

Maren Kværness Halberg

Reiseglede med Feriebussen



Feriebusser i Alvdal klare for nye turer. Foto: Ola Nyeggen. MINØ.131366

Jarle Tronslien døde 18. august 2024. Intervjuet med ham og arbeidet med artikkelen ble gjort de siste månedene han levde.

Jarle ser tilbake

Jeg sitter sammen med Jarle Tronslien i det hyggelige hjemmet til Jarle og kona Astri i Alvdal. Jeg ber ham ta meg med tilbake til årene med Feriebussen. Historien om Feriebussen er så mangfoldig og minnene så

mange, at dette bare blir små glimt av det store eventyret som Feriebussen var.

– Det er alltid utfordringene som må utnyttes, sier Jarle. Og mang en god løsning på små og store utfordringer ble til byggeklosser i selskapet som sin tid ble Norges største turoperatør innen buss-turer. Alle år med Jarle som leder og med kontoret i Alvdal.

– Alle ansatte, passasjerer og samarbeidspartnere var viktige, fortsetter han. Samarbeidet i selskapet ble aktivt dyrket fram. På denne måten kunne utviklingen i selskapet bygge på kunnskap og bidrag fra alle ansatte og samarbeidspartnere. Jarle mener det er viktig å forstå hva hver enkelt betyr, og det er bra å ha forskjellige personlighetstyper med på laget. Han liker å sammenligne et veldrevet firma med et garnnøste hvor alt henger sammen.

Jarle tok sine første skritt inn i et yrkesliv i bussbransjen som åtteåring. Da fikk han prøve seg som billettør på farens buss. I 1948 etablerte faren, Martin Tronslien, Tronslien Bilruter og begynte å kjøre bussrute mellom Tynset og Alvdal. Da faren døde i 1965, overtok Jarle og broren Finn selskapet. De kjørte i hovedsak mellom Tynset og Alvdal, samtidig som de så smått også begynte med turkjøring.



Martin Tronslien og sønnen Jarle. Bussen, D24740, tilhørte Martin Tronslien. Bussen er var en 1950-modell Leyland Comet bygd på Fjeldhus Bruk i Oslo. MINØ.131368

Østerdal Billag blir til

Tidlig på 70-tallet var det et ønske fra styresmaktene at de små lokale busselskappene rundt omkring skulle slå seg sam-



Aksjonærer i Østerdal Billag besøker Volvo i Göteborg 1973/74. Disponent Embret Mellesmo nummer fire fra venstre. MINØ.131365

men. Mange offentlige tilskudd forsvant og med dem flere lokale rutetilbud. På dette tidspunktet var det 13 busselskaper i regionen, og disse slo seg sammen og etablerte Østerdal Billag 1. januar 1973. Dette gjorde ryggraden sterkere; alle lokale eiere ble «agenter» for det nye selskapet. Fargene på Billagets busser ble et stort tema; alle ville gjerne ha med «sine» farger. Østerdal Billag ble etter hvert en svært allsidig bedrift, de drev med alt fra lastebiler til rutebusser; de kjørte kraftfor og hadde melkekjøring.

Jarles sambygding, Embret Mellesmo, ble disponent for det nye selskapet. Han døde i 2020, 91 år gammel. Embret var en stor diplomat og hadde et rolig vesen. Tidligere ansatte omtaler ham som en



sosial begavelse, som helt sikkert betydde mye for det gode samholdet i selskapet og det fine forholdet til samarbeidspartnerne. Embret sørget for ryddige og gode arbeidsforhold for sjåførene. Sjåførene i Østerdal Billag hadde godt betalt sammenlignet med sjåførene i andre busselskaper.

– Sjåførene i Billaget ble ofte spurt av kollegaer i andre selskaper om det var ledige stillinger, forteller en av sjåførene. Jarle jobbet først som trafikksjef for hele Billaget. Men etter hvert som turkjøringa vokste, måtte han konsentrere seg om den.

Produktnavnet Feriebussen

Tronslien Bilruter hadde, som tidligere nevnt, i det små begynt med bussturer. De første programmene ble presentert på stensiler. I 1967 og 1968 kunne de tilby tredagers-turer til Århus – hvor Salling varehus var den store attraksjonen. Bussen

kjørte til Larvik, så gikk turen med Stena Line over til Frederikshavn. De hadde også turer til Nord-Norge og Holland. Med etableringen av Østerdal Billag ble tilbudet med bussturer utviklet og utvidet. De første årene ble turene solgt gjennom reisebyråer i nærområdet, og markedsføringen skjedde i lokale lag og foreninger. Etter hvert ble også reisebyråer i Trondheim benyttet. I 1977 tok Embret Mellesmo og Jarle Tronslien kontakt med Winge Reisebyrå og spurte om de kunne få til et samarbeid. Tor Simensen jobbet da i Winge Reisebyrå.

– Heldigvis sa vi ja, sier Tor Simensen i dag. Og for Billaget ble Tor en kreativ kontakt. Senere etablerte Billaget et samarbeid med Wasa trafikk i Falun om en ekspressbuss mellom Trondheim og Stockholm. Tor Simensen var imidlertid ikke fornøyd med å markedsføre turene under navnet Østerdal Billag. Plutselig kom navnet Feriebussen på banen. Og dette kom til å bli produktnavnet på turtilbudene til Østerdal Billag. Det var tungt å slippe navnet Østerdal Billag, men i 1980 tok de skrittet helt ut og brukte Feriebussen som produktnavn i programmet. Jarle forteller at Tor Simensen bidrog sterkt til at programmene ble mer og mer spiselige for reisebyråene. Tor, på sin side, minnes hvordan han satt ved kjøkkenbordet hjemme og tegnet logoen til Feriebussen. Bokstavene var de samme som ble brukt i Winge.

Reiseglede for passasjerene

På turene til Feriebussen var det alltid passasjerene og deres reiseglede som var det viktigste. Passasjerene skulle bli sett og hørt. Reiselederen skulle ikke bare gi info, men la folk fortelle om det som opptok dem. Det betydde like mye at reiselederen

tok seg en tur bakover i bussen og hørte hvordan det var med passasjerene, som at det ble orientert over høyttaleren om høyden på alle kirketårn nedover i Europa. Feriebussen kapret markedsandeler ved å gi kundene trygghet. De kunne være sikre på at ingen ting klikket, og at de fikk det de betalte for.

Med Feriebussen åpnet verden seg for mange mennesker. De første turene var for folk fra regionen, senere kom de fra hele landet. Passasjerene kom fra alle samfunnslag; ofte dreide det seg om folk som var lei sydenturer og bilferier. Det var en høy gjenkjøpsprosent, og det er eksempler på passasjerer som var på titalls turer med Feriebussen.

Det var ikke alle passasjerene som var like reisevante. Et par damer som skulle gå ombord på en av båtene Feriebussen skulle ta i Göteborg, trodde de hadde kommet ombord på båten da de hadde sjekket inn

og satte seg ved et vindu inne på terminalen. De stusset litt på at det var veldig rolig sjø. Og de stusset enda mer da de gjennom vinduet så båten de trodde de var om bord på, seile ut fra kaia.

Jarle Tronsliens reiselivsskole

Feriebussen hadde ikke anledning til å gi helårsarbeid til så mange, men i 1980 fikk selskapet sin første ansatte i full stilling. I 1995 var det nær 300 personer fra 53 ulike kommuner på lønnslista. Selskapet hadde da 100 millioner i omsetning. Mange av sjåførene hadde skolebuskjøring om vinteren, og flere av reiselederne var studenter og lærere. Turene ble gjerne fordelt på den måten at sjåfører og reiseledere fikk kjøre til områder de var spesielt interessert i.

Fra 1980 var det årlige samlinger for alle ansatte i Østerdal Billag/Feriebussen. Samlinga ble lagt til siste helg i januar, og



Kaffekos i Einunndalen 1995. HF16717 Vogn 139. Foto: Jan Greve, Scan Foto. MINØ.131369

de siste årene var samlingene på Savalen i Tynset kommune. Denne samlinga var årets høydepunkt med faglig program fra f.eks. tolletaten, politiet, bilsakkyndige og redningstjenesten, og det ble gitt opplæring i renhold og forsikring. På samlinga var det også gruppeoppgaver om nye turtilbud. Men det sosiale samværet var minst like viktig på disse samlingene. «Tøff om natta, tøff om dagen», var en ufravikelig regel. De som ikke møtte friske og opplagte til frokosten dag to, visste de kunne se langt etter å få oppdrag en god tid framover.



Realistisk redningsøvelse var en del av reiselivsskolen. På en av Savalen-samlingene ble de ansatte tatt med på en liten busstur, og på den turen kom de ut for denne konstruerte ulykken. MINØ.131370

Laget bygges

Gunhild Kværness, som jobbet som reiseleder for Feriebussen i 18 år, forteller om sitt første møte med Jarle. Hun hadde skrevet til Feriebussen og fortalt at hun ønsket å prøve seg som reiseleder. Hun var da 21 år. Hun og Jarle møttes på Theatercaféen i Oslo for et jobbintervju, og hun begynte å fortelle om sine språkkunnskaper og studier.

– Alt dette er vel og bra, sa Jarle, men det viktigste er at du er et godt menneske. Gunhild sier hun aldri har lært så mye, verken gjennom studier eller andre jobber, som hun gjorde i tiden i Feriebussen. De ansatte fikk god opplæring i folkeskikk. Det ble stilt krav om høy moral, og det ble lagt vekt på ærlighet og redelighet. Hadde reiselederteamet lovet passasjerene noe, måtte de ikke glemme det: Aldri love noe du ikke kan holde!

Gunhild forteller at hun en gang tok sjansen på å gjøre en liten vri på det oppsatte programmet i Rüdesheim i Tyskland. Det sto i sjekklista at gruppa skulle gå til en spesiell «Weinstube» etter middagen. Men både passasjerene, sjåføren og hun selv hadde mer lyst til å gå til et annet sted. Gunhild tok en spansk en og sa til innehaveren på det foreslåtte stedet at alle var trøtte – og ville gå og legge seg. Rüdesheim er ikke et større sted enn at den forsmådde kroverten ganske raskt fikk vite at hele Feriebussens gruppe satt og hygget seg hos konkurrenten. Han ringte da til Jarle i Alvdal. Dette var før mobiltelefonenes tid, men Jarle visste selvfølgelig hvor gruppa skulle spise lunsj dagen etterpå. Så mens de satt og hygget seg med en god lunsj på Lorelei neste dag, kom det beskjed til Gunhild om at det var en viktig telefon fra Alvdal. Gunhild forteller at hun aldri, verken før eller siden, har fått så hard medfart

som hun da fikk. Jarle var så sint at hun var redd hele Lorelei-klippen skulle falle ned i Rhinen. Han meddelte henne i kraftige ordelag at han var svært skuffet over henne, og han lurte på om hun ikke hadde lært at det var feil å lyve. Gunhild sier at hun har løyet svært lite siden den samtalen.

Når de ringte Jarle på kontoret i Alvdal fra turer de var på rundt i Europa, var det aldri nødvendig å fortelle hvor de var. Jarle hadde en imponerende oversikt over hvor alle turgruppene var til enhver tid. En gang en reiseleder ringte kontoret i Alvdal fra en tur i Danmark, svarte Jarle med å spørre:



Ansatte i Østerdal Billag og Feriebussen på Savalen på slutten av 1980-tallet. MINØ.131364

Jarles lederstil

Feriebussens ansatte hadde et solid støtteapparat i ryggen mens de var ute på tur. Dette ble også lagt merke til av konkurrentene, hvor reiseledere og sjåfører var mer overlatt til seg selv. Jarle tok alltid telefonen, og han hadde alltid full oversikt over alle detaljer.

– Hvordan var frikadellene du spiste for en time siden? Til og med menyene hadde han oversikt over.

Selv om Jarle var mye på kontoret, hadde han også mange reisedøgn for å besøke destinasjonene og gjøre avtaler. Dette var i hovedsak utenom sesongen, men de ansatte visste aldri hvor Jarle var i

sesongen heller. Når Kielferga ankom Oslo, kunne Jarle stå på kaia og følge med på om reiselederen gikk til fots med passasjerene slik regelen var, eller om det hadde blitt for fristende å sitte på med sjåføren når han kjørte bussen i land.

Før det var noe som het mobiltelefon og internett måtte kreative løsninger til for å holde kontakten. En gang sjåføren Egil Holte var på oppdrag i Hønefoss, trengte kontoret i Alvdal å snakke med ham. De visste nøyaktig hvor han skulle kjøre og kom på at de kunne ringe en de kjente i Hønefoss og be ham henge opp en plakat ved en jernbaneundergang de visste Egil ville passere. På plakaten sto det: «Egil Holte: Ring hjem til kontoret i Alvdal».

Jarle var aldri redd for å ta opp ting, og han hadde en direkte måte å gjøre det på.

– Det smalt tvert, minnes Bengt Tannåneset, som var sjåfør for Feriebussen en årrekke. Når Jarle fortalte at møterommet sto klart, var det gjerne noen alvorsord å få. De som hadde blitt irettesatt av ham glemte det ikke. Når både sjef og sjåfør hadde et noe sydlandsk temperament, kunne det gå ei kule varmt. Men ingen var langsint, og etter at forholdene var ryddet opp i, senket atter roen seg.

Bengt forteller om hvordan de ble drillet i å aldri snakke stygt om konkurrentene, men opptre som kollegaer. Ved at Feriebussen hjalp andre turoperatører som hadde problemer, ville alle passasjerene etter en slik opplevelse merke seg at Feriebussen var til å stole på. De som jobbet i Feriebussen, måtte være utadvendte og kunne stole på seg selv.

– Feriebussen er den likeste arbeidsplassen jeg har hatt, sier Bengt, og Jarle er den arbeidsgiveren jeg har lært mest av.

– Det Jarle tok opp, var alltid relevant og viktig for å bygge kvaliteten i Ferie-

bussen, sier Erik Strømmen, som også jobbet som sjåfør.

De ansatte fikk tillit av Jarle. Det var ikke spørsmål om de greide det. Han regnet med at det gjorde de. Gunhild Kværness opplevde at en av passasjerene fikk psykiske problemer på en tur til Island, og hun måtte følge ham hjem. Vel hjemme og med passasjerens plassert på et sted han fikk den omsorgen han hadde behov for, tok Jarle Gunhild til side og sa: – Dette var en skikkelig konfirmasjon for deg, Gunhild.

Bussene

Turene nedover i Europa gjorde at Feriebussen så hva som gjaldt innenfor den europeiske bussparken og at standarden på turbussene stadig ble høyere. Etter lang og grundig styrebehandling ble det bestemt at det skulle satses på Setra-busser. Det var Rutebileiernes Standardiserings-Aksjeselskap (RSA) i Drammen som importerte Setra-bussene. Billaget kjøpte sin første Setra i Ulm i Tyskland i 1982. Da var det tre norske reiseselskaper som hentet



Jarle i forhandlinger om busskjøp i Ulm i Tyskland. MINØ.131371

Setra-buss samtidig. Dette løftet standarden på turbussene. Feriebussen fikk etter hvert 36 Setra-busser i parken, hvorav 25 var turbusser. Denne investeringen var med på å gjøre det enda mer attraktivt å jobbe som sjåfør i Billaget og Feriebussen.

– Bussene var behagelig å kjøre, og det var hyggelig med så fornøyde passasjerer, sier den tidligere Feriebuss-sjåføren Per Lien. Det var mange som misunte sjåførene i Feriebussen, både når det gjaldt kvaliteten på bussene og arbeidsforhold. Sjåførene visste at om det skjedde noen uhell med én av Setra-bussene, ville de med én gang få en ny buss de kunne disponere.

Setra-bussene hadde selvbærende konstruksjon med luftfjæring. Dette var en forbedring som gjorde bussene komfortable både for sjåfør og passasjerer. Setra-bussene ble også regnet for å være de sikreste. Bussene hadde kaffemaskin og to utganger og dessuten varmeanlegg. Aircondition kom etter hvert. Feriebussen hadde også turtilbud som kjørte nonstop, og på disse turene hadde de to sjåførere. Det var da en stor forbedring at bussene hadde store diesel-tanker og sovekabin. Sjåførene hadde faste busser. Det gjorde at de passet bedre på bussene, og sjåførene var stolte av «sine» busser.

Bussene skulle være i orden, og de måtte vaskes hver kveld. Da passasjerene gikk ombord på bussen, skulle det alltid være rene nakketrekk på setene. Det ble også lagt vekt på at uniformen til sjåførene var i orden. Og plutselig var Jarle der for å sjekke.

Feriebussen var en stor og god kunde for en rekke hoteller og spisesteder. Sjåførere fra Billaget ble alltid tatt godt imot på disse stedene. Det var nok de sjåførene som tok på uniformen til Billaget også når

de ikke hadde kjøreoppdrag – vel vitende om at det da ville vanke gratis middag.



Sjåførere og støttespillere i Østerdal Billag / Feriebussen. Stående f.v.: Knut Storrøsten, Magnus Moen og Atle Bakken, foran f.v. Per Hallvard Johnsen, Jan Rugsveen, Rolf Brandsnes og Erik Strømmen. Bussen er HF17147 Vogn 143. MINØ.131372

Kvalitet

Tilbudene var under stadig utvikling. Etablerte turer ble forbedret og nye tilbud skapt. Etter hver tur skrev sjåførere og reiseledere rapporter med erfaringer og observasjoner om hva som fungerte bra, og hva som ikke fungerte. De visste at disse ble lest og at innspillene ble tatt hensyn til. Passasjerene gav også sine tilbakemeldinger.

Ved testing av nye turer sendte Jarle gjerne med noen som kunne fange opp hvordan turene fungerte for passasjerene. Steinar Berget fra Rendalen var med på eiersiden, og han var også styreleder for Billaget i mange år. Han og kona Toril var med på en rekke nye turer, og ekteparet fikk i oppdrag av Jarle å være ekstra oppmerksomme på medpassasjerenes reaksjoner på stort og smått underveis. Etter at turen var over, fikk Jarle rapport, og disse

tilbakemeldingene ble verdifull kunnskap for Jarle mht. forbedringer. Dette er nok et eksempel på Jarles teft.

Feriebussen konkurrerte i kvalitet, ikke i pris. Turene kostet, men passasjerene kunne være trygge på at de fikk det de betalte for. Kvalitet ble bl.a. målt i standarden på lunsjer, middager og hotellovernattinger. Etter hvert fikk Feriebussen utviklet en variert meny på lunsjer og middager som passasjerer i andre reiseselskaper kunne misunne dem. Alt var bestilt på forhånd, og bordene sto ferdig dekket da bussen kom. Det var på forhånd varslet om eventuelle matallergier og spesielle behov, slik at det ikke ble ekstra ventetid på grunn av dette.

Det var aldri mer enn to timer mellom hver stopp. Underveis i bussen var det aktiviteter, som allsang og gjettekonkurranser. Reiseleder spurte gjerne passasjerene tidlig på turen om noen var godt kjent på steder de skulle besøke. Da ble de oppfordret til å låne mikrofonen og fortelle.

For hver tur hadde kontoret i Alvdal utarbeidet en sjekkliste som reiseleder og sjåfør hadde med seg. Det var summen av alle de små detaljene som gjorde at reiseledelse og passasjerer kunne være trygge på at alt gikk på skinner under turen. Sjekklistene inneholdt veibeskrivelse, antatt reisetid, meny på besøksstedene og telefonnummer til steder de skulle besøke, slik at reiselederen kunne ringe på forhånd og fortelle at de var i rute, bekrefte antall osv. Konkurrentene var ofte misunnelige på disse sjekklistene.

Sjåførens oppgave var ikke bare å kjøre bussen, service var like viktig. De skulle ta seg av passasjerene og lytte til dem. Sjåførene ønsket velkommen ombord og presenterte bussen. Det ble orientert om sikkerhet, bruk av bilbelte osv. De presenterte



Sjåføren Magnus Moen orienterer passasjerene.
MINØ.131373

gjern Setra-bussene som bussenes Rolls Royce. Det var en hovedregel at turen aldri var ny for både sjåfør og reiseleder. Var turen ny for en reiseleder, kjente sjåføren turen godt – og motsatt. På de helt nye turene var det de erfarne sjåførene og reiselederne som ble sendt ut.

Sjåførene og reiselederne var drillt i å ha fokus på passasjerene. Men dette kunne føre til komplikasjoner. Sjåføren Kristoffer Strømshoved kjørte en gang en gruppe til Åland. I gruppa var den en passasjer Kristoffer følte han måtte ta seg litt ekstra av. De kom sent til kaia for ombordstigning, og da Kristoffer og passasjerer skulle gå ombord på båten, fikk de beskjed om at båten var full. Kristoffer tryglet og ba så pent han kunne om disse to også måtte få bli med. Og mens han sto der og forhandlet om å få komme om bord, la båten

med bussen og resten av reiseselskapet sitt ut fra kaia – og Kristoffer og passasjerene sto igjen. Men ved hjelp av kreative løsninger nådde Kristoffer og passasjerene etter hvert igjen gruppa si.

Det var strenge regler om ikke å blande jobben i Feriebussen med privatlivet. Reiseledere og sjåfører fikk ikke ha med familiemedlemmer på turene. Men unntak ble gjort. En av sjåførene fikk dispensasjon til å ha med kona si som passasjer på en tur han kjørte.

– Men da skal du ikke snakke til henne underveis på turen, sa Jarle.

– Det skal da ikke bli noe problem, repliserte sjåføren, ei prate ikke å a heme, hell.

Turtilbudene

Feriebussen utviklet etter hvert en rekke turtilbud til ulike reisemål. I 1994 var det 280 avganger fordelt på 41 reisemål. Passasjerene kom fra hele landet, og de fleste turene startet i Trondheim. Det var dessuten tilbringerbuss som startet i ulike byer i Sør-Norge, og selskapet hadde dessuten et godt samarbeid med NSB. Folk som tok toget til og fra Feriebussens på- og avstigningssteder, fikk 50 % rabatt på togbilletten.

Mange turer gikk gjennom Tyskland, og etter hvert kunne Feriebussen tilby turer til de fleste landene sør i Europa. Den store nyheten i 1981, var nyttårsturen til Wien. Færøyene og Island var også populære reisemål.

Feriebussen var tidlig ute med å tilby turer gjennom Sverige og Finland til Sovjet/ Russland. Helsingfors var lenge en godbit for selskapet. Borgermesteren i Helsingfors sa en gang at om en stilte seg opp ved en bussholdeplass i Helsingfors, var sannsynligheten like stor for at det kom en

FERIEBUSSEN



ØSTERDAL BILLAG AS

BEST PÅ BUSS

- **HOVEDPROGRAM**
med vel 400 avganger til nær 50 reisemål i Europa og USA.
- **ALPINREISER TIL ØSTERRIKE**
med flere avganger i februar/mars.
- **KONFERANSEBUSSEN**
Spesialutstyrte busser for næringslivet.
- **FORENINGS- OG LAGSREISER**
Skreddersydde reiser på oppdrag fra foreninger, lag og andre sluttede grupper. Korte og lengre reiser, med og uten hotell, reiseleder m.v.
- **TRANSPORTOPPDRAK**
til idrettsstevner, møter og annet.

Reiseglede med

FERIEBUSSEN

ØSTERDAL BILLAG A/S, 2560 ALVDAL. TLF. 064-87400.

Annonse for Feriebussen fra 1980-tallet.
MINØ.131374

Feriebuss fra Alvdal som at det kom en lokal rutebuss. Men etter hvert tok turene til Leningrad/St. Petersburg og Moskva over. De første årene kjørte Feriebussen for et svensk selskap som het «Reso». I starten hadde Feriebussen kun transporten. Bengt Tannåneset hadde til sammen 53 turer til Leningrad. På tur nummer 49 var NRK med for å gjøre opptak. Og der fikk de dokumentert hvordan sjåførene i Feriebussen også kunne være entertainere. I TV-programmet får vi høre Bengt synge *Stenka Rasin* for passasjerene i bussen. En gang var det tolv Feriebusser samtidig utenfor Vinterpalasset. I Sovjet/Russland var det en forutsetning at guiding skjedde med lokal guide. Dette var dyktige russiske guider som snakket skandinavisk.



Noen av turprogrammene til Feriebussen.
MINØ.131375

Det var et problem for Feriebussen at det var lang dødtid om vinteren. Feriebussen innledet da samarbeid med svenske turoperatører som arrangerte alpinturer. Feriebussen overtok etter hvert markedsføringen og delvis kjøringen til de ulike alpint-reisemålene i Europa. Første alpinturen gikk i 1980. På disse turene hadde bussene non-stop-kjøring, og derfor var det alltid to sjåfører på hver tur. På det meste hadde Feriebussen 19 busser samtidig langs veiene i Alpene. Etter hvert kom flere konkurrenter på arenaen og Feriebussen trappet da ned dette produktet.

Da verdenskoket med Luciano Pavarotti som solist sang Verdi i Verona med 5000 sangere, var det også flere hundre skandinaviske sangere med. Feriebussen kjørte 500 av de skandinaviske sangerne. Feriebussen var i Italia med 13 busser. Kjøre- og hviletidsbestemmelsene måtte overholdes, og for å få bussene til Verona, måtte de ha dobbelt mannskap. Det var totalt 30 personer i sving. Turene gikk fra Lofoten. Feriebussen hadde også turer til pasjonsspillene i Oberammergau.



Feriebusser ved Vinterpalasset i Leningrad / St. Petersburg. MINØ.131367

Året før OL ble arrangert på Lillehammer, tilbød Feriebussen dagsturer til Mjøsbuene for å se OL-anleggene. Feriebussen hadde oppdrag for firmaer og deres kunder, og som eksempel kan nevnes at ett av disse firmaene hadde behov for å frakte 2500 passasjerer. På det meste hadde Østerdal Billag 44 busser i sving på disse oppdragene. Og Feriebussen var Norges nest største selger av billetter til OL-transporten, bare Norway Buss-ekspress var større.

Under OL på Lillehammer ble all arrangementsrelatert publikumstransport med buss utført av driftsselskapet Transport '94 AS. Selskapet var eid av rutebilnæringen i Norge. Dette viste seg å bli en krevende oppgave. Jarle Tronslien, med sin kompetanse på logistikk, ble helt sentral i avviklingen av denne transporten. Det var kaldt under OL, men busskjøring på kalde vinterdager var noe sjåfører fra Østerdal Billag hadde erfaring med. De hadde vinterdisel på bussene og unngikk mange av de problemene andre busselskap hadde. Billaget hadde ruten mellom Oslo og Lillehammer, men de hadde også spesialoppdrag som å kjøre den svenske kongefamilien mellom Tretten og Lysgårdsbakken. Bussen hadde følgebil med sikkerhetsvakter og fikk hele parkeringsplassen alene.

Et annet eksempel er Nato-øvelsen i 1999. Det manglet 20 mann til kjøring mellom Namdalen og Bardufoss. Sjåfører fra Billaget ble kalt inn, og det var mang en ferie som måtte vike for dette oppdraget. Men oppdraget ble løst på en fremragende måte.

Markedsføring

Jarle mener det hadde stor betydning at alle ansatte i Feriebussen var så utad-

vendte. Han visste at de ansatte opplevde mye på turene og at dette ble gjenfortalt i lag og foreninger – og i andre sosiale sammenhenger i hjemmemiljøet. På denne måten var de som jobbet i Feriebussen positive bidragsytere i sine hjemmemiljøer. Passasjerene tok også mange foto på turene de var med på, og disse ble vist til venner og kjente.

I 1980 hadde hele Norge blitt markedet for Feriebussen, og de ansatte reiste rundt i landet for å besøke reisebyråer og være med på publikumskvelder. I 1983 var det 220 reisebyråer som solgte turene til Feriebussen. De første programmene var fire-sider stensiler. Ved 25 års-jubileet, kunne Feriebussen presentere et program på 115 sider. Feriebussen deltok på reiseivsmessa på Sjølyst, i Bergen, Trondheim og også andre steder rundt i landet. Reisebyråer som Feriebussen samarbeidet med, var blant annet Bennett, Winge og NSB.



Reiselivsmesse på Sjølyst i 1988. Anne Marit Boberg og Tom Pettersen representerer Feriebussen. MINØ.131376

«Reiseglede med Feriebussen» ble et treffende og godt kjent slagord. Det ble tatt i bruk kreative løsninger for å få budskapet ut. Feriebussen fikk til en avtale med

drosjesjåfører i Oslo. Mot at drosjene hadde Reiseglede med Feriebussen på bilene som fartet rundt i hovedstaden, fikk drosjesjåførene gratis turer til Helsingfors i lavsesongen.

Avslutning

Da Jarle sluttet i Feriebussen i 1999, kunne han gjøre det med en visshet om at selskapet han hadde vært helt sentral i å bygge opp, hadde utviklet seg til et eventyr av et reiseselskap. Feriebussen ble Norges største turoperatør innen buss. Reisebyråer rundt i landet kåret ved flere anledninger Feriebussen til landets beste turoperatør. I 1991 ble Feriebussen tildelt en hederspris fra Den Norske Reisebransjeforening. Denne prisen ble delt ut bare denne ene gangen.

Tor Simensen fulgte med på hvordan Feriebussen imponerte reiselivet omkring i landet.



Jarle Tronslien. MINØ.131379



Jarle Tronslien tar imot pris for Feriebussen under reiselivsmessa «Reiseliv 1993» på Sjølyst. MINØ.131378

– Jarle ble valgt til nestleder i styret for Den Norske Reisebransjeforening. Dette forteller mye om betydningen som Feriebussen og Jarle Tronslien fikk i det norske reiselivet, sier Tor Simensen.

– Denne posisjonen fikk Jarle i konkurranse med matadorer fra Bergen, Trondheim og Oslo. Tor mener at mye av hemmeligheten med suksessen til Feriebussen, var at gnisten begynte i det små og utviklet seg gradvis. Slagordet «Reiseglede med Feriebussen» som kom i 1977, forteller om kjernen i produktet som Feriebussen skapte. Tor mener Jarle ble en ener fordi han greide å bygge hele gjengen.

– Eventyret om Feriebussen handler ikke om alle reisedestinasjonene, men om det som skjedde i Alvdal, sier Tor Simensen i dag. Bygda Alvdal ble forandret av Feriebussen. Men det var også Alvdal som

gjorde Feriebussen til det den ble. Feriebussens hjerte var å finne i Alvdal, og for både passasjerer og ansatte ble dette en viktig del av selskapets identitet.

– Samholdet blant de ansatte var trolig også en viktig del av hemmeligheten bak suksessen. Tor sier at han fra tiden i Winge i Trondheim knapt husker et eneste navn, mens de han ble kjent med gjennom Feriebussen, fremdeles er viktige personer i livet hans. Andre ansatte snakker også fremdeles om kollegaer i Feriebussen som sin andre familie.

– Det var et eventyr, sier Jarle.

Registreringsnr. og vognnr. på bussene på to bilder i artikkelen:

Bildet s. 5 (Feriebusser på Statoil i Alvdal. Foto: Ola Nyeggen.

MINØ.131366):

Fra venstre: KE98688 v120, KE98308 v119, KE90750 v116, KE90695 v115, KE86694 v114, KE85412 v113, KE85411 v112, KE80026 v111, KE80025 v110, KE76385 v108, KE74366 v106.

Bildet s. 15 (Feriebusser ved Vinterpalasset i Leningrad/ St. Petersburg. MINØ.131376):

Fra venstre: KE98688 v120, KF25017 v132, KE99282 v122, KE85411 v112, KE76385 v108, KE85412 v113, KE90750 v116, KE99281 v121.

Kilder

- Arbeiderbladet. (10. juli 1987). Fullsatte Feriebusser. Arbeiderbladet.
- LOOK AS. (1995). Offisiell rapport fra De XVII olympiske vinterleker, Lillehammer 1994 (Vol. 2). LOOC.
- Evensen, K. (15. mai 1995). Full av fart i Alvdal. Dagens Næringsliv.
- Hogstad, L. (26. januar 1990). Toppår for Feriebussen. Østlendingen.
- Nyaas, A. (3. august 1990). Med buss i blodet. Arbeidets Rett.
- Norges Handels og sjøfartestidende. (12. juli 1982). Leningrad populært. Norges Handels og sjøfartestidende.
- Thoresen, I. (18. juli 1987). Eventyr på hjul. Østlendingen.
- Intervju med Jarle Tronslien, Steinar og Toril Berget, Gunhild Kværness, Per Lien, Tor Simensen, Erik Strømmen og Bengt Tannåneset.

Foto er utlånt av Øystein Müller.