

Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliserings-projekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskernes Bibliotek: https://slaegtsbibliotek.dk
Danske Slægtsforskere: https://slaegt.dk

65.82

Michael Sinding



med et afsnit om
DE BRUNE OMNIBUSSER

–trafikhistoriske rids fra Lyngby–Taarbæk kommune

Sporvejshistorisk Selskab 1982

MICHAEL SINDING

Hjortekær Trafik
De brune Omnibusser

- trafikhistoriske rids fra
Lyngby-Taarbæk kommune

KARLEBO KOMMUNES
BIBLIOTEKER

SPORVEJSHISTORISK SELSKAB 1982



A 17· 550 Triangel 1929 (Olesen, Aarhus) i snemasserne i Lundtofte engang i trediverne. Foto: S. Bojesen.

FORORD

Den del af Lyngby-Taarbæk kommunes lokalhistorie, som beskrives i dette hæfte, har hidtil ikke kunnet findes i en samlet fremstilling, og har i flere tilfælde heller ikke været offentligt tilgængelig.

Selv om jeg har forsøgt at få samtlige oplysninger bekræftet, har det desværre vist sig umuligt, så beretningen kan rumme mindre unøjagtigheder.

Der skal rettes en tak til rutebilejer Svend Bojesen, Hjortekær, der har fortalt undertegnede om forskellige sider af sit virke som rutebilmand, og som har stillet en stor del af billedmaterialet til rådighed.

Der skal også lyde en tak til autoforhandler Ove Simonsen, Lyngby-Taarbæk kommunes tekniske forvaltning, Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk kommune samt de enkeltpersoner, som har hjulpet på forskellig måde.

September 1980

Michael Sinding

INDLEDNING

Dette er beretningen om to privatejede busselskaber i Lyngby-Taarbæk kommune, Hjortekær Trafik, der i mere end et halvt århundrede har sørget for bustrafikken mellem Hjortekær og Lyngby, og De brune Omnibusser, der i en periode på godt 10 år varetog den kollektive trafik mellem Virum, Sorgenfri og Lyngby.

Så tidligt som i 1903 startede en løjtnant Fuglsang Danmarks første buslinie, der gik fra Nysted til Nykøbing Falster, men først omkring slutningen af første verdenskrig var den tekniske udvikling af ruteautomobilet nået så langt, at der efterhånden ikke var den plet på Danmarkskortet, der ikke passeredes af en rutebil. I Københavns omegn og i Nordsjælland blev, med skiftende initiativtagere, flere private ruter påbegyndt. I Lyngby-Taarbæk kommune var således ruten Lyngby - Vangede - København oprettet i 1922 af rutebilejer Tholstrup, og i 1923 startede assurandør Andreas Jacobsen linierne Hørsholm/Hillerød - Holte - København, der senere blev De gule Omnibusser. I slutningen af 1925 oprettede Andreas Jacobsen tillige ruten Lyngby - Lundtofte - Hjortekær, men han solgte den igen allerede i begyndelsen af 1926 til Gunnar Bojesen og dennes søn, Svend Bojesen.

HJORTEKÆR TRAFIK - FRA LANDRUTE TIL FORSTADSBUSLINIE

Gunnar Bojesen, der var født i 1872 på Fyn, havde siden 1898 været gårdejer og drevet forskellige landbrug på Århuskanten. Gennem længere tid havde han næret ønske om at skifte erhverv, og i 1926 viste der sig så en passende mulighed for at få dette ønske opfyldt. Også Svend Bojesen, født 1900 i Falling sogn n.ø. for Horsens, var tilknyttet landbruget, hvor han bl.a. havde været landvæsenselev på herregården Løgismose på Sydfyn og desuden fået en videre landbrugsuddannelse på Ladelund Landbrugsskole.

Med købet af ruten fulgte en vogn af fabrikatet "Mathis", bygget i Frankrig. Der kørtes 8 dobbeltture på hverdage og 10 på søn- og helligdage, og ved rattet sad enten Gunnar eller Svend Bojesen. Således var én vogn tilstrækkelig til at klare driften. I maj 1927 forlængedes ruten fra Hjortekær, hvor man havde endestation ved "Villa Fredshvile", til Femvejen via Fortunen, Klampenborgvej og Vilvodevej. Her var der forbindelse med NESAs sporvognslinie 15 til Hellerup og København. Der kørtes nu 10 dobbeltture mellem Lyngby og Hjortekær på hverdage, af hvilke de 6 fortsatte til Femvejen, og 12 dobbeltture på søn- og helligdage, og af disse blev 5 videreført til Femvejen.

Op gennem trediverne øgedes antallet af ture mellem Lyngby og Hjortekær, mens antallet af ture til Femvejen var nogenlunde konstant. I 1939, inden restriktionerne trådte i kraft, kørtes 18 dobbeltture på hverdage og 22 på søn- og helligdage; 5 af turene fortsatte til Femvejen.

I de første år rådede man ikke over selvstændig garage, men lejede sig ind hos tømrer Frank Jepsen, "Villa Fredshvile" i Hjortekær. I 1930 opførtes villaen på Hjortekærsvej 119, i køreplanen benævnt "Toppen", hvor man har haft til huse lige siden. I mellemtiden er garageanlægget blevet udvidet i takt med forøgelsen af vognparken. Den nuværende garage og værksted er fra 1959.

I efteråret 1939 udbrød anden verdenskrig. Selv om det ikke i første omgang kom til at berøre Danmark direkte, opstod der alligevel hurtigt



Gunnar Bojesen
1872-1960.

mangel på forskellige varer, som indførtes fra udlandet. Og fra Handelsministeriet udsendtes et cirkulære om begrænsninger i benzin- og dækforbruget. Dette medførte fra 18. september 1939, at driften indstilledes på strækningen Hjortekær - Femvejen for først at blive genoptaget 15. november 1948, mens turene mellem Hjortekær og Lyngby indskrænkedes til 13 dobbeltture på hverdage og 15 på søn- og helligdage. Besættelsen af Danmark 9. april 1940 bevirkede ingen øjeblikkelige ændringer af køreplanen, men fra 15. juni indskrænkedes til 8 daglige dobbeltture. Problemer med benzinforsyningen opstod hurtigt, men takket være montering af gasgenerator og tilstrækkelige forsyninger af brænde lykkedes det fra oktober 1940 at gennemføre en køreplan med 13 dobbeltture på hverdage og 16 på søn- og helligdage. Men fra april 1942 måtte antallet af ture reduceres til 8 om dagen på grund af stigende vanskeligheder med at skaffe dæk. Denne køreplan var stort set i kraft resten af krigen bortset fra perioden fra 1. februar 1945 til 12. oktober 1945, hvor søn- og helligdagskørslen var suspenderet.

I november 1941 overtog Gunnar og Svend Bojesen ruten Lyngby - Nybro - Frederiksdal - Virum - Holte. Den var startet i 1937 af Poul Danager, der i begyndelsen af 1941 solgte den til Gunnar Bojesens nevø, Frede Born. Der kørtes 10 dobbeltture på hverdage mellem Lyngby og Virum, heraf førtes de 3 videre ad Parcelvej, Dronninggaards Allé og

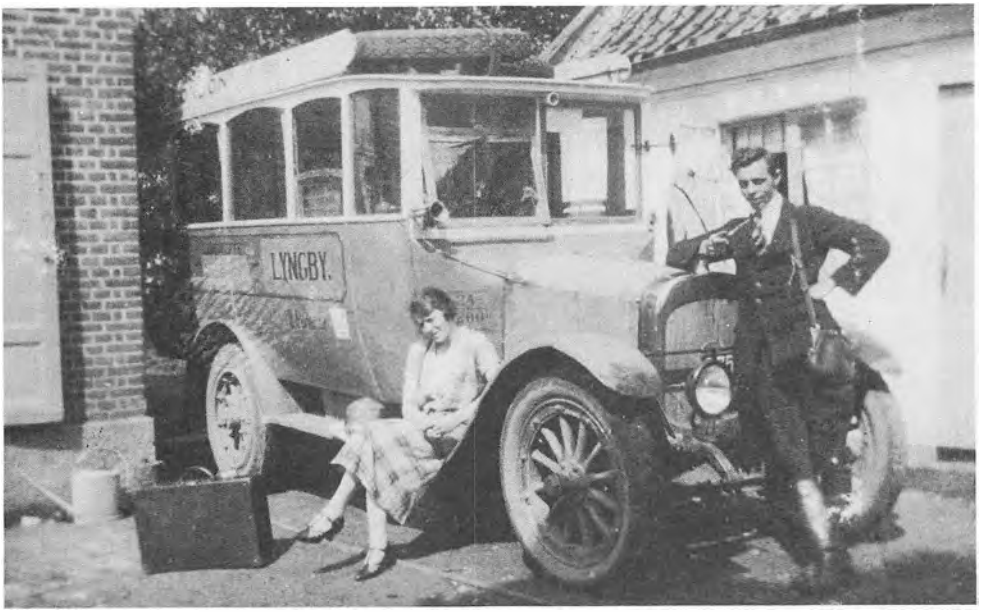


Svend Bojesen f. 1900.

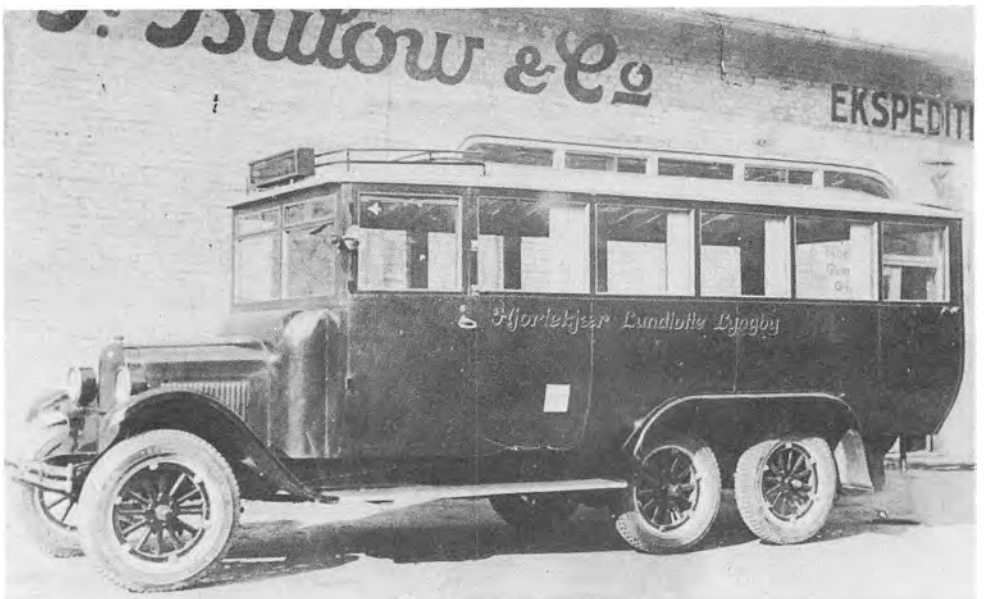
Vejlesøvej til Holte Station. På søn- og helligdage var antallet 12 dobbeltture mellem Lyngby og Virum, af hvilke de 3 fortsatte til Holte. Det blev dog hurtigt nødvendigt at indskrænke køreplanen noget. Den indrettedes sådan, at vognen fra Hjortekær fortsatte fra Lyngby Station mod Virum og Holte, hvorfra den returnerede ad samme rute til Hjortekær, et arrangement der praktiseredes helt frem til maj 1950.

Fra april 1942 nedlagdes strækningen Frederiksdal Kro - Holte, men allerede i november forlængedes ruten atter til Virum, mens kørslen til Holte uigenkaldeligt var forbi. Der kørtes nu 4 daglige dobbeltture. Som på Hjortekær-ruten suspenderedes kørslen på søn- og helligdage i perioden 1. februar 1945 til 12. oktober 1945.

For de fleste busselskaber blev tiden efter befrielsen alt andet end lys. Materiellet var i mange tilfælde totalt nedslidt, og vanskelighederne med at få fat i nyt materiel var store. For Hjortekær Trafiks vedkommende gik der nogle år, inden driften udvidedes mærkbart. Således kørtes der efter besættelsens ophør 16 dobbeltture på hverdage og 17 på søn- og helligdage mellem Hjortekær og Lyngby, og henholdsvis 5 og 6 ture på ruten Lyngby - Frederiksdal - Virum. Men i november 1948 kom man op på 27 dobbeltture på hverdage mellem Hjortekær og Lyngby, 25 på søn- og helligdage og 8 daglige dobbeltture på ruten til Virum. Samtidig genoptoges driften på strækningen Hjortekær - Femvejen med 4 daglige dobbeltture, og en ny rute fra Hjortekær til Lyngby ad Klampenborgvej åbnedes med 12 dobbeltture på hverdage og 11 på søn- og helligdage. Til denne udvidelse var det nødvendigt at indsætte endnu en bus, således at der nu kørte 2 vogne for at klare den daglige ordinære drift.



Mathis årgang 1920 fotograferet ved Villa Fredshvile 1926. Til højre ses Svend Bojesen. Foto: S. Bojesen.



A 16·578 Chevrolet 1927. Foto: Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk kommune.



A 17·550 Triangel 1929 (Olesen, Aarhus). Foto: S. Bojesen.

Fra køreplanskiftet 10. oktober 1949 forlængedes ruten Hjortekær - Femvejen til Charlottenlund Station, men nu kun med 2 daglige dobbeltture. Ruten havde mistet den betydning, den havde haft op gennem trediverne, hvor der ofte kørtes med fuld vogn. Ruten til Lyngby ad Klampenborgvej indskrænkedes til 7 dobbeltture på hverdage og 5 på søn- og helligdage. Begge ruter kom til at udgå fra den nyopførte "Elementbyen" i Hjortekær. Til gengæld udvidedes så driften kraftigt på strækningen Hjortekær - Lundtofte - Lyngby hovedsageligt på grund af opførelsen af nye bolig- og industrikvarterer langs ruten og i dens opland. Der kørtes således 51 dobbeltture på hverdage og 47 på søn- og helligdage. Ruten Lyngby - Virum afkortedes til Frederiksdal Kro med 9 dobbeltture på hverdage og 8 på søn- og helligdage. Den udvidede drift krævede naturligvis også en udvidelse af vognparken, så der nu var brug for 3 vogne til at dække turene i køreplanen.

I 1950 solgtes ruten Lyngby - Frederiksdal til Eigil Sørensen, Gladsaxe-ruterne, hvor den siden indgik i linie 160 Bellahøj - Gladsaxe - Lyngby/Frederiksdal. Passagertallet havde gennem en årrække været vigende. Fra 34.000 i 1947 kom det helt ned på 23.000 i 1949, mens de tilsvarende tal for Hjortekær-ruten var henholdsvis 209.000 og 425.000.

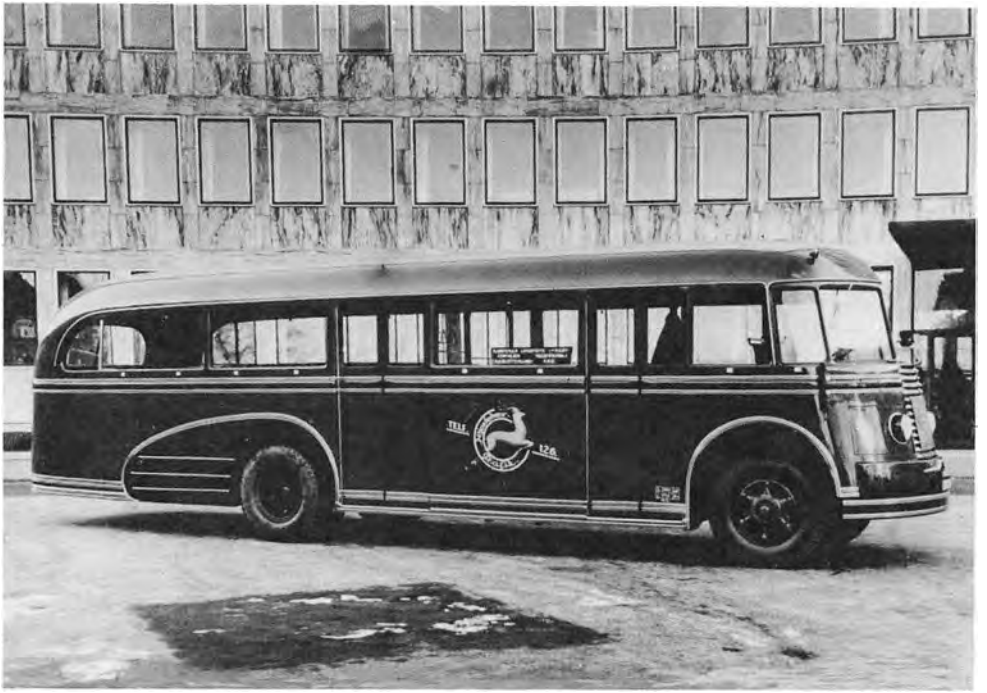
Den 25. oktober 1950 indførtes faste minuttal (20 min. drift) på linien Hjortekær - Lundtofte - Lyngby. Driften på ruten til Charlottenlund



A 30·071 Büssing-NAG 1937 (DAB) på tur til Vesterhavet med rejseselskab sidst i fyrrerne. Foto: S. Bojesen.



A 17·551 Citroën 1947 (Sorø). Foto: Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk kommune.



A 17•553 Diamond 1949 (Sorø) foran Lyngby Raadhus. Foto udlånt af Sorø Karosserifabrik.

udvidedes atter til 5 dobbeltture på hverdage og 4 på søn- og helligdage. I de følgende år frem til slutningen af tresserne skete kun mindre justeringer af køreplanerne. Således bortfaldt søn- og helligdagskørslen på ruten til Lyngby ad Klampenborgvej og på ruten til Charlottenlund som følge af den tiltagende bilisme.

Den 20. maj 1951 fik rutebilerne i Københavns Amt linienumre. Det betød, at linien Lyngby - Lundtofte - Hjortekær - Charlottenlund fik nummeret 173 og ruten ad Klampenborgvej 174.

I 1956 ramtes selskabet af et alvorligt uheld, da en af busserne lørdag den 21. april kolliderede med en af Nærumbanens skinnebusser i overskæringen på Toftebæksvej ved Lyngby Lokalst. Både bus og tog var fyldt med passagerer, og 20 mennesker kom til skade. Bussen måtte slæbes væk, mens skinnebussen kunne køre i remise ved egen hjælp efter at være sporsat igen. Bussens chauffør udtalte senere, at den skarpe sol blændede, så han ikke kunne se blinklyset.

I tidens løb var der flere ting, der kunne true selskabets eksistens. Planerne for en samordning af hovedstadsområdets trafik begyndte at tage form efter krigen. I 1944 havde Københavns Kommune fået nedsat Trafikkommissionen af 1. juli, der havde fået til opgave at undersøge trafikforholdene i København og omegn og pege på mulige løsninger. Blandt andet anbefalede man DSBs planer om bygning af en jernbane

til Nærum, den såkaldte Lundtoftebane, langs den projekterede Helsingør-motorvej. Ligeledes anbefalede man oprettelsen af kommunalt drevne busruter forskellige steder i Københavns omegn. Her pegede man på muligheden af at etablere nye ruter til betjening af Lundtofteområdet. En dispositionsplan fra Lyngby-Taarbæk Kommune foreskrev nemlig arealerne ved Klampenborgvej bebygget således, at der skaffedes boliger til 13.000 mennesker, mens der blev afsat plads til 7.000 mennesker i Lundtofte og Hjortekær. De mellemliggende arealer skulle så reserveres til industrivirksomhed og en fremtidig flyveplads. De ruter, kommissionen foreslog, var ringlinier der skulle gå ad Hjortekærsvej, Klampenborgvej, Toftebæksvej og Lundtoftevej med udgangspunkt ved henholdsvis Jægersborg og Lyngby stationer. Disse planer blev dog aldrig til noget. Lundtoftebanen kaldtes til live adskillige gange gennem årene, og penge til forskellige anlægsarbejder blev bevilget af Folketinget. I dag taler de mange jernbanebroer og jordarbejder langs motorvejen deres tavse sprog om en planlægning, som tiden løb fra specielt på grund af det omfang, bilismen tog, og som ingen i fyrrerne havde forestillet sig.

I 1961 tog rutebilejerne i Københavns Amt et første skridt i retning af en samordning af den kollektive bustrafik, da man indførte omstigningsbilletter mellem de forskellige selskaber samt fællesmånedskort.

Udflytningen af Polyteknisk Læreanstalt til Lundtoftesletten begyndte midt i tresserne, hvor Danmarks Tekniske Højskoles første bygninger stod klar til ibrugtagning. Dette medførte for Hjortekær Trafik en udvidelse af driften. En speciel linie til DTH oprettedes i 1967, og i takt med DTH's udbygning blev linien forlænget til de fjernere dele af højskolen.

Samtidig hermed indførtes 10 min. drift i myldretiderne på linie 173, og enkelte ture førtes ad Svenskevej til Rådvad. 7 vogne var nu nødvendige til myldretidskørslen, mens man kunne nøjes med 2 om formiddagen og om aftenen samt på lørdage og søn- og helligdage. Det blev nu et dagligdags syn at se ruterne befaret også med ældre, men velholdte vogne.

I efteråret 1970 kørte bussen til Charlottenlund for sidste gang, sikkert kun til sorg for de ganske få stamkunder der var tilbage. Samtidig opfyldtes et ønske fra beboerne i Rådvad om en hyppigere busbetjening, ved at linie 174 forlængedes fra Hjortekær (Elementbyen) ad Svenskevej til skolen i Rådvad.

Samme år omlagdes Nærumbanens linie 180 Gl. Holte - Lundtofte - Jægersborg Station. Den var startet i 1956 kort tid efter, at motorvejen var taget i brug. Passagertallet havde hidtil været relativt lavt, men da endestationen ændredes til Lyngby Station, og ruten blev ført gennem det nybyggede "Eremitageparken" i den vestlige del af Hjortekær, steg passagertallet med over 100%. Dette betød naturligvis et fald i antallet af passagerer fra Hjortekær mod Lyngby både med linie 173 og 174. Dette fald kompenseredes dog til en vis grad af kørslen til DTH.

I begyndelsen af halvfjerdserne lod Lyngby-Taarbæk kommune udarbejde en trafikplan, ifølge hvilken ingen borger skulle have mere end 500 meter til det nærmeste busstoppested. Denne plan nåede dog ikke at blive til virkelighed, for i 1973 vedtog Folketinget loven om hovedstadsområdets kollektive personbefordring. Dette medførte bl.a., at det nyoprettede Hovedstadsområdets Trafikselskab , HT, overtog samtlige busselskaber i offentlig eje. Den 1. oktober 1974 startede HT driften, men

TILFØJELSE TIL SIDE 12.

På side 12 er den første linie i 2. afsnit desværre gledet ud. Den manglende linie lyder som følger:

I efteråret 1977 trådte en ny og radikal ændret linieføring for ru-

endnu forestod lange og til tider svære forhandlinger med de private rutebilselskaber og deres organisation. Resultatet heraf blev, at koncessionerne afløstes af entreprenørkontrakter, der i detaljer beskrev rettigheder og pligter for den private rutebilejer. Disse kontrakter skulle træde i kraft april 1975 og løbe over 5 år. Samtidig hermed trådte et nyt takstsystem i kraft for hele hovedstadsområdet gældende for samtlige buslinier. Kun 2 rutebilselskaber afstod fra at tegne kontrakt med HT, resten gik ind på betingelserne, og heriblandt var Hjortekær Trafik.
terne i Lyngby-Taarbæk kommune i kraft. Den var til dels baseret på førnævnte trafikplan. For Hjortekær Trafik betød det, at linierne 173 og 174 blev nedlagt. I stedet fik man overdraget kørslen på 2 nye linier 186 og 187. Desuden overtog Hjortekær Trafik driften af linie 194, Gl. Holte - Nærum - Lyngby, fra De Blaa Omnibusser i Holte, som havde oprettet ruten i 1970. Linie 186 udgår fra Lyngby Station, ad Klampenborgvej, Hjortekærsvej, Rævehøjvej, Eremitageparken, Lundtoftevej, Ørholmvej til Teknikerbyen og herfra videre ad Skodsborgvej og Frederiksdalsvej til Virum Station og Parcelvej, hvor der er endestation. Der er i dagtimerne på hverdage 20 min. drift (lørdage dog kun til først på eftermiddagen). I øvrige tidsrum (hverdag aftener, lørdag fra først på eftermiddagen samt søn- og helligdage) er der 2 afgange i timen fra Lyngby, hvoraf den ene kun kører til Ørholm. Linie 187 udgår også fra Lyngby Station og kører ad Toftebæksvej, Lundtoftevej, Anker Engelundsvej, Rævehøjvej, Hjortekærsvej og Svenskevej til Rådvad. På hverdage (ma-fr) i dagtimerne er der timedrift til Hjortekær og om aftenen totimedrift, ialt 8 ture fortsætter til Rådvad. På lørdage og søn- og helligdage er der totimedrift hvor 4 ture fortsætter til Rådvad. Linie 194 har på hverdage (ma-fr) timedrift i dagtimerne, om aftenen samt lørdage og søn- og helligdage er der totimedrift.

For øjeblikket kører der 3 vogne på linie 186, mens linie 187/194 deler 2 vogne, således at bussen fra Rådvad/Hjortekær fortsætter fra Lyngby mod Gl. Holte og omvendt.

I 1980 fornyedes kontrakten med HT for endnu en femårs periode. Hjortekær Trafik er i dag et af de ældste busselskaber i hovedstadsområdet. Gunnar Bojesen døde i 1960 knap 88 år gammel, og han tog aktivt del i arbejdet indtil det sidste. I de næste 12 år forestod Svend Bojesen ledelsen alene, indtil 3. generation, sønnen Ejnar Bo Bojesen født 1936, kom ind i firmaet.

Igennem årene er der også drevet en del turistkørsel, som dog aldrig har været nogen væsentlig side af virksomheden. Som oftest var det en ældre vogn, der overførtes til turistkørsel. Denne kunne så også gøre god fyldest som ekstra- eller dubleringsvogn om vinteren.

Selskabet beskæftiger i dag 17 chauffører, 2 mekanikere og 1 kontordame. Flere af medarbejderne har været ansat igennem mange år.

Fremtiden for de private busselskaber i hovedstadsområdet er en smule usikker og afhængig af den aktuelle politiske sammensætning af Hovedstadsrådet, der jo har besluttet, at disse selskaber kun kan overtages af HT. Dette er som bekendt allerede sket for De gule Bussers vedkommende. Man må dog håbe, at der også fremover vil være plads til de private selskaber, hvis forskelligt farvede vogne liver op i såvel gadebilledet som "busbilledet", der jo ellers vil blive domineret helt af HTs farver.



Busser opstillet foran garagen på Hjortekærsvej i 1952. Fra venstre ses A 30•034 (ex A 17•551) Büssing-NAG 1937 (DAB), A 17•550 Citroën 1950 (Sorø), A 17•552 Citroën 1950 (Sorø), A 17•553 Diamond 1949 (Sorø) samt A 17•551 Scania-Vabis 1952 (Sorø). Foto: S. Bojesen.

VOGNPARKEN

Som tidligere nævnt, fulgte der ved overtagelsen af ruten en vogn med. Det var en Mathis til 8 personer placeret på 2 langsæder. Den var af fransk fabrikat og bygget i 1920. Indtil 1925 havde den været i Holger Salomons besiddelse, hvor den bl.a. havde kørt på ruten Helsingør - Hornbæk. Men allerede i 1927 modtog man en ny vogn. Det var en treakslet Chevrolet opbygget på et lastvognschassis. F. Bülow & Co. stod for leveringen, og Ørum Petersens Karosserifabrik i Herning stod for karrosseriet. I 1929 fulgte den næste vogn. Det var en Triangel, bygget af karetmager Olesen i Aarhus. Indtil 1930 var vognene røde. Men forlængelsen af P. Chr. Pedersens rute Søborg - Lyngby til Klampenborg (De Røde Omnibusser) kunne skabe forvekslinger, og man valgte derfor at male dem grønne. Der skulle gå en del år før vognparken atter blev fornyet. I 1937 modtog man fra Dansk Automobilbyggeri i Silkeborg en Büssing-NAG, og i 1939 fulgte den første vogn fra Sorø Karosserifabrik. Det var en Bedford, og det blev denne vogn, der krigen igennem kom til at klare kørslen på ruterne. Efter krigen var det forbundet med store vanskeligheder at indkøbe nyt materiel, og ofte måtte man tage, hvad der kunne leveres. Således anskaffedes i 1947 fra Sorø Karosserifabrik en Citroën. Samme fabrik leverede i 1949 en såkaldt trambus af mærket Diamond. Den var oprindelig udstyret med benzinmotor, som var placeret i en kasse inde i vognen ved siden af chaufføren. Efter nogle års forløb blev denne motor dog udskiftet med en Henschel diesel-



A 17.551 Scania-Vabis 1952 (Sorø). På billedet ses chauffør Chr. Andersen. Foto: S. Bojesen.

motor, hvilket i det lange løb ikke var nogen succes på grund af det høje støjniveau. I 1950 leveredes med nogle måneders mellemrum endnu 2 Citroën'er fra Sorø Karosserifabrik, som også i 1952 stod for bygningen af selskabets første dieselvogn, en fire-cylindret Scania-Vabis. Karrosseriet var meget moderne udformet i stil med den tids turistvognskarrosserier, som gennem mange år leveredes til Max J. Madsen, De forenede Vognmandsforretninger (Vikingbus) og andre førende turistvognmænd. Vognen var forsynet med linieskilt for og bag, destinationsskilt foran samt lange gennemgående skærme. Endnu en Scania-Vabis leveredes i 1953. Det var en noget større vogn med kraftigere motor, men ellers stort set identisk med vognen fra 1952. Det var denne bus, der blev slemt beskadiget ved sammenstødet med "Grisen" (Nærumbanen) i april 1956. I 1955 leveredes endnu en vogn af samme type fra Sorø Karosserifabrik.

Da vognparken skulle fornys i 1957, viste det sig, at J. Ørum Petersens Karosserifabrik i Herning var i stand til at levere en Scania-Vabis til en billigere pris end Sorø Karosserifabrik bl.a. på grund af eneforhandling af chassiser fra den svenske fabrik. Valget faldt på en lidt mindre type end de to sidst leverede vogne. Den var ligesom vognen fra 1952 forsynet med en fire-cylindret dieselmotor, og lignende vogne anvendtes tillige af Stephansens Rutebiler i Charlottenlund og på Therkildsens rute Bagsværd - Lyngby - Charlottenlund. Den blev indsat på linie 174 og brugtes lejlighedsvis som reservevogn på linie 173. I



I midten A 17•550 Scania-Vabis 1953 (Sorø), til venstre Triangel 1949 (DFA), Bagsværd - Lyngby - Charlottenlund ruten og til højre Volvo 1956 (SMH) fra DSB. Foto: Byhistorisk Samling for Lyngby-Taarbæk kommune.

1959 leverede Ørum Petersen atter en vogn. Det var en noget større Scania-Vabis end den forrige og med en nyudviklet og ret støjende motor. I 1961 indkøbtes endnu en Scania-Vabis fra Ørum Petersen. Den var forsynet med såkaldt halvturistkarrosseri med gule glas i tagrundingerne. De mørkegrønne sideskærme var nu afløst af en elfenbensfarvet stribe, hvorpå selskabets bomærke, hjorten, var placeret, og i øvrigt var bemalingen ændret noget, hvilket gav vognen et mere moderne udseende. Året efter, i 1962, satte Svend Bojesen en meget moderne og praktisk vogn ind i pendulfarten mellem Lyngby og Hjortekær. Det var en Mercedes importeret af ingeniør J.P. Platz i Hadersley. Den var bygget på de store Mercedes-Benzbusfabrikker i Mannheim i Tyskland og var som noget nyt forsynet med hækmotor. Det var den første vogn, hvor indstigningen foregik foran forakslen ud for førerpladsen. Også denne vogn leveredes i de nye farver, grøn og elfenben, som alle vognene siden er blevet leveret i. Samme år sendtes vognen fra 1953 til Sorø Karosserifabrik. Her blev det gamle karrosseri brudt ned, og et nyt turistbuskarrosseri blev bygget op på det gamle chassis. Resultatet blev særdeles nydeligt, og vognen gjorde stor nytte som turist- og reservevogn. I 1964 faldt valget atter på en Scania-Vabis med karrosseri fra J. Ørum Petersen i Herning. Også den havde indstigning foran forakslen. Motoren var dog placeret i en kasse ved siden af chaufføren, en konstruktion der, trods lydisolering, gav visse støjgener. Karrosseriet var af et nyt design med høje for- og bagruder og må vel beteg-



AB 92.716 (ex A 16•915) Scania-Vabis 1955 (Sorø) efter modernisering i 1966. Foto udlånt af Arne Madsen.

nes som noget af det eleganteste, en dansk karrosserifabrik nogensinde har fremstillet. Endnu en Mercedes fra Mannheim-fabrikkerne leveredes i 1966. Den var noget større end den vogn, som var anskaffet i 1962. Den var forsynet med et tidssvarende karrosseri med høje sideruder, der gav bedre udsyn for stående passagerer.

I midten af tresserne havde de svenske Scania-Vabis fabrikker færdigudviklet en ny bustype, der i første række skulle bruges på det svenske marked, hvor en kraftig efterspørgsel forventedes på grund af overgangen til højrekørsel. Konstruktionen mindede i store træk om de tyske Bussing Senator: Lav indstigningshøjde, fordør foran forakslen, dobbelt midterdør, bageste vognhalvdel hævet 1 trin samt hækmotor. Det blev denne type, valget faldt på, da en ny vogn skulle anskaffes til levering i 1967. Ørum Petersen i Herning stod for leverancen af denne 100% svensk fremstillede vogn, der var udstyret med automatisk gear, hvilket på den tid var sjældent for private busselskaber. Tilfredsheden med den var så stor, at der yderligere anskaffedes 2 vogne af denne type i 1970. I 1973 købtes endnu en vogn. Karrosseriet havde undergået en del småændringer og var en smule længere end de tidligere leverede vogne. I 1975 anskaffedes yderligere 2 vogne af samme type.

I 1976 havde HT over for entreprenørerne fastsat visse regler for nyindkøbte vognes udformning og indretning for at tilstræbe en vis ensartethed i de forskellige selskabers driftsmateriel. Der krævedes bl.a. dobbelt fordør, dobbelt midterdør, store destinationsskilte foran og på



A 17•552 Scania-Vabis 1957 (J. Ørum-P.). Foto: S. Bojesen.

siden samt linieskilt i bagenden udvendig såvel som indvendig. Hvert køb skulle desuden godkendes af HT, inden en ordre på en ny bus blev afgivet. Dette animerede danske karrosserifabrikker til at udvikle nye modeller, der kunne opfylde disse krav. Også J. Ørum Petersens Karosserifabrik i Herning præsenterede en ny vogn opbygget på Scania komponenter med hækmotor og konstrueret efter nye principper, og i efteråret 1976 anskaffede Hjortekær Trafik en af de første vogne af denne type. Ligesom de svenskbyggede Scania-busser, var også denne forsynet med automatisk gearskifte. I 1977 anskaffedes yderligere en vogn af samme slags, men desværre svarede ingen af disse til forventningerne. Vognen fra 1976 måtte sendes tilbage til Herning for at få isat nye vinduespartier, ligesom der for begge vognes vedkommende var problemer med kølesystemet. Desuden var motorkraften for svag til den meget intensive kørsel på linie 186. I stedet er vognene blevet indsat på linie 187/194, hvor de ses lejlighedsvis.

Da man stod over for at skulle forny vognparken i 1980, var det derfor nærliggende at prøve et andet fabrikat. Valget faldt ud til Volvos fordel, og man anskaffede 2 stk. af typen B 10 M, som leveredes af O. Sommer A/S i Nærum. Karrosserierne er fra den norske Vestfold Bil- og Karosserifabrik i Horten, som gennem årene har leveret adskillige vogne til bl.a. Hvidovre Rutebiler, Strandvejsbusserne og Ballerup bybusser og flere andre. Vognene er forsynet med motor under gulvet og automatisk gearskifte.



AH 78.200 Scania-Vabis 1959 (J. Ørum-P.). Foto: Arne Madsen.



KA 78.567 Scania-Vabis 1961 (J. Ørum-P.). Foto: Peer Goe Jacobsen.



KA 79.096 (ex A 17•550) Scania-Vabis 1953 med nyt turistbuskarrosseri fra Sorø Karosserifabrik fra 1962. Foto: Arne Madsen.



KB 78.727 Mercedes-Benz 1962 (Mannheim). Foto udlånt af J.P. Platz.



KA 78.176 Scania-Vabis 1964 (J. Ørum-P.). Reklamefoto.



AB 90.254 Mercedes-Benz 1966 (Mannheim). Til højre ses en mindre udgave leveret til De blaa Omnibusser i Holte.



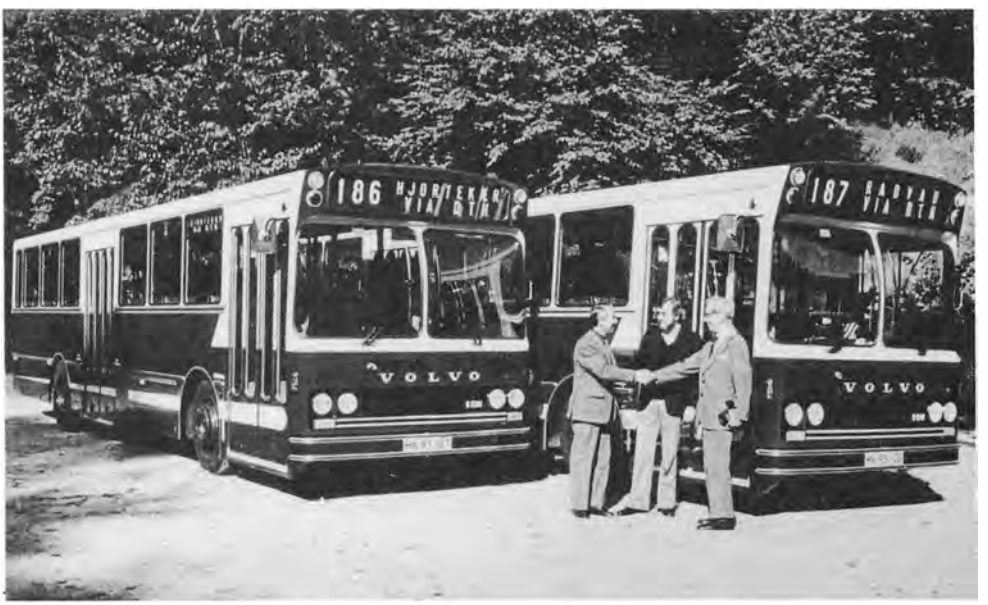
Fabrikant Poul Ørum-Petersen overdrager AD 94.588 Scania-Vabis 1967 (Södertälje) til Svend Bojesen.



AS 96.270 Scania 1970 (Katrineholm). I baggrunden ses CY 94.332 Scania 1975 (Katrineholm). Foto: M. Sinding.



EH 88 197 Scania 1977 (J. Ørum-P.). Foto: M. Sinding.



Således er det foreløbig endt. Direktør Carlsen, O. Sommer A/S, overrækker rutebilejerne Ejnar Bo Bojesen (i midten) og Svend Bojesen (til højre) nøglerne til de 2 nye Volvo'er 1980, HK 93 127 og HK 93 128 (VBK). Foto: O. Sommer A/S.

VOGNFORTEGNELSE HJORTEKÆR TRAFIK

Under Indreg.nr. henviser * til senere indreg.nr. som kan findes i "Salgsår og andre bemærkninger". Byggeår henviser til byggeår/overtagelsesår; begge årstal er anført, hvis de ikke er identiske. Under Karrosseri er J. Ørum-Petersen hjemmehørende i Herning og VBK er Vestfold Bil- og Karosserifabrik, Horten, Norge.

Indreg.nr.	Fabrikat	Byggeår	Karrosseri	Salgsår og andre bemærkninger
Ukendt	Mathis	1920/26	Ukendt	Overtaget fra A. Jacobsen 1926. Ophugget 1927.
A 16·578	Chevrolet	1927	J. Ørum-Petersen	1929
A 17·550	Triangel	1929	Olesen, Aarhus	1937
A 17·551 *	Büssing-Nag	1937	DAB, Silkeborg	Senere indreg. som turistvogn A 30·034 og A 30·071. Solgt 1959.
A 17·552	Bedford	1939	Sorø Karosserifabrik	1950 til Sorø Karosserifabrik.
A 17·551	Citroën	1947	Sorø Karosserifabrik	1952 til Blachs Turistfart.
A 17·553	Diamond T	1949	Sorø Karosserifabrik	1957
A 17·552	Citroën	1950	Sorø Karosserifabrik	1956
A 17·550 *	Citroën	1950	Sorø Karosserifabrik	Senere indreg. som turistvogn A 30·037. Solgt 1962.
A 17·551 *	Scania-Vabis	1952	Sorø Karosserifabrik	Senere indreg. som turistvogn A 30·024. Solgt 1971.
A 17·550 *	Scania-Vabis	1953	Sorø Karosserifabrik	Forsynet med turistvognskarrosseri i 1962 og indreg. som KA 79.096. Solgt 1975.
A 16·915 *	Scania-Vabis	1955	Sorø Karosserifabrik	Ombygget og moderniseret i 1966. Indreg. som AB 92.716. Solgt 1975.
A 17·552	Scania-Vabis	1957	J. Ørum-Petersen	1975
AH 78.200	Scania-Vabis	1959	J. Ørum-Petersen	ca. 1978
KA 78.567	Scania-Vabis	1961	J. Ørum-Petersen	ca. 1975

Indreg.nr.	Fabrikat	Byggeår	Karrosseri	Salgsår og andre bemærkninger
KB 78.727	Mercedes-Benz	1962	Mannheim, Tyskland	1970
KA 78.176	Scania-Vabis	1964	J. Ørum-Petersen	ca. 1978
AB 90.254	Mercedes-Benz	1966	Mannheim, Tyskland	1978
AD 94.588	Scania-Vabis	1967	Södertälje, Sverige	1980
AS 96.270	Scania	1970	Katrineholm, Sverige	
AX 97.996	Scania	1970	Katrineholm, Sverige	
CH 93.309	Scania	1973	Katrineholm, Sverige	
CY 94.331	Scania	1975	Katrineholm, Sverige	
CY 94.332	Scania	1975	Katrineholm, Sverige	
DT 96 889	Scania	1976	J. Ørum-Petersen	
EH 88 197	Scania	1977	J. Ørum-Petersen	
HK 93 127	Volvo	1980	VBK	
HK 93 128	Volvo	1980	VBK	

En notits i Lyngby Taarbæk Bladet den 27. maj 1948 fortæller, at "tirsdag den 1. juni bliver en mærkedag i Lyngbys historie, idet Lyngbys første by-omnibus begynder sin kørsel denne dag". Det var den 26-årige rutebilchauffør Ove Simonsen, der af Københavns Amtsråd havde fået koncession på ruten Lyngby - Sorgenfri - Gl. Virum - Ny Virum. Ruten udgik fra Lyngby Station og førtes ad Hovedgaden, Hummeltoftevej, Kaplevej, Virumvej, Spurveskjulsbakken, Virumgade, Parcelvej og Frederiksdalsvej til Virum Station. Der var afgang ca. 1 gang i timen fra kl. 6 om morgenen til kl. 0.30 om natten.

Baggrunden for oprettelsen af ruten var naturligvis den hastige vækst i byggeriet af parcelhuse og rækkehuse, der i Sorgenfri-Virumområdet tog fart lige efter krigen og som medførte, at befolkningstallet steg kraftigt.

Det var lykkedes Ove Simonsen, der var mekaniker af uddannelse, at købe en brugt turistvogn, en Büssing-NAG fra 1931, af Poul Thomsen i Bagsværd, og med denne vogn klarede han kørslen i den første tid. Gik den i stykker, var kollegerne heldigvis altid villige til at udlåne en af deres egne vogne.

Allerede i november 1948 omlagdes ruten. I stedet for at køre ad Frederiksdalsvej til Virum Station fortsattes ud ad Parcelvej til kommunegrænsen til Søllerød ved Malmmosevej. Trafikken fra Virum Station mod Furesøkvarteret varetoges så af Hans Thomsens grønne busser, der i december 1948 begyndte at køre på ruten Virum - Holte - Gl. Holte - Virum.

I 1949 anskaffedes 2 vogne. Den ene, en Reo fra 1932, købtes af Holger Salomon, Helsingør Omnibil-Selskab, og moderniseredes året efter på Frederiksberg Karosserifabrik, mens den anden var en nybygning, en Seddon, fra førnævnte fabrik. I 1951 fik ruten linienummeret 171, og man gik over til 20 min. drift. Samme år anskaffedes yderligere en brugt vogn. Det var en Triangel fra De forenede Automobilfabrikker, der tilhørte vognmand J. Wenneke, Kongelundsvejens Rutebil og var fra 1941. Baggrunden for dette køb var, at Ove Simonsen ansøgte om tilladelse til at starte endnu en linie i Virumområdet. Den skulle udgå fra Lyngby Station og videre ad Hovedgaden, Hummeltoftevej, Grønnevej til Virum Torv og herfra ad Virum Stationsvej og Hummeltoftevej til Frederiksdal. Da Virum Stationsvej på dette tidspunkt endnu ikke var ført helt igennem, skulle bussen indtil videre køre ad Virumvej, Frederiksdalsvej og Hummeltoftevej til Virum Stationsvej. I begyndelsen af 1952 blev der så fra myndighedernes side givet grønt lys for ruten, der fik linienummeret 170.

Den 1. juni 1952 startede den nye buslinie. Forventningerne var store, og mange mennesker udtalte glæde over at have fået rutebil gennem deres kvarter med afgang ca. hvert 40. minut i begge retninger. Desværre stod det sløjt til med benyttelsen. Passagertallet kom kun op på 43.000 i perioden juni til december, mens tallet for linie 171 var 542.000 for hele 1952. Det blev derfor nødvendigt at indstille driften med udgangen af december. Tilbage blev så linie 171, der kørtes med 2 vogne.

I 1952 var der desuden sket en forøgelse af vognparken. Fra Sorø Karosserifabrik leveredes en Mercedes-Benz, som desværre viste sig ikke



A 30·025 Büssing-NAG 1931 (DAB). Overtaget 1948 fra vognmand Poul Thomsen, Bagsværd. Forsynet med Bedford front. Foto: O. Simonsen.

at være så anvendelig, hvorfor den allerede i 1954 solgtes til Viborg Bybusser. I 1953 købtes en Triangel fra De forenede Automobilfabrikker i Odense. Det var en af de sidste busser, denne hæderkronede fabrik byggede. Den var forsynet med trækarrosseri, og motoren var en Henschel dieselmotor, som var placeret i en kasse ved siden af chaufføren. Desuden havde den indstigning foran forakslen samt bagperron og var i mange henseender som skræddersyet til en forstadslinie med et stort passagertal. I 1954 modtoges fra Dansk Automobil Byggeri (DAB) en Leyland Tiger Cub. Den lignede på flere punkter Trianglen, men havde motoren placeret under gulvet. Trods sin velegnethed som bybus, forblev denne type en sjældenhed på Københavnsegnen, da kun ganske få private selskaber benyttede den. Til gengæld blev den i en lidt større udgave den vogn, som Københavns Sporveje gennem mange år foretrak.

I 1955 modtoges endnu en Leyland fra DAB. Den var næsten identisk med den tidligere leverede, bortset fra at den var udstyret med automatisk trykluftdrevet kobling. I oktober 1956 forsøgte man endnu en gang at få startet linie 170 Lyngby - Sorgenfri - Virum - Frederiksdal. Der var afgang fra Lyngby 2 gange i timen. Heraf kørtes den ene tur kun til Virum Torv, mens den anden fortsatte ad Virum Stationsvej i en vendesløjfe ad Hummeltoftevej, Frederiksdalsvej og Virumvej. Men heller ikke dette forsøg lykkedes. Der var simpelthen ikke økonomisk basis for ruten, og 15. april 1957 kørte den for sidste gang. I 1957 modtoges endnu en vogn fra DAB af mærket Leyland. Det var en turistvogn med



A 17·510 Reo 1932 (Carlsen, Humlebæk?). Overtaget fra Holger Salomon 1949 og moderniseret hos Frederiksberg Karosserifabrik i 1950. Foto: O. Simonsen.

glas i tagrundingerne, og i begyndelsen af 1958 købtes en brugt Leyland fra 1955. Den var af samme størrelse som vognene fra 1954-55 og havde tilhørt Lars Iversen i Rødovre.

Da De blaa Omnibusser i efteråret 1958 ændrede linieføringen for linie 191, som man i 1956 havde overtaget fra Hans Thomsen, hvorved den i stedet for at køre gennem Furesøkvarteret blev ført ad Parcelvej, fik Ove Simonsen tilladelse til at ændre sin rute til en ringlinie, således at denne del af Virum ikke skulle stå uden busforbindelse. Linie 171 kom som hidtil til at udgå fra Lyngby Station og førtes ad Hovedgaden, Kongevejen, Fuglsangvej, Grønnevej til Virum Station. Herfra kørtes videre ad Frederiksdalsvej, Søndervej, Parcelvej til Kildevældsvej. Herfra fortsatte ruten ad Højdevej, Furesøvej, Furesø Parkvej og videre ad den oprindelige rute. Der kørtes med 20 min. drift i begge retninger, og de 4 vogne, der var nødvendige til den udvidede drift, havde man.

Men ved årsskiftet 1958/59 ophørte De brune Omnibusser med at eksistere, idet Ove Simonsen solgte busselskabet til I/S Forenede Rutebiler, der indtil april 1959 drev ruten videre med uændret linieføring, hvorefter der oprettedes 2 nye buslinier, nemlig linie 170 Lyngby - Sorgenfri - Virum - Furesøkvarteret og linie 171 Lyngby - Sorgenfri - Virum - Frederiksdal og videre ad linie 160's rute over Gladsaxe til Bellahøj. Samtlige Ove Simonsens vogne overtoges af I/S Forenede Rutebiler, mens han selv beholdt garage og værksted på Virumgårdsvej, som han siden har brugt i forbindelse med sin virksomhed som autoforhandler.



A 17·511 Seddon 1949 (Frederiksberg). Foto: O. Simonsen.



A 30·009 Triangel 1941 (DFA). Overtaget fra J. Wenneke 1951. Foto: O. Simonsen.



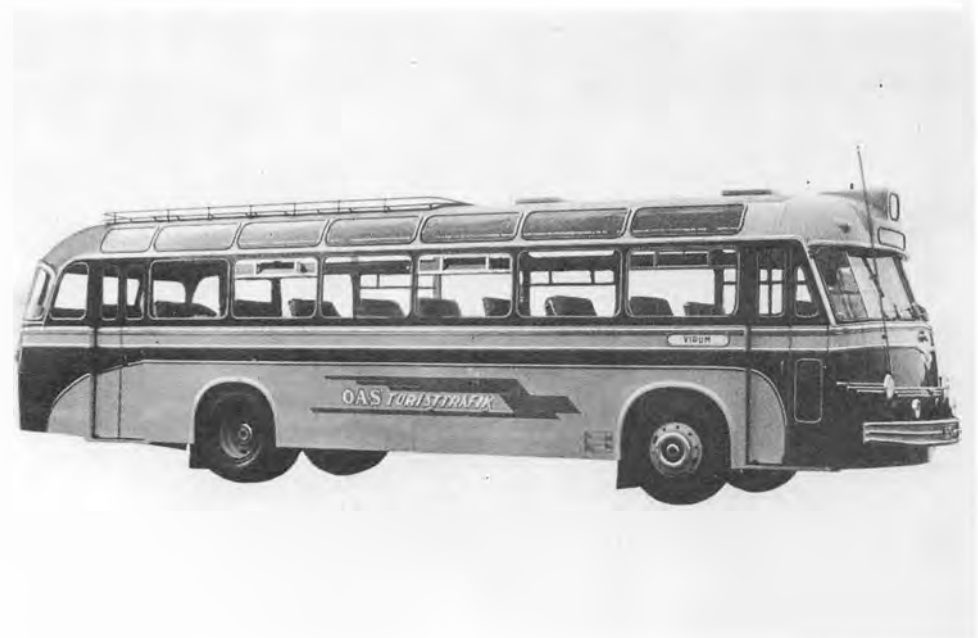
Busser opstillet i Virum. Fra venstre ses Triangel 1953 (DFA), Reo 1932/1950 (Carlsen, Humlebæk?), Seddon 1949 (Frederiksberg), Mercedes-Benz 1952 (Sorø) samt Triangel 1941 (DFA) forsynet med Opel Blitz front. Foto: O. Simonsen.



A 16•421 Triangel 1953 (DFA). Foto: O. Simonsen.



A 17•512 Leyland 1954 (DAB). Foto: O. Simonsen.



Leyland 1957 (DAB). Foto: DAB.

VOGNFORTEGNELSE DE BRUNE OMNIBUSSER

Byggeår henviser til byggeår/overtagelsesår; begge årstal er anført, hvis de ikke er identiske. Under karrosseri er Frederiksberg = Frederiksberg Karosserifabrik; DFA = De forenede Automobilfabrikker.

Indreg.nr.	Fabrikat	Byggeår	Karrosseri	Salgsår og andre bemærkninger
A 30•025	Büssing-NAG	1931/48	DAB, Silkeborg	Overtaget fra Poul Thomsen. Solgt til ophugning 1955.
A 17•510	Reo	1932/49	Carlsen, Humlebæk?/ Frederiksberg	Overtaget fra Holger Salomon. Ombygget på Frederiksberg Karosserifabrik 1950. Solgt til ophugning 1956.
A 17•511	Seddon	1949	Frederiksberg	Solgt til I/S Forenede Rutebiler 1959.
A 30•009	Triangel	1941/51	DFA	Overtaget fra J. Wenneke. Solgt ca. 1955.
Ukendt	Mercedes-Benz	1952	Sorø Karosserifabrik	Solgt til Viborg Bybus 1954.
A 16•421	Triangel	1953	DFA	Forsynet med Henschel dieselmotor. Solgt til I/S Forenede Rutebiler 1959.
A 17•512	Leyland	1954	DAB, Silkeborg	Solgt til I/S Forenede Rutebiler 1959.
A 17•510	Leyland	1955	DAB, Silkeborg	Solgt til I/S Forenede Rutebiler 1959.
Ukendt	Leyland	1957	DAB, Silkeborg	Turistbus. Solgt til I/S Forenede Rutebiler 1959.
Ukendt	Leyland	1955/58	DAB, Silkeborg	Overtaget fra Lars Iversen, Rødovre. Solgt til I/S Forenede Rutebiler 1959.

Hjortekær Trafik - De brune Omnibusser.
- trafikhistoriske rids fra Lyngby-Taarbæk kommune.
Tryk: Dansk Tidsskrifts Tryk
Layout og tilrettelægning: John Lundgren
Copyright Sporvejshistorisk Selskab 1982

ISBN 87-87589-36-2


S H S