

# Magasinet Bus

Onsdag 19. april 2023 - nummer 3-Xtra - 11. årgang

## Magasinet Bus 3-Xtra har fokus på transportmessen i Herning



Læsestof fra Magasinet Bus 3-Xtra - 2023:

## Greyhound i USA har en svensk forfar

# Transportmessen er tæt på over os - og snart forbi

Transportmessen i Herning åbner torsdag i denne uge. Over 350 udstillere vil ifølge Messecenter Herning, MCH, fylde haller og udendørsarealer med det bedste, de har at byde på. Dertil kommer en række arrangementer, der må have interesse for mennesker i transport. Her på Magasinet Bus bakker vi med denne ekstra-udgave fuldt og helt op om messen i Herning. Ser man på rækken af udstillere og på, hvad MCH bringer videre på transportmessens web-side, er der masser at få inspiration af.

Det store emne er omstilling til mere bæredygtig transport. Her fra denne plads vurderer vi, at hvis man nøler for meget og tror, det hele kommer af sig selv - at man skal bare følge med og lade andre føre an, er der en ret stor risiko for, at man sakker bagud. Omstillingen kommer - og den vil komme hurtigere, end de mest nølende og skeptiske overhovedet kan forestille sig.

Det er endnu en grund til at have fokus på messen. Her er masser af viden at hente om mere bæredygtig transport. Viden og indsigt i, hvad der er på vej, er i mange sammenhænge afgørende for, om man ikke bare overlever, men også kommer videre.

Tænk bare på, hvordan det var, da internettet viste sine første sider tilbage i forrige århundrede.

Nogle tænkte: Hvis vi nu lukker øjnene, så forsvinder det nok.

Da de så åbnede øjnene, viste det sig, at de havde taget fejl. Internettet var over det hele. Og i dag er vi dybt afhængige af internettet - til videndeling, til indsamling af information og data samt til kommunikation.

Her på Magasinet Bus forsøger vi at bringe relevant viden frem til vores læsere. Vi ved godt, at vi ikke favner alt - men noget fanger vi i håbet om, at den viden kan bidrage til, at andre kan træffe velbegrundede beslutninger, der baserer sig på viden og data - og ikke på formodninger og tvivlsomme spådomme, der måske baserer sig i vores indbyggede træghed og forskrækkelse for alt det, fremtiden altid har bragt os - og bringer os.

Og når den sidste gæst har forladt MCH på lørdag, vil Magasinet Bus stadigvære tilgængeligt på internettet på web-siden, **magasinetbus.dk**.

Med ønske om en god transportmessen

Jesper Christensen, chefredaktør

*Magasinet Bus bliver udgivet af  
transportnyhederne.dk  
Skolebakken 7, 1. tv  
DK-8000 Aarhus C  
Telefon: +45 2720 2531*

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

*Redaktionen kan også kontaktes på email:  
redaktionen@transportnyhederne.dk*

*Magasinet Bus udsendes frit til alle med interesse i området for passagertransport - med fokus på transport med bus, mini-bus og taxi. Magasinet Bus ser også på andre områder for passagertransport, der berører transport med bus, minibus og taxi - eksempelvis tog og færger. Magasinet Bus udkom første gang i efteråret 2012.*



**IVECO  
BUS**

Drive the road of change



**E WAY**

Vi glæder os til at se jer på  
**Transportmessen i Herning**  
- stand H6100

## Transport med mindre CO2-belastning fylder på transportmesse

De første dele af programmet for Grøn Transport konferencen på Transport 2023 i Herning i dagene 20. - 22. april er klar og kan ses på messens web-side

Messecenterets Hal J3 bliver under Transport 2023 til en grøn hal, som danner rammerne om et stort conferenceprogram og en Grøn Transport udstilling.

Der er lagt op til debat og indlæg om grøn omstilling i transportbranchen.

Programmet er tilrettelagt i samarbejde med: Dansk e-Mobilitet, DTL - Danske Vognmænd, ITD - Brancheorganisation for den danske vejgodstransport, DI Transport, Danske Speditører, Danske Bilimportører, Dansk Persontransport og med flere.

Interesserede kan se programmet for Transport 2023 [her](#):

## Transportmesse har over 350 udstillere

Når Messecenter Herning på torsdag åbner dørene til Transport 2023, venter over 350 udstillere på publikum. Dermed bliver der med Messecenter Herning's ord "... rig mulighed for at sparke dæk, tjekke de seneste produktnyheder, beundre de fede køretøjer og få lavet en god handel

Til dette års transportmesse har MCH udvidet messens web-side op optimeret den, så man som gæst kan have udstillerliste og hal-oversigter med på sin telefon.

Har man sin smarte telefon med, kan man på transportmessen.dk blandt andet få overblik over alle udstillere, læse om, hvad de tager med på messen og booke møde med udstillerne.







G R O U P

ISUZU  
NOVOCITI  
VOLT



GERMAN  
DESIGN  
AWARD  
WINNER  
2023



DK

# TRANSPORT 2023

20.-22. APRIL 2023 | MCH MESSECENTER HERNING



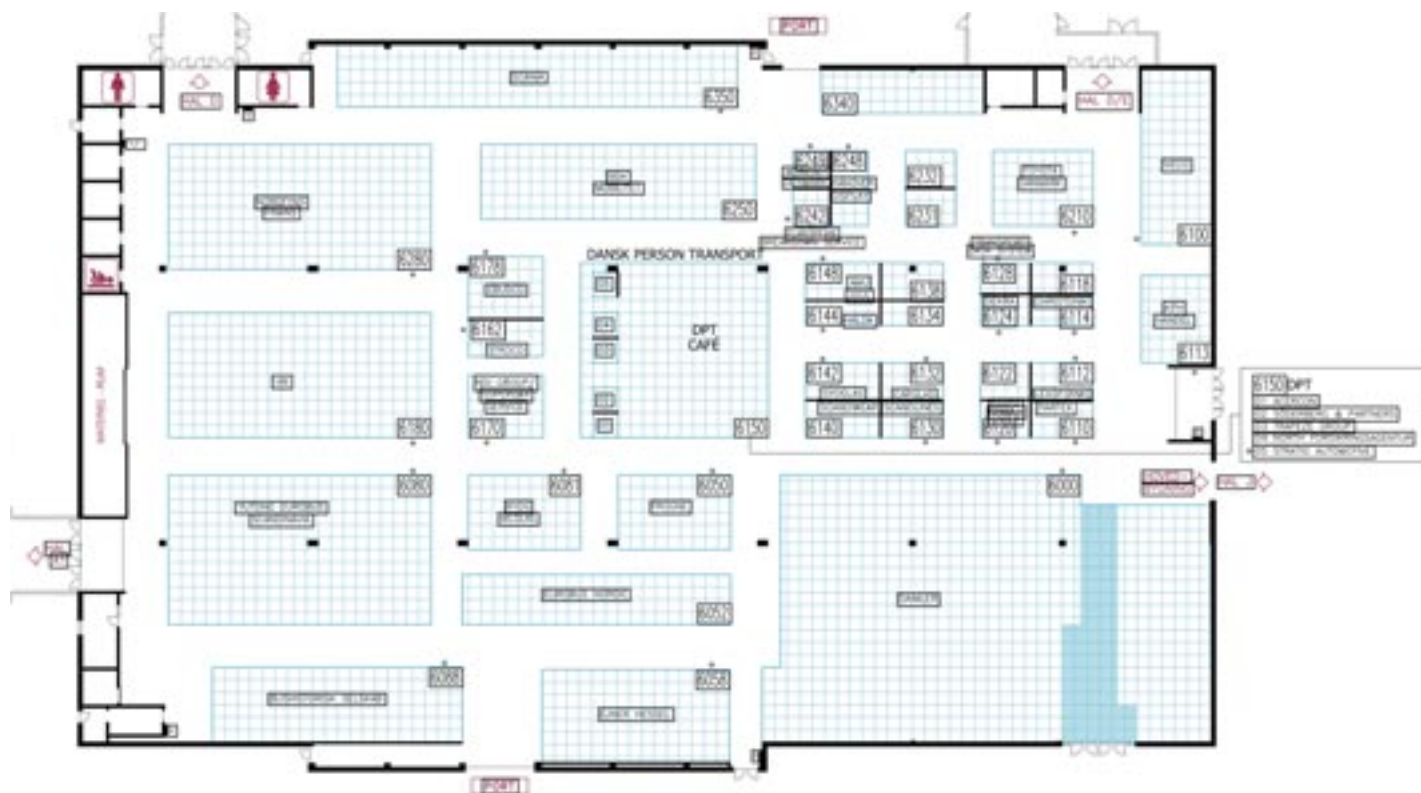
Maxus  
eDeliver 9  
Limousine  
opbygning



DK

# STAND H 6180

20.-22. APRIL 2023 | MCH MESSECENTER HERNING



## Transportmessen i har hel hall til busser med tilbehør

Hal H i MCH er under transportmessen dedikeret busser med tilbehør - tilbehøret er blandt andet finansiering, autoglas, dæk og interesseorganisationen på området

Ved at klikke på ovenstående halplan kommer man ind på transportmessen.dk. I Hal H finder man følgende udstillere pr. 17. april:

- Nordfyns Finans
- VBI
- Yutong Eurobus Scandinavia
- Bushistorisk Selskab
- Scania
- BDK Mobilitet
- Ebusco
- Stroco
- DNDI Group
- Ryds Autoglas
- Frogne
- Dansk PersonTransport
- Eurobus Nordic
- Ejnar Hessel
- Toyota Danmark
- Hanover Display
- European Breakdown Service
- Workin Denmark
- Sydglass
- Carglass
- Scandlines
- Scandiwear
- Daimler
- Dekra
- Transport Data System
- Christonik
- Partek
- Lexoforms
- KPH Handel
- Iveco
- Dansk Firmagaver
- Stratio Automotive
- North Forsikringsagentur
- Trapeze Group
- Södergerg & Partners
- Acercon
- Amu Juul
- Halda



Torsdag - fredag - lørdag

## Flere aktiviteter har persontransport i fokus

De seneste gange, hvor MCH har lagt haller og rammer til transportmesser, har der været et større fokus på forskellige aktiviteter, hvor man som besøgende har kunnet høre og se mere om, hvor udviklingen på forskellige områder er på vej hen. Dette års transportmessen har et ret omfattende program for alle tre dage

Vi har her på Magasinet Bus set dagsprogrammerne i gennem og valgt følgende, som vi mener, kan have interesse for besøgende med persontransport som interesse:

### Torsdag:

10.00 - 13.30 - Hal F:

Rekrutteringsområde

Transportmessen har som noget nyt skabt et rekrutteringsområde, hvor der vil blive holdt oplæg for udstillende virksomheder og efterfølgende vil der være mulighed for at deltage i company-dating.

11.20 - 11.45 • Hal J3

Åbningsdebat: Hvem skal gå forrest i den grønne omstilling?

Moderator: Cecilie Beck

Medvirkende:

Karsten Lauritzen, DI - Transport

Mads Rørvig, DBI

Rasmus Prehn, MF, S

Kenneth Fredslund Petersen, MF, DD

11.00 - 11.20 - Hal J3

Langt størstedelen af den danske transportpolitik har udgangspunkt i EU-samarbejdet. Bergur Løkke Rasmussen, medlem af EU-Parlamentet for Moderaterne fortæller om arbejdet.

Interview af Cecilie Beck

13.50 - 14.10 - Hal J3

Store dele af den kollektive bustrafik og taxitrafikken er blevet elektrificeret med lynets hast. Næste etape er at elektrificere flextrafikken, den offentlige specialkørsel og herunder den krævende transport med liftvogne.

Dansk PersonTransport kommer med et bud på, hvordan branchen og de offentlige indkøbere indfrier forventningerne til en emissionsfri specialkørsel i 2030 på en økonomisk ansvarlig måde.

Taler: Lasse Repsholt, Dansk PersonTransport

14.15 - 14.35 - Hal J3

Brintteknologi som en af løsningerne på den grønne omstilling i transportsektoren.

Taler:

Knud Christensen, Account Manager, Everfuel

Anders Tystrup, Pressechef, Toyota Danmark

### Fredag:

10.00 - 12.00 - Hal F:

Rekrutteringsområde

Transportmessen har som noget nyt skabt et rekrutteringsområde, hvor der vil blive holdt oplæg for udstillende virksomheder og efterfølgende vil der være mulighed for at deltage i company-dating.





*Et kig tilbage til den seneste transportmesse i Herning i september 2021.*

## Persontransport er en del af transportmessen i Herning

Busser og taxaer bliver kørt til Herning, når der er i dagene 20. - 22. april er transportmesse. Transport 2023 omfatter ligesom de foregående messer siden 2015 også en del, hvor fokus er på persontransport med store og små busser og taxier

Organisationen, Dansk PersonTransport, er medarrangør af Persontransportmessen, og her glæder man sig til de tre dage i april, hvor der er lagt op til et spændende program med kørende materiel og en masse af det, der følger med - og vil følge i den nærmeste tid.

Hos Dansk PersonTransport har man gjort sig umage for at skabe et spændende program.

- Der vil på vores stand være en fælles frokost for medlemmerne hver dag, hvor der kan deles erfaringer og socialiseres. Samtidig har vi blandt andet en event med TUR og STAR (Transporterhvervets Uddannelser og Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering) for at introducere persontransportbranchen til jobcentermedarbejdere fra hele landet. Derudover afholder Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening generalforsamling, ligesom vi afholder vores årsmøde i forbindelse med messen, siger administrerende direktør i Dansk PersonTransport, Michael Nielsen.

Ifølge ham, kan man ikke overvurdere messens betydning for branchen.



# Fremragende flexibilitet Overbevisende økonomisk

Den nye MultiClass 500 LE  
Også tilgængelig som hybrid model.

Det ideelle køretøj i laventré segmentet: Setra MultiClass 500 LE er ekstremt flexibel og fås i længder fra 10,51 til 14,52 m samt 2- og 3-akslet version.

Læs mere på [www.setra-bus.com/da\\_DK/home.html](http://www.setra-bus.com/da_DK/home.html)

**SETRA**

The Sign of Excellence.



Værdien i at deltage er stor for den enkelte vognmand og medarbejder, så vi kan kun opfordre alle til at deltage og medbringe så mange kollegaer som muligt. Transportmessen samler hele branchen om personlige møder, og den er en traditionel og tilbagevendende begivenhed, der er helt uundværlig for branchen, siger han.

## Bus-eksperiment, danmarkspremiere og leasing

Blandt udstillerne på Persontransport finder man som tidligere år EvoBus, der forhandler busser fra Dailier-koncernen. EvoBus tager busnyheder fra Mercedes-Benz og Setra, og som noget nyt også en kundebus, der har kørt i 13 måneder - 10.000 kilometer om måneden og med tusindvis af kunder.

- Idéen er, at vi bedre kan demonstrere bussens kvalitet i forhold til eksempelvis materialer, når den over så lang en periode har været anvendt 18 timer i døgnet, siger salgs- og marketingchef i EvoBus, Søren Christensen.

Han peger på, at virksomheden på årets messe har stort fokus på CO2-aftryk og således eksempelvis kun medbringer elektroniske brochurer, som enten kan sendes til kunden eller udleveres på en USB-stick.

En anden udstiller, VBI Group, medbringer en danmarkspremiere på Persontransport - nemlig den otte meter korte bybus Isuzu Novociti Volt. Hertil kommer to elektriske Maxus e-Deliver 9-minibusser, hvoraf den ene er med limousine-opbygning. Virksomheden ser meget frem til årets udgave af messen.

- Vi håber på at se en masse kunder, nye som gamle. Det er selvfølgelig altid rart at netværke med andre i branchen, men det er jo vores kunder, vi er mest spændte på at vise de nye busser frem til. Derudover er Transportmessen jo samlingspunktet, hvor man netværker og får nye input, siger administrerende direktør i VBI Group, Dan B. Pedersen.

Nordfyns Finans stiller op med en håndfuld el-biler samt deres blå leasingbus, hvor de byder interesserede på en kop kaffe og en snak om grønne løsninger inden for erhvervs- og taxi-leasing. Virksomheden er af den overbevisning, at transportmessen er et perfekt udstillingsvindue, da den fungerer som samlingssted for hele transportbranchen.



- Alle med interesse i branchen kommer på messen, så derfor er vores deltagelse vigtig. Derudover er det afgørende for os at kunne møde folk i en uformel ramme, ligesom det også er helt oplagt at få muligheden for at dele erfaringer med vores samarbejdspartnere, siger kundeforfatter i Nordfyns Finans, Claus Krog Nielsen.

Transport 2023, herunder Persontransport, finder sted i dagene 20. - 22. april i MCH Messecenter Herning.

*Et andet kig tilbage til den seneste transportmesse i Herning i september 2021.*





# Svensk-spansk bus har Danmarkspremiere på transportmesse

Businteresserede kan på den kommende transportmesse i MCH i Herning blandt andet se ny Scania Beulas Glory overdækker bus, som Scania Danmark markedsfører parallelt med Scania Beulas Jewel dobbeltdækkere her i Danmark. Busserne er bygget i Spanien på et Scania-chassis

Beulas er et spansk luksus-brand med mere end 85 års erfaring på det europæiske busmarked. I kombination med Scania's nye tre-akslede K-EB buschassis er Scania Beulas Glory klar til at indtage scenen på HDS-turistbusmarkedet.

- Beulas er kendt for buskarosserier af meget høj kvalitet og skræddersyede kundetilpassede løsninger. Det lægger vi gerne buschassis til, siger Dan Schroeder, der er Key Account Manager for busser hos Scania Danmark.

- Ved at kombinere Beulas' avancerede karosserier med Scania's stabile chassiser og brændstoføkonomiske Euro 6-drivlinier opnår vi det bedste fra begge verdener. Det er vi overbeviste om, er en god kombination til det danske marked, siger Dan Schroeder videre.

Lanceringen af Scania Beulas Glory overdækker var som annonceret på seneste Transportmesse en del af en to-trins raket, som Scania Danmark sendte til vejrs, da Scania Beulas Jewel dobbeltdækkeren blev introduceret i 2021.

Scania Danmark har i samarbejde med Beulas udarbejdet en "standard-specifikation" til det danske marked.

- Det er den første Glory overdækker bus i "dansk specifikation", vi udstiller på Transport 2023. Og så er den endda kundesolgt i Danmark, fremhæver Dan Schroeder.

Beulas Glory produceres i flere forskellige længder fra 13,2 til 15,0 meter, men Scania Danmark satser på versionen på 13,9 meters længde med plads op til 70+1+1 personer. Bussen er kendetegnet ved ekstra god pladsudnyttelse, så der er plads til 15,0 kubikmeter bagage i selve bagagerummet.

Effektivitet og komfort i højsædet

- Beulas har med Glory-modellen formået at skabe en meget effektiv overdækker, der byder på ekstrem høj komfort og stor pladsudnyttelse. Den kan blandt andet leveres med både glastag, kameraspejle og Bird-View-løsninger, siger Dan Schroeder.

Den udstillede bus er med ovennævnte feature.

Fundamentet for overdækkeren er Scania's K-EB 6x2\*4-chassis med en teknisk totalvægt på 27 tons, uafhængigt forhjulsophæng og el-hydraulisk tvangsstyret støtteaksel bag trækakslen. Drivlinen består af Scania's 13-liters, seks-cylindrede dieselmotor på op til 500 hk/2.550 Nm i kombination med en 12-trins gearkasse med overgear samt integreret Retarder og fuldautomatisk Opticruise gearskiftesystem. Bagerst sørger et enkeltreduceret bagtøj for effektivt og økonomisk at overføre kræfterne til asfalten.

Scania bruger samme drivline i sit lastbilprogram, hvor det klarer vogntogsvægte på op til 44 tons.

Scania Beulas Glory vil kunne serviceres af størstedelen af Scania's værksteds- og reservedelsnetværk med over 1.000 værksteder i Europa - heraf 16 i Danmark.

- Langt størstedelen af teknikken i Scania's buschassis er den samme som i lastbilerne, så dermed har vi en meget høj tilgængelighed til service og reservedele. Med hensyn til karosseriet vil vi være lagerførende i Danmark af de mest gængse karosseri-reservedele. Resten kan vi skaffe fra Beulas' centrale reservedelslagre i løbet af kort tid, siger Dan Schroeder.

## Effektiv indretning

- Vores danske kunde har valgt en bestoling til 54+1+1 personer, hvilket er en yderst komfortabel og samtidig meget effektiv indretning. Det betyder blandt andet trapper til første sal både forrest og midt i bussen, hvor den forreste passagerdør endvidere er specificeret med ekstra stor bredde og guidestolen er gjort drejbar. Det giver hurtig ind- og udstigning, selv om passagererne skal op og ned fra første sal, påpeger Dan Schroeder. Han fremhæver også en lang række andre features, som gør busdriften med en Scania Beulas Glory effektiv og driftsøkonomisk.

Bussen er blandt andet udstyret med pneumatiske bagageluger i begge sider, som nemt og hurtigt betjenes fra førerpladsen og giver let adgang til det store bagagerum på 15 kubikmeter. Den er som standard forsynet med fuldt udstyret sovekabine og med en brændstoftkapacitet på 875 liter. Bussen er desuden udstyret med en 80 liters AdBlue-tank til reduktion af bussens NOx-emissioner til under Euro 6-niveau, så rækkevidden bliver så stor som mulig og tidsforbruget til tankning omvendt så kort som mulig.



# SCANIA



## SCANIA DANMARK ER KLAR TIL BUSMESSE

Hos Scania Danmark glæder vi os til at vise både vores Beulas Glory og Beulas Jewel frem for de mange businteresserede på transportmessen i Herning 20.-22. april.

Ekstrem luksus eller et mere beskedent og driftsøkonomisk komfortniveau. Scania har bussen til dig. Så kig forbi Hal H på Transport 2023 til en snak og en forfriskning. Vi ses!



See more on [scania.dk](https://scania.dk)

Scania Beulas Glory har det meste af muligt udstyr - eksempelvis toilet, stor separat 200 liters vandtank og kundespecifikt skræddersyet køkken med tre 40 koppers kaffemaskiner, håndvask og masser af opbevarings- og fralæggerplads.

Passagerstolene i den udstillede bus er Sege BC4030X VIP turistbusstole med henholdsvis to- og tre-punkt sikkerhedsseler i henhold til gældende lovkrav. Førerstolen er en 6860/875 NTS-2 leveret af ISRI og er udstyret med varme samt vibration tilkoblet bussens Lane Guard-system.

- Vi har valgt en standardspecifikation, som vi er overbevist om vil passe til de fleste danske kunder. Beulas er dog kendt for at kunne levere et meget bredt udvalg af indretninger efter specifikke kundeønsker, så listen over ekstra udstyr og specifikationsmuligheder er meget lang, siger Dan Schroeder og fortsætter:

- Jeg er sikker på, at vi kan opfylde alle de ønsker, som en dansk busvognmand måtte have, hvad enten de går i retning af ekstrem luksus eller handler om et mere beskedent og driftsøkonomisk komfortniveau.

## Fakta om Scania Beulas Glory:

### Chassis:

- Scania K-EB6x2\*4
- Drivline: 13-liters seks-cylindret rækkemotor på op til 500 HK/2.550 Nm, 12-trins GRSO895R-gearkasse med overgear og integreret Retarder samt enkeltreduceret R 660-bagtøj

### Karosseri:

- Beulas Glory
- Konstruktion: Eloxeret stål, aluminium og komposit. Komplet undervognsbehandling fra fabrik
- Dimensioner: 13,90 x 2,55 x 3,89 meter (LxBxH)
- Bestoling: Op til 70+1+1 passagerer, standardstol er BRUSA Create 120 luksus turistbusstole med nakkestøtter og fodstøtter samt henholdsvis to- og tre-punkt integrerede sikkerhedsseler i henhold til gældende lovgivning. Fast guidestol med klapsæde i samme design som passagerstole
- Air-con og varmesystem: Hispacold air-con-system med friskluftforsyning med luftdyser i bagagehylderne. Centralvarmesystem med Danfoss-termostater og dobbelt rørføring på nederste og øverste dæk. Ekstra isolering af kabinen til Skandinaviske forhold
- Førerplads: ISRI 6860/875 NTS2 førerstol med integreret tre-punkt sikkerhedssele, armlæn, el-varme samt vibration tilkoblet bussens Lane Guard-system. Separat varme- og aircon-system for førerpladsen. Ekstra rummelig førerplads med mange individuelle justeringsmuligheder af førerstol og ratposition. Separat chaufførdør og separat elektrisk solskærm ved førerpladsen
- Kabine: Termo side- og bagrude med grå toning. To-delt forrude med el-varme i den øverste forrude samt el-varme i den øverste del af den nederste forrude
- Div. udstyr: Tre stk. el-nedfældelige Bosch LCD-skærme i kabinen, USB ladestik ved hver passagerstol samt to USB ladestik ved førerpladsen. Dobbelt kamerasystem af henholdsvis trapper og kabine med monitor ved førerpladsen, som også er tilkoblet bakkameraet inklusiv bakalarm

Scania gør opmærksom på, at ovennævnte oversigt over udstyr ikke er udtømmende.



## 10 organisationer står bag transportmessen i Herning

Transportmessen - transport 2023 - der finder sted i MCH i Herning i dagene 20. - 22. april, bliver bakket op af to organisationer på transportområdet. Organisationerne vil blandt andet have fokus på de konkrete udfordringer, der er for transportbranchen - ikke mindst det øgede fokus på omstilling til en mere CO2-neutral drift

Bag Transport 2023 står en komité af 10 brancheorganisationer:

- 3F Transport
- ATL - Transportens Arbejdsgivere
- AutoBranchen Danmark
- Dansk Persontransport
- Danske Speditører
- De Danske Bilimportører
- DI Transport
- DTL - Danske Vognmænd
- FVD - Foreningen af Vognimportører Danmark
- ITD - Brancheforeningen for den danske vejgodstransport

Interesserede kan se mere på web-siden - transportmessen - klik [her](#):

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus [her](#):



## El-bus fra tyrkisk fabrik kommer til Herning med designpris

VBI Group A/S er en af udstillerne på transportmessen i Herning i dagene 20. - 22. april. VBI Group udstiller i Hal H, der er dedikeret til persontransport med store og små busser - med tilbehør. På sin stand i hallen viser VBI Group blandt andet den elektriske og otte meter lange bus, Isuzu NovoCiti Volt, der har vundet prisen "Excellent Product Design" ved German Design Award

I forbindelse med prisen udtalte juryen blandt andet:

"Fremtiden er elektrisk. Det gælder så meget desto mere offentlig transport, som kører emissionsfrit og støjsvagt takket være den elektriske »Novociti Volt« – uden at gå på kompromis med passagerernes komfort og sikkerhed."

VBI Group A/S fremhæver, at der er tale om en moderne bus med lave driftsomkostninger, hvor det bæredygtige er vægtet højt. Den er rummelig og kan fås med en rækkevidde på op til 350 kilometer. En miljøvenlig bus, hvor det bæredygtige er vægtet højt.

VBI Group A/S udstiller på stand H6180 i Hal H.

# **Besøg Skandinaviens førende transportmesse**

**Transport 2023 samler endnu en gang udstillere  
fra hele transportbranchen i MCH Messecenter  
Herning den 20.-22. april. Oplev de seneste  
produktnyheder, inspirerende konferencer  
og spændende aktiviteter.**





## Energiselskab melder klar til messe i Herning

Når Transport 2023 åbner dørene 20. april i Messecenter Herning, vil energiselskabet OK være blandt udstillerne. På OK Transport's stand vil der være fokus på truckstationer, ladeløsninger og det grønne regnskab

- Vi ønsker at være til stede, hvor vores kunder forventer at møde os, og vi er altid klar til en snak omkring deres forretning, hvad vi kan tilbyde dem, og om vores fælles vej videre i forhold til fremtidens energikilder, siger Henrik Dehn, der er markedschef for transportområdet i OK.

- Derfor har vi som et nyt tiltag valgt at sætte ekstra fokus på e-mobilitet. Vi fremviser løsninger på AC-ladere til medarbejdere og gæster, men har også en DC-lader med for at vise, at vi også tager aktiv del i den grønne omstilling af den tunge transport, siger han videre.

### En mere bæredygtig tung transport

OK fremhæver, at transportbranchen er i gang med en stor udvikling. Den kollektive trafik er i dag langt fremme i omstillingen til eldrift, og der sker også meget, hvad angår den tunge transport.

- Den grønne omstilling af den tunge transport er startet, og det gælder om at være med fra start. Vi ønsker at være en understøttende leverandør til vores kunder både nu og i fremtiden, og derfor er det vigtigt, at vi indgår i en god dialog med dem, siger Henrik Dehn og fortsætter:

- Nogle få kunder har allerede købt deres første el-lastbil, og mange går med overvejelserne om det. Derfor ønsker vi at tage emnet op til messen for netop at være med i dialogen.

### Grønt regnskab og CO2-aftryk

Den bæredygtige udvikling stiller i dag højere krav til, hvordan virksomheder skal kunne dokumentere deres miljøbelastning og overvåge deres energiforbrug. Derfor sætter OK desuden fokus på grønt regnskab og energiovervågning til Transport 2023 i samarbejde med EnergiData A/S.

- Det grønne regnskab er meget aktuelt, og transportvirksomhederne viser stor interesse for området og de tiltag, som vi i OK allerede har lanceret. Det samme gælder for energiovervågningen, som giver virksomhederne mulighed for ikke alene at holde øje med energiforbruget på deres lastbiler, men også på transportvirksomhedernes egen bygningsmasse, fremhæver Henrik Dehn.

Transport 2023 finder sted i dagene torsdag 20. til lørdag 22. april i Messecenter Herning.



# Sprintere købes



## Kontakt os gerne og få et tilbud

Vi køber og sælger alle former for busser - pt. mangler vi brugte Sprintere 3500, 3880, 4100 eller 5000 kg.

**Ring: 4017 4791 eller 4035 9308**

*Der er altid stor udskiftning  
i de brugte busser.  
Ring & hør - måske er der en  
på vej, der passer til til dig.*

**Kontakt:****Salg: Jylland & Fyn**

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308

E-mail: [lb@busimport.dk](mailto:lb@busimport.dk)

**Salg: Sjælland**

Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680

E-mail: [mp@busimport.dk](mailto:mp@busimport.dk)

**Værksted/Lager**

Tlf. +45 7456 1326

E-mail: [info@busimport.dk](mailto:info@busimport.dk)



I anledning af transportmessen, hvor EvoBus blandt andet udstiller den nye Setra TopClass, bringer vi her artiklen om busserne, som vi bragte i Magasinet Bus 1 - 2023

*TopClass med glastag til venstre, ComfortClass med klimaanlæg på taget til højre*

## Prøvekørsel:

# Setra TopClass og ComfortClass-busser har højdepunkterne under overfladerne

Som vi omtalte i Magasinet Bus 11 - 2022, der kan hentes [her](#) - har Daimler Buses præsenteret en stærkt revideret Setra 500-serie på det europæiske marked. I slutningen af 2022 fik fagpressen - og dermed også Magasinet Bus - mulighed for at se bag den smukke facade på Setra-familiens opdaterede TopClass og ComfortClass-modeller S 516 HDH og S 515 HD og prøvekøre dem på lande- og motorveje i og omkring Lissabon i Portugal

Og som det ofte gælder, når Setra opdaterer sit modelprogram, gemmer de virkelige højdepunkter i produktudviklingen sig under overfladen på de elegante karosserier. Vi koncentrerede os om at afprøve de omfattende assistance- og sikkerhedssystemer, der er videreudviklet til et endnu højere niveau.

### Active Drive Assist 2 – ADA 2

Køreoplevelsen starter allerede inden afgang. De nye busser har naturligvis nøglefri start/stop-funktion, så når man har låst dørene op med fjernbetjeningen og sat sig til rette bag det ergonomisk justerbare rat, kan det gå løs.





*Magasinet Bus' udsendte prøvekører Setra S 515 HD i og omkring Lissabon i Portugal*

Allerede på vej ud fra parkeringspladsen fik vi en forsmag på det nye Active Drive Assist 2-system (ADA 2), der uden at overdrive kan opfattes som begyndelsen på autonom kørsel. Active Drive Assist 2 bremser, accelererer, holder afstand og holder vognbane. Det kan systemet, fordi den hydrauliske styring er blevet suppleret med en elmotor, og fordi den adaptive fartholder (ART) samt vognbaneassistenten samarbejder og er blevet opdateret. Derudover fungerer Active Drive Assist 2 i henhold til specifikationerne for Predictive Powertrain Control-systemet (PPC), hvilket skulle muliggøre brændstofbesparelser. Det havde vi dog ikke mulighed for at få bekræftet.

Afsted det gik ad snævre gader og snoede veje med tæt trafik og mange lyskryds. Lissabon er en kuperet by med en del stejle stigninger, og her havde vi stor glæde af Hill Hold-funktionen. Med let fugtige håndflader kom vi gennem trafikken uden episoder, og snart kom vi på motorvej med let til moderat trafik. I modsætning til mange motorvejsstrækninger i Danmark var vejmarkeringerne på ruten i god stand, så det var muligt at udfordre vognbaneassistentens evne til at holde kursen. Det klarede den med bravour, men selve kørslen krævede dog tilvænning, da styretøjets indgriben for at holde kursen var både mærkbar og kontant.

Faktisk blev vi flere gange en smule nervøse, fordi den kontante indgriben gav en følelse af manglende kontrol. Forsøgte man at provokere systemet ved bevidst at køre for tæt på striberne, blev man hurtigt sat på plads. Og insisterede man på at køre direkte på striberne, krævede det en del armkræfter at modarbejde automatikken. Som altid med ny og moderne teknik, er det nok blot en tillids sag, indtil man tør stole på systemet og lade det korrigere køreretningen.

Setra oplyser, at forhjulsophænget inklusiv støddæmpere også er opgraderet og forfinet på den nye 500-serie. På trods af diverse ujævnheder, niveauforskelle på vejbanen på viadukter og broer, sporriller samt huller i asfalten på

grund af slitage på det portugisiske vejnet var kørslen altid stabil og komfortabel. Om de annoncerede ændringer på forhjulsophænget har givet forbedrede køreegenskaber i forhold til forgængerne, skal vi ikke gøre os til dommere over. Dog kan vi bekræfte, at Setra stadig leverer nogle af de mest velkørende busser på markedet.

## Active Brake Assist - ABA 5

De nye Top- og ComfortClass er også udstyret med Active Brake Assist 5 (ABA 5) nødbremsesystemet som standard. Det gør busserne i stand til automatisk at bremse til fuldt stop - for både stillestående og gående fodgængere. Systemet er, som navnet antyder, på det femte udviklingstrin, siden det blev introduceret i 2008. Vi var heldigvis ikke ude for, at systemet greb ind under vores prøvekørsel, selv om den tætte trafik i den portugisiske hovedstad nok bød på flere farlige situationer med dødsforagtende fodgængere på vejbanen. Af erfaring ved vi, at man skal holde på hat og briller, hvis det automatiske bremsesystem bliver aktiveret af en blød trafikant, der er kommet for tæt på bussen. Systemet er nemlig aktivt ved hjælp af fartholderen helt op til 50 km/t.

## 360-graders kamera

Setra har endnu ikke fundet kamera-teknologien moden til erstatning for de traditionelle sidespejle. Til gengæld er kameraløsninger til 360-graders udsyn over bussen fra førerpladsen introduceret som standard. En ny, stor kamera-monitor, som er placeret ved førerpladsen på venstre A-stolpe, viste sig mod forventning at være en rigtig god hjælp i den tætte trafik. Et udvendigt kamera på alle fire sider af bussen giver et fint 360-graders udsyn hele vejen rundt.



*Afdæmpet elegance*

Der er frit valg mellem forskellige display - fra fugleperspektiv til den ene eller anden side af bussen i forhold til aktivering af højre eller venstre blinklys samt bag bussen, når den sættes i bakgear. Der er også mulighed for at se vejens forløb umiddelbart foran busser med kurver, kryds og rundkørsler. Det giver bestemt mere tryghed, når man på den måde kan eliminere de blinde vinkler og "kan se om hjørner" et pænt stykke foran bussen og planlægge sin kørsel i god tid.

Og apropos førerplads, så vil de allerfleste chauffører kunne finde sig rig godt til rettet bag det store rat, som også anvendes i mange af Daimler-koncernens andre tunge køretøjer, herunder Actros- og Arocs-lastbilerne.

Blandt andre nyheder på busserne er nye LED-for- og -baglygter. Vi havde ikke selv mulighed for at køre busserne i mørke, men fra et par tyske journalist-kolleger, der var inviteret til at køre Top- og ComfortClass-busserne fra Madrid til Lissabon, kan vi viderebringe stor begejstring for de nye LED-forlygter. Især fik de stor ros for at skabe et dagslyslignende lys, som modvirker træthed hos chaufføren. Også den automatiske nedblændingsfunktion fungerede ifølge de tyske journalister rigtig godt. Den er aktiv fra 35 km/t og op samt ned til 27 km/t ved deceleration.

## Ens drivliner - næsten

Oplevelsen af de to bussers drivliner var meget ens. Alt andet havde også været en overraskelse, da den eneste forskel var, at den tre-akslede TopClass var udrustet med den store 12,8-liters OM471-motor på 510 hk, mens den let-



*Forskellen mellem Comfort- og TopClass ses bagfra nemmest ved, at ComfortClass kun har ét kølegitter mod TopClass' to.*



tere to-akslede ComfortClass var udrustet med den lidt mindre 10,7-liters OM470-motor på 456 hk. Ved prøvekørslerne var begge busser kun lastet med 10-15 europæiske journalistkolleger inklusiv lidt bagage, så de kom på intet tidspunkt på hårdt arbejde.

## Setra i Danmark

Den danske registreringsstatistik for busser er ikke særlig brugbar til at vurdere markedsandele for de forskellige mærker på det danske marked. Dog fremgår det af tallene, at Setra og Mercedes-Benz sidder tungt på markedet i det segment, hvor TopClass og ComfortClass huserer.

- Hvis man ikke kender til hver eneste turistbushandel på det danske marked, giver tallene ingen mening. Historisk set er et normalmarked for turistbusser i Danmark på ca. 100 enheder, men i 2022 blev det kun på 22, siger Søren Christensen, der er Sales & Marketing Manager for Setra & Mercedes-Benz.



*En fremragende førerplads.*



*Interiøret i TopClass med glastag er hentet fra øverste hylde.*

*Setra er endnu ikke klar til at pensionere de traditionelle bakspejle til fordel for kamera-løsninger*



De store udsving skyldes blandt andet, at flere importører og forhandlere måtte for-registrere et antal demo- og lagerbusser på grund af en ny forordning om brandsikkerhed i turistbusser. Dermed talte de med som nyregistreringer i tidligere år, selv om de ikke var kundesolgte på registreringstidspunktet, forklarer han.

Søren Christensen vurderer, at det danske marked for turistbusser i et "normal-år" uden corona-restriktioner, ændrede lovgivningskrav og andre forstyrrende forhold ligger på 80-100 enheder.

- Af dem forventer vi en markedsandel til Setra/Mercedes-Benz på ca. 40 procent - nogenlunde ligeligt fordelt på de to mærker. Og med 12 eksemplarer af de nye Setra Top- og ComfortClass i ordrebogen allerede, hvoraf den første blev registreret i 2022, og de resterende registreres i 2023, ser det ikke urealistisk ud, siger Søren Christensen.

*De nye LED-forlygter er ens på Top- og ComfortClass*



*Også LED-baglygterne er ens på de to nye Setra-modeller*





## Specifikationer på de prøvekørte busser:

**Setra ComfortClass S 515 HD:** allround turistbus i Denim Blue metallic. Drivline med 6-cylindret 10,7-liters OM 470-motor på 335 kW/456 hk, 8-trins Mercedes GO 250-8 PowerShift-gearkasse, Active Brake Assist 5, Predictive Powertrain Control, Active Drive Assist 2, Driver Score, Lane Assist, Sideguard Assist, 360-graders kamera, LED-forlygter, l x b x h: 12,3/2,55/3,77 meter og plads til 44 + 1 passagerer.

**Setra TopClass S 516 HDH:** luksus turistbus med samme specifikationer som ComfortClass bortset fra 6-cylindret 12,8-liters OM 471-motor på 375 kW/510 hk, l x b x h: 13,3 x 2,55 x 3,88 meter og plads til 48 + passagerer.



Kässbohrer-logoet lever videre på Setra-busserne som hyldest til den første Kässbohrer Setra S8-bus med selv bærende karosseri (på tysk: SEIbstTRAgend) fra 1951

Interesserede kan læse mere om historien om Setra og Kässbohrer i Magasinet Bus 6 - 2021, som kan hentes **her**:

## DaimlerBuses - EvoBus - udstiller følgende modeller på sin stand i Hal H.

### Setra TopClass 517 HDH

Setra TopClass 517 HDH har vi beskrevet i ovenstående artikel fra Magasinet Bus 1 - 2023 og i Magasinet Bus 11 - 2022.

### Mercedes-Benz e-Citaro

På messen udstilles en kundebus - som har kørt i fast rutefart de seneste 12 måneder på Fyn, og har kørt mere end 130.000 km i perioden.

### Mercedes-Benz Intouro K

Intouro K - Hybrid har en ny dieselmotor-drivline, der sikrer op til 5procents brændstofs besparelse. Bussens hybrid-system har et højvoltage-batterier, der hjælper med fremdrift af motoren og lades af bussens fremdrift uden behov for depot ladning.

Busen fås i forskellige længder fra 10,75 - 14,88 meters længde og med to eller tre døre efter eget valg. Intouro K har plads til

83-121 passagerer alt efter bussens størrelse og konfiguration.

### Mercedes-Benz Tourismo

Mercedes-Benz Tourismo fås i to- og tre-akslede versioner i længde fra 12-14 meter. Passager antallet varierer efter konfiguration og antal stjerner 44-59 sæder. Der er 220 volt stikkontakt i sidevæggen ved alle sæder. Derudover har bussen toilet, køkken med køl, op til to kaffe maskiner samt pølsekojer. Til brug for chaufføren er bussen opbygget med sovekabine med opvarmet madras, telefon og læselys. På sikkerhedssiden har bussen eksempelvis ABA4 bremse-assistent, sideguard-assistent, front kollisions guard som standard.



## El-busser får længere rækkevidde

I løbet af 2023 udvider Daimler Buses porteføljen med rutebusen Citaro REX, der er en el-bus, der har fået en "range-extender", der drives af brint og vil forlænge rækkevidden betydeligt.

# Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her**:





Georg Sørensen har været en del af MCH i Herning i 40 år. (Foto: MCH/Lars Møller)

## Messedirektør fejrer 40-års jubilæum

For Georg Sørensen har det personlige møde altid været på mode, og siden 1983 er den dedikation kommet mange til gode gennem transformationen fra A/S Herning-Hallen til oplevelseskoncernen MCH A/S. 1. april kan den administrerende direktør fejre 40-års jubilæum

I anledningen af Georg Sørensens 40-års jubilæum har MCH sendt følgende:

*Ingen havde forudset, endsige forestillet sig, hvilken rejse Georg Sørensen fra Hammerum ved Herning påbegyndte - for såvel ham selv som for A/S Herning-Hallen - da han 1. april 1983 takkede ja til et job som salgsassistent hos det midtjyske messecenter. Et valg, der kom til både at definere ham og betyde rigtig meget for rigtig mange.*

*Med sig havde han en Højere Handelseksamen og fire års ansættelse hos Hammerum Døren A/S først som regnskabselev og siden regnskabsassistent. To år efter karriereskiftet fra regnskab til salg blev han i 1985 salgsleder, og året efter fik han som projektleder ansvar for blandt andre HI-messen, Interfair og Nordbag (de to sidstnævnte fusionerede han senere sammen med Hotel og Restaurantmessen til Foodexpo, red.), ligesom han i 1988 etablerede Transport-messen. I 1995 blev han udnævnt til direktør for Messecenter Herning, og ti år senere indtog han posten som administrerende direktør for oplevelseskoncernen MCH A/S, der i dag består af MCH Messecenter Herning, Jyske Bank Boxen, MCH Herning Kongrescenter og MCH Arena.*

## Om Georg Sørensen:

- Født 12/2 1959 i Viborg.
- Søn af forretningsfører Flemming Borath Sørensen (død 1986) og sygehjælper Kirsten Sørensen, født Bertel (død 2005). Har to yngre brødre Claus (1962) og Michael (1969).
- Opvokset i Hammerum ved Herning.
- Bor i Herning og gift med Anette Buhl.
- Sammen har de to drenge, Bertel på 10 år og Johan på 8 år.

### Uddannelse:

- 1996: DBU Trænerkursus, Prof. 1.
- 1979: Højere Handelseksamen, Herning Handelsgymnasium

### Karriere:

2005- Adm. direktør for MCH A/S

1995-2005: Direktør for Messecenter Herning

1986-1995: Projektleder i Messecenter Herning.

1985-1986: Salgsleder i A/S Herning-Hallen

1983-1985: Salgsassistent i A/S Herning-Hallen (MCH A/S' tidligere navn)

1979-1983: Regnskabs elev og senere regnskabsassistent hos Hammerum Døren A/S

### Tillidsposter og initiativer (udpluk og nuværende):

- 2019- Horesta, næstformand
- 2017- Jyske Bank, repræsentantskabsmedlem
- 2016- Horesta, bestyrelsesmedlem
- 2016-2020 Olympisk Idrætsforum under Danmarks Idrætsforbund
- 2014-2019 Frandsen Group, bestyrelsesmedlem
- 2007-2010 Visit Denmark, formand
- 2006-2016 Nykredit, repræsentantskab
- 2006-2008 Idrætsfonden Danmark (I dag Sport Event Danmark) bestyrelsesmedlem
- 2004- Horesta, repræsentantskabsmedlem
- 2002-2010 Visit Denmark, bestyrelsesmedlem
- 2000 Idemand bag Vision 2025, visionsplan for Messecenter Herning (Præsenteret 1. november 2000)
- 1998-2002 Formand for Infrastrukturgruppen under Landsdelscenter MidtVest (Gruppen arbejdede for at få Midt- og Vestjylland knyttet til det øvrige danske motorvejsnet)
- 1995- Erhvervsrådet Herning & Ikast-Brande, repræsentantskab

### Priser og anerkendelser:

- 2011: Den Europæiske Oplevelsesøkonomi Pris, HOTREC og EHF
- 2011: Årets Havfruepris, Danske Rejsejournalister
- 2011: Ridder af Dannebrog, H. M. Dronning Margrethe II
- 2009: Gulvbranchens Initiativpris
- 2008: Børsens Personlige Gazellepris, Dagbladet Børsen
- 2003: Årets initiativpris, Herning-Ikast-Brande-Åskov Erhvervsråd
- 2001: Merkonomprisen, Dansk Merkonomforening
- 2001: DA Hernings Jubilæumspris, DA Herning

Ledergenet og ambitionerne viste sig tidligt hos den unge Sørensen, der kom til verden i 1959 i Viborg og som barn flyttede til Hammerum, hvor han efter forældrenes skilsmisse voksede op med sin mor Kirsten og sine to yngre brødre Claus og Michael, da hans far Flemming bosatte sig i Sverige. Allerede som 14-årig blev han træner for to ungdomshold i den lokale fodboldklub Hammerum IF, mens han også selv spillede. Han kom i 1983 til Herning Fremad, hvor han spillede på 1. divisionsholdet (nutidens Superliga, red.), og trænergerningen blev holdt ved lige ved blandt andet et DBU Prof-1 Trænerkursus, som han tog i 1996 sammen med andre, der valgte at fortsætte trænervejen såsom Johnny Mølby og Kasper Hjulmand. Georg Sørensen valgte i stedet at stoppe trænergerningen for at fokusere på sin stilling som direktør.

## **Store visioner bliver til virkelighed**

Visioner, passion og dedikation har drevet Georg Sørensen til at udvikle Messecenter Herning til oplevelseskoncernen MCH A/S, der årligt samler omkring en million mennesker fra ind- og udland til et bredt udbud af messer, musik, internationale mesterskaber samt møder, kongresser og større firmafester. Messerne er fortsat hovedhjørnestenen i koncernen. Med 15 messer, der samler flere end 50.000 udstillende og besøgende virksomheder, har han og MCH A/S et meget tæt samarbejde med mange forskellige brancher, og han nyder stor respekt blandt kunder, gæster og samarbejdspartnere. Mange er på fornavn med Georg, fordi han tager sig tid til de mennesker, han møder.

At han er en mand, der formår at gøre visioner til virkelighed, er tydeligt. De store visioner viste sig blandt andet i november 2000, da Georg Sørensen præsenterede Vision 2025, en visionsmasterplan for MCH. Resultaterne taler helt for sig selv og tæller blandt andet en forbedret infrastruktur med et udbygget motorvejsnet samt opførelsen af Hal M, MCH Arena og Jyske Bank Boxen. Resultater, der altid får ham til at fremhæve et godt samarbejde med ejerkredsen - Agromek og Herning Kommune - borgmester og byråd, formand og bestyrelse samt kunder og samarbejdspartnere som en afgørende faktor for succes - kombineret med dygtige og dedikerede medarbejdere, som han værdsætter meget højt.

Georg Sørensens vision om at skabe en multiarena opstod under et besøg i Colosseum i Rom i 90'erne. I 2010 stod Danmarks første multiarena færdig til stor overraskelse for mange, idet byggeriet var foregået uden de store armbevægelser. Jyske Bank Boxen blev indviet af Lady Gaga den 20.10.2010 kl. 20.10 og har siden huset koncerter med en perlerække af verdensnavne. Multiarenaen blev bygget til de største stjerner og har undergået mange forvandlinger til vidt forskellige formål; fra internationale mesterskaber i håndbold, ishockey, svømning og ridesport til supercross, hesteshow, Melodi Grand Prix, vidt forskellige koncerter og meget, meget mere.

## **Med hjertet som ledestjerne**

MCH A/S har under Georg Sørensens ledelse fået et hjerte i logoet, og det er på ingen måde tilfældigt. Tværtimod er det afgørende for jubilaren, at man har hjertet med i alt, hvad man gør, og at både virksomhed og kollegaer drager omsorg for hinanden. Han bruger visioner og værdier som en drivkraft for sig selv og som en retningsgiver for sine medarbejdere. Den værdibaserede ledelse har blandt andet udmøntet sig i et konkret værdisæt udviklet i samarbejde med medarbejderne, hvori det lyder, at "I MCH er visioner en hjertesag", og udover mission og vision har alle også en fælles passion, nemlig "Det personlige værtskab for mødet med og mellem mennesker", samt medarbejdermålet "Vi tør det, vi gør det".

Hele oplevelseskoncernens forretningsgrundlag og værdisæt blev kraftigt udfordret, da coronakrisen ramte i marts 2020. Pludselig blev værtskabet umuligt, og det sendte koncernen ud i den værste krise i MCH's historie. En krise, som Georg Sørensen styrede virksomheden igennem via tæt kontakt til bestyrelse, ejere og bank. Sideløbende var han i tæt dialog med myndighederne for at sikre, at den tvangsslukkede virksomhed fik den rette compensation, ligesom han også blev udpeget til regeringens ekspertgruppe inden for afholdelse af større arrangementer. At krisen havde så fatale konsekvenser for så mange medarbejdere gjorde ondt på direktøren, og han har selv kaldt den 31. august 2020 for den værste dag i hans tid. Den dag måtte mange opsiges, og samlet tvang coronakrisen MCH til at sige farvel til 40 procent af medarbejderstaben og dermed mere end 1.000 års erfaring.



Siden er MCH kommet godt i gang igen, og i dag er hver tredje af de 228 medarbejdere nye med under halvandet års erfaring. Det har kaldt på et stort behov for sidemandsoplæring, og derudover har Georg Sørensen på fællesmøder gjort en dyd ud af at introducere de mange nye kræfter til MCH-værdierne. Hver dag arbejder han dedikeret sammen med både de fastansatte og i løbet af et år de flere end 1.000 freelancere og foreningsfrivillige på at skabe de rigtige rammer for og omkring "Oplevelser for alle". Uanset om motivet for besøget er fagligt, forretning, fritid og/eller fornøjelse, handler det for Georg Sørensen hver gang om det personlige værtskab og om at skabe unikke øjeblikke, hvor mennesker mødes. Både kunder og gæster nævner ofte MCH-ånden: De ansattes imødekommenhed, hjælpsomhed, sammenhold og passion for det personlige.

## **Det personlige møde er kernen**

Georg Sørensen er kendt for altid at bevare roen, og for ham er det personlige omdrejningspunktet. Det har det nu været igennem fire årtier. Når han åbner en af oplevelseskoncernens mange messer, er det for ham blevet en fast tradition at fremhæve værdien af at mødes - og nu fremhæver han også den fælles læring, der er blevet til igennem coronaperioden, hvor vi er blevet både bekræftet og bestyrket i behovet for at mødes rigtigt - altså fysisk og personligt:

- Jeg har sagt det før, og jeg lover at sige det igen og igen: Det personlige møde må aldrig gå af mode. Tværtimod. Det skal vi i fællesskab udvikle og værne om - det personlige møde, der med nærvær gør en forskel og skaber den ægte menneskelige relation.

Georg Sørensen har siddet i en lang række bestyrelser og repræsentantskaber, blandt andet som bestyrelsesmedlem og -formand for Visit Denmark. Han har været formand for Infrastruktur-gruppen under Landsdelscenter Midt-Vest, som arbejdede for at få Midt- og Vestjylland knyttet til det øvrige danske motorvejsnet, hvilket har udmøntet sig i nye motorveje i det midt- og vestjyske. Han er i dag næstformand i brancheorganisationen HORESTA.

Georg Sørensen har for sin indsats som engageret direktør for MCH A/S modtaget en lang række priser og anerkendelser gennem årene, heriblandt Børsens Personlige Gazellepris i 2008, Den Europæiske Oplevelsesøkonomi Pris i 2011 og samme år blev han slået til Ridder af Dannebrog.

Privat er han gift med Anette, og sammen har de to drenge, Bertel på 10 år og Johan på 8 år.





## Greyhound i USA har en svensk forfar

Greyhound Lines er i dag den eneste udbyder af et nationalt busrute net i USA. Flåden på 2.400 busser transporterer mere end 22,5 millioner passagerer hvert år fra og til 2.600 destinationer med 18.000 daglige afgange. Rutesystemet strækker sig over godt 120.000 kilometer. I dag operer Greyhound Lines, der i 2021 blev købt af tyske Flix Mobility, i Mexico og Canada. Starten på busselskabet tog sin begyndelse i 1914, og det første køretøj var ikke engang en bus, men en ombygget bil

### Af Rolf Brems

Carl Eric Wickman, der grundlagde Greyhound Lines, blev født i Sverige i 1887 i Våmhus omkring 15 kilometer nord for Mora i Dalarna. Han hed oprindeligt Erik Wretman. Som tusindvis af andre på den tid ønskede han at prøve lykken i det forjættede land, USA.

Han emigrerede som 18-årig i 1905 og startede sin karriere på et savværk i Arizona, fik derefter arbejde i en af verdens største åbne jernminer i Hibbing, Minnesota. Det var hårdt arbejde, men han fik sparet nogle dollars op for at forfølge sin drøm, at sælge biler. Bilen var i USA på det tidspunkt ved at blive noget, som kunne købes for en arbejds løn, men Carl Wickman købte ikke bare en bil, men forhandlede sig til retten til Hupmobile fra Hupp Motor Car Company.

# Busrejser

Samtidig fik han et forhandlerskab af Goodyear dæk. Problemet var, at ingen ville købe bilen, som var et luksuriøst og måske ikke helt egnet køretøj for indbyggerne i Hibbing, som for størstedelen var minearbejdere. Carl Wickman fik bilen ombygget så den kunne tage syv personer. Nu begyndte han at udbyde transport til 15 cent mellem byen Hibbing, hvor minearbejderne boede, og til Alice Saloon, små fire kilometer fra byen og tæt ved minen. For minearbejderne var det en fryd oven på en hård dag at kunne lade sig befordre som en konge i et åbent køretøj. Successen var så stor, at Carl Wickman af og til kunne medtage op til 18 personer i "bussen" stående på trinbrædder eller sidende skærmene. Han købte nu andre køretøjer, blandt andet en Studebaker og en Paccar.

På den private front blev Carl Wickman gift med Olga Rodin, en svensk - amerikaner, med hvem han fik to børn.

## Sælg og køb og sælg

Trods succesen valgte Carl Wickman at sælge sit "busfirma" til to svenske emigranter, men det holdt ikke længe. Den ene lærte sig aldrig den færdighed at føre et køretøj, så Carl Wickman lod sig overtale til at tilbagekøbe dennes andel. Nu havde han et kompagniskab med en Andy Anderson og de fik i løbet af et år fordoblet indtjeningen. Da jernminen på grund af Første Verdenskrigs kolossale forbrug af jern kørte produktionen for fuld kraft og dermed med mange flere ansatte, var transportbehovet stadig voksende.

En konkurrent, som kørte mellem Hibbing og byen Duluth, Ralph Bogan, slog sig nu sammen med Carl Wickman og Andy Anderson. De skrev nu historie ved at være den første fusion af to busselskaber, som de navngav Mesaba Transportation. Ved slutningen af Første Verdenskrig i november 1918 havde de 18 køretøjer, og et overskud på 40.000 dollar - et stort beløb for den tid.



Carl Eric Wickman.

*Den første bus var en personbil.*





# Busrejser

I 1922 solgte Carl Wickman sin andel for 60.000 dollar, og familien flyttede til Duluth. Han kunne nu som en holden mand have trukket sig tilbage som 35-årig. Men Carl Wickman havde kun solgt sit busfirma - ikke sin drøm.

## Drømmen

Carl Wickmans drøm var at opbygge et nationalt busfirma som skulle køre ud fra alle de store amerikanske byer, betjene oplandet, både de større og mindre byer, og som også krydsede de enkelte stater og nabostater. Drømmen var også transkontinentale ruter og hvor man kunne tage en bus i New York eller Chicago og køre komfortabelt og sikkert til Los Angeles og San Francisco.

Carl Wickman begyndte derfor at opkøbe aktier i de mest givtige buslinjer, som var opstået det seneste årti. En af dem var Superio White Line, ejet af en Orville Swan Caesar. De blev nu partnere og etablerede Motor Transit Corporation (MTC). Året var 1926 og regnes for grundlæggelsen af Greyhound Lines.

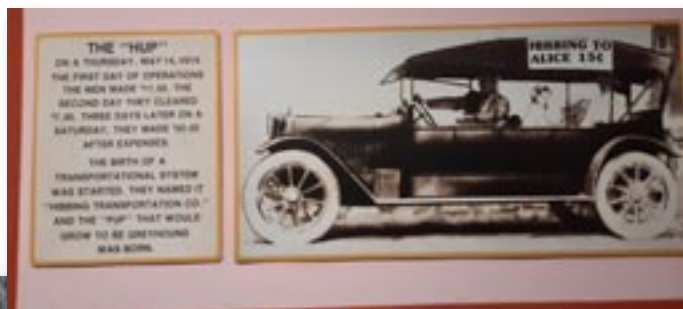
Stadig flere linjer blev opkøbt. Man forsøgte så vidt muligt at indføre nogle standarder på materiellet, men også på chaufførernes påklædning. Det var vigtigt, at passagererne mødte ens klædt personale, hvor end de rejste. Også billetsystemet blev forenklet, så det blot krævede at passageren have et styk billet, selvom der var flere skift undervejs.

Mange af buslinjerne, som blev opkøbt, fortsatte kørslen under den tidligere ejer - for hvem kendte ruten og forholdene bedre end ejeren selv. Og nu behøvede han ikke længere at tænke på omkostninger, reklame, vedligeholdelse og personale.

MTC sørgede for alle aspekterne i det at drive et busselskab. Det betød også, at man fik lavet aftaler med Goodyear



# Busrejser



og Firestone om leje af dæk. Man fik lavet nationale købsaftaler med Texaco og Standard Oil på brændstof for at få den billigste pris.

En anden hjælpende hånd kom fra regeringen under præsident Warren Harding og med Herbert Hoover som handelsminister. Her indførte man "tilbage til normalen" ovenpå Første Verdenskrig og influenza-epidemien, Den Spanske Syge, i årene 1918-1920. Det betød en lovmæssig forenkling, der byggede på velkendte metoder, en økonomisk og samfundsmæssig modernisering, som også indebar et løft af infrastrukturen. Carl Wickmans busser kunne snart køre på nyanlagte veje med en fast overflade mellem byerne hvilket betød en kortere rejsetid.

At være skarp på prisen, en hård forhandler og et kæmpe talent for at vælge de rigtige mennesker, var Carl Wickmans styrke. For fra midten af 1920'erne skød der busselskaber op overalt i USA. De konkurrerede mod hinanden, mod jernbanen, i et kapløb, hvor kun den stærkeste kunne overleve.

I 1924 fik MTC en ny partner, som ejede Northland Transportation Co. med flere buslinjer i Chicago-området. Det betød, at Carl Wickman og hans partnere flyttede hovedkvarteret fra Duluth til Chicago, og Carl Wickman blev præsident i firmaet.

I takt med at firmaet voksede delte man Greyhound op i divisioner - eksempelvis Western, Eastern og Central, og kom før Anden Verdenskrig op på 29 divisioner.

Da jernbaneselskabet Great Northern Railroad ønskede at købe 80 procent af aktierne, slog MTC til og fik tilført 240.000 dollar. Det gav nu MTC et råderum til opkøb af nye ruter, Northland Transportation Co. bibeholdt dog retten til at ekspanderer med busdrift i Chicago. Allerede året efter solgte Great Northern sine aktier igen til Northland Transportation Co., som nu fik navnet Northern Greyhound Lines.



Generelt led jernbanerne under den øgede konkurrence fra busserne - og siden bilerne, så Great Northern måtte have haft nogle planer om at udvide forretningen, men være kommet på andre tanker.

## Greyhound

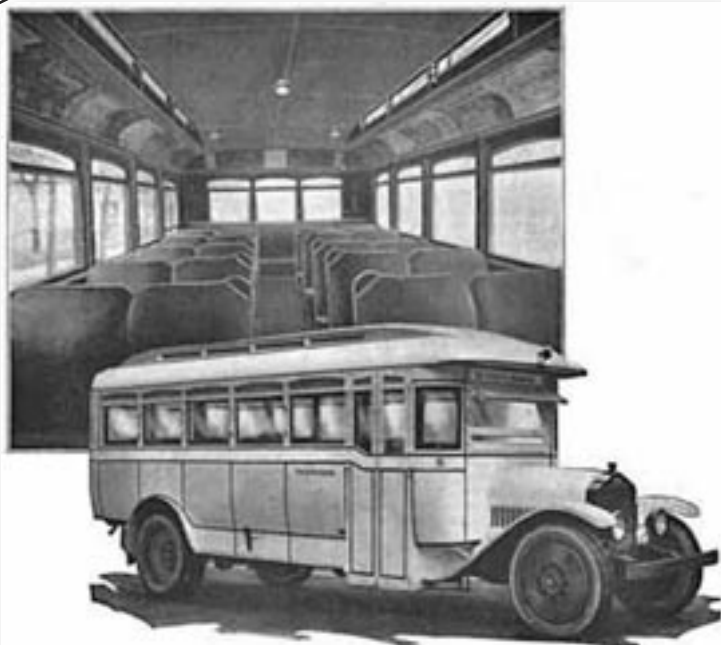
Der er en del myter omkring, hvordan Greyhound-navnet er opstået. Sandheden er nok den enkle, at mange af de selskaber, som MTC overtog, brugte navnet Greyhound. Det var Northland Greyhound lines, Pickwick Greyhound Lines, Richmond Greyhound lines, samt mange andre, så det var ikke et navn som Carl Wickman eller andre i ledelsen havde fundet på. Men fra 1930 fik firmaet altså på alle busser det officielle navn; Greyhound Lines.

I 1930 lagde depressionen sig over hele USA. Det ramte også Greyhound, som havde investeret i mange nye køretøjer og infrastruktur og nu stod med en kæmpe gæld. Men en hjælpende hånd fra General Motors betød, at firmaet overlevede. Mange mennesker brugte også depressionen til at søge nye udfordringer, som betød at de rejste til andre dele af landet for at søge arbejde. Den billigste måde - næst efter at rejse som blind passagerer på jernbanens godsvogne - var at tage bussen.

Greyhound Lines begyndte nu at planlægge Carl Wickmans drøm om de transatlantiske busruter.

Nyhedens interesse fik Greyhound Lines dog ikke, for allerede 5. september 1928 var busselskabet "Yelloway Fleet" fra Denver, kørt fra Los Angeles til New York city - en rejse på 5.525 kilometer, som blev tilbagelagt på 5 døgn og 14 timer, hvilket var en dag længere end med toget.





## *The Cupola Ventilated Roof*

Perfect ventilation with comfort to passengers is a result of the patented roof used in Eckland Bus Bodies.

We build bodies of various capacities for standard chassis, skillfully designed for comfort and enduring service, built of the best materials with a high standard of workmanship.

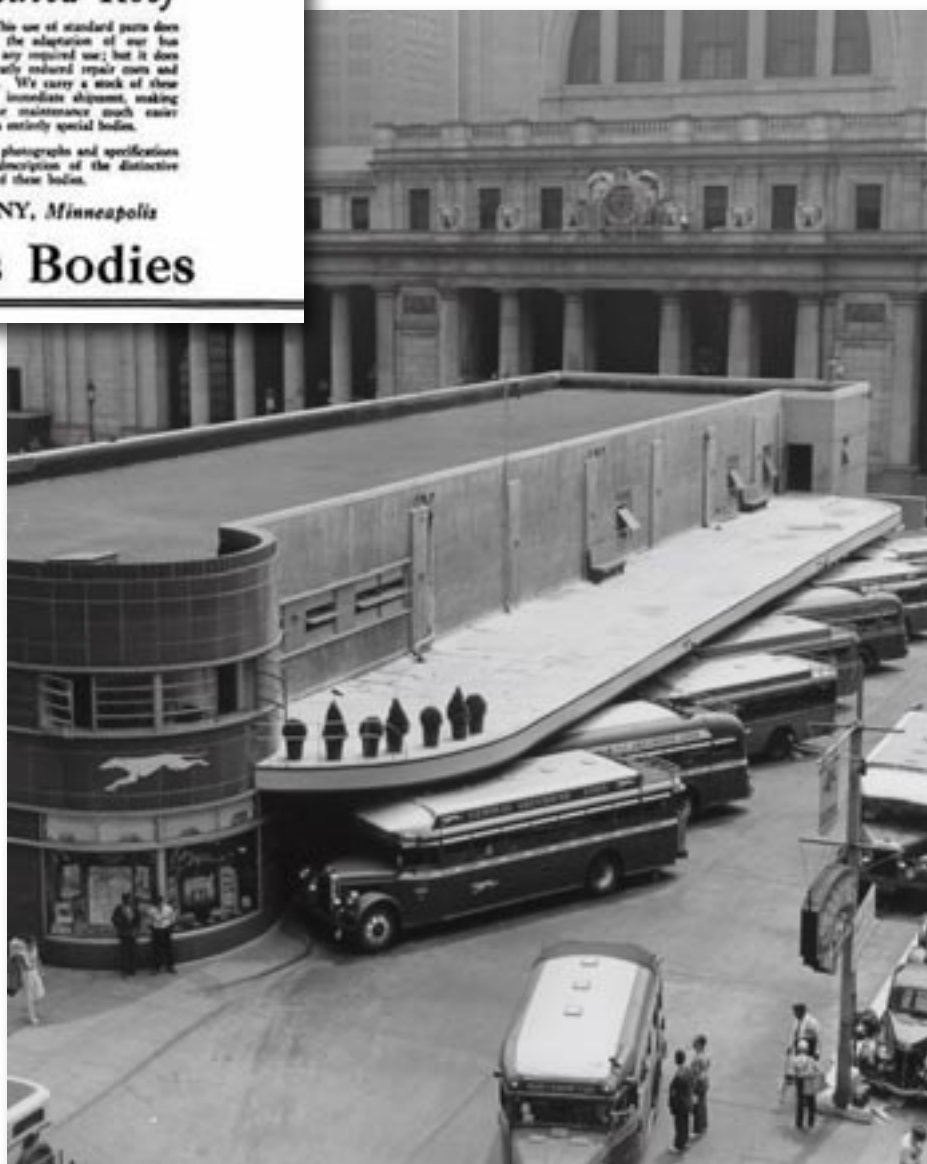
All parts of our bus bodies are standard. The body parts, panels, castings, axles, and most other units are standardized.

This use of standard parts does not limit the adaptation of our bus bodies to any required use; but it does mean greatly reduced repair costs and idle time. We carry a stock of these parts for immediate shipment, making repairs or maintenance much easier than with entirely special bodies.

Send for photographs and specifications with a description of the distinctive features of these bodies.

ECKLAND BROS. COMPANY, Minneapolis

## Eckland Bus Bodies



# Busrejser



*Udsigten fra chaufførens arbejdsplads, det var ofte betonstøbte veje man kørte på.*

Rejsen med bus skal ses i lyset af, at det kun var 10 år siden, at den sidste langdistance hestetrukne diligence var ophørt efter en støvet og ubekvem rejse, hvor man tilbagelagde mellem 50 og 70 kilometer om dagen. Et større perspektiv i den transportmæssige revolution - og måske endnu mere tankevækkende - var at de første rigtige kommercielle flyveruter begyndte i 1926. En transportform, der 30 år senere skulle give ledelsen samme hårfarve som deres grå busser.

Ledelsen i Greyhound skyndte sig at købe Yelloway-selskabet for 6.400.000 dollar, som indtil nyere tid omregnet var det største beløb i bushistorien.

## Fra kyst til kyst

Man havde store ambitioner, I 1932 rullede den første transatlantiske Greyhound over landet fra Los Angeles til Chicago med forbindelse til New York med natstop på forskellige hoteller, men det var ingen umiddelbart succes.

Som en pendant til jernbaneselskaberne tilbød man også "sovebusser", hvor der var mulighed for at rejse i flere dage i samme bus, og hvor der blev opredt køjer for natten. Bussen var inddelt i 4 sektioner, hvor den bageste og nedre del var en slags suite for to.

Den blev ofte benyttet af unge elskende, gifte eller ej, til en nats tosomhed. Ovenover lå det man kaldte "Det politiske forum", hvor de rejsende kunne ryge cigarer og ordne verdenssituationen. På første salen lå det man kaldte "The old ladies room", som oftest blev benyttet af de kvindelige rejsende. Og den fjerde, The Musical Den, (den musikalske hule) var der snakken og latteren foregik.

Der var to chauffører ombord samt en steward, som blev kaldt en Porter, oftest af sort afstamning. Det var Portereren, som tjente flest penge, han stod selv for udskænkning af vådt og tørt, og kunne til dels selv vælge, hvad der skulle tilberedes og serveres. Man gjorde holdt ved officielle Greyhound-faciliteter hvor man også kunne servicere bussen.

# Busrejser

Drikkepenge var en stor del af lønnen, og hvis der var en god ånd blandt Portereren og chaufførerne fik de en del af drikkepengene. Portereren havde sit eget lille rum bagest i bussen, forbundet med en telefon til chaufføren.

Selvom motoren lå oppe foran, havde chaufføren en telefon, så han kunne aflytte motorrummet for eventuelt begyndende mislyde. I 1932 kørte man stadig kun med benzindrevne busser.

I sovebusserne var der toilet og endda mulighed for at tage et brusebad, så man kunne starte dagen på en frisk.

Ud over, at man så vidt muligt adskilte kvinder og mænd, var der også racelovene, som gjaldt indtil 1956. Greyhound Lines har (ufrivilligt) lagt busser til flere aktioner mod racelovene - blandt andet i 1961, hvor flere sorte rejste mod sydstaterne, og hvor de undervejs benyttede venterum og toiletter for "whites only", selvom det var forfatningsstridigt at opdele disse.

I 1930'erne rejste mange bigbands i sovebusserne til deres tournéer. Her kunne de hvile ud og være klar til koncerten i den næste by. Benny Goodman, Rudy Vallee var nogle af de kendte, som benyttede sovebusserne. En historie fortæller, at Phil Harris' band ikke kunne falde til ro efter en koncert, så klokken to om natten standsede chaufføren bussen. Nu kunne de midt i ørkenen give "Gud en koncert" og bruge deres sidste kræfter - så de kunne falde til ro.

Sovebusserne var dog for dyre i drift, de kunne maksimalt tage 24 personer - og kun de 9 kunne få en køje, så allerede efter et par år var de fleste indstillet, dog fortsatte enkelte helt op til Anden Verdenskrig.

Som før nævnt var

succesen for de trans-





# Busrejser

atlantiske ruter begrænset. Hjælpen til at sætte ruterne på det nordamerikanske landkort blev Verdensudstillingen i 1933, som skulle afholdes i Chicago.

## World Fair

Ledelsen i Greyhound tilbød at stå for den interne transport på Verdensudstillingen, hvis tema var Teknologiske opfindelser, og hvad var mere naturligt end at bringe passagerer rundt i datidens mest moderne busser - nogle lange sættevognsbusser.

Orville Swan Caesar var ham, som overordnet stod for ledelsen i Greyhound Lines. Carl Wickman var som nævnt præsident og formand for bestyrelsen og satte den store kurs. Caesar var en driftig og energisk mand, og Greyhound Lines storhed skyldes i høj grad hans bedrifter.

De satsede højt og bestilte 2.000 hotelværelser og tilbød nu billetter fra alle egne af USA til Chicago med bus og hotel. Kunden skulle bare møde op - Greyhound Lines sørgede for resten.

Ideen fængede, også fordi journalister rejste med Greyhound Lines - sikkert på en fribillet - og beskrev nu, hvor nemt og komfortabelt det var. At rejse med bus over lange afstande blev nu populært. Det var også billigere end med jernbanen, men succesen nåede nye højder, da Hollywood med Clark Gable og Claudette Colbert brugte Greyhound Lines i deres film fra 1934, "It Happened One Night". Det blev "chic" at rejse med Greyhound Lines, som en avis skrev. En anden film "Cross COUNTRY Cruise" foregik også i en Greyhound og viste samtidig en masse spektakulære lokationer på vestkysten. Og de rejsende fandt en tryghed i at vide, at der var et booket hotelværelse klar ved ankomst på deres ferie eller forretningsophold - hvis de havde bestilt via Greyhound Lines.

Op gennem 1930'erne, hvor USA var ved at komme sig oven på det store krak i 1929, begyndte en masse busselskaber at skyde op. De ville også have en del af kagen. For selvom landet var kendt for sine mange biler, fra 3,3 millioner i 1916 til over 20 millioner i 1930, steg mobiliteten på alle måder.





In this year when  
VALUES count again:



GET MORE C

The day-boarding open is about over. When a  
more people are beginning to ask, "Am I getting  
full value from each of my hard-earned dollars?  
And they are saying - - "I intend to get my  
fun out of life, now more time spent enjoying  
the Land I've fought and worked for!"  
That is America's post-war mood, and it adds  
to something that Greyhound offers in full on  
soft - - pleasant, sightseeing travel over the

**GREYHOUND**

## Mrs. America goes Greyhound!



### Greyhound Scenicruiser®

A great new fleet, designed and built for  
Greyhound alone! Two observation levels,  
big picture windows, complete washroom,  
and the famous Air Suspension principle—  
offering world's smoothest highway ride.

"It's a thrilling travel experience  
to ride either of these wonderful coaches!"

— says charming Wanda Jennings,  
of St. Louis, Missouri, recently chosen  
"Mrs. America for 1955."

### Greyhound Highway Traveler®

Many hundreds of these fine new coaches  
now in operation. Each has Air Suspension  
Ride, perfected air conditioning, picture  
windows, ventral body-  
contoured seating.

Air Suspension Ride... huge picture windows... air conditioning  
... these features will delight every "Mrs. America" in the Land

These two brilliantly designed motor coaches are making travel  
history on American highways... and making a very big hit with  
the millions of "Mrs. America," who especially appreciate the  
tasteful appointments, the relaxed body comfort, the panoramic  
sightseeing, found only in Greyhound's Scenicruiser and High-  
way Traveler buses. Travelers like lovely Wanda Jennings say  
this air-borne ride is so smooth it's "out of this world."



**GREYHOUND**

...BRINGS AMERICA A NEW ERA IN HIGHWAY TRAVEL



### The secret of world's smoothest ride

In this Air Suspension  
unit, compressed air is con-  
tained in rubber-nylon bel-  
lows—keeping coach level  
and steady, eliminating  
road shock and vibration.

**FREE PLEASURE MAP OF AMERICA**  
Send to Greyhound Tour Dept., P.O. Box 1000, Chicago  
5, Ill. for full-color, eye-opening map with details on 50  
Greyhound Express Road Tours.

Name \_\_\_\_\_  
Address \_\_\_\_\_  
City & State \_\_\_\_\_  
Send me special letter  
and/or get it first! No \_\_\_\_\_

# Busrejser



*Hundesnude-Mack'en - The Dog  
Nose Mack - fra de tidligere  
1930'ere havde en særlig plads  
hos Greyhound.*

Greyhound begyndte næsten dagen efter Verdensudstillingen at udbyde charterrejser - eksempelvis fra New York til Niagara Fall og forskellige Naturparker.

Flyrejser var stadig forbeholdt de få og var langt fra at være transkontinentale. Flyvning over Rocky Mountains satte sin begrænsning inden flyene fik trykkabiner.

I 1935 benyttede flere passagerer busserne end jernbanerne. De var også en trediedel billigere, og der begyndte nu at brede sig kaotiske tilstande på landevejene. Busselskaberne begyndte nærmest at køre om kap, kørte så passagererne hoppede ud af deres sæder, de stjal hinandens kunder, snuppede passagerens bagage fra andre selskaber, som blev fragtet til den anden ende af landet, for at sætte konkurrenten i et dårligt lys.

Det kaldte på en føderal regulering. Hidtil havde hver stat haft sine egne regler, også med hensyn til størrelsen på køretøjer.

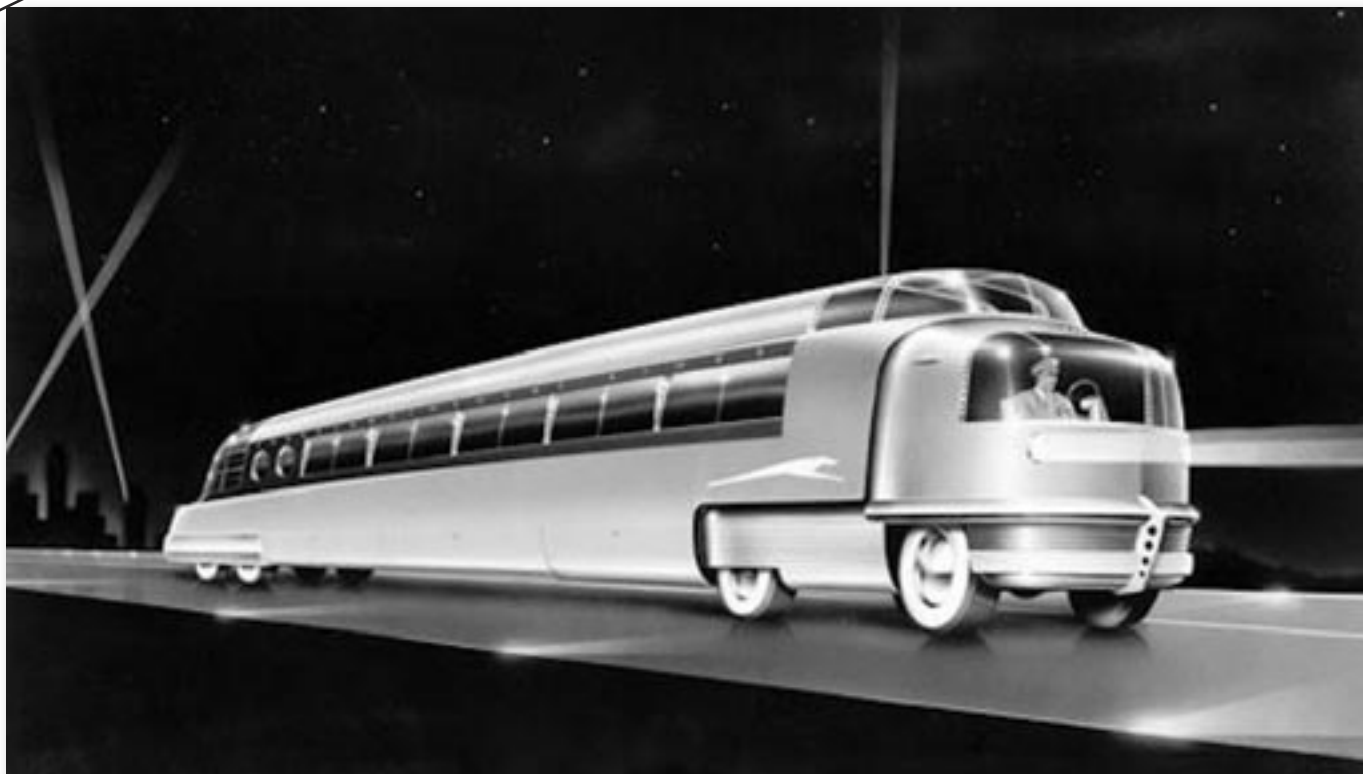
## Nationale regler

I 1935 vedtog man i Kongressen, The Motor Carrier Act, som betød fælles regler i alle stater, og hvor der blev stille nogle krav til busselskaberne - blandt andet med hensyn til likviditet. Man fjernede ikke konkurrencen, men man fjernede dem, som ikke overholdt spillereglerne. Og med reguleringen fjernede man de mere eller mindre useriøse selskaber, som måske kun kørte på de profitable strækninger. De respektable busselskaber, dem som også byggede eksempelvis ventesale med restauranter, mulighed for overnatning, skulle ikke undermineres af de useriøse selskaber.

Det var allerede i 1925 fastslået ved en føderal domstol, at en stat ikke kunne regulere busselskabernes rutenet, tariffen eller indføre tvangsbetjening af byer eller områder - for eksempel, hvor der var stor fattigdom.



# Busrejser



*World Fair bus 1933.*

Busserne kørte der, hvor de kunne tjene penge. I 1936 var det ikke mindre end et rutenet på små 75.000 kilometer, som betjente tusindvis af landsbyer, hvor jernbanen ikke var i nærheden.

Greyhound Lines begyndte allerede i 1922 at bygge egne terminaler og faciliteter - San Diego som den første, siden fik Los Angeles, San Francisco, Baltimore, New York samt et halvt hundrede byer deres terminaler.

Mange ruter opererede også som postruter, hvor folk på terminalerne kunne indlevere post og pakker til befording rundt i landet.

Med de nationale regler kom busdriften ind under samme regulering som jernbanerne, (Interstate Commerce Commission (ICC)) som var en slags mellemstatsligt handelskammer. Der kom også en form for køre- og hviletid, hvilket betød, at den daglige tjeneste maksimalt måtte være 16 timer med 10 timer bag rattet. Det betød, at indkomsten for nogle af chaufførerne faldt, da de også blev aflønnet pr. kørte miles og nu fik en øvre grænse på indkomsten.

Den regulering, som mange selskaber først havde efterlyst, ramte ikke kun chaufførerne, men også alle de andre faggrupper, som også i reguleringens magt stod til at miste en del af indkomsten. Fagforeningerne gik også på barrikaderne. I visse Greyhound Divisioner tillod man ikke, at deres ansatte var medlem af en fagforening. Nu blev kimen lagt til de mange strejker, som Greyhound Lines har været præget af helt op i moderne tid. Det vil føre for vidt at beskrive dem, men nogen af dem blev særdeles voldelige - i Maryland måtte State Troopers eksempelvis indsættes for at skabe ro.

## Vagthunde

Hos Greyhound var man nok forud for sin tid. Allerede fra 1929 indførte ledelsen en sikkerhedsansvarlig, en Marcus Dow. Han skulle undervise chauffører og de andre ansatte i sikkerhed omkring en bus, kørslen og betjeningen. Dow indførte en grundig sidemandsoplæring med en erfaren chauffør. De skulle lære ruten at kende og eventuelt farlige og krævende veje. Man skal tænke på, at mange af ruterne løb ad snævre landeveje, bjergveje og gennem varme

*General Motors PD-4106.*

ørkener. Chaufføren skulle vide, hvad han havde med at gøre.

Det var også vigtigt, at chaufføren havde den rette firmaånd, hvor chaufføren i trafikken skulle optræde korrekt og høfligt. "For dem man dytter af i dag - er vores passagerer i morgen" lød ét af ordsprogene.

En anden ting var trætte chauffører. Indtil 1935 var der som sagt ingen køre- og hviletidsregler. De almindelige ruter mellem de store byer foregik oftest i de lyse timer. De var enmandsbetjente, så en chauffør kunne godt blive træt ud på eftermiddagen.

Til at kontrollere sine chauffører oprettede Dow et team på motorcykler, som kørte ude på landevejene for at se, om der blev kørt efter forskrifterne, en tidlig form for egenkontrol kunne man sige. Men det må have haft sin virkning, Greyhound Lines var dem, som havde færrest ulykkeligheder og hændelser blandt busselskaberne i USA.

En anden faktor var dækkene. Som før nævnt kørte man på lejede dæk, og hvor man i starten kunne påregne ca. 40.000 kilometer på et sæt dæk, steg det gennem tiden til 160.000 km. Det skyldtes selvfølgelig en bedre teknologisk udvikling, bedre veje, men også at chaufførerne lærte at passe på med den rette kørestil.

Busserne dengang havde vakuum-bremser. Det betød, at hvis motoren satte ud, og chaufføren bremsede og lettede på pedalen, havde han hurtigt tømt vakuumbeholderne og så kunne chaufføren ikke lave bremsetryk nok. Hvis det skete i tæt trafik, kunne chaufføren ikke nå at nedbremse bussen - eller på en hældning, at bussen løb fra chaufføren. Det havde afstedkommet nogle grimme ulykker, men i 1930'erne fik man trykluftbremser, som vi kender dem i dag.

I 1939 lå ulykkesraten på ét uheld pr. 100.000 km. hvilket ikke var højt, og stadig 14 gange mere sikkert end at køre i bil.

## The right stuff

Det var et attraktivt job at komme ind at køre for Greyhound Lines, og der blev også stillet krav til chaufføren. Greyhound Lines kokerterede lidt med i 1930'erne at to trediedele af ansøgerne blev valgt fra med det samme. Ansøgeren skulle minimum være 173 cm høj og måtte ikke veje mere end 75 kg, aldersmæssigt skulle de ligge mellem 23 og 30 år. Han skulle være en god forsørger for sin kone og børn. Man så gerne, at han havde tre børn, at disse gik til spejder, og at familien gik regelmæssigt i kirke. Han skulle eje sit eget hus, eller skulle efter ansættelsen - købe et. For at komme i betragtning skulle man også kunne køre på cykel... aner man, at Carl Wickmans opvækst i Sverige har præget ham.



# Busrejser

Sidst, men ikke mindst, ansøgeren skulle være glad for at rejse, (ja mon ikke) og kunne lide at omgås mennesker. Til gengæld kunne en chauffør i 1936 tjene 180 dollar om måneden, hvor gennemsnitsprisen for en bil lå på 760 dollar, eller en tube tandpasta kostede 35 cent.

Greyhoundchauffører skulle med andre ord være pålidelige, rolige og have styr på deres liv, og ikke mindst, familieliv. Arbejdstiden var som regel seks dage om ugen og sjældent under ti timer om dagen.

## Superbusser

Med en ledelseskultur, hvor man søgte en konstant udvikling og fremgang, var det også naturligt, at man så på teknologiske forbedringer på busserne. Sammen med GM, som var den faste busleverandør, udviklede man i 1934 en "super-coach", hvor man begyndte at bygge noget af karosseriet i aluminium. En videreudvikling kom i 1936 - kaldet model 719 (kubik-tommer) - med 36 pladser. Her placerede man motoren bagerst for at få en bedre udnyttelse af pladsen. Men det havde også den sidegevinst, at røg og dunster fra motorrummet ikke trak ind i bussen. Den var udstyret med tryklufthremser. I 1937 kom en lidt større model, "743" med plads til 37 passagerer, som man købte over 1.200 styks af.

Partneren Orville Caesar var også med til at eksperimentere med luftaffjedring. Han fik også indført panoramavinduer i busserne, men det største fremskridt kom, da de fra 1936 udelukkende fik dieseldrevne busser. Det nedbragte omkostningerne med 40 procent.

Som et forsøg bestilte Greyhound Lines en firehjulstrukken bus hos Eckland Brothers. I 1920'erne havde MTC før benyttet firmaet til at bygge deres busser, og som man næsten kan fornemme, Eckland Brothers var børn af svenske indvandrere, som fik skabt sig en stor karriere med karosseribygning.



Den firehjulstrukne bus skulle bruges på ruter under de mere ekstreme forhold - i bjergene og på veje med meget sne. Det spektakulære var, at den var udstyret med to motorer, som hver trak på en for- eller bagaksel. Problemet var, at

*Chaufførens arbejdsplads - og chaufføren i den vigtige uniform.*



# Busrejser



*I starten af 1970'erne fik man opgraderet nogen af ventesalene med små fjernsyn*

den var for tung, og motorerne fyldte for meget, men mekanisk fik den stor ros, og den var også pålidelig.

Det var Carl Wickmans anden partner, Bogan som var en ildsjæl for at få lov til at køre med større busser. Bogan udøvede et stort lobbyarbejde hos forskellige politikere for at ændre dimensionerne på busser, og en halv sejer kom i hus i 1939.

Greyhound havde jo haft en kæmpe succes under Verdensudstillingen i 1933, så i New York til Verdensudstillingen i 1939 havde han fået GM til at lave nogle længere busser. De var 15 meter lange og 2,96 m brede, og som han mente, der skulle være plads til på vejene. I slutningen af 1930'erne opererede Greyhound Lines 2.000 busser i 40 stater, så en større kapacitet var i ledelsens interesse. Men det blev først efter Anden Verdenskrig, at Bogan fik held af sit lobbyarbejde.

Verdensudstillingen havde navnet "Dawn of the new day" som vel bedst kan oversættes, Morgendagens Verden. Og den så som bekendt noget broget ud. Fire måneder efter åbningen var Europa i krig. Da Japanerne bombede Pearl Harbour i december 1941, og hele USA gik i beredskab, stod Greyhound-busserne stille. Chaufførerne havde nogle dage forinden indledt en strejke.

## Anden Verdenskrig

Carl Wickman og Caesar kunne allerede i 1939 se, hvor det bar hen med hensyn til krigen i Europa. De begyndte nu at advare lederne i de respektive divisioner - som blev barberet ned til 14 - om at hamstre reservedele og dæk. Men

# Busrejser

*Soldater havde førsteret til rejser, her en bus før afgang i New York, bussen havde air-condition.*



GM var allerede begyndt at få problemer med forsyninger, og fra 1940 gik det helt galt.

Antallet af rejsende steg med kraftigt, da transport af soldater og øvrigt militært personel skulle fragtes rundt i landet. Greyhound Lines oprettede definerede linier imellem byer og store militære anlæg - inklusiv havne. For den amerikanske hær begyndte man nu at operere en flåde af "Silversides" busser med plads til 40, som skulle køre på den 2.600 kilometer lange Alcan Highway, (Alaska-Canadiske hovedvej), som stod færdig i 1942. Men også antallet af arbejdere til industrien steg, og da der samtidig kom rationering på benzin, var mange tvunget til at tage med bussen.

I 25 år havde Greyhound brugt enorme ressourcer på at reklamere for at få flere passagerer. Nu udsendte selskabet budskabet til alle amerikanere: "Rejs kun hvis det er vigtigt" og "Tjen først dit land, så kan du se det senere".

I 1941 steg antallet af kørte kilometer hos Greyhound Lines med 25 procent til 415 millioner kilometer - eller over 9.500 gange rundt om jorden. I hele USA var der i december 1941 20.000 busser, hvoraf de 4.000 nu tilhørte Greyhound Lines.

Manglen på dæk blev efterhånden så alvorlig, at busserne kørte uden reservehjul, og busser henstillet til service, risikerede at mangle alle fire hjul om morgenen. Manglen på reservedele til busserne udfordrede de gode relationer imellem GMC (General Motors Canada), men begge selskaber var underlagt regeringens krav om krigsproduktion - GMC skulle producere krigsmateriel, og Greyhound transporterer militærpersonel - og holde Amerika i gang.

For at spare på dækkene og brændstoffet blev hastighedsgrænserne sat ned til ca. 55 km/t, hvor Greyhound bus-

# Busrejser



*Greyhound BusTram bygget til Verdensudstillingen i 1933 i Chicago - "The Greyhound People Mover".*

*Ruten fra Pittsburgh til Washington, D.C. - selvom den ser helt anderledes ud i dag, end den gng, er missionen den samme. Transport af menesker.*



serne normalt kørte ca. 75 km/t. Her kunne de køre i højeste gear. Caesar mente, det var noget pjat, at busserne skulle køre i et lavere gear - og derfor ville bruge mere brændstof.

På trods af manglen på dæk og reservedele ekspanderede Greyhound under krigen. De kørte nu over 100.000 rutekilometer og betjente 6.000 byer. Og busserne var proppede. Førsteret havde militærpersoner, dernæst kvinder og børn. Kvinder uden børn lavede ofte aftaler med soldater - at de var i en form for relation - så de kunne komme med bussen.





# Busrejser

Ellers måtte kvinder ofte fra chaufføren høre "at den eneste ledige plads er på mit knæ" eller "velkommen i dåsen - min lille Sardin.."

Under krigen fik man i øvrigt ansat de første kvindelige chauffører.

## Flyvende hund

Men hvad man ikke kunne på landevejen, forsøgte man i luften. I 1943 grundlagde man Greyhound Skyways - en helikopterservice, hvor man ville flyve post og passagerer begyndende i New York-området. ICC var ikke glade for den sammenblanding af to så forskellige virksomheder, men da helikopterpioneren Igor Sigorsky stod bag projektet, foretog ICC sig ikke mere. Det havde måske også en almen interesse at afprøve nye transportformer.

Greyhound Skyways fortsatte projektet, og fik da også lavet en del reklame - blandt andet en film som kan ses på Youtube - klik **her**:

Helikopteren var kun et år forinden blevet færdigudviklet, og var efter manges mening kun på forsøgsstadiet. Igor Sigorsky var overbevist om, at helikoptere ville erstatte busser i den nære fremtid. Det blev nu aldrig til nogen transportrevolution på det område, og Greyhound indstillede flyvningen i 1950.

## Sverige kalder

De sidste år - både inden krigen og under denne - havde Carl Wickman været præsident mere af navn end gavn, og fået dygtige folk til at styre firmaet. Blandt andet sine partnere, Caesar Orville og Bogan. Carl Wickman trak sig nu fra præsidentposten og ønskede at gense sit hjemland, som han ikke havde set siden sin ankomst til USA i 1905. Han sejlede fra New York med Motorskibet Gripsholm i oktober 1946. Men ud for Aberdeen ved Skotlands kyst fik han et alvorligt hjertetilfælde. Lægen om-

*Greyhound Lines gjorde meget ud af at fremstille rejsen som en oplevelse, det må ofte have været belastende i varmen - og måske med skrigende børn.*





# Busrejser



*Scenes like this are typical of the Lincoln Highway and Pike's Peak Highway*

## ONLY BY HIGHWAY

...You Meet the Real America!

● There's just one way to know and enjoy the magnificent Country in which you live. That's to see it close up, face to face, within hand-clasp range of its friendly and interesting people—in the very shadow of its trees and mountains—along its lively and pleasant residential streets.

That way is the Highway. Which is the same as saying, "By Greyhound"—because Greyhound alone serves nearly all the famous-name National Highways of the U. S. A. and Canada, plus thousands of miles of other equally interesting highroads that reach to every corner of This Amazing America.

Greyhound unlocks the magic of American Highways to millions who do not drive their own cars... and it offers much more than private car travel. In coast-to-coast it has—there's no picking bother—you can sit back and fully enjoy the passing scene. It's true that nearly as many people ride these comfortable Greyhound coaches for business trips as for holidays, visits, vacations. But all of these millions get an extra bonus of scenic travel—the experience of meeting the real America close up... for them see glimpses you'll find Only By Highway.

# GREYHOUND




Scenicruiser.



# Busrejser

bord på skibet skønnede, at Carl Wickman kunne reddes ved at få noget hjertemedicin, Heparin. Kaptajnen på skibet fik kaldt hjælp på land, og inden længe kom et RAF-fly lavt ind over skibet - og med "vanlig præcision" som pressen skrev - droppede medicinen på skibets stævn.

Carl Wickman overlevede, nåede Sverige og fik en heltemodtagelse, hvor han også blev tildelt Vasa Ordenen af Kong Gustav V.

Carl Wickman solgte sin andel i Greyhound Lines i 1952, han døde i februar 1954 og ligger begravet på Lakewood Cemetery i Minneapolis i Minnesota.

Greyhound Lines skulle efter Anden Verdenskrig agere på et kontinent, der blev væsentligt forandret. Med de nye "Turn Pikes" motorveje, der skar igennem USA, fik privatbilismen et boost, det var svært for busser og tog at konkurrere imod. Fra 1959, hvor man indsatte det nye fly - Boeing 707 - blev rejsetiden fra New York til Los Angeles reduceret til fem timer.

Men på det tidspunkt havde verden endnu den mest ikoniske bus i vente, nemlig Scenicruiseren, som altid vil være synonymet med Greyhound Lines.

Stor tak til:

- Patty Shafer, Greyhound museet, Hibbing, Minnesota for informationer og tilsendte materialer.

Øvrige kilder:

- Hounds on the road, Carlton Jackson
- Greyhound Lines



Du kan automatisk få

# **Magasinet Bus**

hver gang det udkommer  
direkte i den indbakke

Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste

Det er ganske uforpligtende  
og uden omkostninger

# Magasinet Bus

Onsdag 4. april 2023 - nummer 3-Xtra - 11. årgang

## Greyhound i USA har en svensk forfar

Læs mere side 40 - 56

Ny bus-app strøg  
til tops på 24 timer

Læs mere side 6

Bussterminal

Læs mere side 11

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2023?  
Så hent det her!

buskort lever livet

Læs mere side 9

Magasinet Bus har fået et første kig  
på den nye Setra MultiClass 500 LE

Læs mere side 26 - 30