

Da Sejs-Svejbæk fik busforbindelse...

Af: Bent Hosbond

26. juni 1948 skrev Silkeborg Avis:

"Fra i dag oprettes der en ny bilrute, der 9 gange om dagen kører på ruten Silkeborg-Hattenæs-Ludvigsløst. Den er lagt an på turistbefordring, men vil køre hele året rundt for fremtiden. Bilen besørger pakker og bud, og der kan fås rabatkort for folk, som vil benytte den hver dag."

Initiativtager var Mikael Kristensen, der helt tilbage fra 1927 havde drevet taxaforretning i Resenbro. Det kunne til tider være en omflakkende tilværelse at køre taxa. Som han sagde til en lokal avis i forbindelse med hans 70 års fødselsdag, så var det jo før Lillebæltsbroens dage. Så for eksempel en tur til Odense, hvor han naturligvis måtte vente på at få sine kunder med hjem igen, kunne trække ud.

Efterhånden fik natteroderiet Mikael til at ønske sig en mere fast køreplan – og hvad var da mere naturligt end at oprette en rutebilrute.

Det lykkedes ham at opnå koncession på at drive en rute fra Silkeborg til Ludvigsløst. Straks fra starten blev den benævnt "Søruten". Ser man på køreplanen fra 1957, fortæller den om 10 daglige dobbeltture. Og da man jo ikke kan forestille sig mange hjælpechauffører på lønningslisten de første år, må man sige, at Mikael har været beskæftiget fra tidlig morgen til sen aften. Men i modsætning til taxaerhvervets natteroderi fik han jo nok nu sin nattesøvn.

Køreplan for Ruten	
SILKEBORG-LUDVIGSLYST	
Gyldig fra 29. September 1957	
Holdepladser: Ludvigsløst-Skolen, Sejs, Hattenæs, Silkeborg	
Køretid: 20 Minutter. (5 Min.) (5 Min.) (3 Min) (7 Min.)	
Afgang fra Ludvigsløst	
Alle Hverdage	6,25 7,30 9,15 11,10 13,15 14,30 16,00 17,10 18,30 20,00 22,35
Søn- og Helligd.	8,00 9,15 10,35 13,15 14,30 16,30 17,30 18,30 19,30 20,30 22,30
Afgang fra Silkeborg	
Alle Hverdage	6,45 8,30 10,45 12,05 14,00 15,15 16,35 17,50 19,30 21,00 23,10
Søn- og Helligd.	8,30 10,15 11,30 14,00 15,00 17,00 18,00 19,00 20,00 21,00 23,10
Cykler og Barnevogne uden Ansvar og I begrænset Omfang.	
Jule- og Nytaarsaften udgaar Turene 20,30 og 21,00	
Mikael Kristensen, Svejbæk.	
Telf. Svejbæk 40	
Telf. Silkeborg 190	

Hvordan det lykkedes, at få amtet overbevist om nødvendigheden af ruten langs søerne, hvor der jo i forvejen var betjening af DSB - endda med trinbræt i Sejs på det tidspunkt – fortalte Mikael mig i bussen en aften engang i 60'erne. Jo, han havde jo omhyggeligt anført det turistmæssige vedrørende betjening af turisterne til både Hattenæs og Ludvigsløst. Selvfølgelig havde han undgået at kalde endestationen for Svejbæk. Det kunne jo have givet dem sære ideer om konkurrencen med DSB.

Det var i øvrigt ikke den eneste snak, jeg fik med Mikael. En aften havde en af mine drenge været i biografen sammen med et par klassekammerater (de var vist kun 11 år, men det var jo i Frode Fredegods dage), og de skulle komme hjem med bussen klokken halv ti. Bussen kom – men ingen drenge stod af! Kort tid efter ringede telefonen – det var sønnen: Om jeg ikke kunne komme ind og hente dem på rutebilstationen, for "Mikael ville ikke have dem med".

Jeg blev jo umiddelbart godt gal i hovedet, hentede drengene og ringede så til Mikael og ville da godt vide, hvor slemt de da havde opført sig, siden han turde efterlade dem i storbyen. Mikael forklarede mig - rolig som han var - at de havde været højrøstede og han havde følt, at de generede bussens øvrige passagerer. Sådan! Og det var jo i øvrigt ikke hans ansvar, hvordan de kom hjem! Inden vi havde snakket færdig, var jeg parat til at holde med ham.

Betjeningen af Hattenæs har tydeligvis i rutens barndom ikke været optimal. I hvert fald er Skanderborg Amtsråd blevet bedt om at tillade en mindre omlægning af ruten. Der blev via ministeriet for offentlige arbejder bevilget en to-årig koncession til kørsel helt ned forbi både Gl. og Ny Hattenæs, så det har jo nærmest haft karakter af en prøvetid. I Amtsrådets sprogbrug lyder det, at der ved Hattenæs ”må finde nedkørsel sted ad den private vej til restaurant Gl. Hattenæs og videre ad den private vej forbi Ny Hattenæs med opkørsel ad statsskovvæsenets vej gennem Naaege skovpart”. Hvornår denne kørsel ad skovvejene er ophørt ved jeg ikke. Måske har den kun fundet sted de bevilgede to år (indtil 1951). Eller blev Mikael selv træt af denne omvej? Som en sproglig detalje i skrivelsen fra amtsrådet faldt jeg over, at amtsrådet anvender den gamle retskrivning med to a'er i raad i brevpapirets hoved, mens selve brevet er skrevet efter den netop indførte nye retskrivnings regler med små bogstaver og bolle-å. Det var i 1949.

Ret tidligt fik ruten så mange passagerer, så den krævede en større bus. Og nu måtte Mikael Kristensen have den store tegnebog frem. Han bestilte et helt nyt køretøj hos DAB i Silkeborg (ja, hvor ellers?) med 45 siddepladser og mange ståpladser – en rigtig forstadsbus. Prisen? 140.000 kr.

Men så nåede han det også lige inden den nye omsætningsafgift - ”omsen”!

Efter sammenlægningen med Linå var Silkeborg kommune interesseret i at få ”søruten” udvidet til at køre til Laven og i øvrigt videre helt til Ry. Ry kommune anbefalede det, og trods trafikministeriets protest kom ruten i gang. Det stillede nye krav til Mikael's vognpark. Han måtte anskaffe en bus mere, men den skulle ikke være for stor! Jernbaneviadukten ved Svejlbæk kom til at bestemme dens størrelse, så den blev så at sige indkøbt efter, hvad viadukten ville lade slippe igennem. Den gamle bus kunne ikke klare denne forhindring, så skulle man til Laven eller Ry om dagen, indgik et busskifte ved Ludvigslust. Om aftenen og lørdag-søndag var dette ikke nødvendigt, idet den ”lille” bus da udførte hele turen. Den gamle plan om at lave en gennemgående vej på nordsiden af banen var på det tidspunkt stadig ikke opgivet, så man regnede med, at den smalle viadukt ville forsvinde. Det er som bekendt ikke sket!



Det skal tilføjes, at Silkeborg kommunes interesse i den udvidede kørsel jo nok mest udsprang af behovet for skolebusser.

Eftersom Sejs-Svejbæk mere og mere blev en forstad nærmede tiden sig for rigtig bybuskørsel, og da Mikael følte det naturligt at lade sig pensionere, slap han i 1974 tøjlerne og lod ruten overgå til bybusselskabet i Silkeborg. Navnet blev til et nummer: Linie 7.

Inden da når Mikael dog at fejre jubilæum. Silkeborg Avis skriver i den anledning:

”På tirsdag kan rutebilejer Mikael Kristensen, Svejbæk, fejre 25 års jubilæum som rutebilejer. Mikael Kristensen var i sine unge dage beskæftiget ved landbruget, men det passede ham ikke at gå alene bagefter ploven. Han ville ud og have kontakt med andre mennesker. Han startede da som lillebilvognmand i Resenbro, og som den joviale mand, han er, fik han mange kunder og kørte land og rige rundt. Han fandt da ud af, at der måtte være behov for en rutebil mellem Svejbæk og Silkeborg, og han søgte og fik bevilget koncession og startede Ludvigslust-ruten den 26. juni 1948. Mikael – som han populært kaldes – har altid været en flittig og dygtig mand, der passer sin rute godt og omhyggeligt. Han er formand for Silkeborg rutebilstation og er tillige i bestyrelsen for Landsforeningen Danmarks Bilruters 9. kreds, og han vil sikkert modtage mange lykønskninger på jubilæumsdagen”.

- - -

En vandrehistorie om Mikael's slagfærdighed skal lige med. Denne version er fra Jyllandspostens ”Lune Jyder”:

Mikael havde i mange år haft koncession på ruten fra byen ud til et af byens udflugtssteder, som tillige var centrum for en stadig voksende sommerhusbebyggelse. Hans rutebil var ikke just sidste nye model, den havde mange år og næsten lige så mange tusinde kilometer på bagen, men Mikael holdt af den og forsvarede sig altid ihærdigt, når nogen forsøgte at gøre nar ad antikviteten.

En dag havde han et par elegante københavnerfruer med ud til sommerlandet. Da de skulle af, prikkede den ene af damerne Mikael på skulderen og spurgte i en overlegen tone:

Nå lille mand, hvad koster så turen i skraldevognen her?

Jow, svarede Mikael uden at dreje hovedet en tomme, a plejjer å ta' en kroon få hwæ spand.