende – det var jo en stor fordel for sommerhusejerne, så alene af den grund gik det helt af sig selv med at få fyldt busserne op.

Så en dag foreslog C. C. Larsen de skulle lave fast rutefart, men det ville Buus i starten ikke være med til, men efter mange overtalelsesforsøg sagde Buus: "Okay Larsen, men vi kan kun køre til vi bliver stoppet ... for stoppet bliver vi sgu"!

Det kom også til at holde stik, for i 1951 måtte Buus så i retten igen, og hele sagen kørte forfra. Dommeren sagde næsten ingenting før til sidst hvor han sagde: "Buus, du ved jo godt det er ulovligt" – Ja, svarede Buus, det kan jo ikke hjælpe at sige andet!

Og så fik Harald Gunnar Buus 100 kroner i bøde.

En lille historie ryster Buus også ud med, da han med et glimt i øjet fortæller om en lille episode, hvor en passager havde spurgt en kollega til ham om hvad ham der "Buus" egentlig hed?

## Historien fra dengang det hele startede!

Det ved jeg faktisk ikke, for vi kalder ham aldrig andet end "Bus"!

Ja tænk engang, siger Buus, alle troede det var et øgenavn, for det udtales jo uden to "u", ler Buus!

Nogle år senere solgte Buus så alle sine busser til OHJ., men mere om det senere, for nu vender vi lige tilbage til OHJ, som var en af dem, der tog konkurrencen op med "Hurtigruten" idet man oprettede nogle deciderede "Strand-ruter", som fra sommerlandet skulle transportere landliggerne til de nærmeste stationer, og det årsagen til starten på ruterne Nykøbing-Klint i 1949, Nykøbing-Asnæs-Ellinge Lyng også i 1949, og endelig ruten Asnæs-Ordrup Næs i 1952.

Selvom OHJ gjorde virkelig meget ud af disse ruter, var det dog ikke nok til at vinde det tabte terræn ind, som man havde mistet til "Hurtigruten" sidst i 40-erne, for Buus var jo ikke den eneste, der udførte kørsel med "Hurtigbusser".

Selvom de forskellige vognmænds forhold til Odsherreds Jernbane ikke var det bedste, så konkurrerede de også indbyrdes på livet løs, hvilket kunne give sig udslag i rene "dødsførsler" i kampen om kunder på bussernes fællesstrækninger fra Herrestrup til Holbæk. Og det var tillige kendt, at de konkurrerende ruter ofte kørte til og fra de samme DSB togforbindelser i Holbæk, og at denne kørsel kunne udarte sig til konkurrence om hvem der kom først frem.

For også at forstå hvad der skete dengang i en sag om konkurrencen, som blev ivrigt debatteret i den lokale presse, men så sandelig også i Københavneraviserne, må vi også se på rejsetiderne, da grundejerforeningernes "Hurtigruter" tog 2 timer mellem Odsherred og Valby station, mens OHJs tog i 1952 brugte 3 timer til København, dog med en enkelt undtagelse der var lidt hurtigere. Men situationen var åbenbart gået i hårnude, og det var svært at se en løsning på problemerne. Men en løsning kom der, og for at beskrive hvad der egentlig skete må vi forlade "Hurtigbusserne" lidt, og se hvorfra OHJ også havde en væsentlig konkurrence.

OHJ, der nu var gået aktivt ind i busdrift, kunne ikke acceptere, at konkurrenterne kørte med flere og flere af banens passagerer på de andre ruter, så man besluttede at tage konkurrencen op her.



*Bedford fra omkring 1935 tilhørende Viggo Christensen, som kørte på ruten Nykøbing-Egebjerg-Vig.*

*Foto: Jytte Petersen, Bråde.*



*Denne Mercedes Benz fra først i 30-erne, tilhørende Vognmand Waldemar Nielsen i Rørvig, er afbilledet andet sted som "Sneplov".*

*Foto: J. Jensen, Rørvig.*



Gyldig fra 22. Decbr. 1922

# KØREPLAN

Gyldig fra 22. Decbr. 1922

## Auto-Omnibus

Hverdage, Søn- & Helligdage

### Nykøbing S. - Holbæk - Roskilde - København

	Fmd.		Eftm.
Afg. Nykøbing S. ....	7,00	Afg. København (Trommesalen) .....	4,45
▪ Vig .....	7,25	▪ Glostrup .....	5,10
▪ Herrestrup .....	7,45	▪ Taastrup .....	5,25
▪ Gundestrup .....	7,50	▪ Hedehusene .....	5,40
▪ Hagested .....	8,05	▪ <b>Roskilde</b> .....	5,55
▪ <b>Holbæk</b> .....	8,30	▪ Svogerslev Kro .....	6,10
▪ Grandløse .....	8,45	▪ Kornerup .....	6,15
▪ Aagerup .....	8,55	▪ Lindenberg Kro .....	6,25
▪ Elverdams Kro .....	9,05	▪ Elverdams Kro .....	6,45
▪ Lindenberg Kro .....	9,30	▪ Aagerup .....	6,55
▪ Kornerup .....	9,40	▪ Grandløse .....	7,05
▪ Svogerslev Kro .....	9,50	▪ <b>Holbæk</b> .....	7,15
▪ <b>Roskilde</b> .....	10,00	▪ Hagested .....	7,50
▪ Hedehusene .....	10,20	▪ Gundestrup .....	8,10
▪ Taastrup .....	10,35	▪ Herrestrup .....	8,15
▪ Glostrup .....	10,50	▪ Vig .....	8,35
Ank. København (Trommesalen) .....	11,15	Ank. Nykøbing S. ....	9,00

Bilen er opvarmet og forsynet med Elektrisk Lys.

Standser paa Opfordring alle Steder og medtager Passagerer og Pakker.

Alle Bud besørges. — Rejsegods, Cykler osv. medtages. — Telefon: Nykøbing 280.

Arns Faskines Bøgetrykkeri  
Nykøbing S.

*Da Rutebilvognmand Niels Nielsen i 1922 startede ruten mellem Nykøbing og København så skulle der naturligvis også en køreplan til, og bemærk lige tiderne! Men bussen kørte vist kun de første par gange helt ind til København, hvorefter den ganske langsomt blev trappet ned til at ende med kun at køre til Holbæk station. Rejsegods og lignende, samt køreplaner m.m., ja, så skulle man henvende sig på hjørnet af Havnegade og Holsts Plads, da der her på hjørnet dengang lå en købmandsforretning, hvor man også kunne få en køreplan. Køreplanen er venligst udlånt af J. Jensen, Rørvig.*

Men hvorfra kom den konkurrence, jo, selvom der var startet en rute mellem Nykøbing og Kalundborg i 30-erne, og der også var startet en enkelt rute til Slagelse, så var der foruden "Hurtig-busserne", også ruterne mellem Nykøbing og Holbæk, der var nogle virkelige konkurrenter til Ods herreds Jernbane.

De væsentligste årsager til dette var ruternes længde, der kun var 2/3-del af banens, og deres køretider var kortere, samt deres billettakster var lavere, så det var i realiteten ruterne mellem Holbæk og Nykøbing, der var Odsherreds Jernbanes værste konkurrenter. Da den nye rutebillov trådte i kraft i 1951 havde OHJ følt sig gået for nær, både af koncessionshaverne på Holbæk-ruterne, og de "illegale" ruter til København, som havde fortsat deres "ulovlige" kørsel.

Men dem, der havde koncession på ruterne til Holbæk, var også utilfredse, for nu kunne de ikke udvide køreplanen, som de ønskede, og da så OHJ samtidig for at imødegå konkurrencen, nedsatte køretiden med toget til Holbæk, og forsøgte sig med flere gennemgående afgange til København,

## Historien fra dengang det hele startede!

samt også indførte visse rabatter, var der på det tidspunkt opstået en vis mistænksomhed mellem alle de stridende parter.

Sommerhusgrundejerforeningerne var også utilfredse, for nu trak det op til et forbud mod den "illegale" kørsel til København, og de var jo også en væsentlig faktor, da de repræsenterede et ret stort antal landliggere. Og derfor startede de en kampagne for at få de "illegale" ruter gjort lovlige, og man kunne i pressen læse de mest uhyrlige påstande om hvor lang rejsetid der var nødvendig fra København til Odsherred med toget, og de eksisterende koncessionshavende ruter.

Trafikudvalget i Holbæk amt ønskede ikke, at se passivt på hvordan udviklingen ville forme sig, så for at få orden på forholdene, blev det som en betingelse for koncessionernes fornyelse forlangt, at indehaverne af de større ruter måtte se at få en ordening med OHJ, så alt for uhæmmet konkurrence ikke skulle ødelægge, både banens, og de større ruters økonomi.

Da koncessionerne på de lokale ruter mellem Nykøbing og Holbæk skulle fornys i 1953, så OHJ her en reel mulighed for at få indflydelse på kørselen, og banen ansøgte derfor om at få koncession på ruten, som skulle gå over Kelstrup, Grevinge og Gislinge, og for at nedsætte rejsetiden ville OHJ undlade at stoppe ved disse stationer med enkelte tog.

Dette medførte en hel del møder med de implicerede parter, før man fandt en løsning, og selvom den endelige løsning på problemerne ikke var helt tilfredsstillende for nogle af parterne, var der i det mindste nu skabt en slags "Borgfred" mellem konkurrenterne.

Og hvad var det så der egentlig skete? – Jo, det var såmænd Holbæk Amtsråd der greb ind, for efter gældende lov dengang, var Amtsrådet koncessionsgivende myndighed, og for ikke at skade trafiksikkerheden – væddeløbskørselen var nemlig almindelig kendt – og for ikke at skade den almindelige konkurrence, beordrede man de implicerede parter til at indgå et samarbejde.

Fra de private rutebilejeres side havde man aldrig været tilbøjelige til et samarbejde med OHJ, da den gensidige mistro, der var oparbejdet gennem årene, ikke var sådan lige til at få bugt med, men da der kom en "føler" ud, om ikke OHJ kunne tænke sig at søge koncession på "Hurtigruten", var OHJ interesseret, men man ønskede først og fremmest at få orden i de lokale forhold.

Det blev til en del møder hvor OHJ var repræsenteret ved A. Lading Petersen, Borgmester i Nykøbing, og ved OHJs direktør, Erik Johansen. Rutebilejerne fik bistand af landsretssagfører H. Gideon, og forhandlingerne var mange gange ved at blive sprængt, fordi man faktisk havde vidt forskellige interesser og meninger, men til sommerkøreplanen i 1952 lykkedes det i første omgang at blive enige om kørselen mellem Nykøbing og Holbæk..

Landsretssagfører Henry Gideon havde altså fået til opgave at "forlige" parterne, og ved hans mellemkomst lykkedes det da også at få dannet et interessantselskab, således at en tredjedel foretoges af OHJ, en tredjedel af Rutebilejer Rudolph Jørgensen, og en tredjedel af Rutebilejerne Niels

## Historien fra dengang det hele startede!



*OHJs vogn 23 inden den blev malet om i OHJs normale røde farve. Det er Børge Madsen, mangeårig chauffør ved OHJ, og senere Trafikassistent ved Vestsjællands Trafikselskab, der står ved bussen.  
Foto: Børge Madsen, Asmindrup.*



*Vognmand Frede Danielsen, Nykøbing Sj., er her fotograferet sammen med en af sine Scania busser fra 1959, der kørte på "Hurtigruten" mellem Odsherred og Valby.  
Foto: Linda Danielsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Nielsen og Waldemar Nielsen, der ejede "De Grønne Busser" i Rørvig. Og med dannelsen af dette kompagniskab var der nu i realiteten sluttet fred mellem parterne. Det skal lige med her, at Niels Nielsen og Waldemar Nielsen jo havde samme efternavn, men overhovedet ikke var i familie med hinanden, og ikke brødre, som jeg har set nævnt andre steder.

Alle indtægterne på ruterne gik i en fælles pulje, som blev kontrolleret af OHJ, mens udgifterne til kørselens trediedele var noget de tre koncessionshavere selv måtte stå for.

At overenskomsten ikke blev indgået uden de forskellige parter måtte "sluge et par kameler", fremgår blandt andet af, at OHJ måtte sætte billetpriserne lidt ned, mens man satte taksterne for abonnementskort lidt op, og begge dele var ikke lige netop OHJs prispolitik. Det blev også vetaget, at lokale returbilletter kunne bruges "i flæng" til busser og tog, og som før nævnt, at alle indtægter deltes ligeligt mellem de private vognmænd og Odsherreds Jernbane.

Det lykkedes således allerede i 1952 at få samme takst mellem Nykøbing og Holbæk ad bane og på landevej. Dette forhold ændredes først ved overgangen til Vestsjællands Trafikselskab i 1980, idet VTs principper var mindre smidige end dem, som praktiseredes af interessentskabet i 1952, men mere om Vestsjællands Trafikselskab senere.

Tilbage til 1952 gav Amtets Trafikudvalg hurtigt denne ordning sin velsignelse, og den fungerede som nævnt nu i en længere årrække.

Der var også i den indgåede aftale en bestemmelse om, at parterne forpligtede sig til i fællesskab at søge koncession på en rute mellem Odsherred og København i sommersæsonen. Og det dannede Interessantselskab gik da også straks i gang med at søge denne koncession, da sommerhus-ejernes foromtalt pressekampagne efterhånden havde skabt et sådant røre om Odsherreds trafikforhold, at tiden nu var inde til at gøre noget hvis denne hetz skulle medføre, at "outsiderne" skulle løbe med hele kagen.

Koncessionsansøgningen blev indsendt til Landsnævnet for Rutebilkørsel, der svarede ansøgerne, at de burde søge at træffe en ordning med Statsbanerne, hvilket medførte en del møder mellem parthaverne fra Holbæk amt og Generaldirektoratet. Men havde interesse modsætningerne mellem OHJ og de private rutebilejere været fremherskende, så var det endnu tydeligere, at de ikke var mindre mellem rutebilejerne og Statsbanerne.

Man kom dog omsider til en forståelse, der i store træk gik ud på, at Statsbanerne, OHJ, og de private rutebilejere indgik i et konsortium som ligeberettigede partshavere med en tredjedel hver. Interessantselskabet lejede materiel til kørselen ud til konsortiet til en forud aftalt pris pr. kilometer, idet Statsbanerne ikke ønskede at stille materiel til rådighed hovedsagligt kun i et par sommermåneder.

## Historien fra dengang det hele startede!

Den aftalte ordning fik Landsnævnets godkendelse, og kørselen blev startet så småt allerede til Påsken i 1953, og senere med offentliggørelsen af "Hurtigrutens" nye køreplan til køreplansskiftet maj 1953.

Sommerhusejerne, der så alle deres ønsker om forbindelser opfyldt, og som slap for besværet med kørselens tilrettelæggelse, noterede den skabte ordning som en stor sejr for sammenslutningen af sommerhusejere.

For nu at være sikker på, at der kunne skaffes plads til alle, som ville med på den lange tur til Ods herred, bibeholdt man den af sommerhusgrundejerne trufne ordning med at forudbestille plads, for at få adgang til bussernes ture, og den ordning fungerede stort set tilfredsstillende alle de år "Hurtigbusserne" kørte.



*"Mariehønen", OHJs vogn 4, er her fotograferet ved den gamle rutebilstation på Stationen i Nykøbing, og man ser tydeligt i bagenden af bussen et "hak", hvor gasgeneratoranlægget var monteret. Det var en Opel Blitz fra 1940 med 14 siddepladser, og OHJ anskaffede sig den fra DSB i 1949/50, hvor den havde kørt Holbæk-Kalundborg, og OHJ anskaffede den primært for at køre som reserve på Sjællands Odde ruterne, hvor den sjove lille bus blev uhyre populær.*

*En af de sidste ture "Mariehønen" kørte, var med Hardy Nielsen, Asnæs, bag rattet, hvor bussen deltog i et historisk optog til Asfaltballet i Nykøbing. Bagt hvor der var hak til gasgeneratoren, havde man anbragt en lille kakkellovn, som man fyrede op i, og som udsendte en sort tyk røgsky. Det lille nummer havde man meget mas med at få gennemført, da både politi og brandvæsen nedlagde forbud mod den spøg. Selvom man alligevel gennemførte optoget i fin stil med røg og det hele, så reagerede myndighederne dog alligevel ikke.*

*I 1969 blev den afhændet, og endte sine dage i et skur på Fårevejlekanten, selvom vedholdende rygter ville vide, at den havnede et sted i Spanien på Solkysten, hvor den blev brugt som gæstehus, og senere dueslag - men det er altså et ubekræftet rygte.*

*Foto: Leo Baunsgaard, København.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Det var Odsherreds Jernbane der var forretningsførende for konsortiet, og desuden for kørselsfordelingen de lokale parthavere imellem, og det skal da ingen hemmelighed være, at samarbejdet mellem parterne ikke altid var lige gnidningsfrit.

Konsortiets bestyrelse bestod de første år af kontorchef P. E. N. Skov (den senere Generaldirektør for DSB), som repræsenterede Statsbanerne. Han blev senere erstattet af Rutebilchef Herluf Larsen.

Rutebilejerne, Niels Nielsen og Waldemar Nielsen, fra De Grønne Busser i Rørvig, indtrådte i konsortiets bestyrelse, som tilsammen repræsenterede den ene parthaver, og Rutebilvognmand Rudolph Jørgensen, som den anden private interessent, mens den tredje part, Odsherreds Jernbane, blev repræsenteret ved banens direktør Erik Johansen, hvis lod det blev at lede møderne som repræsentant for den forretningsførende Styrelse.

De, der kender lidt til de enkelte medlemmer, vil sikkert give mig ret i, at ikke alle havde et ligefrem fredeligt gemyt, men selvom det af og til "slog gnister", og der var visse gnidninger, så var der fra alle parter en stor interesse i at løse de problemer, der af og til opstod.

Selvom Odsherreds Jernbane måtte afgive en del rejsende til bilruterne, har banens økonomi dog været så god, at resultatet var tilfredsstillende, og OHJ var nu etableret med en busdrift, som man kunne bygge videre på.

Det første år havde "Hurtigruten" en omsætning på omkring en million kroner, og befordrede nu omkring 60.000 rejsende, og selvom OHJ indrettede sine lokale bilruters køreplaner på, at de fleste ture afsluttedes før den store aftentur med "Hurtigbussen" til København, så flere busser kunne indsættes, så var det ikke nok, og man måtte leje materiel over det meste af Sjælland til reserve. Så 4-5 busser ad gangen fra Odsherred til København var ikke noget særsyn søndag aften i sommersæsonen, ligesom man lørdag, og senere fredag aften på Valby station kunne se lige så mange busser fyldes med landliggerne på vej til Odsherred.



*"Hurtigruten" til Odsherred udgik fra Mellemtoftevej i Valby, hvor man her ser der bliver gjort klar til afgang med hele 8 busser.*

*I forgrunden er det chauffør Verner Nielsen, der er ved at stille de mange cykler på plads på taget.*

*I øvrigt lå der her på Mellemtoftevej en lille cigarforretning hvor passageren skulle afhente billetterne til bussen dagen før. Indehaveren, "Lindberg", var af svensk afstamning, og her var chaufførerne altid hjertelig velkommen, og der var altid en "kaffetår" parat, hvis de kiggede ind.*

*Det var en rute, som alle chauffører var glade for at køre.*

*Foto: Gunnar Larsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Fra oprettelsen af interessentskabet i 1952 varetoges den daglige ledelse af OHJs rutebilsdrift af Overtrafikassistent Aage Larsen, og dette gjorde han med stor dygtighed, også efter han blev stationsforstander i Nykøbing.

Selvom OHJ havde lagt mange kræfter i at kunne konkurrere både på ruten til Holbæk, og med "Hurtigruten", så havde man samtidig kørt en del turistikørsel, og fra foråret 1954 overtog OHJ, sammen med Hørve-Værsløv Jernbane, ruten mellem Nykøbing og Kalundborg sammen med de busser, der kørte på ruten. Og da man samtidig fik fire turistbusser med i købet, var grunden lagt til en omfattende turistikørsel, som OHJ udførte i mange år.

Nu var ruten mellem Nykøbing og Kalundborg ikke den mest indtægtsgivende, hvilket OHJ da også var klar over, men der var en konkurrent mindre, og ruten blev da også straks efter overtagelsen lagt om, så den fulgte Hørve-Værsløv Jernbane, for at busserne her kunne supplere banens toggang.

Da Hørve-Værsløv Jernbane indstillede driften fra nytåret 1957 overgik ruten til OHJ, som drev den videre alene, og økonomien blev selvsagt noget bedre.

I Nykøbing, hvor OHJs garageanlæg lå bagved det gamle Posthus, opførtes den første garage til fem busser i 1957, men da man havde flere busser, end der var garageplads til, måtte nogle stå udenfor, hvilket dog ikke var det helt store problem, da busserne jo kørte næsten hele døgnet, hvoraf en del som sagt var Turistikørsel.

I 1957 overtog OHJ også en del skolekørsel i Bregninge-Bjergsted kommune, som Hørve-Værsløv Jernbane havde påbegyndt i 1955. Kørselen udførtes af Svend Larsen, der var bosiddende i Bregninge, og som fik OHJs vogn 21 fra Nykøbing til kørselen. Vogn 21 blev altså udstationeret i Bregninge til skolekørselen i vinterhalvåret, men udenfor skoletiden blev den flyttet til Hørve, hvor den kørte en "Strandrute" fra Asnæs til Nykøbing via Ellinge Lyng, og denne vekslen frem og tilbage mellem Hørve og Bregninge fortsatte indtil sommeren 1973.

OHJs busdrift udviklede sig nu stille og roligt fra 1957 og årene fremover, og heller ikke i 60-erne skete der de store omvæltninger, men stille og roligt blev kørselen udvidet med flere og flere turistture.

Høng-Tølløse Jernbane havde ingen busdrift, men i 1963 (efter skoleferien) fik HTJ overdraget skolekørsel i Finderup kommune, der senere blev til Høng storkommune. Til denne kørsel lejedes en bus hos OHJ, og da denne bus ikke kørte skolekørsel i ferierne, var den til rådighed for "Strandruterne" i Odsherred. Kørselen udvidedes senere til 3 busser, og kørselen blev delvist indarbejdet i Nykøbing-Slagelse ruten, da OHJ overtog denne kørsel.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Her er 5 af OHJs busser fotograferet ved den gamle busgarage i Nykøbing i 50-erne, og det er fra venstre en Ford Køhln, nummer to er en Seddon, nummer 3 er en Bedford, og de sidste to er Scaniaer.*

*Foto: Udlånt fra OHJs arkiv.*



*Interiøret i OHJs vogn 25 var efter datidens målestok virkelig elegant, med mahogni instrumentpanel, og rødt plys på sæderne.*

*Bemærk motorkassen var lavet af finérplader, og til højre for chaufførpladsen var der en bænk med plads til to passagerer, og denne plads blev blandt chaufførerne kaldt "Sladrebænken", og man kan jo godt gætte hvorfor!*

*Chaufføren er Svend Hansen, også kaldt "Ræve-Svend", og det var nu ikke ondt ment, men et udslag af hans altid gode lune, hvor man sagde han havde "en ræv bag øret".*

*Foto: Svend Hansen, Nyk. Sj.*



# Historien fra dengang det hele startede!

Odsherreds Jernbanes køreplan sommeren 1961 over ruterne fra Nykøbing til Sjællands Odde og ruten fra Sjællands Odde via Asnæs til Holbæk, som her er slået sammen til en køreplan.

14

**Grønnehavehus** \* Nykøbing 823  
Foreninger og selskaber modtages (indtil 500 couverter). De er velkommen med madkurven.  
Dansant hver aften — Kabaret i „Stærkassen“ hver aften kl. 20,15 fra 1. juli—12. august  
BESTIL VENLIGST BORD

## Nykøbing Sj.—Sjællands Odde og Holbæk—Sjællands Odde

	Hverdage						Søn- og helligdage									
	Kører ikke lørdage 17/6—7/8	Kun lørdage	Kun lørdage	Kun lørdage	Kun lørdage	Kun lørdage	Kun lørdage 17/6—12/8	Kun lørdage 17/6—12/8	Kun lørdage 17/6—7/8	Kun lørdage 17/6—7/8	Kun fredage					
<b>Tog:</b>																
København H. ... af.	8.38	11.43	12.29	13.25	13.30	14.10	15.20	16.37	17.00	18.23	8.23	9.50	17.00	21.00		
Holbæk ... af.	9.47	13.06	—	14.46	15.07	15.20	16.37	17.04	18.10	9.47	10.55	18.10	22.28			
Asnæs ... an.	—	—	13.56	15.27	16.00	16.03	17.04	—	18.56	10.25	—	—	—	—	—	—
Højby Sj. ... an.	—	14.18	—	15.54	16.35	16.35	—	—	19.25	—	—	—	—	—	—	—
Nykøbing Sj. ... an.	10.57	—	—	16.00	16.43	16.43	—	17.26	19.33	—	10.57	12.13	19.33	23.54		
<b>Rutebil:</b>																
Holbæk ... af.					15.00											
Gislinge ... af.					15.25											
Sandby ... af.					15.30											
Faarevejle ... af.					15.40											
Faarevejle kirkeby ... af.					15.55											
Asnæs st. ... af.			14.05	16.10	16.15	17.10	19.10	19.10	10.30	19.40	11.05	12.20	19.40	21.15	0.00	
Høve by ... af.			14.15	16.20	17.25	19.15	19.15	10.45	19.50	11.05	12.20	19.50	21.15	0.20		
Strandlyst ... af.			14.25	16.30	17.30	19.20	19.20	10.55	20.00	11.05	12.20	20.00	21.35	0.30		
Ellinge lyng ... af.			14.25	16.40	17.40	19.30	19.30	11.00	20.15	11.10	12.25	20.15	21.45	0.30		
Højby Sj. st. ... af.			14.40	16.40	17.40	19.30	19.30	11.00	20.15	11.10	12.25	20.15	21.45	0.30		
Nykøbing Sj. ... an/af.	11.05	14.15	14.40	17.00	17.50	17.50	19.40	21.15	11.05	12.20	19.40	21.15	0.00			
Højby Sj. st. ... af.	11.25	14.50	14.40	17.25	17.50	18.05	20.05	21.35	11.10	12.25	20.00	21.35	0.20			
Gudmindrup ... af.	11.40	15.05	14.50	17.40	18.05	18.15	20.20	21.50	11.20	13.00	20.15	21.45	0.30			
Lumsaas ... af.	11.50	15.15	15.00	17.50	18.15	18.25	20.30	22.00	11.30	13.10	20.25	21.55	0.40			
Overby ... af.	12.00	15.25	15.10	18.00	18.25	18.35	20.40	22.10	11.40	13.20	20.35	22.05	0.50			
Odden havn x) ... af.																
Stenlejerne ... an.																

\*) Der køres kun over Odden Havn, såfremt der er rejsende at afsætte.

**C. H. ANDERSEN**  
Tlf. Nykøbing Sj. 73  
Reklageri og  
skibhandel  
Aft i reb og tovværk  
— Grundlagt 1860

## Sjællands Odde—Nykøbing Sj. og Sjællands Odde—Holbæk

	Hverdage						Søn- og helligdage									
	Kun 19/6—5/8	Ikke 19/6—5/8	Kun 17/6—7/8	Kun 17/6 og efter 7/8	Fredage og lørdage 17/6—7/8	Kun lørdage										
<b>Rutebil:</b>																
Stenlejerne ... af.	6.25	8.00	14.00	14.00	17.05	17.20	18.50	20.30	7.00	14.00	18.15	18.50	20.40			
Odden havn ... af.	6.35	8.15	14.15	14.15	17.15	17.30	19.05	20.40	7.10	14.10	18.25	19.00	20.55			
Overby ... af.	6.45	8.30	14.30	14.30	17.25	17.40	19.15	20.50	7.20	14.25	18.35	19.10	21.00			
Lumsaas ... af.	6.55	8.45	14.45	14.45	17.35	17.50	19.30	21.00	7.35	14.45	18.50	19.30	21.25			
Gudmindrup ... af.	7.05	—	—	—	17.45	—	—	—	—	—	19.00	—	—			
Højby Sj. st. ... af.	7.15	—	—	—	17.55	—	—	—	—	—	—	—	—			
Nykøbing Sj. ... an/af.	7.25	9.15	15.10	15.10	18.05	18.10	19.50	21.20	7.55	15.10	—	19.55	21.40			
Højby Sj. st. ... af.	9.25	15.15	18.15	18.15	—	—	—	—	8.00	15.20	—	—	—			
Ellinge lyng ... af.	9.30	15.20	18.20	18.20	—	—	—	—	8.05	15.25	19.10	20.00	—			
Strandlyst ... af.	9.40	15.30	18.30	18.30	—	—	—	—	8.15	15.35	19.20	20.10	—			
Høve by ... af.	9.50	15.40	18.40	18.40	—	—	—	—	8.20	15.40	19.30	20.15	—			
Asnæs st. ... an/af.	9.55	15.50	18.45	18.45	—	—	—	—	8.30	15.50	19.40	20.20	—			
Faarevejle kirkeby ... af.	10.05	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Faarevejle ... af.	10.10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Sandby ... af.	10.20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Gislinge ... af.	10.25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Holbæk ... an.	10.45	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
<b>Tog:</b>																
Nykøbing Sj. ... af.	—	9.25	15.25	15.25	18.15	18.15	—	21.30	8.07	15.25	—	20.10	21.50			
Højby Sj. ... af.	7.22	9.33	15.32	15.32	18.25	18.25	—	—	8.15	15.32	—	—	—			
Asnæs ... af.	—	10.00	16.01	16.01	18.56	18.56	—	—	8.42	16.01	19.55	20.38	—			
Holbæk ... an.	8.33	10.43	16.34	16.34	19.50	19.50	—	—	9.27	16.43	20.35	—	23.00			
København H. ... an.	9.50	12.06	17.46	17.56	21.22	21.22	—	0.02	10.33	17.56	21.46	22.06	22.06	0.02		

Rutebildebilletter fra strækningen Stenlejerne-Lumsaas til strækningen Asnæs-Holbæk eller omvendt er valgfri gyldig til rejse med tog eller rutebil over Højby Sj. eller Nykøbing Sj.

15

**Premier Is**  
Chokolade  
ISBODEN  
Jernbaneplassen — Nykøbing Sj.  
Aviser  
Frugt

## Historien fra dengang det hele startede!

Ruten Sjællands Odde-Nykøbing Sj. blev i dette tiår betjent af to faste chauffører, der var stationeret på Sjællands Odde, og hvor OHJs busser havde "Standplads" på pladsen bag ved Odden kro.

Da Molsliniens færgerute til Ebeltoft startede i 1966 påbegyndte Konsortiet en regulær kørsel med daglige afgang med "Hurtigruten" i sommerkøreplansperioden, og i weekenderne til færgernes afgang- og ankomsttider, og endelig i 1969 begyndte man også at køre i vinterhalvåret.

I 1969 gennemførtes en større rationalisering og udvidelse af OHJs rutebildrift, for de private rutebilejere, der havde været med fra starten var enten døde, eller holdt op, så koncessionerne på de lokale ruter var blevet ledige, og det endte med at OHJ sad på al rutebildrift i Odsherred.

Ruten Nykøbing til Holbæk via Egebjerg havde i nogle år været drevet af rutebilejerens enke, men som nu ønskede at afhænde ruten til en mangeårig ansat chauffør, mens banen ligeledes ønskede at overtage koncessionen.

Enden på sagen blev lidt indviklet, for det lokale interessentskab blev opretholdt med Rutebilejer Frede Danielsen som parthaver på ruten, mens OHJ overtog dobbelt så stor andel som hidtil i driften på "Hurtigruten", således at OHJ herefter kørte to tredjedel af rutens ture, og oppebar halvdel af rutens overskud. DSB fik som hidtil det kvarte af rutens overskud, men deltog ikke i kørselen, mens den sidste fjerdedel af overskuddet tilfaldt rutebilejerne i Rørvig, som drev "De Grønne Busser", og de varetog en tredjedel af kørselen. Rutebilejerne i Rørvig var nu den ene af de oprindelige rutebilejeres enke, fru Margrethe Nielsen, og den andens svigersøn, Rutebilejer Jørgen Jensen, som også stod for driften af ruten fra Rørvig via Nykøbing og Vig til Holbæk.

Fra vinterkøreplanen 1969 overtog OHJ, sammen med Høng-Tølløse Jernbane, ruterne mellem Nykøbing og Slagelse, og her udstationerede man vogn 19 og 34 i Ruds Vedby, som hermed var etableret som busafdeling under OHJ. Afdelingen i Ruds Vedby blev også udvidet nogle gange, men blev dog i realiteten ved med at høre under Nykøbings busafdeling med blandt andet tillidsrepræsentanterne i Nykøbing til at varetage chaufførernes interesser.

Samtidig med overtagelsen af ruten mellem Nykøbing og Slagelse blev den daglige tur fra Nykøbing via Hørve til Kalundborg skåret ned til kun at køre mellem Hørve og Kalundborg, da denne rute havde kørt omtrent samtidig med Slagelse rutens ture, og på den samme strækning fra Nykøbing til Hørve.

OHJs busdrift udvidedes stadig for blandt andet i 1969/70 overtog OHJ en hel del skolekørsel i Svinninge kommune, og det blev Hørve-afdelingen, der kom til at stå for denne kørsel.

I 1970 overtog OHJ skolekørselen mellem Herrestrup/Grevinge og Bobjergskolen i Asnæs, og denne kørsel udførtes af "Hardy" i Asnæs, der også var "depotindehaver", og som på skift fik vogn 22 og 24 udstationeret i Asnæs. Hardy, der blandt de lokale aldrig blev kaldt andet end "Hardytten", havde bussen stående hjemme ved sit depot i de år, hvor kørselen foregik. I øvrigt blev også vogn

## Historien fra dengang det hele startede!

24 brugt som reserve vogn i Nykøbing, hvor kørselen dengang var udvidet væsentligt i sommerperioden.

Vogn 22 var i øvrigt "berømt" blandt chaufførerne, som en ret vanskelig størrelse at køre, og Hardy kan berette om en lidt uheldig hændelse, der samtidig beskriver hvor vanskelig den var:

En dag, da jeg var på vej til Nykøbing station, kørte ned ad Isefjordsvej, og ville dreje til venstre ad Egebjergvej, så skete katastrofen. Idet jeg med venstre fod træder hårdt på koblingen, og med højre hånd prøver at vride gearstangen i frigear, prøver jeg at dreje rattet til venstre, med venstre hånd, hvilket blev vanskeliggjort af, at bussen ikke havde servostyring, og så tog bussen altså magten fra mig. Pludselig rettede bussen sig op, og jeg faldt ned af sædet, mens bussen fortsatte lige ud gennem et stakit, og ind i en have, hvor den standsede midt i et blomsterbed, med mig siddende på gulvet i bussen.

Da jeg lidt efter, ret forstumlet, kommer ud af bussen, ser jeg det er hos "Bentsen", som jo dengang residerede på Motorkontoret i Nykøbing, at jeg var havnet der i hans have.

Bentsen kom også lidt efter ud på trappen, og efter at have kigget lidt på bussen, sagde han stille og roligt: "Jamen Hardy, er det dig ... du er skam hjertelig velkommen, når du kommer for at besøge os ... men lad lige bussen stå hjemme en anden gang!



*Denne Scania fra 1965, som Rutebilvognmand Frede Danielsen anskaffede i 1971, fortrinsvis til Turistkørsel, var blå med hvide striber, og rød/hvide sæder, var en virkelig flot Turistbus. Det er Linda Danielsen, der her er fotograferet ved bussen, som blev afhændet igen i 1978.  
Foto: Linda Danielsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Det skal også lige med, at OHJ udførte en del skolekørsel til og fra Vig og Asmindrup skoler i de år, men de ture indgik senere i nogle eksisterende ruter.

Nu var OHJs turistkørsel blevet ret så omfattende, og blandt andet kunne man se OHJs busser på tur til Harzen i Tyskland, en enkelt var i Østrig, og nordpå gik turene helt op til Norge. Desuden kørte man en del turistkørsel indenfor landets grænser, men af den mere lokale turistkørsel skal nævnes de mange feriekolonier, der benyttede toget til Nykøbing, hvorefter eleverne blev transporteret det sidste stykke vej til feriekolonierne med busserne. Ligesom det også blev en næsten fast tradition, at feriekolonierne benyttede OHJs busser til udflugter til skov og strand.

A pro po skov og strand, så er der en lille historie om vogn 35, der hver sommer trofast kørte på strandruten Nykøbing til Klint og retur. Da denne rute kørte fast hver sommer fortrinsvis med landliggerne, og vogn 35 var en "lille" 29-personers bus, var den ideel til de smalle veje, der var i Klint dengang. Men den var også blevet uhyre populær blandt sommerhusfolket, så når den en sjælden gang var på værksted, og en af de store busser blev sendt ud på ruten, så lød der et "ramaskrig" fra sommergæsterne ... og hvorfor nu det? ... Jo, vogn 35 var jo ikke ret lang, så når man skulle modtage venner og familie, eller måske tage afsked med dem, så skulle man selvfølgelig forevige dette øjeblik med et foto af begivenheden, og med alle de mange glade venner og familiemedlemmer med bussen i baggrunden ... altså den lille vogn 35, for de andre busser var alt for lange, og kunne ikke være på billedet, men det kunne vogn 35, for det var nemlig "så'n en sød og nuttet lille bus"!

Banens busdrift blev efterhånden med anskaffelsen af nye, og mere moderne busser, mere og mere omfattende, så man valgte først i 70-erne at begynde med installering af kalderadioer i flere og flere af busserne, hvilket betød en væsentlig service forbedring, da man nu fra busserne kunne holde sig orienteret om eventuelle tog- og busforsinkelser, passagerantal m.m., og samtidig kunne man hurtigt kalde hjem til "FC" (Fjernstyringscentralen hvorfra OHJs tog styres), og indhente oplysninger om tog- og busafgange til passagererne.

I Hørve blev der i 1972 opført en garage af dele, som man fik fra den nedrevne remise i Holbæk samme år, og i dette garageanlæg blev der også indrettet et længe ventet, og tiltrængt, opholdsrum til chaufførerne.

Det var også i 1972, at de to busser, der havde standplads på Sjællands Odde ved kroen, blev flyttet, da man også havde dele fra ovennævnte remise til 2 ½ bus helt ude ved Yderby på Sjællands Odde (ved Sejerøvej), og herfra udgik nu busserne på Sjællands-Odde ruterne, indtil de blev overflyttet til Nykøbing i forbindelse med igangsætningen af Vestsjællands Trafikselskab.

I 1974 udvidedes garagekapaciteten igen i Nykøbing, da OHJ i forbindelse med den store ombygning af Holbæk station, overtog en elementbygget garage fra DSB, som man rev ned, og flyttede til Nykøbing. Med nu yderligere 5 garagepladser til rådighed, valgte OHJ ud af de ti, kun at sætte de

## Historien fra dengang det hele startede!



*Denne Volvo tilhørende "De Grønne Busser" i Rørvig må nok siges at være lidt speciel, for den var udstyret "med omvendt H-gear", forstået på den måde, at første gear lå nederst til højre.  
OHJ lånte den engang imellem som reservebus, men kun til de små ruter.*

*Foto: Jørgen Jensen, Rørvig.*

ni i garage, mens den sidste garageplads blev brugt til materiale-opbevaring, og her blev der senere lavet et lille "Garage-mester-kontor", og desuden opsatte man stativer til chaufførernes cykler.

Nu er vi nået op til midt i 70-erne, og lige derefter, hvorfor vi her lige må have en enkelt chauffør med, for vi kan ikke, i historien om busdriften i Odsherred, komme udenom chauffør Harry Holm, som kørte ruten mellem Nykøbing og Rørvig.

"Holm", som han kaldtes i daglig tale, startede i sin tid som chauffør hos Vognmand Lauritz Jacobsen på ruten til Rørvig, og da OHJ i 40-erne overtog ruten, fulgte Holm med, sammen med den gule Chevrolet Six, som blev omtalt i starten. Igennem nogle og tredive år kørte Holm så ruten til Rørvig, men ikke nok med det, så fungerede han også i en årrække som tillidsmand for kollegerne, og han var "Garagemester" (som sørgede for busserne var i orden) på anlægget i Nykøbing. Især den sidste halve snes år, mens OHJs busdrift udvidedes, tog jobbet som garagemester mere og mere af hans tid, og det er da også mest fra den side de fleste kolleger husker hans altid vennelige og rolige gemyt, og hans altid store hjælpsomhed, når nye chauffører skulle "sluses" ind.

At Holm altid tog det sindigt og roligt kan beskrives med følgende lille autentiske historie:

En dag, da én af chaufførerne kom på arbejde, og der ingen bus var til ham, blev der en stor opstandelse, lige indtil man fandt ud af, at der alligevel stod en enkelt tilbage i den bagerste garage, som åbenbart var røget ud af systemet. Chaufføren, der nu var kommet lidt bag efter, skyndte sig ned i garagen, fik startet bussen, og kørte op til busholdepladserne ved stationen, hvor han fik en god portion passagerer med til Sjællands Odde.

## Historien fra dengang det hele startede!

Senere, da bussen havde været ude og vende på Sjællands Odde, og var med bussen fuld af passagerer, kommet tilbage til Nykøbing station, hvor en ny portion glade landlignere entrede bussen, var det så tid til afgang mod Sjællands Odde igen.

Men bedst som chaufføren skulle til at køre, kom Holm stille og roligt spadserende over mod bussen, med en lille pakke under armen, mens han med den anden vinkede til chaufføren.

Da han langt om længe nåede bussen siger han roligt: "Vent lige lidt ... du skal lige ha` nummerplader på"!

I 1974 fik OHJ tildelt skolekørsel for Trundholm kommune fra Sjællands Odde til Højby skole, hvilket blandt andet medførte køreplanen for ruten til Sjællands Odde blev udvidet væsentligt. Da dette imidlertid ikke var tilstrækkeligt, kørte man også en del "ekstra ture" med den bus, som nu på det tidspunkt var ledig, men som i de senere år mest var vogn 26, med Svend Hansen (kaldet "Ræve-Svend") ved rattet.

Vogn 26 var en meget speciel bus, som ikke var ret lang, det var en Volvo B7 fra 1963 med kun 32 siddepladser, og så var den langsom. Oprindeligt kørte den på ruten fra Nykøbing Sj. til Kalundborg med 2 faste chauffører, nemlig Poul "Gøj", og Peter "den 1.ste" Larsen, hvilke to chauffører mange sikkert vil huske. OHJ solgte den til ophugning i Højby, men ca. et halvt år efter blev den set i "Søndags Aktuelt", hvor den var havnet i Marokko i Kibbutz for Tvind-skolerne. Og så forlyder det fra pålidelig kilde, at i 1987 blev den set mellem Nykøbing og Rørvig en dag i juli måned, hvor den var overmalet i alle mulige psykedeliske farver, og med et 50-km skilt monteret på bagenden. Bussen var frygtet af chaufførerne, for motoren der lå foran lavede en farlig larm, men med tanke på at de sidst år var dens topfart 50 km/t, når den kørte lige ud, men ned ad bakke måske helt op på 60 km/t, så er det ganske godt klaret af en bus, at have i Marokko, som oprindeligt var solgt til ophugning.

Den "lille" vogn 26 har kørt utrolig mange elever fra Sjællands Odde til Højby skole og retur, og mange elever fra dengang vil huske hvordan den trofast i al slags vejr, med Svend som chauffør, stille og roligt "tøffede" af sted. Men rigtig populær var den ikke, for mangan en skoleelev har sukket dybt når de så at det var den de skulle med, for nogen "racerbil" var det jo ikke, og da den samtidig havde ikke alt for "magelige" sæder, var det ikke en populær bus. Men populær var derimod før omtalte Svend Hansen, der i en lang årrække var ansat ved OHJ. Svend kørte en del skolekørsel både for OHJ og Trundholm kommune, men også i Svinninge kørte han tit "Skolebussen", og det skal med, at Svend Hansen afløste Holm som garagemester i Nykøbing, og det var han indtil han gik på pension.

Den 1. august 1980 trådte Vestsjællands Trafikselskab i kraft, og nok var der gennem det sidste godt halve århundrede sket mangt og meget med buskørselen, fra den spæde start i 20-erne, men med oprettelsen af VT, skete der virkelig en stor omvæltning for hele rutenettet i Vestsjælland, og ikke mindst i Odsherred, så nu går vi over til opstarten af Vestsjællands Trafikselskab!

## Historien fra dengang det hele startede!

### Opstarten af Vestsjællands Trafikselskab!

Og her fortsætter så "Historien fra dengang det hele startede" da Vestsjællands Trafikselskab den 1. august 1980 trådte i kraft, og startede noget af en revolution af busdriften, ikke kun for OHJ, men for alle de selskaber, og vognmænd, der deltog i konkurrencen om kunderne på Odsherreds ruter. Det betød nemlig også, at alle de implicerede parter fik øget deres daglige kørsel, og det endda dikteret ifølge entreprenørkontrakt, så ingen kunne føle sig forfordelt med kørselstildelingene.

Jeg kan ikke skrive hele historien om Vestsjælland Trafikselskab, det må være op til en eller anden i næste generation, men jeg kan lave en slags oplæg til den der engang måske vil skrive historien, for starten er i hvert fald meget interessant, og jeg vil her fortælle lidt om den første halve snes år.

Alle rutebil- og turistvognmænd i Vestsjælland fik tilbuddet om at deltage i kørselen for Vestsjællands Trafikselskab, men det var langt fra alle, der kunne se fremtiden idet, og det var selvfølgelig flest turistvognmænd, der sagde fra, men igennem de første år var der omkring 53 entreprenører, der kørte for VT, men dette antal reduceredes langsomt gennem den næste lange årrække, for til sidst at ende på ganske få stykker, da hele systemet igen blev lavet om efter århundredskiftet.

Hovedvægten af OHJs kørsel, som hidtil var lagt på "Hurtigruten", turistikørselen, skolekørselen og ruterne mellem Nykøbing Sj. og Sjællands Odde, samt strandruterne, ruterne mellem Nykøbing Sj. og Slagelse, og ruten mellem Hørve og Kalundborg, måtte OHJ acceptere at de gennemgik en større omrokering.

OHJ fik frataget en del kørsel, men fik til gengæld noget andet i stedet, hvad der i øvrigt gjaldt alle, der var tilsluttet VT. Skolekørselen var nu en saga blot, da mange af VTs ruter simpelthen var "Skolebusser", som man lavede til regulære ruter, dog på en sådan måde, at det nu var samtlige entreprenører der kørte, og ruterne blev lagt om, så man nu også samtidig tog hensyn til, om der nu også var andre end skolebørnene, der havde behov for kørsel.

For "Hurtigruten" kom det til at se sort ud, for VT satsede på små korte ruter med mange "buskift", og var ikke så glad for "regional-ruterne", hvorfor ruten ganske langsomt indskrænktes, for til sidst at blive helt nedlagt. Grundejerforeningerne protesterede kraftigt, hvilket blandt andet medførte en større underskriftsindsamling for at få bevaret "Hurtigruten" – en indsamling der skam også foregik i busserne – og i 1980 blev der indsendt ca. 10.000 underskrifter til VT for at bevare "Hurtigbusserne" mellem Nykøbings sommerland og Valby station, men dette medførte dog ikke til de store reaktioner fra Vestsjællands Trafikselskab.

Noget helt nyt indenfor buskørselen i Nykøbing var, at man oprettede "Bybusser", hvor 2 busser kørte en gang rundt i Nykøbing hver time. I starten gav dette dog nogle problemer idet nogle mente, at de "almindelige" busser var for store til denne kørsel, hvilket dog ikke kunne ændres, idet køreplanerne jo var færdige, trykte og udsendte.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Chaufførstuen i Nykøbing midt i 80-erne.*

*Den støder op til "den nye" garage, der i 1982 blev gjort 1½ meter dybere, hvilket man kan se på taget til chaufførstuen, hvor aftegningen af den originale gavl endnu ses.*

*Foto: S. Ole Clausen, Nyk. Sj.*



*Her er så resten af garageanlægget, hvor man til venstre lige kan skimte den sidste port i "den nye" garage, derefter 3 busser, der havde fast plads der, og til højre tankanlægget, hvor der bagved er plads til en halv snes busser, efter de store træer blev fældet.*

*Foto: S. Ole Clausen, Nyk. Sj.*



## Historien fra dengang det hele startede!



OHJs garageanlæg i 1982, og hvor de omtalte store træer endnu kan ses i højre side bag de tre busser.  
Foto: Chr. Oddershede, Nyk. Sj.



OHJ vogn 43, Leyland DAB, fra 1975, som kørte fast på "Hurtigruten", samt en hel del kørsel for SAS med passagerer fra Molsliniens færges, når det var så tåget, at flyene ikke kunne lande i Kastrup.  
Foto: Chr. Oddershede, Nyk. Sj.

## Historien fra dengang det hele startede!

Men at busserne var "for lange" fik OHJ at føle, da ruten på det tidspunkt passerede Dr. Schadsvej, som går forbi Nykøbing sygehus, og som havde en ret så stejl bakke ned til sporerne til OHJs tog, og en lige så lang bakke op på den anden side. Da OHJ sendte en bus den vej den første dag, blev den hængende på bagerste og forreste kofanger, med alle hjulene frit svævende i luften, mens den blokerede for toget, som var på vej til Nykøbing station.

Stor ravage – 2 kranbiler sled og slæbte for at få den store 16 tons bus trukket væk, og efter et par timer lykkedes det da også, så toget igen kunne passere. Der er jo forskel på streger på et kort, og så de faktiske forhold, og selvom man fra VTs side havde gennemført ruterne, så var VTs "øjemål" altså smuttet her, og ruten blev da også lagt om med det samme.

Da VT blev spurgt om hvorfor man sendte en bus den vej var svaret såmænd: "Hvor der er en asfalteret vej, der er bred nok, kan der også køre en bus"! – Og det kan man så tænke lidt over.

OHJ fortsatte et par år med Turistkørsel, men efterhånden som busparken udvidedes, nedtrappede man også denne form for kørsel, da det rent administrativt nu næsten ikke kunne betale sig at have busser "stående" til denne form for kørsel, for man skal huske på, at OHJs faste busser til rutekørsel, ifølge kontrakten med VT, nu var bundet til at køre på faste ruter, så denne Turistkørsel, som havde været en af OHJs vigtigste indtægtskilder, ophørte nu helt.

Med VT ikrafttræden mente stationsforstander Ernst Larsen, der også havde styret busserne i det daglige, at han nu havde fortjent at nyde sit otium, hvilket man selvfølgelig beklagede, da han var særdeles dygtig og vellidt i sit daglige virke, og det blev altså ikke ham, der kom til at være med til en revolutionerende ændring af busdriften i Odsherred.

Det blev i stedet Lis Larsen, der kom til at præge de første år af OHJs kørsel for VT. Lis Larsen havde været ansat på stationen i Nykøbing siden 1956, og havde været med gennem hele busdriftens udvikling i en 25-30 år, og var en af Danmarks få kvindelige Stationsforstandere ved sin udnævnelse til leder for tog- og busdriften på stationen i Nykøbing.

Stationsforstander Lis Larsen klarede de mange begyndervanskeligheder flot, for det er synd at sige, at der ikke var problemer i starten, da både tog- og busdrift blev udvidet, men problemerne blev hen ad vejen løst til alles tilfredshed.

En af hendes helt store udfordringer kom, da chaufførerne i Nykøbing nedlagde arbejdet, fordi man var utilfredse med en hel række forhold. Blandt andet klagede man over, at busserne ikke var så driftssikre som de burde være, for der var ikke tid til at sætte busser på værksted, og chaufførerne ville ikke, med rette, finde sig i at blive presset til at tage flere passagerer med, end bussen var indregistreret til, man ville have OHJ til at sætte ekstrabusser ind når skolerne fik fri, og der var en hel del punkter til, men det værste var, at alle bussernes dæk var i en så sørgelig forfatning, at de fleste af busserne faktisk kørte på ulovlige dæk.

## Historien fra dengang det hele startede!

Der blev arrangeret et møde med chaufførernes tillidsrepræsentanter, og fra OHJ deltog banens formand, landsretssagfører Filip Jørgensen, Trafikkontrollør, og senere direktør for Odsherreds Jernbane, Finn Henningsen, Stationsforstander Lis Larsen, og SiDs formand i Nykøbing, Johannes Rasmussen.

Landsretssagfører Filip Jørgen kunne oplyse, at her blev problemerne klaret, og han medgav, at nogle af chaufførernes krav var helt berettiget, og selvom chaufførerne ikke fik alle deres ønsker opfyldt, så kørte alle busserne igen den næste dag – som kuriosum kan nævnes, at da chaufførerne nedlagde arbejdet, gik OHJ straks i gang med at udskifte alle dækkene på OHJs busser, så alle værksteder i Odsherred arbejdede over, ja, selv et værksted i Kalundborg måtte om natten skifte dæk på en af busserne fra Nykøbing.

Busserne holdt i øvrigt stille et par gange mere, men det var på grund af overenskomstmæssige forhold, og ikke rettet mod OHJ, så de historier hører til et andet sted.

Indtil 1980 var der "en lille håndfuld" chauffører ansat ved OHJ, plus nogle reservechauffører, men inden længe var man oppe på en snes stykker, indtil man i 1982 var oppe på et par og tredive chauffører, men der kom stadig flere til. Hørve og Ruds Vedby afdelingernes mandskabsstyrke blev også udvidet med nogle ekstra chauffører, og OHJs busdrift øgedes nu væsentligt.

I 1982 overtog OHJ 5 busser tilhørende Frede Danielsens Rute- og Turisttrafik, sammen med den entreprenørkørsel, som busserne kørte for VT, og disse hvide busser var også med til at forøge OHJs busdrift væsentligt.



*Denne bus tilhører Rute- og Turistvognmand, Mogens Nielsen, Egebjerg.*

*VT havde i deres entreprenørkontrakter indføjet, at busser til rutekørsel ikke måtte bruges til Turistkørsel, men der var selvfølgelig også dispensationsmuligheder i de første år, derfor kan man i frontruden lige ane billetmaskinen, selvom den her kører turistkørsel.*

*Foto: S. Ole Clausen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Men nu var der dog det uheldige, at man ikke havde tid til at male dem alle sammen om i OHJs røde farve (det var kun den ene, der blev malet rød), så der kunne i starten opstå problemer, da OHJ nu igennem over 50 år havde fået det image, at al materiel tilhørende Odsherreds jernbane var i røde farver, men det kan vist bedst illustreres med denne lille autentiske historie:

Det var en formiddag, da en af de hvide Scania busser standser ved et stoppested, hvor der står en lille pige, som går i børnehaveklasse, men hun reagerer overhovedet ikke da chaufføren lukker fordøren op, så hun kan stige på.

Efter en lille kunstpause spørger chaufføren: "Hør min lille ven, skal du ikke med bussen i skole"?

Pigen ryster energisk på hovedet: "Nej, mor siger a` jeg ska` ta` den rø` e bus, og din er fejlfarvet"!

Det lykkedes dog alligevel chaufføren at få den lille pige med i skole, for der sad en dame i bussen, som pigen kendte, og efter lidt overtagelse, kom pigen da med i skole.

Men dette problem opstod desværre også i andre forbindelser idet de forskellige entreprenører tilsluttet VT, nu fik tildelt ture på mange forskellige ruter, så nu kunne bussen på en strækning det ene øjeblik være rød, det næste grøn eller hvid, eller en helt fjerde farve, så der gik et stykke tid før passagererne vænnede sig til, at de nu skulle køre med alle mulige chauffører, og ikke "ham" vi har kørt med de sidste 10 år.

Ruteændringer, oprettelser og nedlægninger af ruter var der mange af her i de første år af VTs start, men her skal blot nævnes, at de eneste ruter, der forblev nogenlunde uændrede, og som OHJ betjente, var ruterne Nykøbing Sj.-Sjællands Odde, Nykøbing-Holbæk, Hørve-Kalundborg, samt ruten fra Nykøbing til Slagelse, som dog blev afkortet til at køre Svinninge-Jyderup-Slagelse, med togforbindelse til og fra Nykøbing i Svinninge.

Der var utrolig megen polemik i pressen de første år om den kørsel, som Vestsjællands Trafikskab havde planlagt. Pludselig havde selv de mest tyndt besatte yderområder i Odsherred fået busruter med timedrift, hvilket medførte, at mange busser kørte tomme rundt, og det ville folk altså ikke acceptere, hvilket er forståeligt, men VT sagde i starten, at behovet for busruter var meget svært at bedømme.

Et andet element, der blev diskuteret kraftigt var, at de køreplanlæggere, der i Vestsjællands Trafikskab havde lavet hele rutenettet i VT, sagde op, og rygter vil vide, at det var intern uenighed med VTs bestyrelse, men det har jeg ikke kunnet få bekræftet, men faktum er, at da Vestsjællands Trafikskab startede den 1. august 1980, forlod alle dem, der havde lavet rutenettet VT.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Volvo tilhørende "De Grønne Busser" i Rørvig, som kørte fast på "Hurtigruten" til Valby station, og som desværre her mangler den forreste kofanger.*

*Foto: Jørgen Jensen, Rørvig.*

Vi må også konstatere, at selv efter et par år, med det nye billetsystem med "strammere" køreplaner til følge, var det ikke gået op for alle brugere af VT, at man ikke havde så meget tid til rådighed, som man havde haft før, hvilket chauffør Poul Nielsen, Abildøre, der dengang var tilknyttet OHJs busafdeling i Hørve kunne fortælle følgende om:

Kort efter VTs start havde vi alle fået udleveret en håndbog, hvor der stod hvordan de nye regler for buskørsel var, og hvor der blandt andet stod, at nu kunne passagerer medtage kufferter og lignende uden at skulle betale for det, hvis de altså selv sørgede for bagagen.

Jeg var chauffør på bussen fra Hørve til Kalundborg, og skulle netop til at afgå retur fra Kalundborg Rutebilstation til Hørve, med en bus der var næsten helt fyldt med passagerer.

Og jeg havde jo travlt med billetterne, og med at fortælle om det nye billetsystem, som mange endnu ikke havde fundet ud af, og kastede et sidste blik i sidespejlene på bussen, lukkede dørene, og begyndte – lidt forsinket – at trille mod Hørve.

Halvejs kommer en ældre herre op til mig, og beder mig sætte ham af ved sin bopæl, hvilket sagtens kunne lade sig gøre netop på det sted.

Halvejs i døren vender manden sig om og siger: "Vent lige lidt chauffør, jeg skal lige have mine kufferter med"!

## Historien fra dengang det hele startede!

Lidt efter lyder et par bump ude fra bagenden af bussen, hvorefter en toltalt forvirret mand står oppe hos mig igen, og siger: "Hvor er mine kufferter, chauffør"?

Jeg må sige, jeg kløede mig lidt i nakken, og vendte cerutten en ekstra gang i mundvigen, og spør forsigtigt: "Kufferterne ... hvor har du lagt dem"?

Bag ved bussen, sagde manden, der plejer jeg da altid at stille dem ... så plejer chaufføren at sørge for resten!

Tjaa, kunne jeg kun svare, så må jeg nok bedrøve dig med, at dine kufferter står på Kalundborg Rutebilstation!

Historien endte nu lykkeligt nok, for det Lykkedes Poul at standse en anden bus, der var på vej mod Kalundborg, og manden kom så med på den, og kom med op til sine kufferter, der stadig stod hvor han havde stillet dem, men dette eksempel er skam ikke enestående, for især "ældre" medborgere havde bestemt besvær med at forstå, at chaufførerne nu ikke mere havde "tid til en sludder", og i ny og næ en kop kaffe, hvad det næste lille "intermezzo" er bevis på:

Ved et lille husmandssted stopper Kalundborg bussen da en lille trivelig kone står og gør tegn til at bussen skal standse.

Da chaufføren har lukket døren op, kommer hun stille og roligt hen og stiller sig på nederste trin i døren, og siger: "Ka` do it` vent` et øjeblik, chauffør, jeg venter lige på posten ... han sku` vær` her nu"!

Chaufføren kigger på sit ur: "Nej, det kan jeg desværre ikke, frue, jeg har en køreplan jeg skal overholde ... og i øvrigt kommer der en bus igen om en time"!

Den lille kone ryster på hovedet: "Nej ve` du nu hva`, det ta`r kuns en tre-fire minutter, allerhøjest, så er han her"!

Høfligt, men bestemt, gør chaufføren opmærksom på, at hun kommer til at undvære posten, eller tage den næste bus om en time, for det har han ikke tid til at vente på.

Damen fnyser og står af bussen, og chaufføren lukker døren og kører.

Da den næste bus kommer en time senere, og konen stiger på denne bus, siger hun straks til chaufføren: "Nå, du vil nok ha` mig med"!

Ja da, svarer chaufføren: "Hvorfor tror du ikke det"?

Næh, svarede konen: "Det er jo aldrig til at vide, for ham den anden havde så meget kissejav, at jeg ikke kom med"!

Det var først da de to chauffører senere mødtes, at hændelsesforløbet blev opklaret, men den her historie siger vist lidt om de "besværligheder", som chaufførerne nu løb ind i med indførelsen af det nye kollektive system.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Volvo B10M tilhørende Poul Erik Madsen, Asnæs, som kørte en ringrute fra Herrestrup til Siddinge, Sneglerup, Asnæs og tilbage til Herrestrup.*

*Bussen blev solgt til Tuse Næs Bustrafik i 1988, som også overtog ruten da Poul Erik Madsen døde.*

*Foto: S. Ole Clausen, Nyk. Sj.*



*Bedford fra 1952 tilhørende Rutebilvognmand Lauritz Rudolph Jørgensen.*

*Dette er en af 3 ens busser, som han benyttede på "Hurtigruten", og på ruten fra Nykøbing til Holbæk.*

*Foto: Linda Danielsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Der er ikke tvivl om, at tidligere tiders buskørsel var præget af god tid mellem ruterne, som chaufførerne skulle køre, men systemet var nu strammet op, så busserne skulle køre hele tiden, og det var i starten svært for både chauffører og passagerer, der engang imellem var ret stressede.

I Nykøbing blev ansat en ny garagemester til at holde øje med busserne, og evt. sørge for de kom på værksted i Holbæk, og i øvrigt vaske og rengøre de busser, det var muligt, når de kom hjem.

Dette system kørte i nogen tid, men så blev der igen indført en ny ordning, at nu skulle garagemesteren møde lidt før de første chauffører mødte om morgenen, og starte alle busserne op, så de var klar til at køre når chaufførerne mødte op på arbejde. Samtidig blev der ansat en ekstra mand til at vaske og rengøre busserne, hvilket i øvrigt garagemesteren hjalp til med når alle busserne var gjort køreklar.

Igen var der sket en opstramning af chaufførernes arbejdsdag, man fik indtrykket af, at det hele drejede sig om økonomi, og med de strammere køreplaner, begyndte mange af de ældre chauffører at blive stressede, for nu var der pludselig ikke tid til en kop kaffe, og en sludder, hverken ved opstarten, eller på, og imellem, de forskellige ruter de hver dag skulle køre, så mange af dem stoppede før tid, da de slet ikke kunne forliges med det nye system, hvor det gik ud på langt mere effektiv arbejdsdag.

I 1984 begyndte den moderne teknologi for alvor at holde sit indtog ved at man på OHJs hovedkontor indførte EDB. Men også på garageanlæggene skete der noget, da man skiftede de gamle tankstandere ud med nogle nye moderne beregnet til "økonomistyring", så chaufførerne skulle bruge magnetkort for at tanke busserne.

Samme år byggede OHJ chaufførernes mandskabsrum større, så det svarede til den øgede mandskabsstyrke.

I maj 1985 overtog Odsherreds Jernbane DSBs værksted og remise i Holbæk, hvor man indrettede et nyt moderne værksted til reparation og vedligeholdelse af OHJs busser. Foruden man flyttede garagemesteren i Nykøbing til Holbæk, ansatte man også en mekaniker og en lærling på værkstedet.

Det var også i 1985 man konstaterede, at nu var garagepladsen i Nykøbing for lille til de ca. 20 busser, som OHJ havde nu, og selvom det var "med blødende hjerte", måtte nogle store træer fældes, og så blev der plads til, at alle busserne kunne bakkes på plads om aftenen, så de var lettere at køre ud til start om morgenen.

Det skal også lige med her, at nu var det helt slut med OHJs turistkørsel, idet den sidste bus på sorte plader blev omregistreret.



## Historien fra dengang det hele startede!

I 1986 rejste Stationsforstander Lis Larsen fra stationen i Nykøbing, og OHJs busafdeling, der nu var oppe på omkring 40 chauffører tilknyttet Nykøbing-afdelingen, blev nu mere administrativt skilt mere ud fra OHJs togdrift, idet man for stationen i Nykøbing udnævnte en ny stationsforstander til at lede togdriften, mens man ansatte en driftsleder til at varetage busdriften, der nu var ret så omfattende.

I foråret 1986 skete der også en radikal ændring af busdriften idet Ruds Vedby-afdelingen, der i realiteten hørte ind under Nykøbing-afdelingen, blev overført til Høng-Tølløse Jernbane (HTJ), som dermed for første gang havde fået en busafdeling.

I 1987 regnede man ellers med at der var 8 Jernbaner med busdrift, men man glemte at medregne Ruds Vedby busserne var flyttet til HTJ, så der var altså 9 af slagsen.

Den nye driftsleder for busserne, Chr. Oddershedde, fik til opgave at reorganisere busdriften som selvstændig afdeling, hvilket han klarede til alles tilfredshed, for det skal da lige bemærkes, at man var meget spændt på hvordan det nye system ville fungere, men det fungerede faktisk godt.

Chr. Oddershedde var kommet til OHJ i 1969 fra Thisted-Fjerritslev banen, og efter at have arbejdet som overassistent i OHJ frem til 1975, hvor han blev overflyttet til hovedkontoret i Holbæk, kom han så i 1986 tilbage til Nykøbing, hvor han nu var driftsleder for busserne.

Den 24. januar 1987 må vel siges på en måde at være skelsættende for OHJs busdrift, for det var nemlig den dag, da man officielt indviede det nye driftslederkontor i den nye bygning hvor der først havde været Toldkammer, og så Rutebilstation i en længere årrække.

Der var nu kalderadioer i alle OHJs busser, som samtidig sendte på deres egen kanal, således togdriften og busdriften styredes fra hver sin kanal. For øvrigt skal det lige nævnes, at der foruden driftskontor, billetsalg og kontorlokale, også blev lavet en ventesal til buspassagererne i bygningen, og at der udenfor selve kontorbygningen blev opført en helt ny kiosk med Fastfood, men det var et helt privat initiativ.

Men er OHJ nu enerådende om busdriften i Odsherred, nej bestemt ikke, for der er endnu nogle vognmænd der kører ruter for Vestsjællands Trafikselskab, og her er der blandt andet "De Grønne Busser" i Rørvig, der kører med på nogle ruter, men indtil først i 80-erne skete der ikke nogle omskiftninger i det gamle hæderkronede firma.

Rutebil- og Turistvognmand Mogens Nielsen i Egebjerg kørte i mange år en lille ringrute, og Jørgens Rute og Turistbusser i Fårevejle kørte indtil flere ruter, samt Rutebilvognmand Poul Erik Madsen, Asnæs, der kørte en ringrute, men om dem er der såmænd ikke så meget at fortælle, udover de alle var utrolig populære blandt både passagerer og kollegaer.

## Historien fra dengang det hele startede!



Vogn 64

*OHJ vogn 64 var en Fiat 315 med 28 siddepladser og 9 ståpladser, leveret til OHJ 1. november 1982. Det var en lille firkantet bus, som OHJ anskaffede nogle stykker af, blandt andet fordi der i pressen kørte en kampagne, hvor man klagede over busserne kørte tomme rundt, så der måtte mindre busser til. Den var utrolig følsom overfor sidevind, og så havde den nogle meget små hjul, så skolebørnene døbt den hurtigt "Legoklodsens", og mangen en skoleelev klagede over, at de blev søsyge når det blæste. Vi havde først i 80-erne nogle meget kolde vintre, og så snart temperaturen kom ned under 4 graders frost, så ville den ikke starte, og den var overhovedet ikke til at få i gang før det blev tøvejr, så i 1986 skildte OHJ sig af med dem alle sammen, for de var bestemt ingen succes.*

*Foto: S. Ole Clausen, Nyk. Sj.*

På falderebet af denne historiske udvikling må det vel være på sin plads, at fortælle lidt om passagererne, og kollegaernes indtryk efter overgangen til VT, for onde tunger påstår, at VT betyder "Vent Tålmodigt", hvilket i opstartsfasen engang imellem var nødvendigt.

Nu kan det jo være svært at sætte sig ind i hvad passagererne mener, men der er ingen tvivl om, at kørselen er blevet mere stressende for chaufførerne, men samtidig hørte man især de halvstore skolebørn sige "ta` det roligt chauffør, vi skal jo ikke i skole før i morgen igen" når de er på vej ind i bussen, og chaufføren skynder lidt på dem. Så jeg mener der er håb forude, men sidder du bag rattet i en bus, som køre i fast rute fra stoppested til stoppested, så er der mange chauffører der mener, at det er "øretævernes siddeplads"!

Og lad mig så slutte med en personlig oplevelse jeg selv havde i 1987, hvor jeg skulle køre ruten fra Asnæs via Ellinge Lyng til Nykøbing:

Jeg holder ved Asnæs station og optager passagerer, da der kommer en ung mor med en barnevogn, som jeg lige hjælper hende med at løfte ind på bagperronen.

## Historien fra dengang det hele startede!

Nu var toget fra Holbæk ankommet, og jeg gik op til min chaufførplads og begyndte at billettere de passagerer, der tålmodigt ventede til jeg kom på plads.

Det var en af de sommerdage hvor solen bagte, så der var temmelig varmt i bussen, og jeg kaster et blik i bakspejlet, hvor jeg kan se ned igennem bussen, for at se om der var en reaktion over varmen, men det var der ikke, så jeg begyndte at køre op gennem Asnæs.

Pludselig så jeg i bakspejlet, at den enlige mor havde sat sig bagerst i bussen, havde løftet op i blusen, og gav den lille bryst ... lige der var det altså spisetid.

Såvidt jeg kunne se var der blandt den halve snes passagerer i bussen overhovedet ingen reaktion, men jeg tænkte lige straks: "Det kan man da ikke"!

Men pludselig slår det mig: "Det er jo egentlig ganske naturligt i en bus i 80-erne"!

Frisind ville nogle måske sige – nej – jeg tager den slags små oplevelser som et tegn på, at nok kommer vi aldrig tilbage til tidligere tiders "miljø", hvor chaufførerne kunne gå byærinder for passagererne, og ellers lige måtte vente 10 minutter når "Marie i Kæret" lige skulle have vasketøjet ind inden hun skulle med bussen, men jeg tager det som et tegn på vi er ved at få en anden slags "miljø", hvor bussen, hvor man tilbringer megen tid frem og tilbage til arbejde eller på ferier, er det sted hvor en hel del dagligdags sysler klares.

Bussen her midt i 80-erne er ikke en "stiv gammel kasse", der vugger som et skib i søgang, som har hårde træsæder, og som i øvrigt "bumpler" rundt, så man må klamre sig fast.

Bussen her midt i 80-erne er en blød og behagelig transportform, hvor chaufføren sidder i en ny bus med alle slags moderne udstyr, med varme i chaufførsædet, som kan indstilles, så man næsten sidder bedre end i sin egen lænestol hjemme foran sit TV, og hvor passagererne kan læse, skrive, strikke, spille kort eller måske få sig en afstressende lur ... og altså gi' lille "Nuller" sin midagsmad, når det er spisetid.

Men jeg tror også, at den nye slags "Miljø", der er opstået, så sandelig også stiller lige så store krav til chaufføren både nu og fremover, som det er tilfældet den første november 1937, da Odsherreds Jernbane fik sin første koncession til buskørsel, og startede ruten mellem Nykøbing Sjælland og Sjællands Odde.

S. Ole Clausen.

Nykøbing Sjælland.

I 25 år buschauffør på Odsherreds landeveje!

... og nu over til den historiske udvikling på ruterne!

## Historien fra dengang det hele startede!

### Den historiske udvikling på ruterne!

I det følgende har jeg fokuseret på følgende tre Jernbaner:

Odsherreds Jernbane

Hørve-Værslev Jernbane

Høng-Tølløse Jernbane

idet disse tre Jernbaner griber væsentligt ind i hinanden, og især OHJs tog og busser.

Skal man beskrive den historiske udvikling på ruterne må vi gå tilbage til 20-erne, hvor en mængde bilruter dukkede op rundt omkring i landet, nærmest som en "eksplosion", hvilket også var tilfældet i det nordvestlige hjørne af Sjælland.

I sagens natur kan de ikke komme med her alle sammen, men de vigtigste, som var med til at præge den videre udvikling, må selvfølgelig med, da de på et eller andet tidspunkt næsten alle sammen fik direkte, eller indirekte, forbindelse til OHJ.

Som jeg tidligere har nævnt må udviklingen i busdriften i Odsherred og omegn efter Vestsjællands Trafikselskabs start, den 1. august 1980, skrives af en anden, så jeg vil også her blot komme ind på de første år i 80-erne.

Den 1. februar 1920 startede I. Dandarnell, Havnsø pr. Føllenslev, en rute mellem Havnsø og Holbæk. Da ruten påbegyndtes kørtes der til Holbæk hver anden dag. Senere blev ruten udvidet til 1 tur daglig i hver retning, derefter til 2 ture daglig, og i midten af 30-erne til 3 ture daglig, indtil den fik "normal" køreplan med en halv snes afgange.

Hørve-Værslev Jernbane kørte også til Holbæk, men med meget ringe toggang, og billetsalget var da også påfaldende lavt, hvilket dog ikke skyldtes toggangen, men det er en helt anden historie, som hører ind under Jernbanehistorien.

Da Sejerøfærgen flyttede fra Saltbæk Vig, og til havnen i Havnsø, og blev til "Sejerø-Havnsø Færefart" i 1932 så etablerede Hørve-Værslev Jernbane et samarbejde med Rutebilejer I. Dandarnell, således der var direkte billetudstedelse til Sejerø. Dette var også tilfældet med gods, ja, HVJ trykte endda billetterne til Sejerøfærgen.

Den 1. november 1937 fik Odsherreds Jernbane, som tidligere omtalt, sin første koncession på ruten til Sjællands Odde, og de fik jo også midt i 40-erne yderligere koncession til ruten til Rørvig, og ruten fra Sjællands Odde til Asnæs.

Den 9. maj 1948 startede Hørve-Værslev Jernbane en rute mellem Jyderup og Havnsø, opførte en garage i Føllenslev, og anskaffede en bus for den dengang kolossale sum af 30.000,00 kr., en pris vi nok kan smile lidt af i dag.

## Historien fra dengang det hele startede!

At Hørve-Værsløv Jernbane valgte Jyderup som udgangspunkt passede fint, da banen sammen med OHJ og DSB startede et samarbejde om ruten mellem Holbæk og Kalundborg, for da HVJ i 1957 indstillede driften ansøgte OHJ flere gange om også at få koncession på ruten Havnsø-Jyderup.

Denne koncession gik dog til Rutebilvognmand I. Dandarnell, også selvom OHJ drev ruten et par måneder efter HVJ var stoppet med kørselen.



*OHJ vogn 1 er en Chevrolet Six fra 1929, som her er fotograferet ved afhentningen af H. Holm den dag, da den skulle køre sin første tur på ruten mellem Nykøbing og Rørvig i Påsken 1942.  
Foto: Udlånt fra OHJs arkiv.*

### **Ruten Nykøbing Sj. – Rørvig via Nakke:**

Blev oprindeligt startet i 1909 som hestetrukken rute af Vognmand (senere TAXA-vognmand) Jens Petersen, som dengang boede i Algade 64 i Nykøbing.

1915 blev ruten "Postførende".

1919 overtog Vognmand Lauritz Jacobsen, Nykøbing Sj., ruten.

1920 anskaffede Lauritz Jacobsen en åben Ford "Car-a-bane" til 12 passagerer, og dette var den første bus i Nykøbing.

1940 Overtog Lauritz Jacobsens bror, Hans Chr. Jacobsen, kaldet "Lille-Hans", ruten, som han kørte med en af sine brors busser.

1942 i Påsken overtog OHJ ruten for selv at drive den fremover, hvilket man gjorde med samme ruteføring i næsten 80 år, men der er jo også kun en vej til Rørvig, og en anden vej som støder til denne midtvejs til Rørvig.

1980 oprettedes VT, og de bestemte nu, at der også ad den anden vej skulle køre en bus, så nu var der to ruter til Rørvig, en med nummer 601 af den normale rute, og senere en med nummer 602, ad den anden vej, og så kørte de begge to midtvejs til Rørvig på den samme vejstrækning.

Rute 601 kørte fra Nykøbing station på faste minuttal 18, via Rørvigvej til Rørvig havn, og tilbage igen til fra Rørvig havn på fast minuttal 33.

Rute 602 fik "De Grønne Busser" i Rørvig tildelt, og den kørte fra Nykøbing station på faste minuttal 27, via Øster Lyng og Nakke til Rørvig havn, og tilbage igen fra Rørvig havn på faste minuttal 07. Når rute 601 kom tilbage til Nykøbing station skulle den køre ud til Amtshospitalet, op forbi hovedbygningen, og vende ved hospitalets festsal kaldet "Grønnegaarden".

## Historien fra dengang det hele startede!

Rute 602 skulle fra Nykøbing station køre via Egebjergvej, Isefjordsvej, Dr. Schadsvej, Vesterbro og Savværksvej, henover den store parkeringsplads ved Præstevænget, og til højre op ad Grundtvigsvej, så bussen kom til at holde ved Grundtvigsskolens indgang. Derfra kørte bussen til venstre hen ad Billesvej, og ind til holdepladsen ved Nordgårdsskolen, og derefter ad Billesvej, til venstre ad Okkerbjergvej, og ned ad Vesterbro til Møllegårds allè, og så ned ad Isefjordsvej og tilbage ad Egebjergvej til stationen.

Denne ruteføring fik imidlertid Rutebilvognmand Jørgen Jensen, De Grønne Busser i Rørvig, til at sige nej tak til ruten, idet han mente, at hans busser var "for lange" til Nykøbings smalle gader.

Ruten blev derfor overtaget af Vognmand Benny Winter Jørgensen, Asmindrup, der kørte på ruten i nogle få måneder.

Derefter blev ruten overtaget af Rutebilvognmand Frede Danielsen, der anskaffede en mindre bus til ruten.

Til køreplansskiftet i 1981 blev kørselen udvidet således rute 601 også kørte en gang rundt i Nykøbing, inden den kørte til Rørvig.

Rute 602 blev nedlagt på den måde, at den også fik rutenummer 601, og kørte, efter at have været en tur rundt i Nykøbing, ud til Amtshospitalet, inden den igen kørte turen via Øster Lyng til Rørvig.

Til køreplansskiftet juni 1982 blev rute 602 genoplivet, men nu kørte busserne pludselig en slags "Ringrute", idet busserne f.eks. startede som rute 601, kørte ad Rørvigvej til Rørvig havn, hvor bussen skiftede rutenummer til 602 hjem ad Øster Lyng, og dette var også tilfældet med den modsatte bus, som startede som rute 602 i Nykøbing, og så blev til rute 601 i Rørvig. Begge busser vendte stadig Nykøbing by og Amtshospitalet inden de kørte til Rørvig.

Til køreplansskiftet den 1. juni 1983 var det sket med de sidste faste klokkeslæt om morgenen og om aftenen, så det var kun midt på dagen busserne kørte på faste minuttal. Den besynderlige "ringrute" fortsatte dette år, også selvom der fra mange sider havde lydt protester mod systemet, som ingen af passagererne kunne finde ud af.

Til køreplansskiftet den 1. juni 1984 skiftede ruterne stadig mellem numrene 601 og 602, og tiderne blev mere og mere "skæve".

Indtil midt i 80-erne blev ruterne lavet om, og skiftede rutenummer hvert år, til stor frustration for især passagererne, og da man samtidig gik over til at sløjfe de faste tider, gjorde det ikke sagen bedre, men sidst i 80-erne sløjfede man endelig rute 602, som også engang kørte et års tid som rute 604, så nu kørte der kun en rute 601 til Rørvig til alles tilfredshed.

I øvrigt kan jeg ikke undlade at fortælle en lille historie om rute 601, for selvom man ikke mere kørte via Amtshospitalet, og rundt i Nykøbing by, men at den nu blev benævnt "Ringrute", så ansøgte chaufførerne om at rute 601 fik prædikatet "Bybus".

Repræsentanter fra VT, OHJ og chaufførernes tillidsrepræsentanter kørte ruten igennem, for at se om det nu var en bybusrute. Men midtvejs ude ad Rørvigvej på en åben mark, stod nogle køer, og idet bussen passerede løftede den ene ko halen, og lagde en stor "klat" på marken, hvilket fremkaldte en spontan latter fra alle, der var med, og VTs repræsentant udbrød: Det har ikke meget med en Bybus at gøre – vel? – Det skal siges, at chaufførerne fik deres "Bybustillæg", hvilket betød en lille lønforhøjelse alligevel, men uheldigt var det.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Postkontrahent Jens Peter Larsen, Nykøbing Sj., er her fotograferet midt 30-erne ved sin Chevrolet årgang 1930, som han brugte til at køre med breve og pakker til Sjællands Odde for Det danske postvæsen. Bussen havde en 60Hk motor, vejede 1945 kg, og havde 12 siddepladser, så han tog regelmæssigt passagerer med begge veje.  
Foto: Alex Petersen, Nyk. Sj.*

### **Ruten Nykøbing Sj. – Sjællands Odde:**

Dengang Postkontrahent Jens Peter Larsen startede med at køre med breve, pakker og passagerer, gik ruten dengang fra Algade, lige før hjørnet af Kirkestræde, hvor Købmand Maul havde købmandsforretning og rutebilstation, og den kørte derfra via Nyrup og Lumsås til Overby på Sjællands Odde.

Den 1. november 1937 fik Odsherreds Jernbane koncession på ruten, som man forpagtede ud til vognmand Lauritz Jacobsen, og han forlængede samme år ruten så den nu kørte via "Fiskerihavnen" ud til Yderby.

Den blev senere forlænget så den kørte til "Stenlejerne" hvor der lå en købmand på Gnibenvejen. I 1949 begynder OHJ selv at drive ruten, som dengang tog små 1½ times tid i hver retning.

I 1955 Udvidedes ruten, så den nu fra Nykøbing kørte via Højby og Gudmindrup før den kørte til Lumsås og Sjællands Odde.

Da Molsliniens færger begyndte sejladsene mellem Sjællands Odde og Ebeltoft i 1966 fik ruten endestation på Odden Færgehavn efter den havde været ude på "Stenlejerne" og vende ved købmandsforretningen.

Da Vestsjællands Trafikselskab blev oprettet den 1. august 1980 fik ruten VT rutenummer 61, og samtidig med det nye billetsystems indførelse, blev rejsetiden nedsat fra ca. 1¼ time til knapt en times tid. Ruten blev også ændret lidt idet den nu ikke mere kørte via Gudmindrup, men over Nyrup, og nu kørte den ikke mere over "Fiskerihavnen" på Sjællands Odde. Og en anden lille teknisk ændring var, at bussen, der havde forbindelse til Odsherredsbanens tog i Nykøbing, nu fik forbindelse til toget når det kom til Højby station – blandt andet med den begrundelse, at "togkrydsningen" i Højby var hurtigere forbindelse til Sjællands Odde herfra.

Til køreplansskiftet 1982 begyndte bussen igen at køre via "Fiskerihavnen", men kun på få afgangene fra Odden Færgehavn.

Til køreplansskiftet i 1985 blev ruten forlænget lidt idet den fra "Stenlejerne" på Gniben nu kørte helt ud og vendte på den store parkeringsplads ved ASO (Artilleriskolen Sjællands Odde), men dog kun på nogle få afgangene.

## Historien fra dengang det hele startede!

Ovennævnte ruteændringer må dog siges at høre til "småtingsafdelingen", så man må konstatere, at ruteføringen på rute 61 nok er en af de få ruter, som efter VTs overtagelse stort set kører, som den har gjort de sidste 50 år.



*En Ford tilhørende Ludvig Nielsen, Abildøre, var en af de første busser på ruten til Holbæk, der kørte via Egebjergvej, og den er her fotograferet overfor Holbæk station engang i 20-erne ved OHJs kontorbygning, der blev bygget i 1920/21 på Jernbanevej. – Foto: Erik Berth, Nyk. Sj.*

### **Ruten Nykøbing – Egebjerg – Holbæk:**

Den blev oprettet den 1. januar 1921 af Ludvig Nielsen, Abildøre, som oprindeligt kørte ruten Nykøbing-Egebjerg-Bråde-Siddinge-Herrestrup-Hagested-Holbæk.

Den 1. januar 1926 blev ruten overtaget af Vognmand Rudolph Jørgensen, der trofast drev ruten i en lang årrække indtil sin død, hvorefter hans enke drev ruten i nogle år.

Den 1. april 1969 blev ruten overtaget af en af hans mangeårige chauffører, Frede Danielsen, der foruden denne rute også drev en del turistikørsel, hvor navnet "Frede Danielsens Rute- og Turistfart" blev uløseligt knyttet til de hvide Scaniabusser fra Nykøbing.

Da Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980 fik ruten nummer 65, den fik timedrift, og OHJ fik 2 enkelte afgange på ruten.

Da Frede Danielsen døde i august 1981 drev hans enke, Linda Danielsen, ruten videre, og kørte også indimellem som chauffør sammen med sønnen, Poul Danielsen.

I 1982 overtog OHJ kørselen sammen med de 5 hvide Scaniabusser, der kørte på ruten.

I 1985 skiftede ruten nummer til VT rutenummer 66, og trods en lille ændring, hvor bussen nu betjente Egebjerg skole, må det nok siges, at det er en af de få ruter, der også har den samme ruteføring, som ved starten i 1921.



## Historien fra dengang det hele startede!



*Niels Jacob Nielsens Ford T fotograferet på Algade i Holbæk der hvor Bjørns Isenkram engang lå, men hvor der nu er etableret en "Inspiration" forretning. Billedet er taget ved rutens åbning i 1922.  
Foto: Erik Berth, Nyk. Sj.*

### **Ruten Nykøbing – Vig – Holbæk:**

Ruten blev påbegyndt den 15. marts 1922 af Niels Jacob Nielsen, Rørvig, og kørte dengang ruten Nykøbing-Stårup-Asmindrup-Vig-Kelstrup-Herrestrup-Hagedsted-Holbæk.

Den 20. september 1922 startede Oluf Waldemar Nielsen, Holbæk, en modgående rute.

1925 blev begge ruter forlænget til Rørvig.

1930 gik Niels Jacob Nielsen og Oluf Waldemar Nielsen i kompagniskab hvilket blandt andet medførte, at ruten fik flere afgange. Det er set flere steder, at de skulle være brødre, men det er ikke tilfældet, de havde tilfældigvis bare samme efternavn.

Midt i 40-erne blev ruten ændret til at køre over Egebjerg i stedet for Vig, på grund af besættelsestidens restriktioner, men allerede i efteråret 1946 førtes ruten tilbage over Vig.

Den 14. maj 1950 udvidedes ruten til på en enkelt tur at køre via Grevinge og Gislinge.

1957 overtog Niels Nielsens enke, Margrethe Nielsen, sin mands andel i kørselen.

1958 udvides ruten atter idet der fra Rørvig kørtes til Nakke, inden den kørte til Nykøbing.

1969 overtog Jørgen Jensen, Rørvig, Oluf Waldemar Nielsens andel i kørselen.

Da Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980 fik ruten VT nummer 16, og fik time-drift, hvilket blandt andet medførte at OHJ fik andel i driften, og samtidig blev ruten ført tilbage til sin oprindelige rute, så den nu igen kørte som ved starten i 1922.

Til køreplansskiftet den 2. juni 1985 blev ruteføringen ændret på den sidste halvdel af ruten, så den nu kørte Nykøbing-Stårup-Asmindrup-Vig-Kelstrup-Herrestrup-Grevinge-Asnæs station, og fik rutennummer 64.

Endvidere kører ruten i vinterhalvåret om formiddagen videre fra Asnæs station via Fårevejle stationsby tilbage til Asnæs via Næssevang, mens den om eftermiddagen kører denne rute den modsatte vej.

## Historien fra dengang det hele startede!



*To fabriksnye Büssing NAG årgang 1937 fotograferet ved leveringen henholdsvis til Vognmand Lauritz Jacobsen og Vognmand Thorkild Olsen, Nykøbing Sj.*

*Busserne var orangefarvede med en blå stribe ned ad siden, og de blev bestilt af Thorkild Olsen, for som Lauritz Jacobsen sagde: "Han er jo en berømt mand, og det er noget han har forstand på!"*

*Foto: Stig Jacobsen, Nyk. Sj.*

### **Ruten Nykøbing – Jyderup – Slagelse:**

Ruten blev startet den 1. november 1922 af Andreas Jacobsen, og Svend Nielsen, Hillerød, under navnet "Audi Omnibusserne på Sjælland", og de drev – med stor succes – en lang række af de tidligste bilruter på Sjælland, og her blandt andet ruterne Hillerød-Roskilde og Holbæk-Sorø-Slagelse-Skælskør. En af grundene til deres succes var måske at de benyttede "Audi" Omnibusserne, der havde, en efter datidens forhold, en meget høj standard. I annoncer og køreplaner kundgjordes: "Bilerne er opvarmede og forsynet med elektrisk lys, og har luftgummiringe"!

I marts 1923 startede H. Folkmann Jensen en modgående rute Slagelse-Jyderup-Nykøbing.

I den sidste halvdel af 20-erne afviklede "Audi Omnibusserne" en del af deres rutenet blandt andet ruten Nykøbing-Slagelse, der den 20. august 1926 blev overtaget af rutens chauffør, Thorkild Olsen, Nykøbing Sj., og han drev ruten i mere end 40 år indtil OHJ overtog ruten den 28. september 1969.

Den modgående rute fra Slagelse til Nykøbing fik en mere omtumlet tilværelse. H. Folkmann Jensen drev ruten indtil den 13. februar 1930, hvor den blev overtaget af Rutebilejer Aage Jensen, Ulstrup. Og 4. januar 1936 overtog Axel Frederiksen, Slagelse, ruten, men han drev den kun et års tid indtil den 13. februar 1937 hvor den blev overtaget af Rutebilejer Ejner Madsen, Slagelse. Men han fik imidlertid chancen for at erhverve ruten Slagelse-Dianalund-Svinninge, og afstod derfor allerede den 4. maj 1937 ruten til Vognmand Lauritz Jacobsen, Nykøbing Sj., der drev ruten indtil den 1. januar 1940, hvor ruten blev overtaget af Ejner Madsen, Slagelse.

28. september 1969 overtog OHJ ruten, og for første gang i rutens levetid var begge koncessioner samlet hos en ejer.

Og så til den oprindelige ruteføring, som var Nykøbing-Asmindrup-Vig-Høve-Fårevejle-Vindekilde-Hørve-Svinninge-Snertinge-Jyderup-Reerslev-Ruds Vedby-Slagelse. Dog opgav man i 1929 kørselen over vig.

## Historien fra dengang det hele startede!

Da Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980 fik den VT rutenummer 37, og ændredes til at køre Svinninge-Hjembæk-Jyderup-Reerslev-Ruds Vedby-Slagelse-, med togforbindelse til og fra Nykøbing i Svinninge.



*Ford V8 fra 1947 med 29 siddepladser, som OHJ overtog fra H. G. Buus den 23. maj 1954, og som OHJ fortrinsvis brugte som Turistbus, og som i øvrigt fik nummeret OHJ vogn 7. Bussen er her fotograferet i Holland, som Buus havde mange ture til, og det er da også ham, der står ved bussen.*

*Foto: H. G. Buus, Nyk. Sj.*

### **Ruten Nykøbing – Asnæs – Kalundborg:**

Ruten blev startet i 1923 af Ludvig Nielsen, Abildøre.

1924/25 overdrog han ruten til Chr. Petersen, der vil være kendt af mange lokale, idet han senere fik øgenavnet "Fasanen", og endda fik en vej i Nykøbing opkaldt efter sig, nemlig "Fasan allé".

1925 til 1930 blev ruten drevet af Peder Pedersen, der efter forsøget med denne rute aldrig kom til at hedde andet end "Kalundborg-Peder".

1. februar 1930 blev ruten overdraget til Harald Gunnar Buus, der ved siden af ruten drev en hel del Turistkørsel.

Ruten kørte fra Nykøbing via Asmindrup, Vig, Strandlyst, og Høve til Asnæs. Derfra kørtes over Fårevejle, Vindekilde, Starreklinte, Snertinge, Bregninge, og Viskinge til Kalundborg.

1931 udvidedes ruten på søn- og helligdage til at køre over Hønsinge i stedet for Vig.

23. maj 1954 overtog OHJ så sammen med Hørve-Værsløv Jernbane ruten, samt de fem busser, hvoraf den ene havde kørt ruten, mens de andre havde kørt Turistkørsel, fra Vognmand Harald Gunnar Buus.

Bussen til ruten til Kalundborg blev stationeret i Hørve, mens OHJ beholdt de 4 andre i Nykøbing.

Ruten blev samtidig udvidet til Hørve, og blev ændret på strækningen Starreklinte-Kalundborg, så den nu kørte over Starreklinte, Føllenslev, Eskebjerg, Allehave og Kaldred til Kalundborg.

1957 indstillede Hørve-Værsløv Jernbane driften, og ruten overgik hermed til OHJ.

1968 skete en omlægning af ruten, idet den nu kom til at udgå fra Fårevejle Kirkeby, og kørte derfra til Hørve.

Derfor kom den til at følge samme rute som Hørve-Kalundborg ruten, og her slutter så historien om ruten mellem Nykøbing, Asnæs og Kalundborg, idet resten af historien hører under Hørve-Kalundborg ruten, som er beskrevet et andet sted.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Jørgen Viggo Christensen  
er her fotograferet sammen med sin Chevrolet fra 1924 ved sin bopæl i Egebjerg.  
Foto: Jytte Petersen, Bråde.*

### **Ruten Nykøbing – Egebjerg – Vig:**

Ruten blev påbegyndt den 1. august 1924 af mekaniker Axel Andersen, Nykøbing Sj., der kørte ruten Nykøbing-Kildehusene-Hestehaven-Eskildstrup-Egebjerg-Hølkerup-Siddinge-Vig.

1928 blev ruten overtaget af Vognmand Lauritz Jacobsen, Nykøbing, der fra Nykøbing førte ruten via Asmindrup til Eskildstrup, og videre over Egebjerg og Hølkerup til Vig.

1. april 1931 overtog Jørgen Viggo Christensen, Bråde pr. Egebjerg, ruten, som nu fik ruteføringen:

### **Bråde – Egebjerg – Nykøbing**

**&**

### **Egebjerg – Vig:**

Ruten var ændret totalt idet den ene rute udgik fra Bråde, og kørte via Hølkerup, Egebjerg, Eskildstrup, Hestehaven, Asmindrup og Kildehusene til Nykøbing.

I nogle år kørte ruten den direkte vej ad Egebjergvej, men da Viggo Christensen ikke havde fået tilladelse af Holbæk amts Trafikudvalg til at køre den vej, hvor han jo på den måde konkurrerede med den anden rute, som kørte Nykøbing-Egebjerg-Holbæk (se denne rute), på den første del af dennes rute, blev han på et tidspunkt sidst i 40-erne tvunget til at køre samme vej tilbage.

Den anden rute kørte fra Egebjerg via Hølkerup, Glostrup (det gamle Bageri) og Siddinge til Vig.

Viggo Christensen kom til at præge denne rute i 60 år, og vil værre husket af mange som en punktlig og prentlig mand af meget få ord.

Det er desværre ikke mange fakta der eksisterer om Viggo Christensen og hans rute, men mange har kunnet berette om de meget gode og velholdte busser, som han altid kørte med.

Af hans datter, Jytte Petersen, der er bosiddende i Bråde, har jeg fået nedenstående lille historie ... og det er ganske vist:

I Lestrup boede en dame, som hver dag satte kartofler over når bussen kørte forbi.

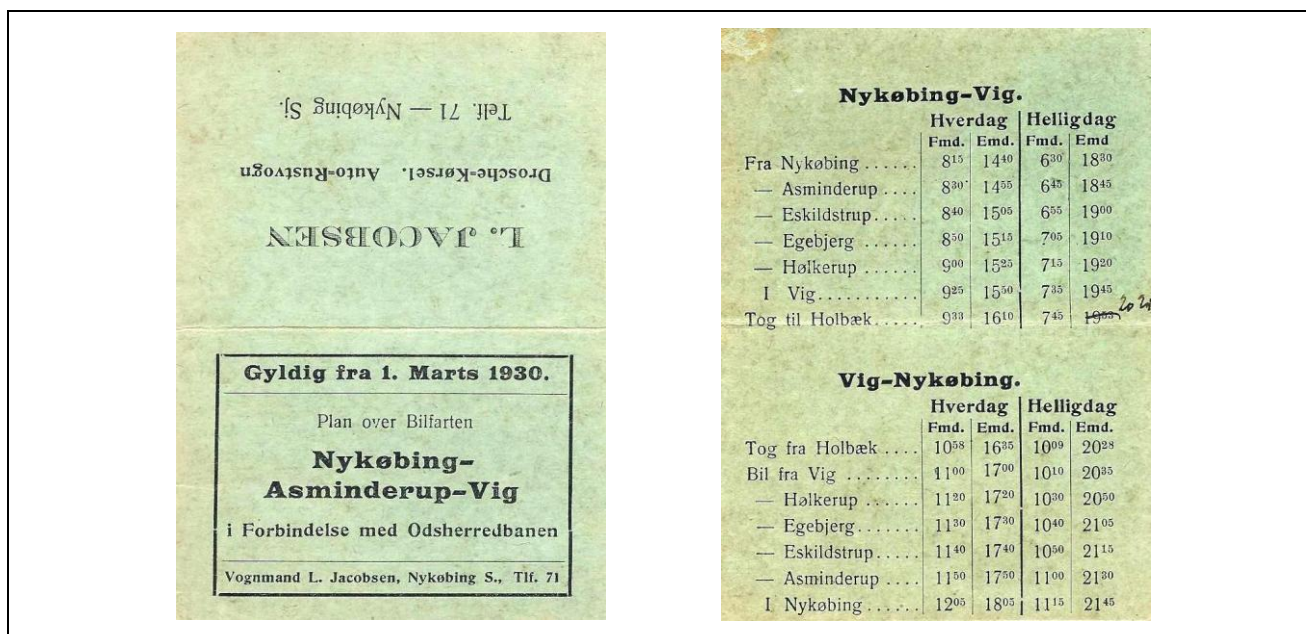
## Historien fra dengang det hele startede!

Skete det en sjælden gang bussen af en eller anden grund blev forsinket, ja, så blev maden også forsinket.

Det kan man da kalde at lave mad efter en køreplan, men det må bestemt også være et bevis på, at bussen altid var præcis.

En af grundene kunne måske være, fortæller Jytte Petersen med et smil, at da jeg var mindre, erindrer jeg mest min far liggende på ryggen under en bus, med benene stikkende ud fra siden, mens han var i fuld gang med vedligeholdelsesarbejdet på den.

1961 indstillede Viggo Christensen kørselen på ruterne, som Nykøbing Handelsstandsforening i øvrigt havde givet tilskud til, men han fortsatte i mange år derefter med at drive hyrevognsforretning, med blandt andet en hel del skolekørsel i Egebjerg-området for Trundholm kommune. Og det var faktisk halvdelen af denne kørsel, som OHJ indtil 1980 kørte, mens den anden halvdel af kørselen blev udført af Vognmand Mogens Nielsen, Egebjerg.



### Ruten Asnæs – Høve – Høve strand:

30. september 1931 fik OHJ koncession på en rute fra Asnæs station til Høve strand via Høve by. Ruten blev drevet af Peter Gyldenvang, og det er fastslået, at OHJ aldrig selv havde noget med ruten at gøre, da man på det tidspunkt ikke selv var interesseret i busdrift.

27. september 1933 blev tilladelsen udvidet med to ture i hver retning i tiden 1. juli til 31. august, og med 1 tur hver søn- og helligdag.

Der findes ikke yderligere oplysninger om ruten i skrivende stund.

Da Vestsjællands Trafikselskab blev oprettet den 1. august 1980 blev ruten faktisk genoprettet af VT, som dog gav den ruteføringen som "Ringrute" Asnæs station-Høve-Asnæs Indelukke-Lyngvejen-Asnæs Indelukke-Høve-Asnæs station med VT rutenummer 653.

Oprindeligt blev ruten tildelt Vognmand Frede Danielsen, Nykøbing Sj., men halvdelen af turene blev kørt af OHJs busser.

## Historien fra dengang det hele startede!

Til køreplansskiftet 1981/82 blev ruten nedlagt, da den nu indgik i en andre ruter, blandt andet VT rute 655 som kørte Asnæs-Høve-Veddinge-Ordrup, der dengang kørtes af Vognmand Poul Erik Madsen, Asnæs.



*I 1969 overtog OHJ ruten Nykøbing-Jyderup-Slagelse, samt bussen, som var en Bedford, der kørte på ruten. Bussen er her fotograferet inden den blev malet rød i OHJs farve, og en blev indsat på ruten Nykøbing-Klint, hvor den nærmest blev en "Institution på grund af sin ringe længde.*

*Foto: Peter Larsen, Nyk. Sj.*

### Ruten Nykøbing – Klint:

Den første der kørte fra Nykøbing til Klint var Vognmand Harald Gunnar Buus, Nykøbing, der den 1. april 1932 startede en rute, der kørte Nykøbing-Klint-Asnæs. Ruten havde ikke mange afgang, og var stort set, som senere er beskrevet. Ruten kørte Harald Gunnar Buus indtil 2. den Verdenskrigs mange restriktioner satte en stopper for kørselen.

23. juni 1949 startede OHJ en rute, der kørte Nykøbing-Klint-Højby-Gudmindrup-Ellinge Lyng-Strandlyst-Vig.

1952 blev ruten opdelt i to, hvoraf den ene kørte Nykøbing-Klint, og den anden kørte Højby-Vig-Asnæs station.

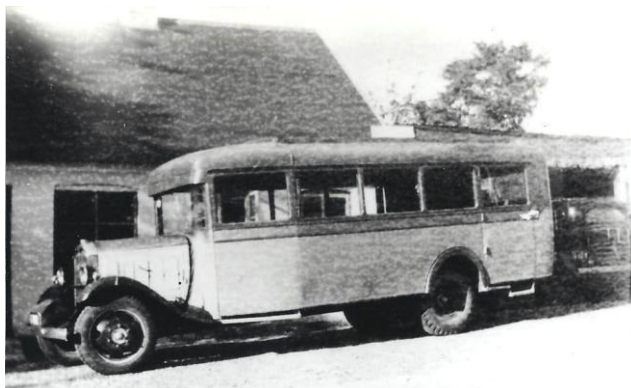
Ruten Nykøbing-Klint kørtes fortrinsvis i sommertiden, og var en af OHJs såkaldte "Strandruter", og bussen vendte i Klint ved "Gunnar Vognmand" (Skovløbervej) ved det store træ.

Da Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980 fik den timedrift og VT rutenummer 603, og kørte som "Ringrute" fra Nykøbing station til Klint og via Højby station til Nykøbing station. En lille ekstra rute fra Nykøbing station til Amtshospitalet kørte kun til køreplansskiftet 1981.

Det skal lige bemærkes at der på denne "Ringrute" var der timedrift med en bus i hver retning.

I starten kørte ruten via Nyrup til Højby, men til køreplansskiftet i 1982 blev ruten lagt om, så den nu kørte Nykøbing station-Klint-Lumsås-Højby station-Nykøbing station, og den anden bus modsat. Til køreplansskiftet 1985 ændrede man ruten fra at være en decideret "Ringrute", for nu vendte alle busser ved "Højby Hallen", efter at have været på Højby station, men der kørtes uforandret med 2 busser i timen. Den ene startede ved Nykøbing station, og den anden ved Højby station.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Thorkild Niensens Citroën fra 1947 er her fotograferet i Lumsås hvor Thorkild Nielsen boede ved siden af Lumsås gamle skole. Billedet skulle være taget kort efter Thorkild Nielsen startede på ruten.*

*Foto: Thorkild Nielsen, Lyngby.*

### **Ruten Sjællands Odde – Asnæs – Holbæk:**

15. august 1947 fik OHJ koncession på ruten Sjællands Odde til Asnæs, som man bortforpagtede til Vognmand Thorkild Nielsen, Lumsås, der også kørte en del turist- og hyrevognskørsel.

Da skolerne i 1948 startede efter sommerferien fik Thorkild Nielsen koncession til at udvide ruten så den fra Asnæs fortsatte via Fårevejle Lammefjord og Gislinge til Kalundborg landevej, og til Holbæk station.

15. januar 1949 overtog OHJ selv ruten, der startede på Sjællands Odde ved "Stenlejerne", og kørte via Lumsås, Stenstrup, Gudmindrup, Ellinge Lyng og Høve til Asnæs station, og derfra videre via Kronborgvej, Fårevejle Kirkeby, Fårevejle Stationsby, Gislinge, Tuse til Holbæk station.

15. august 1955 føres ruten på tilbagevejen via Højby til Nykøbing, hvor den "korresponderede" med ruten til Sjællands Odde.

1961 føres ruten via Sandby begge veje til og fra Holbæk.

Da Vestsjællands Trafikselkab startede den 1. august 1980 blev ruten nedlagt.

### **Ruten Nykøbing – Ellinge Lyng – Asnæs:**

Ruten kørte oprindeligt Nykøbing-Klint-Højby-Vig da OHJ den 18. juni 1949 oprettede ruten, som en "Strandrute".

1952 blev ruten delt og udvidet, så den ene kørte Nykøbing-Klint, mens den anden kørte Højby-Vig-Asnæs station.

I juni måned 1953 blev ruten forlænget til Nykøbing.

14. august 1955 opgav man kørselen over Vig, således ruten kørte Nykøbing-Højby-Gudmindrup-Ellinge Lyng-Høve Asnæs.

## Historien fra dengang det hele startede!

31. maj 1970 førte man ruten via "Anneberg" fra Nykøbing til Højby, og den kørte nu uforandret i en årrække indtil Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980, hvor ruten deltes op, og lagt ind under andre ruter. (Se blandt andet ruterne Nykøbing-Klint og Nykøbing-Højby Lyng-Vig).



*Chevrolet som OHJ overtog fra Rutebilejer H. G. Buus den 23. maj 1954, og som fik OHJ vogn 6, og straks solgte videre til Hørve Værsløv Jernbane hvor den kørte ruten til Kalundborg.*

*Foto: H. G. Buus, Nyk. Sj.*

### **Ruten Hørve – Kalundborg:**

18. maj 1953 oprettede Hørve Værsløv Jernbane ruten Hørve-Vallekilde-Skippinge-Eskebjerg-Alleshave station-Kaldred-Værsløv station til Kalundborg.

1954 blev ruten udvidet til også at køre via Havnsø, og da Hørve Værsløv Jernbane indstillede driften i 1957, overgik både ruterne og busserne til OHJ.

1965 skete der også en ændring idet man opgav kørselen til Værsløv station.

1968 kom den anden rute, der oprindeligt kørte Nykøbing-Asnæs-Kalundborg, til nu at udgå fra Fårevejle, og fik samme ruteføring som Hørve-Kalundborg ruten, så disse to ruter blev slået sammen til en.

1969 blev der så etableret "korrespondance" mellem Hørve-Kalundborg ruten, og ruten mellem Nykøbing og Slagelse i Hørve.

Da Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980 fik ruten VT nummer 20. og den kørte fra Asnæs via Fårevejle Kirkeby, og derefter stort set den oprindelige vej til Kalundborg.

Og endelig til køreplansskiftet i 1985 blev ruten kortet af, så den nu igen kører ruten fra Hørve til Kalundborg via Vallekilde, Skippinge, Starreklinte, Havnsø, Føllenslev, Eskebjerg og Kaldred til Kalundborg.

### **"Gummitog"!**

"Gummitog" vil sige, at en bus kørte f.eks mellem stationerne Asnæs, Fårevejle, Hørve og Svinninge, og måtte kun optage og afsætte passagerer på stationerne.

VT oprettede ruten til køreplansskiftet i 1986, og den fik VT rutenummer 5 (det samme nummer som OHJs tog), og fik afgang fra Asnæs station kl. 13.49.

VT oprettede endnu et "Gummitog" fra Asnæs station, og det fik afgang kl. 21.24.

Hvis OHJs tog brød ned, og der blev indsat bus på samme måde, så var det også et "Gummitog".



## Historien fra dengang det hele startede!



*Et udsnit af OHJs busser fotograferet på OHJs garageanlæg i Nykøbing Sj. engang i 70-erne.*

*Fra venstre er det vogn nummer 32, 22, 29 og 36.*

*Foto: Chr. Oddershedde, Nyk. Sj.*

### **Ruten Asnæs – Høve – Veddinge – Ordrup:**

28. juni 1952 blev ruten oprettet af OHJ, og fik ruteføringen Asnæs-Høve-Veddinge-Skamlebæk-Ordrup-Dragsholm-Starreklinte skole-Skippinge-Vallekilde-Høve.

3. juni 19? afkortedes ruten så den nu kørte Asnæs-Høve-Veddinge-Skamlebæk-Ordrup.

1963 blev ruten ændret til at køre over Veddinge Bakker i stedet for Veddinge by.

1964 den 31. maj forlængedes ruten til Ordrup Næs hos købmanden på "Fladen".

Da Vestsjællands Trafikselskab startede den 1. august 1980 indgik dele af ruten i en ny rute, som fik VT rutenummer 655, og kørte som "ringrute" Asnæs station-Veddinge-Ordrup-Fårevejle-Veddinge-Høve-Åstofte-Asnæs station, og denne rute kørtes af Rutebilvognmand Poul Erik Madsen, Asnæs.

Til køreplansskiftet i 1985 deltes ruten atter op, og nu var det Vognmand Jørgen Nielsen, Fårevejle, som kørte VT rute 653 Asnæs station-Fårevejle kirkeby-Ordrup-Veddinge-Høve-Asnæs station.

### **Ruten Højby – Asmindrup – Egebjerg – Vig:**

Ruten er oprindeligt en "Skolebus rute", som OHJ i en årrække kørte for at betjene skolerne i Asmindrup, Egebjerg, Ulstrup og Vig.

Oprindeligt var den opdelt i 2 ruter, men da den jævnligt blev betjent af en bus, har jeg valgt at beskrive den under et, som har følgende ruteføring: Vig skole-Siddinge-Ishøjgård-Abildøre-Bråde-Gelstrup-Egebjerg-Ulstrup skole-Vig skole og derfra igen Asmindrup skole-Svenstrup Hestehave-Eskildstrup-Ulstrup skole-Vig skole.

Det skal bemærkes, at i årene 1979/80 blev der åbnet mulighed for på enkelte afgangene at medtage andre rejsende end lige skolebørn, og det var dengang faktisk ret så usædvanligt på en decideret "Skolebus".

## Historien fra dengang det hele startede!

Da Vestsjællands Trafikselskab startede 1. august 1980 fik første halvdel af ruten VT rutenummer 621, og kørte ruten Højby skole-Asmindrup-Svenstrup Hestehave-Strandhusene-Lestrup-Egebjerg-Bråde-Hølkerup-Ishøjgård-Siddinge-Vig skole.

Til køreplansskiftet i 1985 blev ruten kortet af, så den fra Egebjerg kørte via Siddinge og Bognæs til Vig station, hvor bussen skiftede rutenummer til 62 inden den fortsatte til Vig skole, og videre på denne rute.

Det var for øvrigt planlagt, at rute 621, og en del andre ruter, der havde haft "endestation" ved rundkørselen oppe ved Odsherredshallen (Vig skole), fra køreplansskiftet i 1985 skulle have endestation ved Vig station, hvilket medførte busserne skulle køre ind over parkeringspladsen (kaldet "Peterspladsen") på hovedgaden i Vig. Men et er teori – et andet praksis, for kommunen havde "glemt" at tage et stykke af fortovet, så bussen ikke kunne dreje ind, hvilket chaufføren havde fået at vide den godt kunne.

Busserne kom da også godt nok "halvvejs" rundt, men holdt desværre på tværs af hovedgaden, totalt "låst fast" i en trafikprop, som det tog det meste af en halv times tid – ved Politiets hjælp – at få trafikken i gang igen, og der gik yderligere et par måneder før Trundholm kommune havde fundet ud af hvordan man kunne gøre vejen bredere – så busserne begyndte faktisk først i 1986 at holde ved Vig station, som der altså stod i køreplanen.

Til sidst skal det lige nævnes, at den anden halvdel af ruten kom til at køre ruten Nykøbing-Højby-Asmindrup-Vig (se denne).



*Fem af OHJs busser, der kørte på henholdsvis "Hurtigruten" og turistikørsel, er her fotograferet på Egebjergvej i Nykøbing Sj. Forrest er det OHJ vogn 18 - 20 - 16 - 11 og 15.*

*Foto: OHJs arkiv.*

## Historien fra dengang det hele startede!

### Hurtigruten Odsherred – Valby station:

Hvem, hvornår og hvordan "Hurtigruten" til Valby station egentlig opstod, er umuligt at svare præcist på, da der jo i begyndelsen af 30-erne var nogle forskellige Vognmænd, der forsøgte sig med ruter til København.

Under Anden Verdenskrig i årene 1940 til 1945 kørte "Hurtigruten" ikke, men igen efter krigen begyndte nogle Vognmænd så småt igen at forsøge sig, men det var og blev i det små.

Begrebet "Hurtigruten" opstod først engang omkring 1950, hvor der i årene indtil 1943 blev ført en større debat i pressen om hvem, der egentlig havde lov til at køre på ruten.

1953 fik et konsortium koncession på ruten, og det bestod af DSB, OHJ, Niels Nielsen og Valdemar Nielsen, De grønne Busser i Rørvig, samt Rutebilvognmand Rudolph Jørgensen, Nykøbing, hvorefter den officielle åbning af ruten fandt sted til Påske samme år.

Skal man beskrive "Hurtigruten" må man dele den op i to, og vi kan lige slå fast, at i starten kørte den kun op til Jul, Påske, Pinse, weekender og i skolernes ferier.

Den ene rute udgik fra Rørvig havn, bag om Nykøbing, via Stårup og Højby station til Restaurant Strandlyst på Ellinge Lyng. Fra Strandlyst førtes ruten via Vig og Herrestrup direkte ind til Valby station.

Den anden rute udgik fra Sjællands Odde og kørte via Lumsås, Stenstrup og Gudmindrup via Ellinge Lyng til Restaurant Strandlyst. Derefter førtes den via Vig og Herrestrup til Holbæk station, som var sidste opsamlingssted inden den kørte direkte derfra til Valby station.

Kørselen blev op igennem årene langsomt øget med flere og flere afgang, og da Mols Liniens færger begyndte at sejle til Ebeltoft, indrettede man køreplanerne til færgernes ankomst og afgang, og sidst i 60-erne kørte ruten dagligt hele året både sommer og vinter.

Da Vestsjællands Trafikselskab startede 1. august 1980 fortsatte "Hurtigruten" i 5 uger, hvorefter den blev nedlagt.

Ruten fra Rørvig fik VT rutenummer 15E (expresrute), og blev kortet af til Holbæk station.

Ruten fra Sjællands Odde fik VT rutenummer 17E (expresrute), og blev ligeledes kortet af til Holbæk station.

1982 blev rute 15E nedlagt, og 17E blev ændret til 17, som nu var en almindelig rute, der kørte Odden Færgehavn via Lumsås, Stenstrup, Ellinge Lyng og Høve til Asnæs station.

1985 blev ruten ændret til VT rute 63, og kører fra Lumsås via Stenstrup, Gudmindrup, Ellinge Lyng og Høve til Asnæs station. Enkelte ture fortsætter fra Asnæs station til den store parkeringsplads ved "Sanddobberne", hvor den vender og kører tilbage igen.

Det er så de ruter jeg har koncentreret mig om, fra dengang det hele startede ... men

1. august 1980 startede Vestsjællands Trafikselskab ... og de startede også nogle ruter ...

... så lad os lige se lidt på nogle af de ruter VT startede!

## Historien fra dengang det hele startede!

### Nogle af de ruter VT startede:

Da VT blev oprettet den 1. august 1980 startede man en del ruter op, som man egentlig ikke kan føre tilbage i historien, for de må nærmest være resultatet af en sammenlægning af de mange skolebus ruter, der blev kørt både af busser og af hyrevogne. Her har jeg kun medtaget de ruter, som OHJ på et eller andet tidspunkt har haft forbindelse med.

### Ruten Nykøbing – Højby – Asmindrup – Vig:

Ruten blev oprettet af VT den 1. august 1980, og var oprindeligt den ene halvdel af en af skolebus rute, som OHJ havde kørt i nogle år til skolerne i Asmindrup, Egebjerg, Ulstrup og Vig.

Den nye rute fik VT rutenummer 623, og kørte Nykøbing-Nyrup-Højby-LI. Svinninge-Asmindrup-Eskildstrup-Vig skole.

Det første år kørtes ruten af OHJ, men til køreplansskiftet i 1981 blev den overtaget af Vognmand Tage Winther Jørgensen, Asmindrup.

Til køreplansskiftet i 1982 skete en ruteændring, der medførte, at ruten nu kørte Højby station-Asmindrup-Vig skole og derfra igen Vig skole-Strandlyst-Ellingegården-Højby skole-Højby station. Første halvdel af ruten indgik i en ny rute, som fik VT rutenummer 62 (se denne). Samtidig med ruteændringen overtog sønnen, Benny Winther Jørgensen, Asmindrup, ruten som nu kørtes uforandret til køreplansskiftet i 1985, hvor den ændredes til at køre Vig skole-Vig station-Asmindrup-Hønsinge-Vig skole-Vig station.

### Ruten Højby – Hønsinge Lyng – Vig:

1. august 1980 oprettede VT ruten, som fik nummer 622, der blev kørt af Tage Winther Jørgensen, Asmindrup, og som kørte Højby-Ellinge Lyng-Hønsinge-Kelstrup-Vig skole.

Til køreplansskiftet i 1981 blev den lavet om til en "Ringrute", som kørte fra Odsherredshallen i Vig via Kelstrup og Jyderup over Hønsinge og Asmindrup tilbage til Odsherredshallen på nogle afgang, mens den på andre afgang kørte den modsatte vej.

På nær nogle få ændringer kørte den uforandret helt frem til 1985 hvor den fik en hel ny ruteføring, og kom til at køre Odsherredshallen-Vig-Kollekølle-Eskildstrup-Ulstrup skole-Vig station-Odsherredshallen.

### Ruten Nykøbing – Højby Lyng – Vig:

1. august 1980 oprettede VT ruten, som fik nummer 62, og som kørte Nykøbing-Stårup-Højby-Gudmindrup-Lyngtoftevej-Høve-Asnæs station.

Til køreplansskiftet i 1982 skete en væsentlig ændring af ruten, som nu fik ruteføringen Nykøbing-Nyrup-Højby station-Gudmindrup-Ellingegården-Strandlyst-Høve-Asnæs station.

Til køreplansskiftet i 1985 fik den igen ny ruteføring Nykøbing-Nyrup-Højby station-Højby Lyng-Restaurant Strandlyst-Jyderup/Kelstrup-Højby skole-Vig station.

### Ruten Højby – Stårup – Nyrup – Højby:

Ruten blev oprettet til køreplansskiftet i 1985 som "Ringrute", og den fik VT rutenummer 620.

Til køreplansskiftet 1987 kom ruten til at køre Højby-Tinghulerne (Sommerland Sjælland)-Stårup-Nyrup-Højby.

## Historien fra dengang det hele startede!

### **Ruten Hørve – Vallekilde – Starreklinte:**

Ruten blev oprettet af VT den 1. august 1980, fik VT rutenummer 651, og førtes fra Hørve via Vallekilde, Skippinge, Bjergsø, Snavhuse, Kalundborg (Idv./Skovvej), Teglværksvej/Nekseløvej, Kalundborg (Idv./Nekseløvej, og samme vej tilbage igen.

### **Ruten Fårevejle – Asnæs – Herrestrup:**

Ruten blev oprettet af VT den 1. august 1980, fik VT rutenummer 656, og førtes fra Fårevejle via Asnæs, Grevinge, Lynghuse, Gundestrup til Herrestrup.

Til køreplansskiftet i 1981 ændredes ruteføringen så den kom til at indgå i andre ruter.

(Indgik i rute 65, og senere i rute 64).

### **Ruten Starreklinte – Hørve – Fårevejle – Asnæs – Herrestrup:**

Ruten blev oprettet af VT den 1. august 1980, fik VT rutenummer 658, og førtes fra Herrestrup via Grevinge, Asnæs, Hørve, Fårevejle, Hørve, Vallekilde, Bjergsø, til Kalundborg (Idv./Nekseløvej).

Ruten blev kørt af OHJ og Frede Danielsens Rute- og Turistfart i fællesskab.

Til køreplansskiftet i 1982 ændredes ruteføringen, så den kom til at indgå i andre ruter.

(En del af ruten i rute 65, og siden rute 64).



*Scania fra 1962 tilhørende Vognmand Rudolph Jørgensen, som hans mangeårige chauffør, Frede Danielsen, overtog i 1969, og som kørte ruten Nykøbing-Egebjerg-Holbæk.*

*Den blev i 1977 solgt til P. Dandarnell, Havnsø.*

*Foto: Linda Danielsen, Nyk. Sj.*

## Historien fra dengang det hele startede!

Køreplan tilhørende J. Viggo Christensen, og man skal her bemærke, at adressen er:

"Egebjerg pr. Bråde"!

Dette ifølge vore dage "omvendte" fænomen skyldtes, at der dengang i Bråde var Posthus, som først lå hos købmanden, som nu ikke eksisterer mere, men Posthuset blev senere etableret lige i nærheden på den anden side af gaden. – Køreplanen venligst udlånt af Jytte Petersen, Bråde.

### B R A A D E - E G E B J E R G - N Y K Ø B I N G

Gyldig fra 15. Maj 1949

Køres alle Hverdage, ikke Lørdag.

Fra Braade	12.30	Fra Nykøbing	13.25	17.15
" Hølkerup	12.35	" Kildehusene	13.35	17.25
" Egebjerg	12.40	" Ledstrup	13.40	17.30
" Eskildstrup	12.50	" Egebjerg	13.45	17.35
" Høstehaven	12.55	Ank. Braade	13.50	17.40
" Asmindrup	13.00			
" Kildehusene	13.05			
Ank. Nykøbing	13.15			

Fra Braade	13.50	16.30	Fra Nykøbing	15.40
" Hølkerup	13.55	16.35	" Kildehusene	15.50
" Egebjerg	14.00	16.40	" Asmindrup	15.55
" Ledstrup	14.05	16.45	" Høstehaven	16.00
" Kildehusene	14.10	16.50	" Eskildstrup	16.05
Ank. Nykøbing	14.20	17.00	" Egebjerg	16.15
			Ank. Braade	16.20

### E G E B J E R G - V I G

Køres alle Hverdage, ikke Lørdag.

Fra Egebjerg	8.30	Fra Vig	11.00
" Hølkerup	8.35	" Siddinge	11.10
" Braade	8.40	" Glostrup gl.	
" Glostrup gl.		Bageri	11.15
Bageri	8.45	" Braade	11.20
" Siddinge	8.50	" Hølkerup	11.25
Ank. Vig	9.00	Ank. Egebjerg	11.30

V i g g o C h r i s t e n s e n

Vognmand

Egebjerg pr. Braade

13/10  
1388  
7 B+

## Historien fra dengang det hele startede!

### Afsluttende bemærkninger til den historiske udvikling på ruterne:

Selvfølgelig kunne der siges mangt og meget mere om de forskellige ruter, men som den tålmodige læser måske har bemærket, så har jeg bestræbt mig på at gøre historierne så korte, klare og præcise som muligt. At der indimellem er "smuttet" et par historier med, undskylder man mig nok, da jeg mener de hører hjemme her.

Nogle har sikkert også bemærket, at enkelte Vognmænd ikke er med i historien, men det skyldes ikke, at jeg ikke har kontaktet dem, for at få dem til at give et interview m.m., men af forskellige årsager er det desværre ikke lykkedes, hvilket jeg selvfølgelig beklager, men sådan er det nu engang, og det kan man ikke gøre noget ved.

Et andet problem man støder ind i er de mange fakta, som hele tiden skal "krydstjekkes", og som man alligevel ikke kan være helt sikre på, men alle interview, jeg har lavet, har jeg optaget på bånd, og har læst et hav af rapporter og køreplaner, men det er selvfølgelig ikke garanti for rigtigheden, men jeg tror på, at det er det nærmeste man kommer virkeligheden.

Skulle der være (og det er der sikkert) faktuelle fejl, håber jeg man undskylder dem, men de kan pokkers let opstå, og jeg kan da lige nævne ordet "Omnibus", som nogen påstår er fransk og betyder Rutebil! – Men "Omnibus" er latin og betyder: "Vogn for alle"! – Det er bare bevis på hvor let man kan falde i.

Og så har jeg udeladt alle "slangudtryk", men nu er det sådan, at enhver håndværker inden for sit fag har visse "slangudtryk", ligesom der er bestemte ting, som man enten foretrækker frem for andre, eller måske syntes meget mindre om, og disse forhold eksisterer også indenfor buserhvervet, hvor et "blomstrende" sprog er dukket op, og hvor chaufførerne på "Omnibusserne" bestemt ikke har holdt sig tilbage, og jeg skal da gerne give et par eksempler her:

Da Vestsjællands Trafikselskab var kommet rigtig i gang, gik der ikke længe før passagererne døbte VT: "Vent Tålmodigt" eller "Vilde Tider"!

Da Odsherreds Jernbane fik ny direktør, Finn Henningsen, døbte onde tunger OHJ til: "Onkel Henningsens Jernhandel"! – Og det til trods for han fik skiftet alle gamle busser ud med helt nye.

At Nykøbing Sjælland er en lille købstad med små gader er et faktum, men da man hver time i sommertiden, med et mylder af turister, skulle gennem byen, fik det chaufførerne til at ændre udtrykket fra "Rat- og pedalartister" til "Busakrobater"!

Rute 603, som kørte over Klint, fik også hurtigt et øgenavn, for i weekenderne var det især ældre pensionister med månedskort, der lige snuppede en tur over "Klint Fladvand", og det er da også en utrolig flot natur bussen kører igennem, men rute 603 fik hurtigt prædikatet: "Pensionistruten".

Der er selvfølgelig noget materiale, som jeg ikke har fået plads til inde i historien, men jeg syntes ikke man skal snydes for disse "perler", så jeg vil fortsætte med "Minder fra en svunden tid!" på de næste sider.

# Historien fra dengang det hele startede!

## Minder fra en svunden tid:

Odsherreds Jernbane var involveret i to andre jernbaner, hvoraf Hørve-Værsløv Jernbane blev nedlagt, og det er ingen hemmelighed, at OHJ og den tilbageværende jernbane Høng-Tølløse er tæt forbunden, for nok er det to selvstændige baner med hver sin bestyrelse, men direktøren for Odsherreds Jernbane er også direktør for Høng-Tølløse Jernbane, men den historie hører ind under jernbanehistorien, jeg kan dog ikke undlade lige at vise et par sider af en køreplan, der trådte i kraft den 9. maj 1948, som også viser de tilsluttede busruter!

Odsherreds Jernbane  
Høng-Tølløse Jernbane  
Hørve-Værsløv Jernbane

---



## Køreplaner

for Tog og tilsluttende  
Automobilruter

9. Maj 1948

**Jyderup—Havnso** Hverdage

840 1630 1846	Jyderup	↑	755 1040 1830
910 1650 1910	Føllenslev	↑	725 1540 1800
990 1700 1940	Havnso	↑	718 1530 1745

\* Tirsdage, Torsdage, Fredage. \*\* Mandage, Onsdage, Lørdage.

**Søn- og Helligdage**

990 1940 2290	Jyderup	↑	940 1830 2110
1030 2040 2320	Føllenslev	↑	910 1820 2040
1040 2050 2330	Havnso	↑	900 1745 2030

---

**Asnæs—Høve Strand** Hverdage

1415	Asnæs	↑	830
1430	Høve Strand	↑	700
1435	Strandlyst	↑	700

**Søn- og Helligdage i Juni, Juli, August**

910 1010 1155 1710 2010	Asnæs	↑	935 950 1030 1655 1945
920 1020 1145 1720 2020	Høve Strand	↑	890 955 1035 1640 1930
925 1025 1150 1725 2025	Strandlyst	↑	845 930 1020 1635 1925

---

**Nykøbing S.—Rørvig** Hverdage

Nykøbing S. Afg. 940 1130 1215 1340 1725 1850 191915	Nykøbing S.	↑	1140 1205 1340 1745 1910 191915
Rørvig Ank. — 1090 1140 1205 1340 1745 1910 191915	Rørvig	↓	— — — — — — —
Nakke Ank. — — — — — — —	Nakke	↓	— — — — — — —
Nakke Afg. — — — — — — —	Nakke	↑	— — — — — — —
Rørvig Ank. — — — — — — —	Rørvig	↓	— — — — — — —
Nykøbing S. Ank. 1135 1205 1430 1515 1855 2055	Nykøbing S.	↓	1135 1205 1430 1515 1855 2055

1) Kun i Tiden 1/6—31/8 1948. 2) Køres ikke Lørdage. 3) Lørdage 1/6—31/8 1948  
3) I Tiden 1/6—31/8 48 køres alle Hverdage, den øvrige Tid køres kun Lørdage

**Søn- og Helligdage**

1055 1255 1440 1640 2050	Nykøbing S. A	↑	1140 1400 1610 1915 2230
1115 1255 1500 1700 2110	Rørvig	↑	1130 1340 1550 1855 2230

---

**Nykøbing S.—Odden** Hverdage

1255 1730 1915	Nykøbing S. A	↑	1000 1600 1930
1340 1830 2025	Odden	↑	840 1440 1930

**Søn- og Helligdage**

1100 91200 2115	Nykøbing S. A	↑	1040 1010
1245 91300 2230	Odden	↑	990 1700

5) Kun Lørdage i Tiden 1/6—31/8 1948. 6) Kun i Tiden 1/6—31/8 1948.

## Pakker og Stykgods fra København

i belæsset Banevogn

paa alle Hverdage til alle Stationer ved Odsherredsbanen

Indlevering: Spor 56. Godsbanegaarden  
fra Kl. 8—16.  
Lørdag Kl. 8—15.  
Telefon: Byen 5467

Godset udbringes gratis næste Dags Formiddag  
i Bydistriktet ved alle Stationer.

Fragten udgør til:  
Maarsø, Gislinge, Svinninge, Hørve, Faarevejle, Asnæs og Grevinge  
250 Øre pr. 100 kg.  
Vig, Nr. Asmindrup, Højby Sj. og Nykøbing Sj.  
280 Øre pr. 100 kg.  
Mindstefragt pr. Sending 90 Øre.

**Hurtig - Sikker - Billig Befordring, Belæsset Vogn.**

Nærmere Oplysninger faas paa Stationerne eller paa Odsherredsbanens Hovedkontor, Telefon Holbæk 2080.

**Hørve-Værsløv og omvendt.**

km	Hverdage				Søn- og Helligdage			
	København H 11A1	Hølbæk 14	Hørve	Stærkelille	København H 11A1	Hølbæk 14	Hørve	Stærkelille
0.0	81	83	81	87	81	83	85	87
2.8	—	—	845	891	—	—	845	891
4.9	—	—	850	895	—	—	850	895
7.9	—	—	850	895	—	—	850	895
11.3	—	—	850	895	—	—	850	895
14.5	—	—	850	895	—	—	850	895
17.9	—	—	850	895	—	—	850	895
21.1	—	—	850	895	—	—	850	895
—	—	—	850	895	—	—	850	895
—	—	—	850	895	—	—	850	895

**Vær parat**

til hurtig Udstigning, saarsnat Toget holder  
paa Deres Omstignings- eller Bestemmelses-  
station. Forlad Toget ad nærmeste Dør



## Historien fra dengang det hele startede!

Billetter til bus og tog findes der mange af, men her er nogle BSB- billetter, som jeg syntes er interessante, og de kunne i mange tilfælde også bruges i busserne og sejlskibe ikke at forglemme.



## Historien fra dengang det hele startede!



*Scania fra 1959 tilhørende Vognmand Rudolph Jørgensen, Nykøbing Sj., som kørte på ruten Nykøbing-Egebjerg-Holbæk. I 1969 blev bussen overtaget af Frede Danielsen, der i mange år havde kørt som chauffør. Foto: L. Danielsen, Nyk. Sj.*



*Denne Volvo, der er den første "Braksnude" model som anskaffedes til De Grønne Busser i Rørvig, og som her er fotograferet foran busgaragerne i Rørvig, fik hurtigt blandt passagererne øgenavnet "Giraffen". Bussen er i øvrigt bygget på Asnæs Karosserifabrik af Brdr. Olsen. Foto: J. Jensen, Rørvig.*

## Historien fra dengang det hele startede!

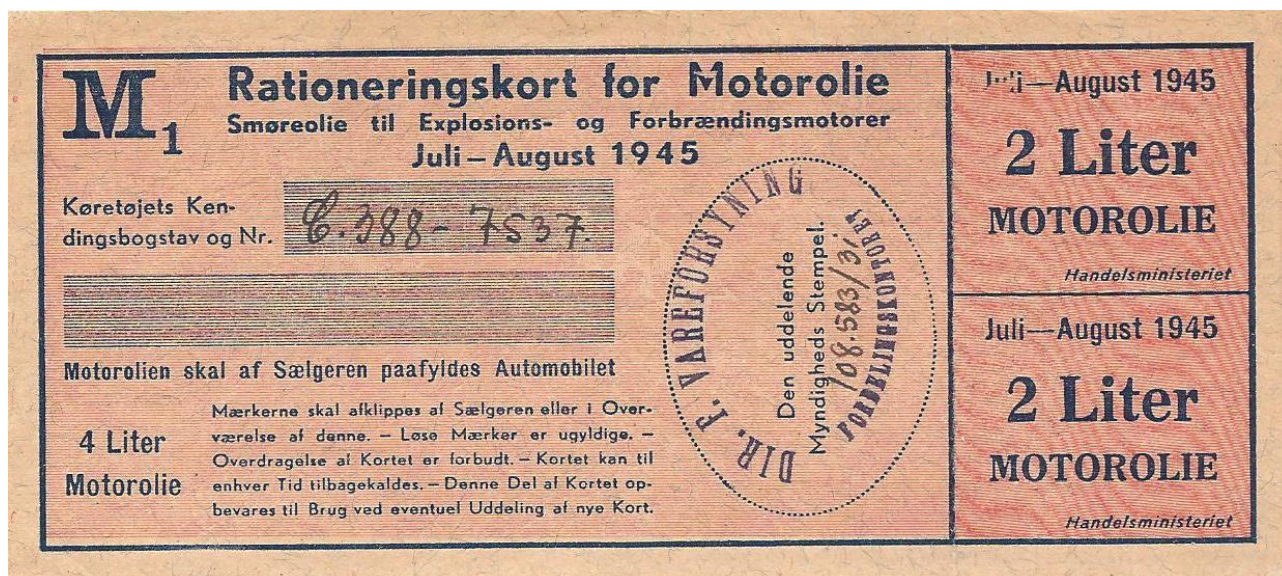
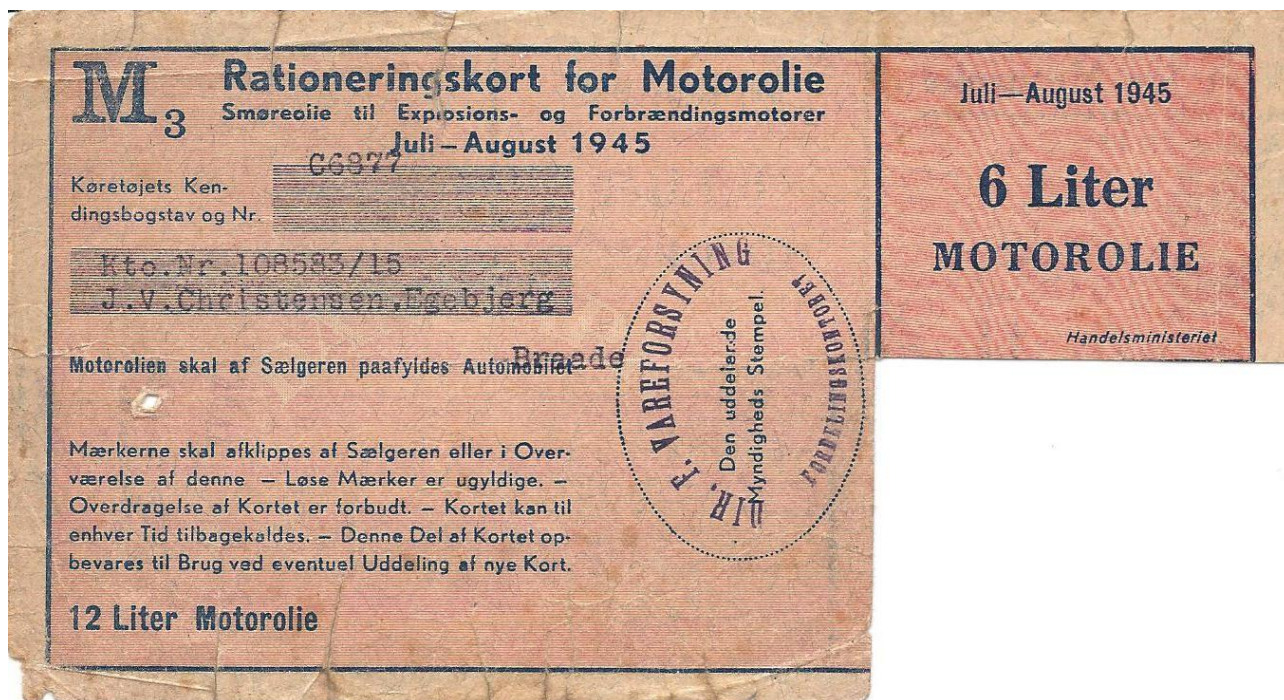


*OHJ vogn 28, som holder her med hele fronten brændt, var en Volvo B7, og var stationeret i Ruds Vedby. Det elektriske system fik skylden, men bussen var udstyret med "Trykluftgear", som sad på en sokkel ved siden af chaufføren, og havde derfor ingen kobling, så hvis bussen kørte "fast" i sne eller pløje, så koblede motoren fra – en mulighed var så, at chaufføren havde "glemt" at sætte den i frigear, da han havde tre kvarters pause, så gearolien løb så varm, at den selvantændte, men det blev aldrig bevist.  
Foto: Chr. Oddershede, Nyk. Sj.*



*OHJ vogn 20 var en Scania Vabis, som var en meget flot bus med buet glastag, gule gardiner, og indvendig var den cremefarvet med mørkerødt sædebetræk. Selvom den mest kørte turistikørsel, er den her fotograferet på Ellinge Lyng, overfor "Købmand Verner", på "Hurtigruten" til Valby st., og som man kan se var "Hurtigruten" velbesøgt.  
Foto: Ukendt?*

## Historien fra dengang det hele startede!



Her er så et par rationeringskort mere, som den plagede busdrift måtte leve med både under, og efter Anden Verdenskrig, som det kan ses her, og inde i historien, og dem måtte man leve med helt op til midt i 50-erne. Kortene er udstedt til J. Viggo Christensen, der kørte ruterne til Vig og Nykøbing fra Bråde og Egebjerg. Alle rationeringskortene er venligst udlånt af Jytte Petersen, Bråde.

## Historien fra dengang det hele startede!

### Asnæs Karosserifabrik:

Historien om Asnæs Karosserifabrik, og Brd. Olsen, der byggede busser, hører hjemme et andet sted, og man kan i øvrigt få meget mere at vide hvis man kontakter Odsherreds Lokalarkiv i Asnæs. Men det skal ikke afholde mig fra her at bringe nogle billeder fra mit arkiv.



Det var især "De Grønne Busser" i Rørvig, der fik bygget en del busser hos Brd. Olsen i Asnæs, men OHJ fik da også bygget en eller flere, men dem er jeg ikke helt sikker på, for nogle af OHJs busser kan jeg ikke få oplyst hvor er bygget.

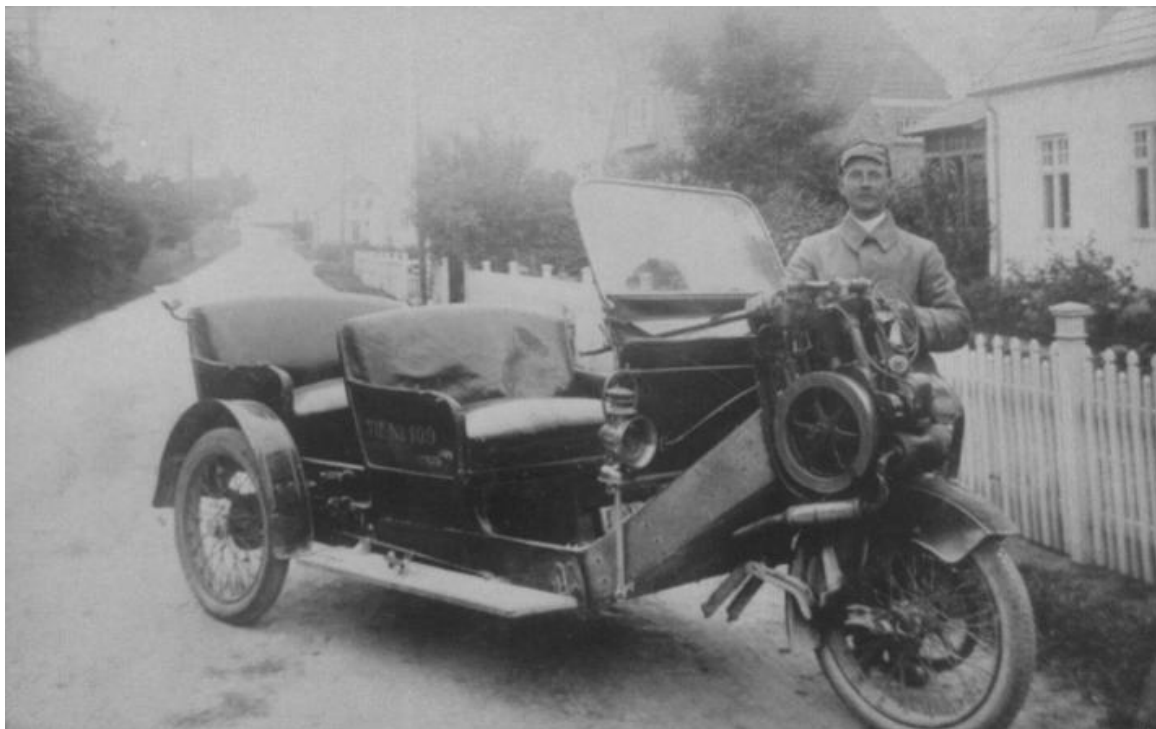
Her er det imidlertid en Opel Blitz, som man er ved at lave færdig, og bemærk det træskelet, som udgør passagerkabinen, og som var meget almindeligt helt op til vore dage.

Hvornår denne prægtige bus er bygget, og til hvem vides ikke, ligesom jeg heller ikke har kunnet få oplyst hvem, der har taget billedet.

Men det er spændende billeder.



## Historien fra dengang det hele startede!



Rutebilvognmand Lauritz Jacobsen var den første i Nykøbing Sjælland, der drev rutebilkørsel, som omtalt i begyndelsen, kørte han først "Hyrevognskørsel" i Slagelse, men måtte finde andre steder at drive forretning, og han flyttede så til Nykøbing Sjælland. Dette er så den trehjulede "Trix", som her præsenteres af ham selv, og som han kørte hyrevognskørsel med, også efter han var begyndt på busdriften.

Foto: Stig Jacobsen, Nyk. Sj.



"Audi" Omnibusserne, som er omtalt under ruten Nykøbing-Jyderup-Slagelse, brugte dette som "Frikort" i 1930.

Det var meget almindeligt, at også chauffører og deres familie havde frirejser, men da Vestsjællands Trafikselskab den 1. august overtog kørselsfordelingen på ruterne i Vestsjælland, var det, sammen med så meget andet, også slut med "Frirejser".

Kortet er venligst udlånt af: Stig Jacobsen, Nyk. Sj.

## Historien fra dengang det hele startede!



*Ups! – Det ligner et grimt uheld! – Det er det bare ikke, for vognen var væltet inden bussen ankom, men idéen er da meget sjov!*

*Billedet er taget ud for Restaurant Kattegat på Sjællands odde, hvor OHJs vogn 15, en lille Ford Køhln af og til blev sat ind på Ruten Nykøbing-Sjællands Odde.*

*Desværre har det ikke været muligt at få at vide hvem der har taget billedet.*



*Under anden verdenskrig har jeg omtalt, at mange køretøjer fik monteret "Gas generatorer", og de kunne monteres både for og bag på busserne, men her er altså monteret et sådant monstrum bag på bussen, og det så altså sådan ud.*

*Foto: Ukendt.*

## Historien fra dengang det hele startede!



*OHJ vogn 32 er en Volvo B57 fra 1969.*

*Foto: S. Ole Clausen, Nyk. Sj.*

Oprindeligt var det en perfekt turistbus, men den havde desværre en dårlig vane med at "løbe" fra koblingen, hvilket vil sige, at når man gav fuld gas f. eks. op ad Høve Stræde, så koblede motoren ganske langsomt fra. Især husker jeg engang da jeg skulle op af bakken, og ind at sætte en snes skolebørn af ved stoppestedet næsten oppe på toppen af strædet, at en af eleverne kom op og spurgte om de skulle skubbe mig det sidste stykke! – På det tidspunkt kørte bussen så langsomt, at man kunne have gået hurtigere op.

Men det var ikke den eneste "ulempe", et dagligt problem var, at fordøren var rykket et stykke tilbage (se billede), hvilket bevirkede, at selvom chaufføren kørte lidt frem, så gik passagererne også lidt frem, og så kunne pludselig ikke finde døren, så kørte bussen fremad igen, vise versa, mens passageren småløb ved siden af – til stor moro for chaufføren, men til stor irritation for passagererne.

Jeg ved ikke hvorvidt der står noget om det med fordøren i diverse regulativer, men problemet med, at den "løb" fra koblingen, kunne godt give nogle lidt farlige situationer, men da vi kontaktede de relevante myndigheder var svaret: "Det står der ikke noget om i Færdselsloven"!

Og det er jo nok rigtigt!

For øvrigt medvirkede den i en Tv-serie i 1985, hvor den kom kørende med "Kursus-narkomaner", men det er en anden historie.



## Historien fra dengang det hele startede!

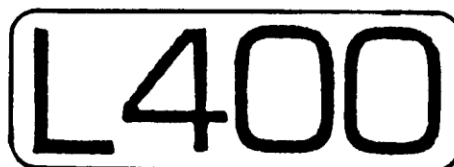
*Her er så nummerpladetildelingen fra 1930 til 1928, som jeg har brugt flittigt for at komme så tæt på årstal til billederne som muligt.*

Siden 1903 har danske motorkøretøjer skulle været forsynet med nummerplader. Såfremt man har kendskab til de forskellige typer af nummerplader, der har været anvendt herhjemme, er nummerpladen ofte et godt udgangspunkt, til at bestemme alderen på en bus. Drejer det sig om gamle fotografier af busser, kan nummerpladen også fortælle noget om optagelsestidspunkt og -sted.

Nedenfor gives en kronologisk oversigt over de forskellige typer af nummerplader, der har været anvendt på danske rute- og turistbusser. Det fremgår af oversigten, hvornår de forskellige typer er udgået af brug; men det er ikke ensbetydende med, at de ikke har måttet anvendes mere. Man kan jo stadig være heldig at møde en bus med emaille nummerplade!

8. august 1903:

Danmark inddeles i områder, som tildeles et bogstav, der placeres foran tallene. Inddelingen følger stort set amtsgrænserne. Inden for de enkelte bogstaver tildeles områderne nummerserier, efterhånden som der er behov for det. Nummeret males på enten en plade eller på selve køretøjet med bogstaver og tal af en højde på mindst 6".



3. september 1908:

Tal og bogstaver skal være 6" høje og males med sort på hvid baggrund.

21. maj 1910:

Tal og bogstaver skal være 15 cm høje.

17. marts 1919:

Tal og bogstaver skal males på en plade. Bogstaver 7 cm høje og røde. Tal 12,5 cm høje og blå. Alt på hvid baggrund.



1. juli 1921:

Der indføres nye nummerplader, der udleveres af politiet, med hvide bogstaver og tal på sort baggrund. Højde foran: bogstaver 5,5 cm, tal 8 cm. Højde bagpå: bogstaver 8,5 cm, tal 12,5 cm.

Ældre nummerplader med et udseende der afviger fra 1919-typen erklæres ugyldige.



1. oktober 1922:

Nummerplader fra før 1. juli 1921 er ugyldige, dvs fra denne dato er alle nummerplader på danske køretøjersorte med hvide bogstaver og tal.

1. januar 1928:

Køretøjer der ikke er belagt med omsætningsafgift (bl.a. rutebiler) markeres bagpå med en rød cirkel plade med en diameter på 9 cm.



## Historien fra dengang det hele startede!

### Lidt at grine af:

Ethvert erhverv er udsat for vitser ... danskerne elsker at fortælle vittigheder, og busserne og deres chauffører er heller ikke gået ram forbi ... her er nogle stykker:

En stresset kollega var gået til lægen, der spurgte:

"Og hvor mærkede De så smerterne første gang"?

Chaufføren tænkte sig lidt om:

"Det var vist da jeg holdt ved Højby station tror jeg...?"

Dialog i en bus i myldretiden:

Chaufføren i højtaleren: Vil de være elskværdig, at gå længere tilbage i bussen"....

"Vær venlig at gå tilbage!....

"Kan der ikke gøres lidt plads til de rare folk her"?

Røst bagerst i bussen:

"Hør nu her, makker, hvis du bliver ved med at mase folk hened, så ender det med du får en faderskabssag på halsen"!

En dame bag i bussen beklager sig højtlydt:

Chauffør, de sæder er så hårde, så min bagdel sover!

Røst bag i bussen: Det gør ikke noget, bare den ikke snorker!

Og så var der bjergbestigeren, der havde glemt sit klippekort!

Buschauffør til passager:

Hør nu her hr., De har bedt mig om at stoppe ved de sidste 5 stoppesteder ... men De står jo ikke af?

Næh, men ellers kan min kone ikke følge med, hun er nemlig på cykel!

Mand klemt sammen i midtergangen i bussen i myldretiden:

I morgen ta`r jeg sgu cyklen, så er jeg sikker på at få en siddeplads!

## Historien fra dengang det hele startede!

### TAK!

Tak til alle dem der har bidraget med historier og billeder,  
for uden dem, var denne historie ikke blevet mulig.

+

En speciel tak skal lyde til:

Odsherreds Jernbane

Fhv. direktør ved Odsherreds Jernbane  
E. Johansen

Fhv. Stationsforstander i Nykøbing Sj.  
Lis Larsen

Indehaveren af "De Grønne Busser" i Rørvig  
Rutebilvognmand Jørgen Jensen

Rutebilvognmand Harald G. Buus, Nykøbing Sj.

Chauffør G. Gothschalck, Sjællands Odde

Chauffør Gunnar Larsen, Nykøbing Sj.

Rutebilvognmand Linda Danielsen, Nykøbing Sj.

Chauffør og Trafikassistent ved Vestsjællands Trafikselskab  
Børge Madsen, Asmindrup

Jytte Petersen, Bråde

Ejendomsmægler Stig Jacobsen, Nykøbing Sj.

Driftschef Chr. Oddershedde, Nykøbing Sj.

Trafikplanlægger Jens Birch, Ringsted

Leo Baunsgaard, København

Postbud Poul Gyldenvang, Asnæs

og mange, mange flere!

## Historien fra dengang det hele startede!

### *Litteraturliste:*

Fra Det Gamle København  
af Alfred Jensen, udg. af Martins Forlag, København 1935.

Dansk- Person og Rutebiltrafik af Nic. Hurup, København 1936.

Odsherreds Jernbanes 75-års Jubilæumsbog,  
udg. af Dansk Jernbaneklub 1974.

Asnæs By's Grundejerforenings Jubilæumsskrift 1933-1983,  
udg. af A.B.G. 1983.

Wikipedia, Den Frie Encyklopædi.