



Denne artikkelen er gjengitt i  
Norsk vegmuseums årbok for 2022

# Norges første vellykkede rutebil, Unic 1907

Aarøe Automobilselskap

AV TRYGVE KROGSÆTER

# Norges første vellykkede rutebil, Unic 1907

Restaurering av Aarø Automobilselskaps bil

AV TRYGVE KROGSÆTER

I 1908 satte gårdbruker Ole Britanius Aarø en moderne bil inn i persontransport mellom Molde og Batnefjordsøra. Dette ble den første vellykkede rutebilsatsingen i Norge. Unic-bilen var i bruk til 1926 før den ble erstattet, men ble så tatt vare på. I 1986 ble den gitt til Romsdalsmuseet. Siden 2011 har Trygve Krogsæter holdt på med restaurering av 1907-modellen, og var ferdig i våres. Her er hans historie om bilen og om hvordan jobben ble gjort.

**P**å 1800-tallet var den industrielle revolusjonen godt i gang over hele Europa. Det kom nye materialer og produksjonsmetoder inn i industrien, og det kom etter hvert nye former for transportmidler, muliggjort gjennom utviklingen av dampmaskinen på slutten av 1700-tallet.

## FRA HEST TIL DAMP

Hester var til lands den viktigste drivkraften om varer skulle leveres eller folk forflyttes. Et veisystem var bygget ut i de fleste siviliserte land tilpasset nettopp for hestetransport og vogner. Men hester har en svakhet. De trenger mat, vann, stell og oppstalling. En hest spiser omtrent fem ganger så mye som et menneske. Og de slipper ut de velkjente «hestepærene». Det ble enorme mengder som måtte fjernes fra veiene og gatene hver uke.

Dampmaskinene var i begynnelsen relativt store installasjoner. Skulle man lage et selvgående kjøretøy måtte man i tillegg medbringe brensel og vann, vann

*Trygve Krogsæter er utdannet arkitekt og har vært ansatt på Norsk Teknisk Museum, der han som seksjonssjef hadde ansvar for utstillinger og formidling. Som hobby har han restaurert biler siden han var 15 år.*



*Derfor fikk han oppdraget med å restaurere Aarø Automobilselskaps Unic 1907-modell.*

i store mengder. Mange kjenner sikkert til franskmannen Nicolas-Joseph Cugnots forsøk på å lage artilleritruktorer i 1769 og 1771. Disse regnes av mange som de første kjente selvgående kjøretøyene, ja til og med som de første kjente automobilene!

Hva med å lage egne jernveger for disse tunge dampkjøretøyene? Som tenkt så gjort. Georg Stephenson bygde sitt første lokomotiv i 1814 og den første kom-



Norges første vellykkede rutebil, Unic 1907, ferdig etter fullført restaurering. (Foto: Trygve Krogsæter (øverst) og Jan Olav Szontheimer, Romsdalsmuseet)



Verdens eldste kjente automobil, fronten på Cugnots artilleritraktor fra 1771. Under er en fransk dampomnibuss bygget av Amedé Bollée i 1875. (Foto: Trygve Krogsæter)

Allerede i 1828 trafikkerte dampdilligenser veien mellom London-Bath i opptil 30 km/t og med 20-30 passasjerer. Vekten bør vi ikke engang snakke om når man tenker på datidens veier og ikke minst, bremses.

Uansett, disse forsøkene ble effektivt torpedert av de som bygget ut jernbanelinjen og hestefolket. Vi må rykke frem til etter 1891 for å se spor av den nye utviklingen. Da var det mulig å kjøpe seg en motorvogn fra Panhard & Levassor og Peugeot som var de første kommersielle aktørene. Dette skjedde i Frankrike, ikke i Tyskland som jo regnes som bensinautomobilens fødested.

#### TILLØP TIL AUTOMOBILRUTER I NORGE

I 1895 kjøpte tre forretningsfolk med vyer en motorvogn av merket Benz fra Tyskland. Den kom med båt fra Tyskland i en kasse (det gikk regelmessig båttrafikk mellom Hamburg og Kristiania/Bergen på noen få dager). Så ble den lastet over på jernbanen til Minnesund og til slutt sendt med hjuldampers til Gjøvik.

Året etter pakkes bilen ut og prøvekjøres. Det ble søkt om konsesjon for å transportere personer. Tanken var etter hvert å trafikkere strekningen fra Tretten der jernbanen stoppet til Veblungsnes der båten gikk videre til Møre-byene. Situasjonen var nok noe prematur, verken kjøretøy eller mekaniker/sjåfør holdt mål i 1896. Og annet enn noen få prøveturer ble det ikke. Sannsynligvis kom det heller ikke svar på søknaden om løyve før prøvedriften var oppgitt.

mersielle jernbane i 1829 trukket av lokomotivet Rocket. Og mange fulgte etter. Stephenson's firma bygde faktisk Norges første jernbane. Den åpnet til Strømmen i 1852, to år før jernbanen offisielt åpnet til Eidsvold. Men transport fra jernbanestasjonen og til forbruker måtte fortsatt skje med hest. Helt frem på 1930-tallet var hesten flittig i bruk over hele Norge, også i byene. Så utviklingen tok sin tid.



En Benz 1895 ble kjøpt inn til bruk på strekningen Tretten (dit jernbanen var kommet) og Veblungsnes. Dette var det første forsøk på å få i gang rutegående kjøretøy i Norge. Til høyre et bilde av bilen fra 1929. (Foto fra Oslo museum). Bildet over er tatt under et løp fra London to Brighton i 1978. Det er direktør Torleif Lintveit fra Norsk teknisk museum som kjører bilen. (Foto: Trygve Krogsæter).

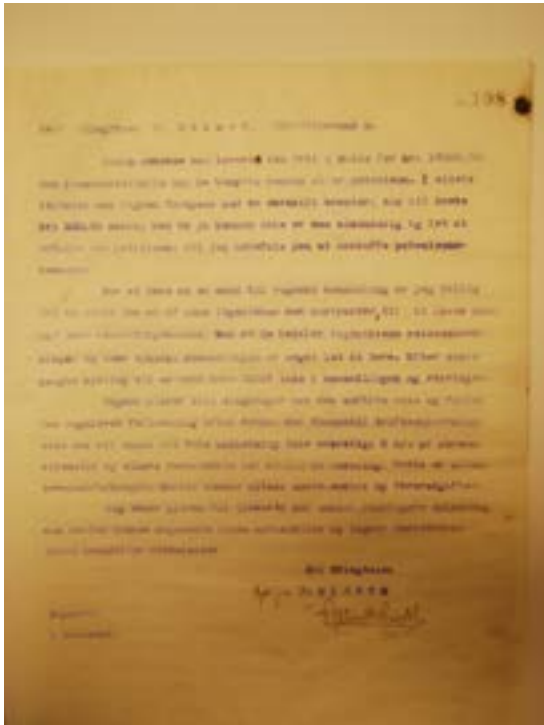
Men kom ikke og si at man ga opp! Man vet i alle fall at disponert M. A. Lea 27. februar 1899 søkte om konsesjon til motordrift på ruten Otta - Veblungsnes, altså samme rute som Benz-en fra 1895. I august samme år begynner ingeniør A. Christiansen fra Vegdirektoratet/Vegstyrelsen å nivellere veien mellom fylkesgrensen og Veblungsnes. Konklusjonen kommer i et brev året etter der det redegjøres for at møteplasser må bygges og rekkverk settes opp før konsesjoner kan bli gitt.<sup>1</sup>

Arne Barmann, også fra Ålesund, ville starte automobilkjørsel mellom Veblungsnes og Kristians Amt's grense. Hans plan gikk ut på å transportere fisk med elektriske automobiler! Det ble også



sendt inn søknader om automobilruter fra andre steder i Møre og Romsdal Amt. 17. februar 1902 søker Andris Aase i Ålesund om en bilrute mellom Ålesund og Rødseth. Passende bil var bestilt i England, men den ble antakelig aldri levert.

Høyesterettsadvokat Fredrik Selmer i Kristiansund sender i november 1902 en forespørsel om tilbud på en automobil til Fredrik Hiorth, landets første bilforhandler. Han har planer om en bilrute mellom Molde og Batnfjordsøren (i dag Batnfjordsøra).



Brev fra Hiorth til F. Selmer i november 1902 med tilbud på en bil til en tenkt rute Molde-Batnefjordsøra.

I bakgrunnen på dette bildet står en rutebil fra Dansk Automobil og Vognfabrik, fotografert i Ålesund. Årstallet er usikkert. Norges første virkelige omnibuss forsvant uten å ha kommet i drift. (Foto utlånt fra Jan Einar Moe)



Det går så langt at Fredrik Hiorth ikke bare sender et tilbud, men også en proformafaktura på bilene! Hiorth var på det tidspunktet svært ivrig med å promotere sine automobiler, enten det var bensindrevne Wartburg eller dampdrevne Locomobile, Conrad og Mobile. Det ble ikke noe salg til Kristiansund, heller ikke til de fleste andre han sendte kataloger og tilbud til.<sup>2</sup>

Det må nevnes at L. Abelvig og Jakob Vastrand sammen med M. Midthaug i Ålesund kom så langt, tross avslag på sine konsesjonssøknader, at de fikk hjem en innebygget omnibuss til Ålesund. Den var av merket Dansk Automobil og Vognfabrik. Noen rute ble det ikke og bussen, Norges første virkelige omnibuss, forsvant uten å ha kommet i drift.

Bergenseren Christian Meyer Harmens er den som, etter Benz'en på Gjøvik, kommer nærmest en prøvedrift. Han prøvde i 1902 en bilrute mellom Voss og Eide (Granvin), også dette med en Wartburg, men neppe levert av Hiorth. Det ble heller ingen suksess.

Og for å vise at Hiorths innsats ikke var helt forgjeves så kjøpte Dagmar Furuholmen i 1903 en åtteseters Locomobile fra firmaet. Den ble satt i rute mellom Mysen og Ørje, men forsøket ble oppgitt etter fire turer.<sup>3</sup>

Vi må fem år frem i tid. Da skal Sam Eyde ha gjort en automobilferd til Molde-traktene. I alle fall kjører han Fannestrandvegen og passerer gården til Ole Britanius Aarøe. Ole hadde da sammen med mange andre, drevet med hestetransport mellom Molde og Batnfjordsøra der hans tre sønner nå sto for driften. Og han utbryter: «Der ligger framtida gutter, vi kjøper en

automobil!». Som sagt, så gjort. De søker om løyve til skysstransport med automobil mellom Molde og Batnfjordsøra og får dette innvilget 20. november 1907. Samtidig bestiller de en Unic automobil fra Kolberg, Caspary & Co i Kristiania.

#### KOLBERG, CASPARY & CO

Kolberg, Caspary & Co er en videreføring av Norges første automobilforretning, Fredrik Hiorths automobilforretning. Kristian Kolberg hadde jobbet der og sto for det meste av automobilsalget og delesalget. Han overtok hele automobildelen 27. desember 1906 sammen med Helliesen og startet firmaet Kolberg & Helliesen. Men i september 1907 gikk Helliesen ut og Caspary kom inn. Navnet ble fra da av Kolberg, Caspary & Co.

Ut fra registreringsprotokollen for Kristiania fra 1899 ser det ut til at den første bilen som er egenimportert av Kolberg, Caspary & Co, er den Unic'en gårdbruker Aarøe bestiller på slutten av 1907 og som leveres 2. mai 1908. Den kom inn som chassis enten sent 1907 eller tidlig 1908. Chassiet er definitivt 1907-modell. Som chassis menes komplett understell med radiator, panser, forskjerner og brannvegg med frontrute.

Unic startet opp og valgte navnet fordi de hadde en idé om å produsere en enhetsmodell som skulle tilfredsstille alt! Den hadde 2-sylindret motor og var populær som drosjer mange steder i verden: i Paris, London, Australia, New Zealand og Syd-Afrika. Men tiden løp raskt fra enhetsmodellen, og det kom to 4-sylindrede modeller allerede i 1906-07. Bilen Aarøe valgte var av modell C, den første 4-sylindrede bilen Unic leverte.

Kolberg, Caspary & Co hadde på den tiden samarbeid med A/S Kløvstad og Søn Vognfabrik i Møllergaten 39. Kløvstad og Sørensen hadde drevet firma sammen siden 1855 i Møllergaten 34. De hadde gått i lære sammen som smeder. I 1890 skilte de lag og Kløvstad og Søn A/S ble stiftet. Kolberg, Caspary & Co overtok firmaet i 1907, og etter kort tid innredet de det første ordentlige bilverkstedet på eiendommen, ledet av tyskeren Carl Hantsch. Det tok noen måneder å bygge karosseriet på Unic'en til Aarøe. Det er bygget helt i tre.

Morgenbladet skriver: «I Kløvstad & Søns Vognfabrik har Kolberg, Caspary & Co netop færdigbygget den Automobil, som Johan O. Aarøe vil sætte i gang Ruten Molde-Batnfjordsøren. Vognens Nederdel og Maskine er kommet fra Frankrig, men hele Overstellet er bygget af Kolberg, Caspary & Co som har meget Ære af arbeidet». Bilen er særdeles elegant og synes å stå fullt på høide med det som prestæres i dag».

#### AARØE AUTOMOBILSELSKAP

2. mai 1908 kunne sønnen Johan Aarøe overta den ferdige Unic automobilen, registrert på Kristiania 92. Det ble noen demonstrasjonsturer i Kristiania og noen fotostopp utenfor Kolberg, Caspary & Cos lokaler i Rådhusgaten 26. 10. mai var Johan klar for turen mot Molde. Han hadde innhentet de nødvendige kjøretillatelser for ferden gjennom de forskjellige amtene. Turen tok 17 effektive kjøretimer til Veblungsnes, men han må ha overnattet et sted. Siste etappe gikk med båt. Og allerede 15. mai var han og bilen på plass i Molde.<sup>4</sup>

Ruten var 40 km og ble tilbakelagt på fem kvarter. Høyeste lovlig hastig-



Unic 1907 fotografert utenfor lokalene til Kolberg, Caspary & Co med kalesjen oppslått.

het var 35 km/t, men Møre og Romsdal hevet denne grensen til 45 km/t som første amtet i landet.

Grunnlaget for ruten, var passasjerer som skulle reise mellom Ålesund og Kristiania. Reisen startet fra Ålesund med båt til Molde, deretter med hest og vogn til Batnfjordsøra. Med en snitthastighet på 11-15 km/t med hest, tok denne strekningen ca. 3 timer! Ikke rart at en kjøretur på 75 minutter var et stort fremskritt.

Fra Batnfjordsøra fortsatte reisen til Trondheim med båt som korresponderte med tog, over Rørosbanen, til Kristiania. Selv om det ble opprettet en bilrute mellom Veblungsnes og Otta samme år, skulle det ta flere år før ruten fra Åndalsnes over Dombås skulle bli den raskeste reiseruten til Kristiania. Vi skal sannsynligvis frem til tidlig på 20-tallet da toget stoppet på Bjorli stasjon i Romsdalen.

Aarøe Automobilselskab var altså det første rutebilselskapet som kom i gang. Det gjør ikke bare Aarøes Unic til Norges

første suksessfulle rutevogn, men også selve selskapet til det eldste med kontinuerlig drift. Selskapet var et personlig eid selskap der Ole B. Aarøe var initiativtaker sammen med sønnen Johan O.

De første to årene var selskapet enerådende på ruten. Men i 1910 fikk A.s. Vognmændenes Automobilselskap konsesjon på samme rute. Dette selskapet ble imidlertid overtatt i 1912 av Aarøes Automobil & Vognmandsforretning, som selskapet het i 1912. Vi kjenner ikke til hvilke to biler dette selskapet hadde eller om disse fulgte med ved overtakelsen. Det siste er nok mest sannsynlig.

Johan O. Aarøe døde allerede i 1913. Broren Andreas gikk da inn i driften sammen med faren frem til selskapet ble solgt til R.J. Eldevik & Søn i 1917. Året etter overtok Peder Haukebø og Ottar Rødseth rutebilselskapet, som beholdt det opprinnelige navnet. Arvingene etter Haukebø og Rødseth ga Unic'en til Romsdalsmuseet i 1986.

Unic 1907 fotografert etter at den kom til Molde. Foto fra Romsdalsmuseet)



#### 1908 - ET GJENNOMBRUDDSÅR

1908 ble gjennombruddsåret for norske rutebilselskaper. De andre rutene som ble trafikkert dette året var:

- Stavanger - Madla - Sola (ankom Stavanger 5. juni 1908)
- Steinkjer - Rødhammer (ankom 13. juli 1908)
- Otta - Veblungsnes (firma innregistrert 9. juli 1908)
- Notodden - Sauland - Tinnoset (8. august 1908)
- Elverum - Flisa (17. august 1908)

#### UNIC 1907 BRUKT I 20 ÅR

Vi må tilbake til det historien egentlig handler om, vår Unic 1907. Rutebilselskapet solgte den til en lokal bonde da den gikk ut av bruk rundt 1925-26. Han tok av baksetet og lagret dette.

Om den var brukt som traktor eller lastebil på gården kjenner man ikke til. Men allerede tidlig på 30-tallet kjøpte

Haukebø og Rødseth bilen tilbake. Bilen ble satt i stand og kjørte til Oslo med tanke på å overlate denne til noen interesserte kjøpere. Bilen figurerte i en salgsannonse for Willys i 1933-34! Det bildet må ha blitt tatt i Oslo. Det ble ikke noe salg, så den kom heldigvis hjem til Molde.

Vi hører ikke mer til bilen før Norsk Veteranvogn Klubb skal arrangere Norges første veteranvognløp i 1954 i Oslo. Bilen meldes på og den får en relativt omfat-

Unic 1907 fotografert til en salgsannonse for Willys i Oslo i 1933-34.





Til venstre et bilde av Unic 1907 underveis i Veteranvognløpet 1954. (Foto Tomas Myhre).

Nederst: Unic'en fotografert ved starten på Kadettangen i Sandvika. (Fotograf ukjent. Utlånt av Halfdan Prøsch)



tende kosmetisk oppussing. Deretter kjører den for egen maskin Molde tur-retur! Det må ha vært en bragd, for bilen var slett ikke i noen god teknisk stand. Senere deltar bilen på flere feiringer av rutebilen og den får et kortvarig opphold på Norsk Teknisk Museum.

I 2008 deltar den i feiringen av Rutebilen 100 år i Molde, men da mener museet at det ikke lenger er forsvarlig å kjøre bilen. Hva skal museet gjøre? En befaring ble gjort og det hele virket tilforlætelig, bilen var i relativt god stand etter alderen

å dømme – trodde man. Museet ønsket i alle fall at bilen skulle settes i kjørbare stand og brukes!

#### EN RESTAURERING TAR TIL

Undertegnede påtok seg i 2011 å sette bilen i stand. Utgangspunktet var en begrenset prosess der mest mulig skulle bevares slik det var. Men selvfølgelig skulle nødvendige reparasjoner og ikke minst komplettering gjøres. Bilen var jo tross alt hel og «komplett». Tre år skulle det ta og et visst budsjett ble satt opp.

Det viste seg fort at intensjonene ikke kunne følges. Bilen hadde hatt et tøffere liv enn antatt. Enten var den skadet i forbindelse med bybrannen i Molde eller så hadde den hatt et større uhell. Det var gjort store reparasjoner på understellet, både på ramme og akslinger. Bilen ville aldri kunnet gå igjennom en teknisk kontroll slik den var. Det betydde full nedplukking av bilen.

Rammen ble fagmessig reparert, forakselen fikk en tur til spesialister i

Unic 1907 under sin siste tur før restaurering i Molde 2008. (Foto: Halvard Hatlen)



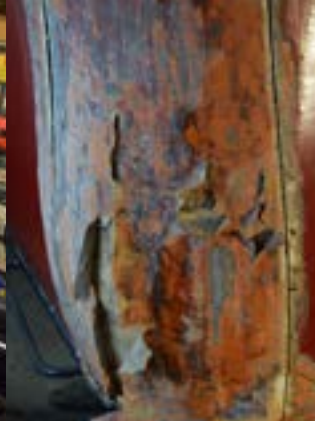
metallurgi på tidligere Raufoss ammunisjonsfabrikk. Parallelstaget som var hjemmesmidd ble erstattet med et mer lik originalen og som kunne justeres. Hjulene virket fine. Men ved nærmere ettersyn viste det seg at treeikene i hickory var spjæret i lengderetningen. Det over 100 år gamle treverket hadde ikke lenger styrken og fleksibiliteten. Fire nye hjul ble laget i USA der man fortsatt har kunnskapen.

Bilen hadde fått erstattet messingradiatoren med en nyere Unic-radiator etter ulykken. Denne virket tydeligvis ikke lenger, for en moderne hjelperadiator var plassert på baksiden. Ny radiator måtte lages uansett.

Her kom den vanskeligste avgjørelsen under hele restaureringsprosessen. Skulle man lage en ny radiator lik den som satt på bilen? Da kunne motorpanset også benyttes selv om dette definitivt ikke var fra 1907, men fra en modernisering gjort i forbindelse med bilens uhell. Hvis man derimot lagde en kopi av originalradiatoren og et nytt panser, så ville

bilen få samme utseende som da den ble levert. Avgjørelsen ble tatt på det grunnlag at uansett valg så var det likevel nye deler inne i bildet. Begge avgjørelser ville også fått innflytelse på valg av øvrige overflater, for bilen viste seg å ha fire fargelag. Fargereseach ga nemlig det resultat at bilen opprinnelig var vogngrønn med brannrødt chassis. Deretter ble bilen malt mørkerød eller maroon over det hele. Etter ulykken ble bilen malt i en mer mellomrød farge med oker staffering. Ved oppussingen i 1954 ble den sannsynligvis slipt helt ned og malt i en tredje rødfarge og med knallgule striper, nesten som en russebil. Uansett kunne ingen av disse fargelagene bevares. Skadene var for store. Da falt komiteen ned på: Lag en kopi av originalradiatoren og et nytt panser. Bilen får tilbake leveranseutførelse og farge.

Karosseriet hadde omfattende skader. Bakre bunnbjelker måtte skiftes ut, partier av karosserisidene i massivt tre måtte kompletteres der det var råte. Alle småskader fikk innlimt nye trestykker i



Restaureringen ble et omhyggelig og tidkrevende arbeid. Karosseriet er laget av 6-8 mm tykke massive plater. Hjørnene derimot var i massivt treverk, hugget i fasong. For å forhindre oppsprekking var det dekket med linduk og sparklet. Dette var totalt oppsprekket og måtte repareres med innskjøting og ny sparklet og lakkert. (Fotos: Trygve Krogseter og Anne Vinje)



Motoren var delvis overhølet, men mange små og store reparasjoner var likevel nødvendige. Rattet var brukt på to steder! Det ble sveiset, men gammel aluminium og sprø sveis, og det ble støpt et nytt ratt. Til venstre er rattet ferdig med nytt kryss og innmontert jordingsknott for å kunne stanse motoren.



bjerk, den gjennomgående tresorten Kløvstad brukte. Til slutt ble noen galvaniserte plater på dørene fjernet. Da åpenbarte det seg opptil 10 mm brede sprekker. Treverket hadde krympet så mye, og det enkleste var den gang å dekke det til. Nå ble det skjøtt inn bjerkelister i sprekken. Dørene er nå i hel ved igjen! Til slutt ble karosseriet kostelakkert i originalfargen og stafert etter modell av en annen bil som ble bygget hos Kløvstad samme år. De har til og med samme farge!

Setene var trukket med lær. De originale seteryggene var fortsatt intakte, men sterkt beskadiget. Disse ble tatt av, konservert med glyserin og vegetabilsk olje. Deretter ble alle skader reparert og forsterket på baksiden. Setene har et enormt antall pynteknapper for å skape såkalt «diamond pattern». Kun to av disse knappene var intakte. Nå er dette gjenskapt med nye materialer av samme type på baksiden og frisk krøllhårsstopp. Men dt er fortsatt det

originale setetrekket i bilen etter mer enn 110 år.

Motoren var i god stand bortsett fra ventilsystemet og vannpumpen. Største utfordring var rundt motoren. For å skape nødvendig kjøling har Unic og mange andre franske biler vifteblader på svinghjulet. Det krever en tett luftvei rundt motoren fra radiatoren. Derfor er det ikke luftespalter på panseret og det er originalt en enorm bunnpanne under motoren. Denne forsvant i 50-årene. Her fikk vi etter åtte års søking hjelp fra England og Frankrike der to 1908-modeller eksisterer. Det ga nok opplysninger til at vi kunne gjenskape dette originale systemet fra 1907.

Men å skaffe de mange manglende smådelene var et puslespill der mange års erfaring med tilsvarende gamle biler kom til hjelp. Det har kommet deler fra USA, Australia, Frankrike, China og England. Det er lagt ned et nitidig arbeid i å kopi-

ere de mange smådelene som manglet og ingen ser – hvis de er på plass. Det er de nå!

Frontruterammen var i nøttetre. Denne ble sannsynligvis levert ferdig montert på chassiset da det kom fra Frankrike. Rammen var sortmalt, men ble nennsomt skrapet ned lag for lag. Et felt har nå original beis og lakk fortsatt! Brannskader har den også. Det er en del av historien. Kun endeskjøter er byttet ut med nye biter av nøttetre. Gulvene og stigtrinnene var dekket av mosegrønn linoleum. Ny ensfarget linoleum ble levert fra Nederland.

På gamle bilder ser man at kalesjen sto opp som en skjerm bak når den var nedslått. Den var like høy som frontruten. Noen hadde reparert kalesjespilene og laget en ny kalesje. Her var det meste gjort galt. Det finnes gode bilder av kalesjen oppslått og nedslått.

Vi mener nå at både form og materialer er så korrekt som man kan få det. Det

var den siste jobben som ble gjort på bilen.

Nå ønsket museet bilen så fort som mulig. Det hadde tatt ti år! Bilen ble prøvd startet med sveiven. Ingen suksess. Et slepetau ble bundet på og en moderne bil plassert foran. Etter fem meter gikk bilen! Det ble noen justeringer i all hast og en liten prøvetur i Sørkedalen. Etter en uke med sluttjusteringer kunne bilen leveres. Noen uker etter deltok den i veteranvognløpet «Messingtrippen» fra Molde til Batnfjordsøra, den opprinnelige strekningen, i regi av nettopp Norsk Veteranvogn Klubb. Det gikk, ifølge sjåføren Jan Szontheimer, uten problemer. Bilen er nå fast utstilt på Romsdalsmuseet i Molde.

**NOTER**

- 1: Fra «Over til rutebil», 1966
- 2: Hiorth-arkivet NTM
- 3: Ifølge registreringsprotokollen fra 1899 for Kristiania, reg. no. 11
- 4: Ifølge «Norsk Rutebilhistorie» s. 44, Gaute Losnegård, kom bilen til Molde 15. mai, ikke 12. mai som mange skriver.