



Fra overlevering av Unicen som gave til Romsdalsmuseet i 1989. I baksetet sitter Ole Rødseth, mens Bjørn Austigard er sjåfør. Romsdalsmuseets fotoarkiv

Jan Olav Szontheimer

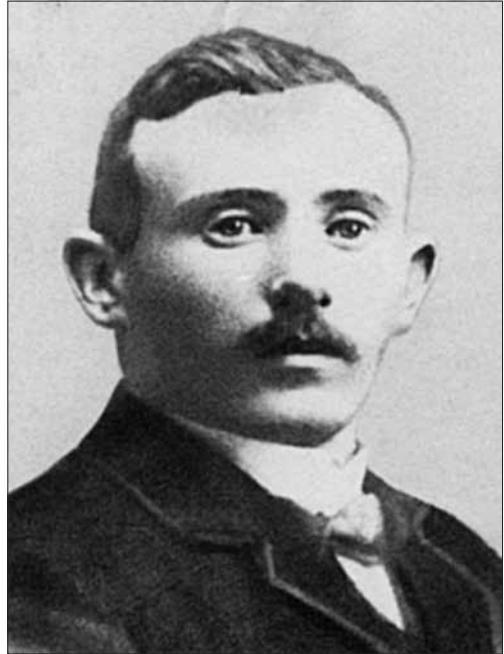
Restaurering av Norges første rutebil

Romsdalsmuseet er eier av Norges første rutebil. Siden 2012 har bilen vært til restaurering og vil bli satt i stand og tilbakeført slik den var ved anskaffelsen i 1908. Restaureringsarbeidet utføres av Trygve Krogsæter i Oslo. I det følgende skal vi ta et kort tilbakeblikk på bilens historie og deretter bli bedre kjent med Krogsæter og hans restaurering.

Aarøe Automobilselskap

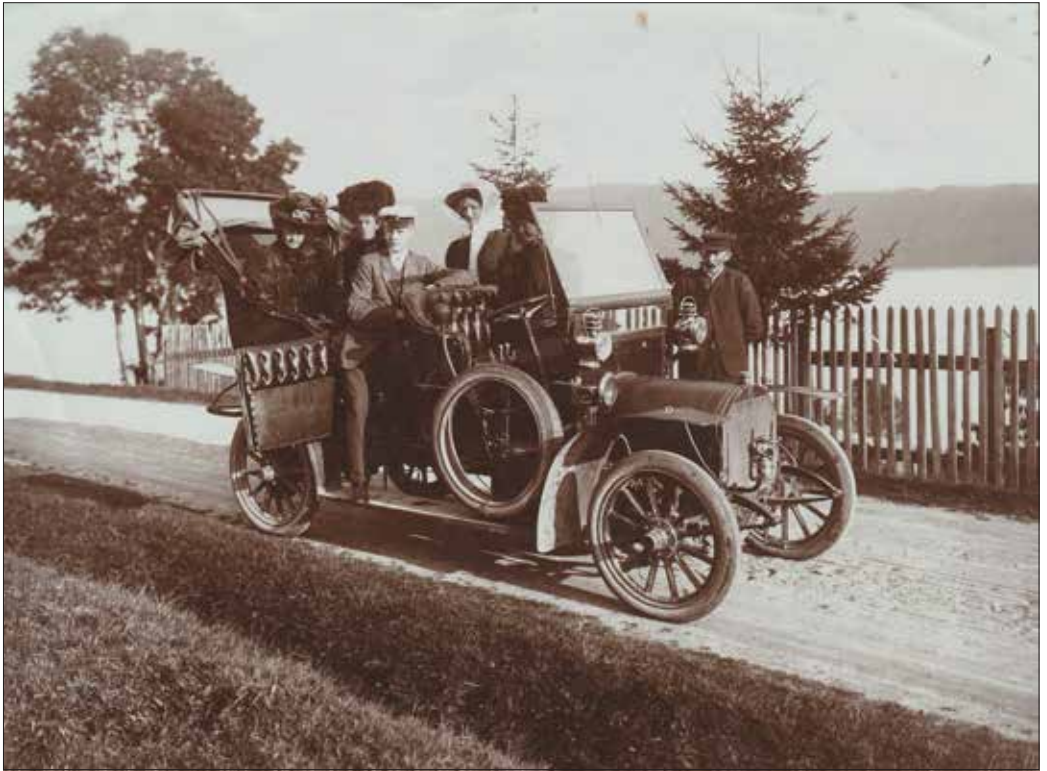
Norges første rutebil ble satt inn i trafikk mellom Molde og Batnfjordsøra den 12. mai i 1908. Det var Aarøe Automobilselskap som startet ruta. Ole B. Aarøe (1854-1942) hadde da drevet med hesteskyss over Fursetfjellet i flere tiår. Nå satset han og sønnen, Johan Olsen Aarøe (1881-1913), på bil med forbrenningsmotor. Det viste seg raskt at dette var et effektivt transportmiddel. Passasjerer og post kunne nå fraktes på den 36 km lange strekningen på under en og en halv time. Kjøretilatelse og konsesjon på frakt av passasjerer hadde Johan B. Aarøe fått allerede i november 1907.¹

Den første rutebilen var en franskprodusert Unic 1908-modell, og ble kjøpt i Kristiania gjennom firmaet Kolberg, Caspary & Co. Franske Unic var produsenter av lastbilunderstell, så bilen måtte påbygges et karosseri. Dette ble bygget av firmaet Kløvstad & Sønn



Johan Olsen Aarøe.

Vognfabrikk i Kristiania. Den 10. mai i 1908 var bilen bygget ferdig, med seter til seks passasjerer. Johan Aarøe hentet selv bilen i Kristiania og to dager senere ankom han Molde. Samme dag kjørte Johan for første gang bilen i rute til Batnfjordsøra. De kommende årene ble det etablert mange rutebilforbindelser rundt om i landet, men Aarøe Automobilselskap var altså de første i Norge med fast bilrute. Aarøe fikk en god start, trafikken økte og de skaffet seg flere biler. Firmaet drev godt gjennom flere år, men opplevde tilbakegang under første verdenskrig.



Unicen avbildet utenfor Molde ca. 1910. I baksetet sees fra venstre Hilmar «Mara» Johnsen, Johanne «Hanken» Johnsen og Christian Øvre. Dagny Øvre stående bak og i framsetet Karen «Kalla» Johnsen. Foran bilen står sjåfør Johan Olsen Aarøe, som startet Aarøe Automobilselskap i 1908 sammen med sin far Ole B. Aarøe. Foto: Romsdalsmuseets fotoarkiv. Eier: Mette Johnsen Bonne.

Haukebø & Rødseth AS

Aarøe Automobilselskap ble i 1918 solgt til Peder Haukebø og Ottar Rødseth, som da overtok de seks rutebilene firmaet eide. Haukebø og Rødseth fikk agenturet på salg av Ford i 1922, som de første i Møre og Romsdal. Aksjeselskapet Haukebø & Rødseth ble deretter stiftet i 1925 og utviklet seg siden til en stor aktør innen rutebil og bilsalg.² Haukebø & Rødseth AS fikk kjøpt tilbake den første rutebilen på 1930-tallet, og slik ble Unicen tatt vare på som en del av firmaets historie. Imidlertid representerer bilen så mye mer enn lokal bedriftshistorie. Innen samferdsel

har den nasjonal betydning som Norges første rutebil. Eierne var bevisste på at det var viktig å ta vare på denne bilen for ettertida. Dette var bakgrunnen for at Haukebø & Rødseth AS ga bilen til Romsdalsmuseet i 1989.

Siden 1989 har Unicen vært i Romsdalsmuseets eie og tatt fram og benyttet ved spesielle anledninger. En slik anledning var Landsmøtet i Rutebilhistorisk forening, som fant sted i Molde 9.–12. mai 2008. Dette var også 100-års markeringen for rutebiler i Norge, der en programpost var å kjøre i kortesje fra Molde til Batnfjordsøra.³ Først i kortesjen kunne man se



På befaring og samlet rundt Unicen i august 2018; fra venstre: Pål Marius Rødseth, Ole Bjørn Rødseth, Arnfinn Rønning, Trygve Krogsæter og Øyvind Silset (foran). Foto: Jan Olav Szontheimer.

den rødfargede, 100 år gamle Unicen. Dette er hittil siste gang Unicen ble tatt ut på kjøretur.

Fra reparasjon til restaurering

I 2011 ble det foretatt en vurdering av bilens tekniske tilstand. Til å gjennomføre vurderingen hadde Romsdalsmuseet bedt om bistand fra Trygve Krogsæter i Oslo. Gjennomgangen avdekket behov for reparasjoner, samt noe restaurering. Museet vurderte ulike grader av restaurering; fra å bevare bilen i den tilstanden den var på det tidspunktet, til full restaurering og framtidig aktiv bruk og formidling av bilen. Museet valgte ei linje midt i

mellom ytterpunktene, der man ønsket teknisk overhaling til en stand der bilen fortsatt kunne være kjørbær og brukes ved spesielle anledninger. Trygve Krogsæter ble valgt til å utføre arbeidet, som ble stipulert til å ta ca. 2 år. Krogsæter har tidligere arbeidet ved Norsk Teknisk Museum og har hatt interesse for restaurering av veteranbiler siden oppveksten. Bilen ble fraktet til Østlandet i november 2011 og arbeidet kom i gang i januar 2012.

En viktig faktor til at arbeidet kunne settes i gang, var gavemidler fra følgende aktører: Fond for samferdselshistorisk museum Gjemnes, Fannestrandvegen 71 AS, Rutebilhistorisk forening, avd. Nordmøre og

Romsdal og Nordmøre og Romsdal kjøretøyhistorisk klubb. Det ble også nedsatt en komité, med medlemmer fra de samme aktørene, som skulle stå faglig ansvarlig for å følge opp Trygve Krogsæter i arbeidet. Pr. september 2018 er medlemmene Ole Bjørn Rødseth, Arnfinn Rønning, Øyvind Silset og undertegnede.

Det er i perioden utført et omfattende arbeid av Trygve Krogsæter, der alt dokumenteres med foto og beskrivelser. Bilen ble først demontert og de ulike delene undersøkt for å avklare om de kunne renoveres eller om det måtte foretas nyanskaffelser. Det viste seg relativt tidlig at bilen hadde omfattende skader på ramme og forstilling, samt en rekke andre skjulte feil og mangler. Dette førte til at komiteen måtte revurdere metoden man hadde valgt for restaurering. Skulle vi lykkes i å få bilen kjørbær igjen, måtte det en omfattende restaurering til. På et tidspunkt ble det derfor besluttet at bilen skulle gjennomgå full restaurering og bli satt i stand og tilbakeført slik den var ved anskaffelsen i 1908.

I forbindelse med et besøk hos Krogsæter i august i år, fikk jeg et intervju med Trygve. Her fortalte han om utfordringene han har møtt på underveis i restaureringen og de mange beslutningene som måtte tas. I det følgende gjengis utvalgte deler av intervjuet.

Trygve Krogsæter forteller

– I 2011 fikk du en forespørsel fra Romsdalsmuseet. Vi hadde en gammel bil som trengte litt «omsorg» Kan du fortelle om første gang vi tok kontakt med deg?

– Vi møttes på museet for å se i hvilken tilstand bilen var. Vi krøp over og under og synes den var veldig bra. Alt virket helt og pent; det virket som om det meste var på plass. Dette var en grei oppussing; her skulle vi ta vare på det meste og ta de alvorlige tingene. Relativt grei sak, ingen helrestaurering. Ved befaring så var det noen ledd i girkassen som var gåen og så var det noen svakheter i karosseriet. Utover dette, så vi det som en grei jobb.

– Kan du si litt om bakgrunnen din; hvorfor kontaktet vi akkurat deg?

– Jeg har jobbet i tretten år på Norsk Teknisk Museum og har vært interessert i veteranbiler siden jeg selv var fjorten år. Jeg restaurerte min første bil til jeg var atten. Det som interesserte meg hele tiden, det var detaljene på bilene og det var metodikken; hvordan de ble bygget opp. Jeg har altså ikke vært opptatt av utseende eller store motorer, jeg har vært opptatt av håndverket og hvordan de forskjellige leverandørene gjorde ting på forskjellig måte. Jeg presiserer det litt, for du kan godt pusse opp en bil eller trekke opp et sete, men det betyr ikke at det er et Darracq-sete eller et Unic-sete, for Unic gjorde det på sin måte og Darracq gjorde det på sin måte. Så jeg er veldig opptatt av at ved en restaurering, så skal dette dokumenteres og så skal det være slik den fabrikken gjorde det.

– Bilen ble transportert til Lillestrøm og videre til ditt verksted. Da du begynte å gå over bilen, så oppdaget du jo litt skjulte ting også. Hvilken tilstand var bilen i reelt?

– Reelt så var jo bilen så dårlig at den egentlig ikke burde vært rørt. Men så hadde man jo bestemt seg for at denne skulle vi kjøre, og jeg er helt enig i den filosofien. En bil som står på et museum er en klump med jern, en bil som går formidler

et budskap. Jeg er veldig opptatt av «det levende museet». Vi oppdaget jo ikke hvor dårlig bilen var før vi begynte å plukke den fra hverandre. Da var det på en måte «for sent», for vi måtte jo gjøre noe med det som var totalt ødelagt. Ingen av oss hadde oppdaget at rammen var knekt på to steder. Da vi så det, hadde vi ikke noe annet valg enn å plukke av karosseriet. Vi kunne jo ikke bruke den med knekt ramme; Biltilsynet ville jo ikke godkjenne en bil med knekt ramme. Da karosseriet ble tatt av, så vi også mange skjulte råteskader. Forstillingen var også helt ødelagt, det var livsfarlig å kjøre med den. Noe måtte gjøres, og det var ikke bare en reparasjon, det måtte gjøres fra «bånn av». I den tilstanden bilen var, så representerte den heller ikke den originale bilen slik den var da den gikk i rutetrafikk i Molde, men den representerte den «show»-bilen man lagde i stand i 1934 og som man brukte til å promotere rutebileierne på 50-tallet. Den var jo ikke i noe bedre stand enn en russebil ville vært i dag; kostlakkert rød, hel og pen og med de lyktene og delene man fant. Den representerte ikke det den egentlig hadde vært - nemlig Norges første rutebil.

– Så da måtte vi ta en beslutning om hva vi skulle gjøre videre for å få bilen kjørbær. Hvordan skulle bilen restaureres for å lykkes med målsettingen?

– Vi begynte på det enkleste først, og det var frontruten. Den var svartlakkert og da vi begynte å fjerne malingen, så finner vi ut to ting; at den er skadet og at den opprinnelig ikke har vært svart. Vi fjernet lag på lag med lakk og fant ut at materialet var nøttetre, lakkert med en beis og klarlakk. Vi fant mye skader; at bilen har brent en gang og vi fant masse råte. I stedet for å lage nytt, så byttet vi ut de råtne delene; vi



Skjulte skader dukket opp under demonteringen av Unicen i januar 2012. Foto: Terje Thingvold, Romsdalsmuseets fotoarkiv.

skjøtet inn biter og beholdt de mindre skadene. Bilens «livsløp» er fortsatt å lese av på bilen. Vi gjorde det valget at alt vi gjør kan dokumenteres, med bilde og med tekst. Det vil si, vi kan forklare hvordan det var før vi startet, hva vi gjorde av oppdagelser underveis og hvilke løsninger vi har valgt for at bilen skulle bli satt i stand. Vi dokumenterer også alle rekonstruksjoner.

Vi hadde diskusjoner om hva vi skulle gjøre, men var hele tiden enige om at bilen skulle være kjørbær. Det ble bestemt at arbeidet måtte gjøres musealt. Det er atskillig mer tidkrevende å foreta en museal restaurering enn det er å sende bilen bort til sted som sandblåser, sveiser, reparerer og skrur sammen igjen. Bilen skulle jo tilbakeføres, det vil si at alt som var borte og alt som er ødelagt måtte rekonstrueres. Alle skader måtte repareres på «gamlemåten» og alle overflater måtte sjekkes. Vi brukte malingsfjerner og skalpell for å skrape oss igjennom alle malingslag, slik at vi fikk se hvordan bilen hadde vært.

Vi fant mange eksempler på reparasjoner som er gjort i bilens levetid. Da vi for eksempel åpnet girkassen, fant vi tannhjul fra to forskjellige biler; en engelsk og en fransk. Da ble det tommemål og mil-



Frontrute i nettetre, slik den var som ny i 1908.
Foto: Jan Olav Szontheimer.

limetermål på samme kasse og all giring er bygget om. I det hele tatt så finner vi veldig mange steder hvor det er gjort nødvendige reparasjoner i bilens livsløp, men som vi nå er nødt til å «få på plass» igjen.

Bilens fire farger

– Hva kan vi lese av om bilens livsløp i fargelagene?

– Vi finner fire livsløp på bilen. Den originale bilen ble levert med motefargen i 1908, det vil si brannrødt chassis med sort staffering og mørkegrønt karosseri. Det er helt vanlig for tiden, men ikke forventet. Dette fant vi ut når vi dokumenterte lakklagene. Så har bilen blitt malt om i Molde, til en ensfarget mørk rød eller burgunder-rød farge. Deretter har bilen blitt utsatt for et uhell. De har fått ødelagt radiatoren og

forstillingen og bilen har fått rammebrudd. Etter dette ble bilen reparert og den fikk da en mellomrød farge med okergul staffering. Vi har ikke greid å finne ut når denne ulykken har skjedd, men jeg antar at det må ha skjedd før krigen var over. Man ville ikke kostet så mye tid og arbeid på denne bilen, hvis det ikke var på grunn av dårlig tilgang på deler eller biler.

– Ville man da i stedet skaffet en ny bil?

– Ja. Det kunne man gjøre i 1918, men ikke i 1914 eller 1915. Det siste lakklaget ble påført på 1930-tallet. Det er denne fargen folk husker og den heter postkasserød.

– Underveis i arbeidet med å restaurere bilen, er det spesielle ting du vil trekke fram, noe som overrasket deg?

– De fleste teknikker har jeg vært borti før og jeg synes vi har behersket det meste. Men vi fikk jo noen sjokk da hjulene ikke lot seg restaurere. Vi måtte jo bestille nye hjul. Heldigvis var det folk i USA som har kunnskap og som lagde perfekte hjul til oss. Det var jo ikke forventet. Men treverk som er 100 år gammelt, det er så sprøtt, så når vi prøvde å montere de, så spjæret ekene. Tenk om det hadde skjedd på landeveien - det hadde vært en katastrofe.

Karosseriet rundt setene er bygd opp i tre, det er massive treplater som er trukket med linduk som armering i buene. Det var veldig mye sprekker og skader som vi har måttet skjote inn. Vi har også måttet gripe til moderne limtyper for at det skal holde.

– Selve skinnet på setet har du greid å bevare?

– Ja, det er vi veldig overasket over. Skinnet som nå er over 110 år gammelt, er fortsatt mykt når det settes inn med en blanding av glyserin og olivenolje. Vi har fått god spenst i skinnet og vi mener at vi



Trygve Krogsæter viser den gamle, ødelagte radiatoren. Ny radiator er under produksjon i Wales. Foto: Jan Olav Szontheimer.

skal få reparert og få trukket skinnen opp med krøllhår, som originalt, og få det tilbake til opprinnelig fasong. Du vil se at det er gammelt, du vil se skadene og reparasjonene, men det er noe spesielt å vite at det er fra da bilen var ny. Det er en kvalitet i seg selv.

Ny messingradiator

– Du nevnte at bilen hadde vært utsatt for en kollisjon, der blant annet radiatoren ble ødelagt. Da det ble påsatt ny radiator, endret det også formen på bilen. Kan du kort beskrive denne endringen?

– Bilen hadde originalt en messingradiator som var veldig enkel i fasongen og som de fleste andre biler hadde den et panser som var helt rett eller horisontalt.

Men etter ulykken, så fikk man ikke tak i en slik radiator, så da fant man en mer moderne Unic-radiator og satte på den. For å modernisere bilen, så laget man et nytt panser som skrånet oppover og ga bilen et mer strømlinjeformet utseende. Den radiatoren som satt på var fullstendig ødelagt, så det ville kostet oss mere å få reparert denne enn å bygge en kopi av den originale radiatoren. Da vi likevel måtte få bygget en ny radiator, så valgte vi altså å få laget en kopi av den opprinnelige radiatoren. Vi hadde god fotodokumentasjon på hvordan den hadde sett ut, både fra Kolberg, Caspary & Co som solgte bilen ny og fra noen bilder som ble funnet oppe på Møre. Vi fant også en bil i New Zealand med akkurat den samme radiatoren, så vi har fått alle detaljene fra den. Den som blir bygget nå i Wales er en helt eksakt kopi. Da får



De rød-lakkerte hjulene av tre er produsert i USA i 2018.



I rattet er det støpt og rekonstruert deler som manglet.



Smøreapparatet er restaurert og sortlakkert med gul staffering.



Trygve Krogsæter viser kronhjulet og bakaksling.

den også det originale panseret, men med det så dukket også vårt neste dilemma opp.

Skulle bilen fortsatt bli rød, sånn som vi husker den? Med den gamle radiatoren og det rette panseret så har bilen aldri vært rød. Hvis vi nå skulle male den rød likevel, så ville det blitt en historieforsalskning.

Fargevalg og «jakt» på deler

– Dette har jo vært en levende diskusjon i flere år nå. Men vi har jo også konkludert. Hvilken farge skal det være på bilen?

– Vi begynte å skrape på understellet; ramme, hjul osv. Her viser fargen seg å

være enda rødere enn vi trodde. Den fargen het brannrød, som er en ganske blålig rød-farge, og den hadde svart staffering. Dette er helt tidsriktig i 1908. Men på karosseriet fant vi rester av grønnmaling. Når vi begynte å plukke ned selve karosseriet, så fant vi hele paneler som var mørk grønn. Denne fargen heter vogngrønn og ble funnet i det innerste lakklaget. Den postkasserøde fargen som bilen hadde i 2011 er den fargen folk husker, men bilen har aldri vært postkasserød som rutebil. Denne rød-fargen fikk den først på 1930-tallet. I og med at det måtte lages ny radiator, tok vi også det valget at karosseriet skulle tilbakeføres til vogngrønn farge, slik som det var originalt.

– I de årene som har gått, har du også vært på jakt etter deler hvor disse har manglet. Har du nå det du trenger for å sette bilen sammen?

– *Vi har jo ikke funnet alt. Helt tilfeldig, på et marked i Paris, så fant jeg radiatoremblemet. Vi har jo ikke riktige lykter, så vi fant et par lykter i Danmark som er nesten autentiske. Vi har ut fra bildene av bilen fått rekonstruert lyktefestene, så nå sitter alt slik det satt i 1908. Vi mangler fortsatt det riktige hornet. Men ellers har vi stort sett måttet lage alt som manglet, rett og slett på «gamlemåten». Vi har støpt deler; laget tremodeller og fått de støpt. Vi har fått en god smed til å smi mange deler etter mine tegninger og for hele radiatoren er det laget nøyaktige arbeidstegninger. Radiatoren blir håndlaget av Star Engineering i Wales og jeg har veldig tillit til at denne kommer til å bli et «smykke».*

Status i dag

– Hvis vi skal summere opp, hva er status for arbeidet i dag?

– *Sist du var her i 2017, så lå det fortsatt esker med bildeler som overhodet ikke var rørt. Nå er det ikke flere esker igjen. Det er noen motordeler som ikke er gått over, men motoren hadde vi jo ikke tenkt å gjøre så mye med, den har jo vært overhaldt. Men alt annet er nå blitt behandlet og malt og gjort ferdig. Vi går nå over i en fase med sammenstilling av deler. Til monteringen vil jeg også få hjelp av Christian Bertheau, da vi rett og slett må være to på jobben. Jeg er optimist i forhold til at bilen kan bli ferdig til nyåpningen av Norsk kjøretøyhistorisk museum på Øyer i juni neste år.*

– I et samfunnsperspektiv, vil du si at dette er en viktig bil å ta vare på?

– *Det er en rutebil som har alle de historiske ingrediensene og den er meget godt bevart. Fra 1910 «eksploberte» det jo og det ble etablert mange rutebilforbindelser rundt om i landet, men Aarøe var altså først. Billhistorisk vil jeg si at dette er en av de viktigste bilene i landet overhodet.*

Noter

1. Ole Rødseth, «Forhistorien», i Kai Bolsø, Haukebø & Rødseth gjennom 90 år 1918-2008, s. 15.
2. Ibid, s. 18.
3. Utstillingskatalog - Molde 2008, Rutebilhistorisk forening.