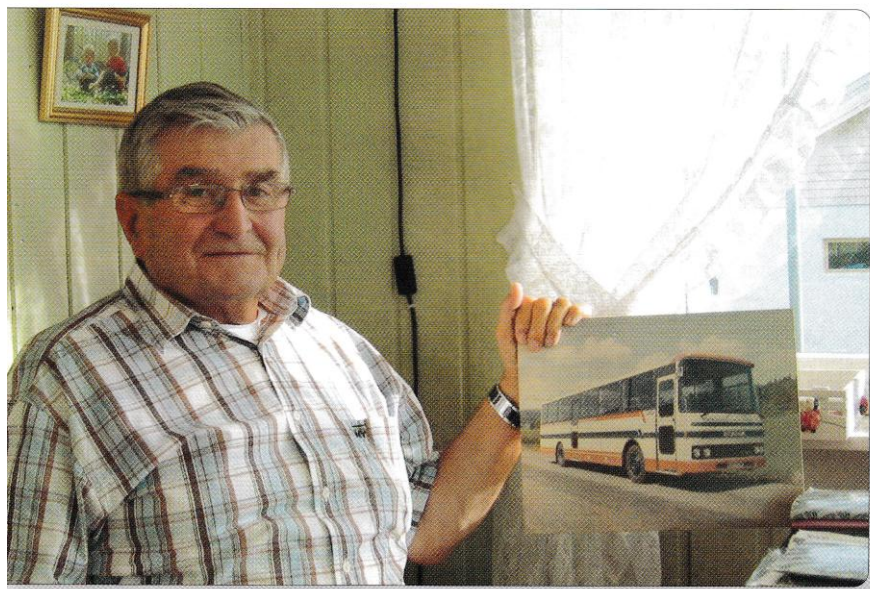


RHF-profilen:

# Harald Opthun – Et arbeidsliv hos VBK



Det finnes mange medlemmer i RHF som har opplevd mangt og mye, og med mange interessante historier og erfaringer på lager. En av disse er Harald Opthun fra Åsgårdstrand. Vi har tatt en prat med denne erfarne og allsidige bransjemannen, som har jobba med karosseribygging primært, og mesteparten av karrieren innen Vestfold Bil og Karosseri – VBK.

TEKST: OLA A. RANGSÆTER

BILDER: SVEINUNG BERILD/HARALD OPTHUN

## Tusenkunstner med mange spesielle oppdrag

Harald begynte i VBK på slutten av 1958 som en av da totalt 60-70 ansatte i bedrifta. Alt fra starten ble han satt til varierte oppgaver, og den første tida kjørte han mye demonstrasjonsbesøk

rundt om i Sør-Norge med renovasjonsbiler fra VBK. Disse ble det solgt en del av, også utenom Norge. I Stockholm fikk de problemer med en søppelbil levert fra VBK – mekanikken stod i sju steiner, og Harald innså at han ble nødt til å ta den med tilbake til Norge for å

få ordna problemene der. Bilen hadde fullt lass, og det ble et sabla sirkus på tollstasjonen da søppelbilen skulle inn i Norge!

På 60-tallet ble det mange nye oppdrag og spennende utviklingsprosjekter i VBK. De bygde bl.a. det første isolerte kjølepåbygget til Sties – her var det mye ny teknologi, det var for eksempel ingen kjølebuer i dette påbygget.

Den første videobussen til NRK ble bygd hos VBK. Dette var en vanlig lastebil som ble satt ei kasse på, men med mye avansert utstyrsinstallering.

Harald har nok alltid hatt ord på seg for å være en tusenkunstner. Ei historie som kan tyde på det er denne: En søndagsformiddag først på 70-tallet ringte direktøren i VBK til Harald. Kong Olav skulle delta i en regatta på fjorden, men hadde fått problemer med masta på seilbåten. Det endte med at Harald ble henta på havna i Horten av sjaluppen på kongeskipet, og frakta ut til seilbåten for å reparere. Det ble premie i regattaen!

Et helt spesielt oppdrag var å bygge



Lasting av busser til Liberia i Horten havn tidlig på '70-tallet. Lamco var et svensk gruveselskap som bestilte busser via Volvo til drifta i Liberia. Dette Høegh-skipet var lasta med mel-/kornsekker i bunnen, så ble det lagt finerplater (60x120) oppå, og bussene måtte snues nede i lasterommet. Harald Opthun har den luftige fornøyelsen av å sitte bak rattet på busen vi ser svinge om bord. På grunn av løfteketet på hjula, måtte en holde på bremsene under lastinga.

Inspected and Approved by  
**Harald Optun of Bussteam A/s**  
 Bus Specialist  
 3174 Revetal, Norway  
 No. 43

Exported by: **GM TRADING A/S**  
 Bergen - Norway

*Denne godkjenningsskiltet ble montert i bussene som Gustav Moen gjennom firmaet GM Trading A/S i Bergen eksporterte til Gambia.*

transportbil for "Il Tempo Gigante" på 70-tallet. Harald var formann på bygginga av denne bilen, som ble gjort på en bruktkjøpt Scania fra Øst-Telemark Automobilselskap.

Det ble bygd busser på mange forskjellige chassis tidligere. Av de Harald husker spesielt, var Guy-chassis med sjølopprettende luftfjæring. Det var mye ventiler på chassiset, og de blåste seg opp mot krenninga i svinger. De Blå Omnibusser kjøpte av disse, men det ble problem med brupasseringer pga vekta.

Det første B58-chassiset til Norge

ble henta i Hisingen av Harald Opthun og en person til i 1967. Det var chassisnr. 2 av denne nye modellen, og det ble kjørt som åpent chassis tilbake til VBK. Det ble bygd opp som "luksusbuss" og kjørt som demonstrasjonsbuss over hele landet. Det nye chassiset fløyt oppå teleløysinga, og ga store bestillinger. Særlig i Nord-Norge var dette chassiset populært.

### Samarbeid og lisensproduksjon

VBK fikk ei særlig hånd om det nordnorske bussmarkedet gjennom etableringa på Salangsverket. En driftig ordfører i Sjøvegan/Salangen ville ha økt industriell virksomhet i kommunen, sjøl om det fantes ulike industribedrifter her fra før. VBK-produksjon ble igangsatt fra 1971, og busselskapa var med i etableringa. En-busseierne kjøpte også ljalte fra bedrifta, som hadde svært effektiv bygging. Staben var på VBK til opplæring, og Harald Opthun var mye der oppe som rådgiver og konsulent i bygginga.

VBK var første karosseribedrifta i Norge som begynte med lettmetall. Larvik kom noen år seinere. Som den ledende karosseribedrifta i Norge, og også



*Dette bildet kunne en mistenke var manipulert, men orren slo seg frivillig ned på busstaket rett over destinasjonsteksten "Åre" på denne Caetano-bussen en vakker vinterdag. Matti Vekka hos Vekka Turistbusser hadde agentur for Caetano og Utic, og samarbeidet med Bussteam om disse merkene.*

i Skandinavia faktisk, var VBK et selskap som det var attraktivt å få til samarbeid med. Selskapet var også svært positivt til å innlede samarbeid om bygging av



*En Utic av rutebuss-standard med Leyland-chassis fotografert på studietur hos fabrikk. Merk dørkombinasjon med dører på begge sider av bussen.*



*Valdresbussen leverer denne til reparasjon hos Bussteam. Lakk og logo blir endra.*



*Den finske bokbussen til Askøy Folkebibliotek.*



*Valdresbussen i ny drakt etter reparasjonen.*



En Uric Granade til Scan-Tur, avbildet hos Bussteam med portugisiske prøveskilt.



Rutebilstasjonen i Banjul, Gambia. Reparasjon og oppstilling langs veien. Mye norsk håndverk på hjul her. En norsk 40-seter ble registrert for 112 passasjerer.



"Verkstedet" i Banjul. Reparasjoner foregikk under åpen himmel og på bar bakke.

sine produkter og bruk av sine metoder, andre steder i landet. I tillegg til bussbygginga på Salangverket, var også Kristiansund på Nordmøre base for bygging av lisenserte VBK-busser. Kristiansund Lettmetall (KLM) starta fra VBK. I 1960 ble det bygd en forhåndsutgave, og Nordfjord og Sunnmøre Billag skal på den tida ha vist interesse for VBK sine produkter. Dette selskapet hadde da i noen år bygd karosserier til eget bruk på sitt eget verksted i Stryn, men søken etter nye produksjonsløsninger her endte som vi vet opp med etableringa av Vest Karosseri mot slutten av 60-tallet.

KLM bygde også kombinertbusser til Kristiansund-Oppland Auto (KOA) på billige chassis fra Scania – det bråka noe veldig fra drivverket, kan Harald minnes.

Et anna samarbeid var med Arna på 60-tallet. Dette ble gjort for at Arna skulle få tilgang på profiler. Repstad var en annen stor aktør i markedet, men iflg. Harald Opthun brukte Repstad for stive og for solide profiler, slik at utstrakte sprekkeskader i platekledninga ble resultatet. Et særskilt problematisk

punkt når det gjelder lakken på bus-sene, er på platesida foran bakhjulet på todørs busser/bakdør, har den erfarne karosserikunstneren erfart. Harald lærte teknikken med platekrymping av en smed som satte opp bygninger hos VBK. Dette er noe av det han har hatt aller størst nytte av gjennom sitt virke – en kan reparere og justere mye med krympeteknikk.

### VBK 600 – Harald Opthuns mesterverk!

Fram gjennom årene har VBK bygd mange flotte turbusser, bl.a. til Hodt i Maridalsruten. Prototypen til VBK 600 ble bygd av Harald Opthun aleine. Denne ble fullt og helt håndlaga rundt 1980, med Randum i Norske Turistbusser som potensiell kunde. Det ble ca. 3-4 måneder utviklingstid for denne prototypen av modellen.

For å teste styrken i karosseri, ble en testmodell utsatt for 30 tonns trykk med jekker fra golv og tak. En bygde opp stenderverk med følere, monterte på chassis og kjørte med åpent stenderverk og fikk signal om trykk og strekk i skjelettet. Siden det var tom buss, brukte en 75 kg-sekker for simulering av passasjervekt. VBK 600-modellen har fordelt belastninga mot bakken på 8 punkt: Ved fjærfestene er det ei ramme over hjula, 4 pkt foran og 4 pkt bak – men denne ramma viste seg å være ei rustfelle!

En kjørte prøver i vindtunnel hos Sintef, og de viste at frontruta ga så mye lufttrykk at første takluke bare fikk vacuum. Lufta rundt bussen ble skyvd opp av frontruta. Dermed dro trykket med seg lufta på sidene, og lufta dro

søle med seg. Spoiler over frontrute og bakrute ble løsningen for å få trykket ut på sidene. Dermed ble sidene og bakruta holdt reine.

Andre konstruksjonsprinsipp ved VBKs 600-modell var at den ble skrudd sammen – ikke sveisa sammen. Platene er limt på bjelkene med Sicaflex, det var ei vanskelig dosering av lim, en må ha akkurat ei viss mengde for å få det til å sitte. Rutene tar ut så mye av vekta på denne bussen at en må jekke opp bussen før ruteskifting. Dette kan være greit å vite for den som skal restaurere VBK 600 en eller annen gang! Det ble tatt foto av PROTO 600, da med reg.nr. KZ 23798. Dette er ikke reg.nr. til bussen, men skilta på Opthuns privatbil. Prototypen kjørte på prøveskilt, men til bildet ville en ha ordinært utseende skilt, og gjorde denne "spanske" løsningen for anledningen.

VBK hadde egen stolproduksjon gjennom hele sin produksjonstid, men kunden fikk den stoltypen en ville ha. Harald fikk en gang i oppdrag av konstruksjonssjefen i VBK å lage en guide-stol som klappa sammen over motor-kassa. Den folda seg ut mot høyresida av kassa. Konstruksjonssjef var Baard Eri, han kom til VBK fra HØKA, var seiere i Arna, Larvik, og Katek som han etablerte sammen med Per Evensen.

### VBK i vekst og fall

Selskapet ble etter hvert veldig stort, med utstrakte samarbeidsavtaler og også vekst gjennom oppkjøp. Larvik Karosseri og T. Knudsen Karosserifabrikk ble kjøpt opp av VBK i 1969. I Danmark gjorde selskapet også avtaler og oppkjøp - Norfrig i 1978 og J.Ørum-Peter-

sens Karosserifabrikk A/S i Herning i 1981. Dette året var toppåret i VBK-konsernet, og største antall ansatte var oppe i om lag 350 personer i Norge, ytterligere 100 ansatte i Herning i Danmark, og med de andre selskapene hadde konsernet om lag 600 ansatte. Drifta ble tung økonomisk med en så stor driftsportefølje, og trolig var administrasjonen i selskapet også noe tung. Priskonkurransen var det som til slutt tok knekken på VBK. En satsa på velfunderte løsninger og jobba mye med detaljer, men dette tok tid, og tid er penger. Dermed ble prisene deretter. Harald Opthun var i VBK i 25 år. Da var tida kommet for å gå videre med andre prosjekter og egne tiltak.

### Prøve noe nytt

Etter at Katek måtte legge inn årene, etablerte Baard Eri firmaet Bussteam AS sammen med Harald Opthun. Dette var et reparasjonsverksted for storbil i Revetal. Da hadde samme karene i 1984 allerede starta bedrifta KAR-NO i Holmestrand. Denne bedrifta importerte den første Bova til Norge. I tillegg tilbød de totalrenovering av busser.

I Revetal ble det også drevet importvirksomhet av ulike bussmerker som ikke hadde ordinær hovedimportør til Norge. Harald Opthun samarbeidet med en verksmester på Askøy, og de tok bl.a. inn 3 portugisiske busser av merket "Utic" bygd i Lisboa. Turbilbedrifta Scan-Tur var kjøper her.

En skaffet seg også lisens på Caetano, og en demobuss med svingarm-luker ble tatt til Norge fra Finland, men gikk i retur til produsenten seinere. Caetano hadde ellers en spesiell måte å stive opp karosseriet på, erfarte Harald: Bakveggen i bagasjerommet ble varma opp med sveiseglør. Dette ble gjort punktvis i et mønster, slik at plata trakk seg sammen og ble stiv.

Drifta i Bussteam ble avslutta i

1987/88. Harald besøkte diverse polske bussfabrikker, i søken etter rimelige busser som kunne importeres og takle norske forhold. Autosan ble vurdert til å være det beste merket, de hadde bl.a. chassis som ble galvanisert i bad. I 1989 ble det tatt inn 1 buss. Den hadde diverse eiere, og ble solgt til en amerikaner etter en skade.

Samarbeidet med den før nevnte verksmesteren på Askøy ga også andre resultat: De to kjøpte frontmotorbusser og kappa motoren laus, deretter ble den flytta bak. 2 bokbusser ble bygd på denne måten. Askøy-Bergen fikk den ene, og Romerike Busstrafikk den andre. Busseskport til Gambia

I "Revetal-perioden", altså mot slutten av 80-tallet, drev Gustav Moen fra Bergen med eksport av busser til Gambia. Her hadde Harald Opthun teknisk kontroll av bussene før de ble sendt nedover, i tillegg til at han hadde 2-3 besøk til Gambia med opplæring av de som skulle drifte bussene der. Det var i alt 24 brukte busser som ble eksportert til Gambia, i tillegg til 3-4 tankvogner som kom fra Kastrup. Byen Banjul og området rundt tok imot ulike typer norske busser.

### Finn Carlsen

I 1997/98 starta Harald Opthun hos Finn Carlsen. Her gikk det i vedlikeholdsarbeid på 15 vogner, og sjåførarbeid i turbilkjøring på sommerstid. Etter hvert gikk Finn Carlsen over på serviceavtale for sine busser.

Harald ble pensjonist i 2005, og nyter pensjonisttilværelsen sammen med kona i hjemmet i Åsgårdstrand med flott utsikt over ytre Oslofjord.

### Klar tale

Harald er en kar med meningers mot, og er ikke redd for å si ifra hva han mener om både det ene og det andre innen bussbransjen. Mange busselskaper sin

sjølkontroll eller EU-kontroll ved eget verksted, er Harald kritisk til. Her mener han at mye forskjellig blir sett gjennom fingrene med, og hadde gjerne sett at de mindre seriøse aktørene i bransjen ble tvunget til å holde samme nivå som de som gjør en skikkelig jobb og holder en god standard på sitt materiell.

En annen observasjon han har gjort, er at mange rutebilsjåfører kjører med korterma skjorter sjøl midtvinters, og da med veldig høy varme innvendig i busskupéen. Kokte passasjerer med yttertøy på kan fort bli resultatet, samt at busselskapene får unødvendig mye kjøring med tilleggsvarmer i funksjon. Dette bidrar til dårligere driftsresultat.

Harald har hatt mange hyggelige kontakter og kjennskaper i bransjen gjennom et langt yrkesliv, men han har også møtt mange luringer og tvilsomme bransjefolk. En gang var VBK på tur med rutebildisponenter til Herning i Danmark i innleid dansk buss. På vei hjemover igjen ble bussen forfulgt av motorsykkelpoliti, disse kjørte forbi og stoppa bussen rett før Frederikshavn. Det ble en oppstandelse mellom sjåføren og politimennene, og det endte med at bussjåføren måtte betale om lag ei dagslønn i bot. Dette syntes naturligvis passasjerene var trasig, så de tok i all hast en kollekt og samla inn et tilsvarende beløp til sjåføren. Men det som kom for en dag i etterkant, var at både politibetjentene og sjåføren var like korrupte, og delte beløpet mellom seg!

### Takk for praten!

RHF er heldige som har slike allsidige, erfarne bransjefolk med seg. Dette utgjør en stor ressurs for foreningen. Vi takker Harald for hans engasjement, og for den interessante praten, og herr og fru Opthun for hyggelig og gjestfri motakelse!



Teknisk sjef Finnstad i A/S Lofoten Traffiklag ved henting av renoverert buss.



Fra Autosan-fabrikken i Polen. Etter norske lakk-forhold kunne det minne om Ålesund Bilruters fargeskjema.



By-/forstadsbusser hos Autosan.