







1 - the K1 & P 7 2 - the P 15N 3 - the P 17 4 - the P 107

Nr. 3.2 - April 2019 - Krybebånds Sociétet

In 1929, Citroën had a charming trip with a P15N in the mountains about Jotunhaim, the result was that Citroën sold at least two cars after this trip! So in summer 1930 attempted Citroën with a second test trip, this time it went into the northern end of Norway: Finnmark, near the border with Finland and Sweden.

They took 3 Kégresse P17 with torpedo body, one was registered with norwegian plates, and the two others did'nt have a lisenseplate at all, probabily they came directly from France.

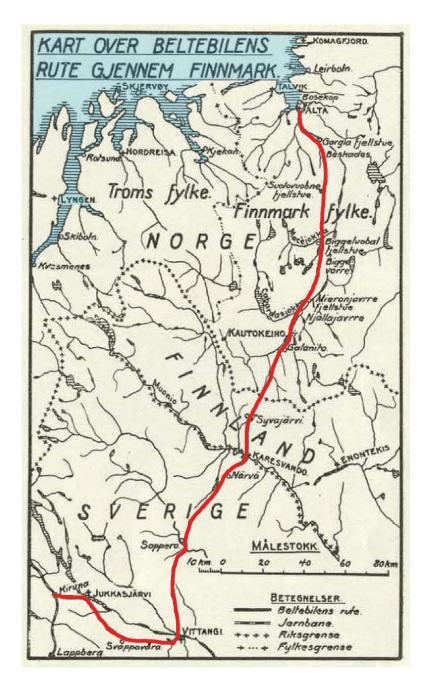
Purpose of the trip was to test the ability to have a permanent postal route through the trackless landscape.

The participants of this trip was the prominent people from Citroën and Road administration. The director of Road administration wrote a report about the trip. A film crew was also with. All the film recording was cut into two films.

The first part is on16 minutes and tells the journey by boat from Oslo to Bosekop. There is not much car in this film because it shows many of the Norwegian landscape and fjords.

The second part is on 36 minutes, starting when the Kégresse are loaded from the ship until they arrive at the Swedish border.

After the tour, two of the cars were loaded up on trains and sent back, the one with norwegian registration was sent to Kiruna in Sweden for a demostration.





#### Half-tracs on Finnmark country? Aftenposten: 14 april 1930

Faramond and Vethe spend the Easter hollyday in Bjoberg, partly they were inspected the P15N Maristuen has for winter route. Partly they presented the idea of making an expedition in Finnmark this summer.



Blandt de mange utlendinger som iår har tilbragt påsken i Norze var også grev de Façamond, overste leder av «Citrönes skandinaviske avdeling. Sammen med et par av sine medarbeidere og «Citrönes representant i Norge, direktør Vethe, har han tilbragt påskedarene på Bjøberg i Hallingdal og presterte herunder bl a. det kunststykke å gå på ski den 20 kilometer lange strekning fra Bjøberg ned til Tux, en meget respektabel prestasjon av en franskmann som knapt har hatt ski på benene for.

En av «Altenposten»s medarbeidere vekslet igår nozen ord med hr. de Faramond som uttalte sin størstø begeistring over opholdet. Han hadde samtidig benyttet anledningen til A inspisere den beltebil, som i vinter forsøksvis er satt i rute over Nystuen til Maristuen.

Grev de Faramond fortalte videre, at man til sommeren aktet å sende en Kegresse beltebil til Finnfiarken for å præve den i terrenget der, en plan som viser sig å være omfattet med den største interesse såvel fra Veidirektoratets som fra de lokale myndigheters side.

Direktør Vethe gir oss følgende utfyllende oplysninger om den forestående ekspedisjon: Finnmarken har jo alltid været et stående problem for våre kommunikasjonsmyndigheter. Både jernbaneplanene og de store veiprojekter er jo foreløbig utopier. Det er jo millioner og atter millioner som kreves for å kunne realisere bare de mest tvingende nødvendige av disse planer, og man vil nok ennu måtte vente 30-35 år for man kommer nogen vei med dem.

- Samferdselsvanskelighetene i

Under disse omstendigheter tør det utvilsomt være av den aller største interesse à prove beltebilen som fromkomstmiddel over Finnmarkens uendelige vidder. For å opnå en forelobig, men allikevel fullt brukbar forbindelse mellem de viktigste ste der, vil man da inntil videre kunne neie sig med å merke op en rute og bare foreta de utbedringer i terren get, som trenges for at en beltebil skul kunno ta sig frem. Over elver og bekkefar er det da ikke nødvendig å bygge op annet enn ganske primitive broer, kanskje bare legge nogen solide planker over.

Det er som sagt meningen at vi I sommer, i juli måned, skal foreta en prevæ-ekspedisjon. Vi vil da pr. båt frakte en beltebil op til Alton, og så kjøre fra Altagård innover Finnmarksvidden til Kautokeino og tilbake izjen. Muligens vil vi fra Kautokeino fortsette til Karasjok, men det vil avhenge av tiden.

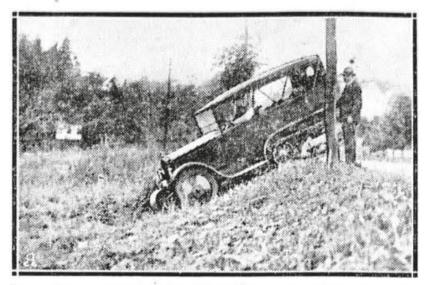
Under denne ekspedisjon vil så de inærniarer som medfølger få anledning til å høste de erfaringer som man så senore kun bygre på. Et par i klededes representanter for de lokale kommikasjonskomiteer, og sannsynlikels vil også grev de Faramond e samt beltebilens konstruktør, den d franske automobilingenier K eg resse, efter hvem vogene er opkaldt, y komme op for å delta i ekspedisjonen. Endolge blir det en mekaniker og i mig selv.

Og næste sommer håber vi så å kunne åpne regelmessig beltebilrute mellem Alten og Kautokeino, som et første resultat av denne ekspedisjon.

### Preparation for expedition to Finnmark Aftenposten: 22 july 1930

On photo: one P17 touring, without advertising and apparently registered. Faramond and Vethe are on the picture. Report on preparations for the journey and program of the expedition.

En ekspedisjon som skal undersøke mulighetene for oprettelse av faste beltebilruter i Finnmark.



Fra en liten prøvetur igår formiddag. Ved rattet sees chefen for Citroëns skandinaviske seksjon, grev de Faramond, og ved siden av direktør Vethe.

#### Expedition completed Aftenposten: 6 august 1930

The expedition through Finnmark just completed. They arrived in Finland after a difficult trip.

vanskelig tur.

Beltebil-ekspedi-

sionen giennem

Finnmark.

Ekspedisjonen ankommet

til Finnland efter en

Kautokeino, 5. august. Alle flagg gikk til topps i Kauto keino da Citroens beltebil-ekspedisjon kom frem efter fire dagers fantastisk ferd over vidden. Ruten gikk over ulendt terreng, fjell, myrer og skog og brede elver. Lappene står som falt ned fra månen ved synet av beltebilene, og er villige til å gjøre hvad som helst, hvis de får lov til å stå på stigbrettet nogen meter. Været har været vekslende, fra de voldsomste regnskyll til det vidunderligste solskinn. Der har været optil 30 grader om dagen og helt ned til 5 grader om natten. Myggen er forholdsvia fradsommalia

Der er meget ufv på vidden jår. På Biggeluobal fjellstue, hvor vi overnattet torsdag, hadde ulvene revet istykker 3 sauer samme natt. • Idag går ferden videre til den finske grense og mandag 10. august om aftenen regner vi å være i Karesuando hvor vi kommer inn på det svenske veinett. På Miron mette vi igår en videnskapelig ekspedisjon på ti medlemmer utsendt av Oxford universitet for å studere Finnmarks fau-

#### Spesialtelegram til «Aftenposten».

na og flora.

#### Karesuando, 5. august.

Citroen-ekspedisjonen kom hit klokken 18 efter store strabaser, men inzen uhell. Strekningen gjennem Finnland bed på næsten uoverrinnelige hindringer, men vognene klarte den voldsomme påkjenning på den mest strålende måte. Der var stor begeistring i Karesuando, og alle flagg gikk til topps. Hele befolkningen var på benene, og man blev mottatt av landsfiskelen. Alle uttrykker den hoieste beundring for den gjennemførte prestasjon som ingen trødde var mulig. Imorgen fortsettes til Kiruna.

## The trip on Finmark

## Nr. 9

## Med beltebil på vintertur over Finnmarksvidda.



#### Gammel og ny transportmåte, En raide forlater Alta.

Som bekjent falt forsøkene isommed med Citroën-bilenes ferd over Finnmarksvidda i helt uveisomt terreng meget heldig ut. I næste måned vil der muligens bli gjort forsøk med anvendelse av beltebiler på vinterføre i samme egn. Bilene blir da forsynt med ski på forhjulene og brede belter bak på drivhjulene, hvorved de ikke synker dypere i løs sne enn en almindelig skiløper. Forøvrig vil bilene også bli av en noget annen type enn de i sommer anvendte, bl. a. vil de få lukket karosseri.

Fra Alta skrives der til «Aftenpostene om disse forsøk - som direktøren for Citroëns selskap i Norge, kaptein Vethe, håber kommer istand - følgende interessante oplysninger:

Citroën-selskapet har stillet 2 beltemarkedsforholdene for ferskfisk og biler til disposisjon for Altafjord Handelsstandsforening og en sammenslutgår helt til nærmeste jernbanestasjon ning av interesserte i Alta og Kautokeino for & gå prøveturer over Finnmarksvidde på vinterføret. Bilene skal starte fra Alta i januar-februar. keder på kontinentet. Handelsstandsforeningen vil disponere en av bilene for en prøvetur over Finnmarksvidda til Finnland og Nordvei 9 Sverige med en prøveforsendelse av fersk-fisk og nogen passagerer. Den annen bil skal gå prøveturen mellem fra Altafjord og Vest-Finnmark åp- Porsanger og Karasjok er ikke be-Alta-Kautokeino.

## Tirsdag aft

Ferskfiskforsen-

Finnland og

Nord-Sverige?

Forsøk vil bli drevet i næste måned.

car in the Finnmark country. Citroën company has made 2 over Finnmark in January. delse fra Alta til

## Vinterekspedisjon med beltebil over Finmarksvidda.



Gammel og ny transportmåte. Overst: En ralde forlater Alta, Nederst: Citroën beltebil under forsøkskjøring ved Breistølen,

Direktør Vethe skal kjøre en vogn fra Alta til Kautokeino. Departementet stiller et beløp til rådighet til forsøkene

Som bekjent har der allerede i et par år været arbeidet for å få satt igang en beltebilrute over Finnmarksvidda fra Alta til Kautokeino, og da Stortingets vei- og jernbanekomité siste sommer var på befaring i Finnmark var spørsmålet oppe til drøftelse. Der var stor interesse for saken.

Som det vil erindres foretok direktør Vethe, «Norsk Citroën», sommeren

1930 en prøvekjøring efter denne rute og videre til Syjväjärvi i Fimland og Karesuando i Nord-Sverige. Turen forløp særdeles vellykket, og hele tiden siden har der været arbeidet for å få istand en prøvekjøring også på vinterfare

Efter hvad vi erfarer blir nu denne tanke realisert, idet Arbeidsdepartementet efter en henvendelse fra stortingsmann J. Mjøen har stillet et beløp til disposisjon for Alta bilselskap til prøvek jøringen.

Direktør Vethe har erklært sig villig til å reise nordover med en vogn, og det er meningen, at turen skal starte fra Alta omkring 1. mars. Direktøren vil selv kjøre vognen, som er en av de tre vogner man benyttet på sommerturen over den samme strekning - en liten 4-cylindret vogn - en såkalt «halv snevogn». Denne type av beltevogner

Fortsatt side 2, spalte 5.

I en samtale med en av styremed- | frem til forbrukerne i utlandene. De lemmene i Altafjord Handelsstands- klimatiske forhold, men jevn kulde over innlandet er en fordel man bør kop, forteller han at proveturen star- regne med for å få ferskfisken frem ter i januar så snart man har fått i god stand. Transporten denne vei ordnet det formelle ved gjennemgang skulde bli konkurransedyktig, og for bilen i nabolandene. Bilen skal kanskje betydelig billigere. Vi har ta med en prøveforsendelse av fersk- tenkt å begynne med en ukentlig rute fisk og der skal følge med et par som kan ta med ca. 6000 kg. ferskforretningsmenn som skal undersøke fisk.

Blir det flere beltebilselskaper eventuelt innlede forbindelser. Turen her?

- Nei, meningen er å få sammen-Nord-Sverige. Man skal også un- arbeidet et selskap av Altafjord dersoke mulighetene for eksport av Handelsstandsforening og interesserte ferskfisk denne vei til de store mar- i Alta og Kautokeino.

Blandt interesserte setter man store forventninger til beltebilene. sikter for fersklisk-eksport denne hvis prøveturene over Finnmarksvidda faller heldig ut. Hvorvidt man - Vi i Handelsstandsforeningen denne gang vil gå en prøvetur med har svært godt håb. For ferskfisken beltebil fra Alta til Skoganvarrenes nye muligheter for å nå hurtig stemt.

Citroën beltebil under forsøkskjøring ved Breistølen.

forening, kjøbmann Nielsen, Bosse-

- Tror De at det kan være ut-

## On car in Finnmark Aftenposten: 6 january 1931

The winter trial with the half-trak Kegresse available to Altafjord trading association for a trial trip

On car in Finnmark

Aftenposten: 10 february 1932

from Alta to Kautokeino.

Director Vethe will drive a car

The Ministry will finance the trip

## **The trip on Finmark**

The detailed report from the director of the Road administration Edv. Vethe



stående fast i en myr, like ved Kare-

bil skulde nemlig kjøre ende på en rot som så ut sor

Fig. 1. Luppajokka. ., 2. Såkaldt "pent terr

godt vadested ca. 1 km syd for det vanlige sted. For å komme op på Biggevarre (ca. 500 m o. h.) måtte sommerveien forlates. Man gikk omtrent rett på fjellet, som blev "tatt i flere trinn". Den siste bakke som var lengst og brattest hadde tildels en

stigning mellem 35 og 40%. Efter å være kommet op på fjellet, var der gjennem gående godt terreng frem til Nedre Miron. Dog hadde man også her en del stenet og skogbevokset terreng som sinket fremkomsten. På denne strekning var et parti på ca. 16 km som blev tilbakelagt med e gjennemsnittsfart av ca. 4 km pr. time. Når mit tar hensyn til, at der var 2 vanskelige bekkeove ganger med bløt myr og krattskog og et par kilomet bjerkeskog må denne hastighet sies å være meget b Fra Nedre Miron til Miron fjellstue var terren vanskelig fremkommelig med tett skog, myr storsten. Fremkomst til Miron kl. 12 aften e 17 timers kjøring iberegnet hvil. Overgangen Fidnatjokka skjedde ved siden av breen, som ubrukbar — forresten den eneste ubrukbar = 6 breer mellem Soulovuobme og Miron. Lørdag forestod den vanskelige overgang

Cabardusjokka. Man hadde sendt en mann om natten for å måle vannstanden, på det tenkelice vadested, ca. 6 km nedenfor Kau

#### BELTEBILEKSPEDISJONEN FRA NORDISHAVET TIL KARESUANDO I NORD-SVERIGE SOMMEREN 1930 Av direktør Edv. Vetha

ende ut - men de største påkjenninger umponerente uit — men de største påkjenninger de av støre og mindre støre og andre ulyvnheter jå, dere svel, og som det ikke altidd gikk an idk, bet var i sådant terreng det først og frønst ut over beltene. I stortutet myr fikk voggene alversångspåkjenning, idet de ofte lå an på ikketse del av et belte, og det motsatte håjn næste elibblikk. Å fa nåkjenningen ærevædt

In bakerst dei are beit högen auf eine Massen bei, ein nasse olebhäk är fag skannagen auveratig dette kunde tilles päget enmellinge mellen på terner. När der kjärels i skratte terreng så det dre ut som am beitene skulde virber det en denderiggende skyrendler. Det konsten som starte mildet for beltene sjørner skyrekanatene som starte mildet. Ekeleden beit og målter som starte mildet. Ekeleden helt falte mot beitene og målte utstäffes. Likelørs helt falte mot beitene og målte utstäffes. Likelørs helt falte mot beitene som starte mildet. Ekeleden helt falte mot beitene og målte utstäffes. Likelørs helt falte mot beitene som starte mildet. Ekeleden helt falte mot beitene som starte mildet. Skort start terrenget meget gad, om enn vanskelighetene sammenlagt var mange.

Som veiterreng er strekningen særdeles god, og

billig. Jog forutsetter dog at twien bygge skaln at man senere uten nervenge utekeringer kan plafter veidekke. I Kenenis omgikkes med planer om å bygge veider forskek kile, met Kantokeins, efter dør at bille forskelve, som har vært benytte i kantokeins, om vinder om tilligere tiderparent kantokeins, som vidner om tilligere tiderparent i kantokeins, som vidner om tilligere tiderparent i kantokeins, som vidner om tilligere tiderpare igjen efter hvert, formertik har det unstudige krav om

I disse strok. Stien viser tyderig at den gror iggen efter hvert, formentlig har det naturlige krav om samkvem bevirket at man har funnet sig lettere, om enn lengre veler utad, og den gamle forbindelse

om em lengre veret utaa, og nur mellem folkene ophører. En velforbindelse som antydet vil selvragt fore-tabig ikke få den fulle betydning, for riksveren big nur en som en som en som en som en som Atta-Stoggarvarre vil derfor helpte betydelig på forholdet, da derved største delen av Vestfinmarkens forholdet, da derved største delen av Vestfinmarkens

For oversiktens skyld anføres den sannsynlige

Alta-Bikserenser

omkostning for anlegg av rydningsvei for den gjen-

veinett knyttes sammen.

stäende forbind

Som veiterreng er strekningen særdetes god, og jeg tillater mig å påpeke at en rydningsvel efter den kjørte rute til den finske grense vil bli særdeles billig. Jeg forutsetter dog at veien bygges sådan det mer stelle strekninger kom

sammenlagt var mange.

Ekspedisjonen startet fra Oslo med jernbaare den 24. juli, og zurkom næste morgen til Tronshijen, hvor bliene og ekspedisjonen editagrære blev enhørkert på Norz bliene blev løset og bleve ekspedis/e næn måtte værb liene blev das endbyre ekspedis/e næn måtte Ekspedisjonen blev da enhøret et ar sinkon at vi enhelig fikk bliese ombord. Ankomst til Alta tiradag 19. juli kl. 20. Ekspedisjonen startet fra Oslo med jernbane den

Nr. 10 - 1930

MED BELTEBIL

vært utsatt for stork påkjen så landeveien og hastigheten

Belte

ido. Til

til Gargia fjellstue, og ved 15-tiden var eksper til Uargia tjelistue, og ved 13-tiden var exspedisjonen fremme ved veiens endepunkt på fjellet Beskades. Her blev tatt inn den siste forsyning av bensin som Her blev tatt inn den siste forsyning av benin som overhodet kunde være mulig, og det viste alg senere itereng vi hadde å kjøre gjennen var ujevnt høi-fjells betreng uten nevneverdig vegetasjon, nen mof hokså meget sten og ture. Fremysiningen gikk for boksåre raktiver vi klør melle nevneverdige vi keligheter for nedstigningen fra Beskadesfør for fiellet, og vi støtte her på en meget stor m fra fjellet, og vi støtte her på en meget stor m fra fjeftet, og vi støtte her på en meger stor bløt beskaffenhet. Jeg kjørte selv forreste v de 2 efterfølgende vogner skulde gjøre hold jeg var på den annen side av myren. (fører Chaumont) misforstod imidlerti vognen fulgte like efter. Da jeg såvidt v over myren, så jeg til min bedrøvelse

sank omtrent midt i myren. Denne vi sank omtrent midt i myren. Denne en mann ikke kunde gå i vanlig mars største vanskelighet kunde hoppe f Jeg dirigerte da frem vogn nr. 3 a og denne kom sig såvidt over. De me kom således for første gang til anv anledning til å konstatere at trek når underlaget er nogenlunde hår

fikk vi da vognene op og vi ank fjellstue kl. 17,50. Dette sted er bebodd av e





Fig. 3. Ost for Biggeluobal. Ing. Hofeeth bak i vogne.

at on over

ELSER FRA VEIDIREKTØREN

127

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

søke langs vi videre kl. 16. Det første stykke var terrenget bra, Næste mor- men efterhvert kom vi op i forferdelig storstenet stokk avsatt vanskelig lende. Vi gjorde en meget liten gjennemsnittshastighet. Ofte brukte vi 1 time pr. km. Kl. 1,50 stanset fremrykningen for denne dag. Vi hadde da kjørt uavbrutt i 18½ time. Vi måtte dessverre n hadde kunnet imidlertid for og hans motorbåt slå leir i et meget vanskelig terreng. Der fantes ingen hus, så de 2 medbragte 4-manns telt, soveposer og ulltepper blev tatt i bruk. tisions deltagere angen av Cabar kjøre en meget stor sted som vår kient-

skogen og over myrene. Efter en times hvil reiste

Næste morgen foretok kjentmennene en hurtig rekognosering på sydsiden av et vann vi var rukket ste tenkelige o 15, og fant da våre frem til i håp om at der skulde vise sig lettere frem-kommelig enn på nordsiden, hvor vi såvidt hadde begynt fremrykningen aftenen i forveien. Speiderne st arbeide ute i vannet av veien, og ingeniør hadde ved stenrøiser kom imidlerid tilbåke og meldte at terrenget var ganske ufremkommelig. Vi hadde da ingen annen utvei enn å forsøke å rydde oss vei på nordsiden av vannet. Alle folk, under ledelse av ing. Hofseth, ie kjøres. Jeg lot et par me linje, og fant at vann-or at vi ikke vilde kunne blev satt i sving med spader, økser og spett, og det lyktes oss ved den største forsiktighet å komme ut hadde imidlertid forutsett get ned store mengder av er bandt sammen til faskiner i bedre terreng. er blev forankret ute i elver KI. 14,15 nådde vi den finske grense, hvor lunsj

est. Spenningen var enorm da este vogn over. For å få stor satte jeg denne i høieste gear, blev inntatt. På finsk side av grensen er kolossale myrer, som er opfylt av svære tuer, så vognene full-stendig hadde sjøgang. Enkelte stedare er der ganske frodig vegetasjon. Kl. 20 ankomst til Syvårjärvi, dde nemlig gjort den erfaring at ognene dannes der en fordypning asseren, og vi kunde således tåle hvor vi overnattet. Den påfølgende morgen drog vi videre. Terrenget fremover bestod fremdeles meget enn 50 cm. Jeg gav motoren all av myrer og svære bjerkeskoger, og senere møtte vi en kunde opnå, og gikk med god ne. Det viste sig imidlertid at jeg storstammet kraftig furuskog. Myrene beredte oss de største hindringer denne dag, og det hendte 2 ganger at vi måtte trekke op vogner som hadde satt nn av vann i forgasseren og delvis på n motstand faskinene gjorde, ikke klarte gear, og jeg slo derfor raskt over i 2net, s å kjøre vognen over. Hermed anså jeg vanskelighet overvunnet, idet jeg regnet de andre vogner fikk vann i sine motorer, kunne trekke dem over efter stålwirene.

sig fast. Fremrykningen gikk imidlertid sikkert, og kl. 18 var vi fremme ved Muonioelv på finsk side, vis-à-vis Karesuando. Direkter de Faramond hadde fra Stockholm giort henvendelse til de svenske myndigheter om de kunde være ekspedisjonen behjelpelig med overferjing til gner klarte imidlertid å kjøre over, skjønt Karesuando, en henstilling som blev efterkommet, og vi fant til vår store glede ved fremkomsten på finsk side en flåte liggende ferdig.

2 timers hvil fortsattes kjøringen, og kl. i fremme i Kautokeino. Denne var forarbeidet av 10 bensinfat à 200 liter. r bor ialt ca. 200 mennesker, og alle var natur-på benene for å møte ekspedisjonen, og samt-Jeg regnet hurtig ut at brutto bæreevnen av disse vilde være ca. 2000 kg, netto ca. 1450 kg. Dette var

agg var heist. rent utilstrekkelig i betraktning av at vognene uten agg var neist. 3. august. Start fra Kautokeino kl. 7,15. n kjentmann vi inntil nu hadde benyttet, ikke godt kjent med terrenget syd for Kautokeino, nogen som helst bagasje veide ca. 1800 kg. De tre-materialer som var anvendt i flåten, var imidler-tid av nokså store dimensjoner, og jeg beregnet at

m fikk noget vann i motoren.

s der kjentmann nr, 2, en lapp som hadde 1 strekningen Kautokeino-Karesuando i bære i heldigste fall ca. 1900 kg. All bagagle blev Det var nu min plan å kjøre på vestsiden Det var nu min plan å kjøre på vestsiden fjernet fra vogrene. Jeg kjørte da forreste vogn ned på fjåten, og det viste sig at fjåten sank helt under vann, men ikke dypere enn at vognen klarte sig. I løpet av 2 timer var alle 3 vogner bragt over, og vi tokeino-elv til Galanito, da Kautokeino-elv t stor ved kirkestedet Kautokeino, og jeg spet av denne dag å rekke henimot den finske Kl. 15 ankomst Galanito. Dette sted er blev på svensk side mottatt av myndighetene, land uten post og telegrafforbindelse, og de ntes å være meget engstelige for disse fiskalen og ordføreren, på det mest hjertelige. Samt-lige flagg var heist til topps, og landsfiskalen arrangerte en mottagelse hvor han uttrykte sin store glede

som trengte frem over elven, giennem Nr. 8 - 1930 vealde der hare være en som hadde trodd at Citroen-MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN vilde klare disse vanskeligheter. ville kare unse vanskeugneter. august blev forelatt nogen demonstrasjoner ugust blev foreratt nogen uenomsruogoner ref ved Stora Kiruna Bolaget, og om atteor ingeniere ven stora krima tiolaget, og om afte-nel kold akvokal Borchgrevink, direkter Chamiont

vognene men gjester hos var værenspensjonen sporer mo Vi var nu inne på det svenske veianskeligheter skulde forså-

forfol advokal borongrevnik, diretter Chaumont indertegnete Kinna med Stockholm som nål, telete Storensen og ingenior Holseth reiste sam-ond sumbrung for Menne in Neuroperior rusumener estremen og ingeniør Hofseth reiste sam tidig med jernbanes fra Kruna til Naryk med Ham ung men jernumen ira teruma tit Narrik men tani mellesi son mali. En av vognetik blev satt ombo Lisenboren en en tit in etter nerien son mai. en av vognese blev satt ombe 1 jernbæren og sendt til Oslo, 2 skulde bil igjen fo Annonstreme kanne kunt der 180 km god vei. i jernitarien og senat til 1980, 4 sønar un regen a demonstreres for en finsk oberst og 5 andre fir Ved 20 km i timen. a tok vi inn på Järnvägshotelueumanieres ou en mas uners up o anne u officert, som den folgende dag skulde ankomm stanter for Nord-Sveriges aviser hadde i det hele tatt Aruma. Jeg vil gjerne slutte min beretning med en of n ek kutomm at man hadde inngått – Jes vil gjerne shutte min beretning med en i rorvikt ekspedisjonen vilde komme takk til ingeniar belerki, bris histand hyp i de ak et stedets 52-366 innedame – av don streets beterhine Sverige inneholdt meddelelser om at nue ventes men ur varesaanuv reinverver trold på denne mulighet. Jeg kan Kruna. m nyoryat ekspedisjonen yilde komme takk til ingeniør Hotseb, i sinte sig at av stedets (2, 20) innyhorer av den største betydning. ladde troàd på denne mungnet. Jeg kan e som et kuriosum at man hadde inngått

120

# The trip on Finmark







# **The P17 reg. nr. A 1303**



4 pictures from Hedemark Museum. All are taken in 1935 during a trip in the mountains. The P17 car broken down, the rubber track probabily not resist. P17 was towed by a P15N and mounted on a transport truck.



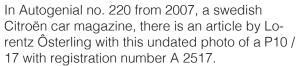






## **Unsolved Kégresses**





The license plate hangs with a cord on the radiators, so it may be that it is not permanently registered with this number.

Is this car one of those from the trip in Finmark?

The model seems to be the same, but on this picture one cannot see the brackets for the skis on the side of the body and on the front wheels. In addition, the Citroën sign on the radiator does not appear.





Foto from Bue David-Andersen, undated, a particullary P10/17 lost the body for a cabin! Is difficoult to tell if this car had a propper body or was a open car.

## **Knud Hetlelid**

He tells the previous owner claimed that the Germans would send it to Sahara / Africa but changed their minds at the last minute. I think it's a little too lively fantasy ...

Picked up on a farm, out, on top of a gml. truck, below church at Garmo in Vågå. Which is close to Lom. East of Stryn, over the mountain and a bit down the valley.

The pictures show Knuds P17.



### Henrik Rosenlid

He have two Kégresses in very poor condition. the upper one is with Kégresse rearend and without motor and body. The bottom is without that but has motor, cooler and bonnet. Here you can see that the chassis is of later model with straight frames. They are both of P10 / 17 chassis. They are both bought together with the two from Gunnar Thomassen from the Technical Museum in Oslo. All four cars were later imported to Norway. It is said that they may have come during the war, but it has not been confirmed.

### Henrik tells:

I have found chassis no: P17E 10561. All the Norwegian cars we know have the same starting point. They came with the Germans during WW2, along with some other older French material. Rogaland war museums have, among other things, a Unic halftrack during restoration.

They are all tractor for cannons more or less. My car was found at a scrap dealer in the 60's and 70's and given to a technical museum in Oslo that stored 2 pcs outdoors until we took over them at the beginning of the 2000s.

We also picked up a chassis in north norway of the same type.



## **Gunnar Thomassen**

He also has two Kégresses in very poor condition. They are both of the P10 / 17 chassis, in the only picture we have, one can seem that the chassis is from a earlier model. They are both bought together with the two from Henrik Rosenlid from the Technical Museum in Oslo.

All four cars were later imported to Norway. It is said that they may have come during the war.



The Technical Museum in Oslo has probabily some Kégresse remains. www.tekniskmuseum.no

A collector of military vehicles in Gudbrandsdalen has remains of a Kégresse, most probably some kind of truck.



This photo was found in a French forum. I was told that the picture was taken in Oslo areas around 1960. The owner of this Kégress was a Citroën enthusiast and also had two C4 torpedo. It has never been confirmed.

We still want to find this car!



## **Overwiev**

Model	Year	Bodywork	Reg.	Owner	When	Where	Source
P17	1930	Touring 5 prs.	C 3841	Citroën	1930	Finnmarktur	
			A 1303	Army	1935	Hurdal-Skreia, Finnmark?	Aftenposten 12 april 1935
P17	1930	Touring 5 prs.		Citroën	1930	Finnmarktur	
P17	1930	Touring 5 prs.		Citroën	1930	Finnmarktur	
P17		Touring 5 prs.	A 2517				Autogenial Lorentz Österling
P10/17		Woody					Bue David-Andersen
P17		wreck		Rosenlid			
P17		wreck		Rosenlid			
P17		wreck		Thomassen			
P17		wreck		Thomassen			
P17		unrestored		Hetlelid			
P17				unknow 1960 ca.			