



Oppstarten av Norgesbuss og historien om en Arnabuss

# Oppstart av Norgesbuss (NB) A/S

Norgesbuss ble stiftet i 1993 som et innkjøpslag for syv norske busselskaper, hvor Rutebilene Farmand A/S var en av eierne. Leder var Knut Per Grini fra Bergen, tidligere disponent i Åsane Billag. Formålet var å samordne innkjøp av blant annet dekk, drivstoff, uniformer og forsikringer for derved å bli mer konkurransedyktig. Man så også anbud komme i bussbransjen, og ville stå sammen i en større og sterkere enhet.

TEKSTER: STEIN RUNE KLEMMETSBY / HALVARD EIK  
BILDER: STEIN RUNE KLEMMETSBYS BILDEARKIV



Øvrige selskapene var AS Bussen i Kristiansand, Fosen Trafikk i Trøndelag, Torghatten Trafikkselskap i Brønnøysund, Stavanger og Omegn Trafikkselskap, Stavanger, Haugaland Billag i Haugesund, Nordtrafikk, Harstad, Bærum Forende Bilruter (BFB) som også eide Furubakken Bilverksted og Lommedalsbussen.

#### Ny bussmodel - Arnabygg nr. 4124

Farmand hadde på denne tiden et vognteknisk utvalg, hvor sjåfører deltok i gruppen. De vurderte forskjellige busser som ble demonstrert for selskapet og prøvekjørt i rute. Dette var et prosjekt som ble fulgt opp av Norgesbuss.

Utvalget begynte arbeidet med utførelse av en ny rutevognstandard i samarbeid med Norsk Scania.

De deltok i utforming av en ny forstadsbuss, og resultatet ble en demobuss fra Arna denne ble levert i Farmands farger. Bussen gikk i rute i Tønsberg i prøveperioden, og ble også prøvd i andre Norgesbuss-selskaper.

Det var en Scania L113 CLL, forstad Flexci med 40 sitteplasser og 33 ståplasser. Bussen hadde ZF automatkasse 263 Hk og EDC (elektronisk drivstoffkontroll).

Selve bygget var et ordinært Arnabygg, byggenummer 4124, levert Farmand våren 1994 med registreringsnummer LH 71694. Den ble lansert som et nytt konsept, for på siden var det dekorert «Norgespremiere».

Dette chassiset tillot en friere utforming med lavgulv, om ønskelig, i fremre del av bussen. Det ble videre laget en lav innstegsplattform foran ved føreren, som gjorde det lett å komme inn i bussen, kombinert med kneling. Videre var den bygget opp med et trinn i midtgangen bak føreren, for å tilrettelegge bedre for normale sitteplasser.

For at passasjerene ikke skulle snuble i trinnet, ble det satt opp en bom som måtte forseres. Bussen ble videre bakover bygd opp fra midtdøren, så å stå oppeist ved baksetet kunne man ikke uten å skalle hodet i taket. Fører satt høyt, og hadde to trinn å klatre opp fra gulvet.

Barnevogner og rullestoler måtte fortsatt inn i midtdøren, og det var montert en lem til å slå ut til dette.

Planene var også å utarbeide en



langrutevogn, og standardisere utførelsen av hensyn til førerne, vedlikeholdsarbeidet og for å oppnå en gunstig innkjøpspris.

Interiørmessig var det nok ingen suksess, så det ble med denne ene bussen, og konseptet ble ikke utviklet videre.

Bussen ble beholdt i NB, og sendt til Herbergåsen på Romerike, verksted og busslagringsplass i romjulen 2001, etter tapt anbud i Tønsberg. Den gikk i Norgesbuss hele tiden, men er nå hogd, i følge NB.

#### Tilbake til oppstarten av Norgesbuss (NB) midt på nittitallet.

BFB ønsket å selge, (til Norgesbuss) så Norgesbuss ble da et operativt selskap. Dette fikk ringvirkninger i de andre selskapene, og flere ønsket å selge. Øybuss i Tønsberg var i utgangspunktet ikke med i Norgesbuss-samarbeidet, men eierne ønsket å selge, og ble kjøpt opp av Norgesbuss i 1995. Farmand ble solgt til NB i 1996. Etter å ha vært to veldrevne selskaper i nesten 60 år, ble de slått sammen til ett og ble basen for Norgesbuss avd. Vestfold. Alle ville selge etterhvert. Oslo og Follo Busstrafikk ble også kjøpt opp av Norgesbuss, og det nye store anlegget til OFB på Rosenholm ble den nye hovedbasen for Norgesbuss.

Andre selskaper som kom inn i

Norgesbuss var Halden Trafikk, Moss og Omland Bilruter, Vestoppland Bil-selskap i Gjøvik og Hamar og Omland Bilruter. Norgesbuss konkurrerte nærmest med Nettbuss om å kjøpe opp buss-selskaper i Norge, og det var nok anbud-spøkelset i norsk samferdsel som dels skremte de tradisjonelle aksje-eierne til å selge, samtidig som man fryktet at verdien på selskapene ville falle. I Vestfold ble Paulsen Bilruter i Horten solgt til Norgesbuss, mens Johansen Bilruter ble kjøpt av NSB / Nettbuss. Autobuss i Sandefjord og Håkon Dalen i Sandefjord, var tidligere overtatt av Farmand AS, og nå ble også Helge Nilsen Bilruter i Tjølling overtatt av Norgesbuss. I Larvik ble Trygve Flekke og Østre Halsen Bilruter kjøpt av Nettbuss.

Et av de første anbudene i buss-Norge som ble vunnet av Norgesbuss, var anbudet i Vestfold, der man greide å vinne Farmands ruteområde i Tønsberg-regionen, mens Schøyen (Nå: Nobina) vant nordfylket og senere sydfylket, med base i Sandefjord, Pindsle. Norgesbuss fikk også kjøringen i Bærum og Follo, og vant senere kjøringen i Akershus (Lillestrøm) som Schøyen hadde hatt inntil da.

I dag er Norgesbuss AS et heleiet datterselskap av Torghatten ASA, har kjøpt SAS Flybussen i Oslo, og kjøpte i 2013 50% av aksjene i Firda Billag AS