

# Gjennom SNØ OG IS DEL 1

TEKST LORENTZ ÖSTERLING

Når bilen ble oppfunnet gikk det raskt. De begynte straks å kjøre biler på kryss og tvers på jorder og veier. Det begynte også å kjøre løp med dem. Den teknologiske utviklingen holdt en rasende fart.

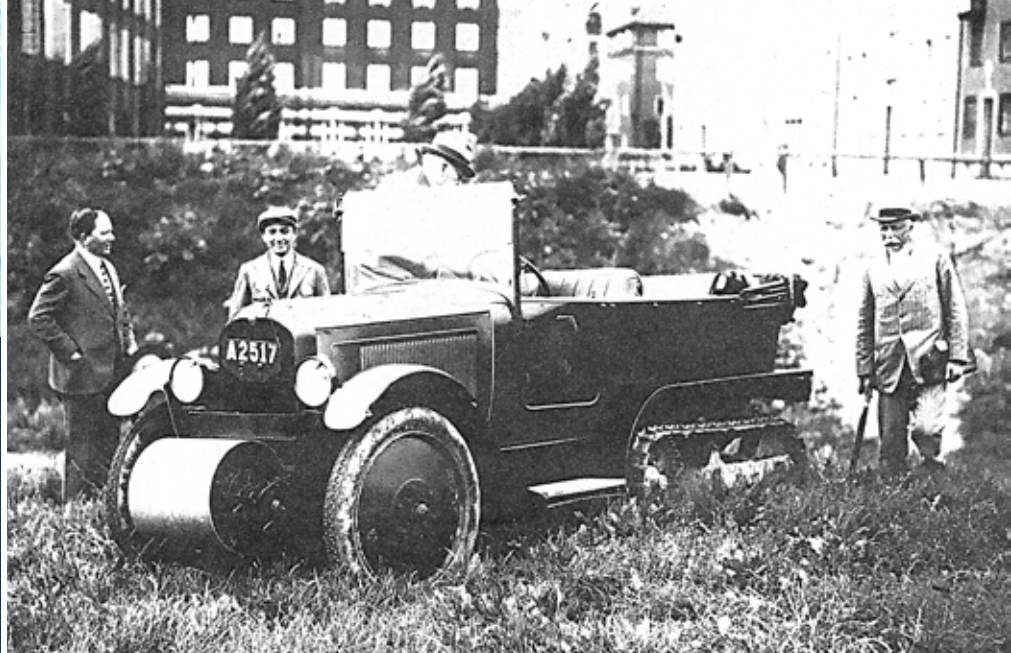
Det gikk bra så lenge det var veier å kjøre på. Men i mange deler av verden manglet veier. Andre steder var det metervis med snø i plagsomt lange perioder av året.

Disse problemene prøvde man å løse på to måter;

1. De forbedret og bygget flere veier.
2. Det utviklet biler som tok seg bedre fram. Her skal vi vie oss til spor 2 med vekt på hva som skjedde i de nordiske landene. Det handler om Citroën Kegresse.

Adolphe Kegresse, tidligere leder av tsarens garasjer og flåte, hadde oppfunnet en ny type bånddrift for biler, slik at de kunne gå i terreng eller under andre vanskelige forhold. Kort sagt, en off-road bil.

Andre Citroën var alltid åpen for nye ideer. Han tok Kegresses oppfinnelse og tilpasset den til sine biler. Den første Citroën som drives av Kegresses konstruksjon var basert på type B2 fra 1920. De første testene ble utført i begynnelsen av 1921. Gjennom årene kom det flere Citroën Kegresse basert på ulike modeller, i tillegg til B 2, for



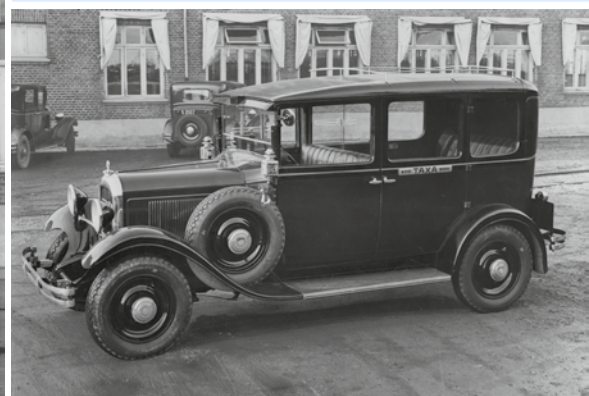
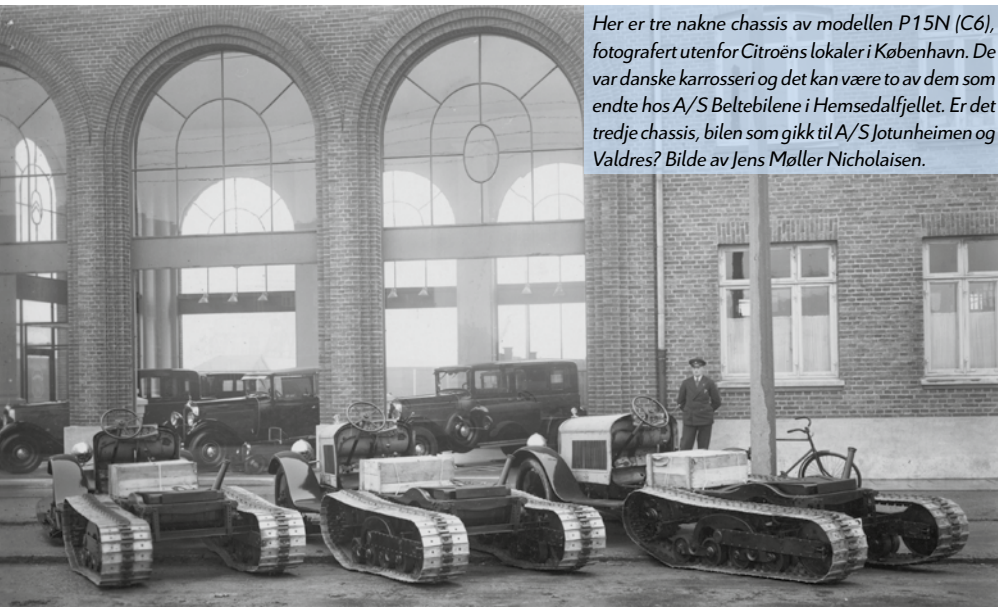
**Svensk Kegress:** Citroënbil som har reist gjennom ørkenen, sier bildeteksten til dette bildet. Vi ser at det har blitt hengt et skilt over radiatorlokket på bilen, men det trenger ikke bety annet enn at det er kjørt på svensk jord. Men har den vært registrert med ekte, hvite skilt i Sverige? det er spørsmålet. Er det ikke Jean de Faramond bak bilen og ser inn i kamera.

**Under:** Et romantisert skildring av hvordan postkjøretøyet Scania-Vabis fører mennesker og posten trygt gjennom den norrølandske natten til deres respektive destinasjoner. Illustrasjon fra svenske Motor Magazine dekker 1925.



**Under:** Sammenlign karosseriets form på denne dansk-bygde "drosjen" med Hemsedal-bilene. Visst er formene like!

Her er tre nakne chassis av modellen P15N (C6), fotografert utenfor Citroëns lokaler i København. De var danske karosseri og det kan være to av dem som endte hos A/S Beltebilene i Hemsedal fjellet. Er det tredje chassis, bilen som gikk til A/S Jotunheimen og Valdres? Bilde av Jens Møller Nicholaisen.







**Til venstre:** F-12428 hadde et overbygd rom bak kupéen. De kjørte med både ski og hjul, ikke bare på ski, siden de delvis kjørte på veiene. Bilde av Kari Hovland.

**Under:** Nærbilde av den dansk-bygget karosseri til denne P15N. N betyr Nieve, snø på fransk. Bilde av Kari Hovland.



### De store picnic-turen

Nå gjaldt det å skape publisitet og overbevise om halvbeltevogners dyktighet i ulendt terreng. Sammen med sin gode venn og sjelefrende George-Marie Haardt planla André Citroën nå for picnic-turer som virkelig skulle være noe å snakke om.

Det startet 1922–1923 med en tur gjennom Sahara fra Touggourt til Timbuktu. En slags oppvarming og en måte å få erfaring på. Neste tur gikk også til Afrika, men mye lenger. Den ble døpt til La Croisiér Noir, den svarte kyssingen. Fra oktober 1924 til mars 1925 tok man seg fram i to grupper 900 mil fra Colomb-Bechar til Stanleyville.

Den neste turen fikk navnet La Croisiér Jaune, den gule kryssningen. En reise som fra 1931–1932 gikk langs to forskjellige ruter fra Paris til Beijing, Himalaya og revolusjon i Kina. En utrolig prestasjon, faktisk brøt George-Marie Haardt. Han døde før han fikk trå på fransk jord igjen.

Den siste turen var privatfinansiert og gikk gjennom Alaska. Den ble kåret til La Croisiér Blanc, den hvite kryssningen, men var ikke vellykket.

Citroen og Kegresse var ikke alene om å tenke på å øke framkommeligheten på vanskelig overflate. Renault prøvde å løse problemet ved å bruke doble hjul på to aksler, for å redusere akseltrykk og øke framkommeligheten, hovedsakelig i ørken-terreng.

### Jeg er et landpostbud drar i ur og skur

Et annet eksempel var vårt eget svenske postvesen, sammen med Scania-Vabis! Dette var den tiden da posten fortsatt var besjelet med sin kjernevirksomhet – å formidle post. Selv de mest avsidesliggende delene av landet vårt skulle få sine brev, selv når det var snørik vinter.

Med postens sjef Julius Juhlin som ivrig tilhenger, designet verksmester Ernst

Nyberg en ny bakvogn til postens kjøretøy som skulle får dem fram på snødekte veier i Norrland.

Bak og foran den vanlige bakakselen plasserte Nyberg akslinger med mindre hjul. Melom de tre hjulene la han brede, tykke gummibelter. Hjelpesklene kunne heves og justeres i lengderetningen, avhengig av om du ønsket at gummistroppene skulle ligge mer eller mindre på bakken. Om sommeren ble tilleggsakslene montert av. Slike Scania-Vabis ble kjørt av vårt medlem Leif Holmqvists pappa!

Hvem inspirerte Nyberg? Ifølge posten var det tanks som ble lansert under første verdenskrig som ga ideen. Ifølge Scania-Vabis var en fransk ørkenbil!

Det er ikke utenkelig at det var som Scania Vabis sier. Posten begynte å kjøre med sine halvbeltevogner rundt julehøytiden i 1922, altså en god stund etter at Citroën introduserte sitt Kegresse system tidlig i 1921.

**Under til høyre:** I mai i år fikk vi igjen en Kegresse til Norden. Bilen er en P17 E fra 1934, importert fra en liten by i Bourgogne. Motoren er av samme type som i C4G, men ikke opphengt, "Moteur Flottant, men boltet direkte i chassiet. Bilen eies

og nyttes av "Krybebånd-Societeten", som består av hele fem visepresidenter: Per Nielsen, Eugenio Lahi, Henrik Jacobsen, Jens Nielsen og Jens Møller Nicholaisen. Foto: Jens Møller Nicholaisen



# Gjennom SNØ OG IS DEL 2

TEKST LORENTZ ÖSTERLING



F-12428 hadde et overbygg stammen bak kupéen. De kjørte med både ski og hjul, ikke bare på ski, siden de delvis kjørte på veiene. Bilde av Kari Hovland



F-12428 bakfra. Her er bagasjerommet (som kan inneholde vodka?). Bilde av Kari Hovland.



S-269 var den andre P15N som A/S med Beltebilene kjørte i Hemsedalfjellene. Det var noen ganger en boks på taket, men ingen koffert bak. Bilde av Kari Hovland.

## Erobreren av Holmenkollen

Allerede etter den første turen gjennom Sahara forsto man at Citroën Kegresse kunne være nyttig i nord med all snøen som er her. Derfor sendte man tre biler til Norge i begynnelsen av 1923, en av bilene hadde fire-seters åpent karosseri, to var typen Caddy (åpen 2-3 seter), den ene ble registrert i Norge. Demonstrasjonene ga ekko i motorpressen i hele Norden. Blant annet var den svenske motorjournalistikkens nestor John Nerén her og rapporterte til det svenske Motor Magazine. Arrangementet ble annonsert i Norsk motorpresse under overskriften: Bilen som erobret Sahara og Holmenkollen!

Jean de Faramond var på den tiden engasjert av Citroën for å lansere demonstra-

sjonene i de rette kretser. Han ble senere direktør for Citroën i Danmark, hvor bilene ble importert til de nordiske landene på den tiden. Han fortalte meg at han var med general Mannerheim i Finland for å demonstrere biler, men de hadde for svake motorer for nordiske forhold. Han fortalte meg også at det i 1920 ble gjennomført et lite "cruise" i Arktis. Ikke noe fancy, sa han, det var midt på sommeren.

Denne turen er bevart på film! Vi fikk se filmen i samemagasinet Arran noen år siden (takk Börje Thelin for tipset!). Turen gikk dels på veier og dels på myr og annet terreng mellom Alta i Norge og Atlanterhavskysten, gjennom Kautokeino til Karesuando. Med på turen var representanter for både posten, veivesenet og forsvaret.

## ... Og Hardangervidda

Under vår søken etter materiale om Citroëns halvbeltevogner kom vi for mange år siden i kontakt med Torleif Lindtveit ved Norsk Teknisk Museum. Han var svært imøtekommende og satt oss i kontakt med Kari Hovland. Kåres far Svein Hovland kjørte nemlig Citroën Kegresse beltevogner i regulær trafikk over Hemsedalfjellet mellom 1930 og 1941 for A/S Beltebilene. Fra begynnelsen var turen på 7 mil, men ettersom snøryddingen ble forbedret, krympet avstanden som måtte kjøres med halvbeltevogner til 34 km.

Lasten besto av passasjerer, post og ekspresspakker (mest brennevin). Trafikken var livlig på ruten. Og de ga ikke opp, selv når jernbanen kansellerte sine turer på



S-269 langt inne på fjellet, uten både koffert og boksen på taket. Bilde av Kari Hovland.

T.v.: Nærbilde av den dansk-bygget karosseri til denne P15N. N betyr Niege, snø på fransk. Bilde av Kari Hovland.



grunn av dårlig vær. Men det kunne være veldig tøft når været var som verst. I snøstorm slepte de seg noen ganger sakte, sakte fram med sikt fra den ene til den neste snøstikka. Ikke lenger, spør Kenneth og Carina Alexandersson hvordan det kan være, de har kjørt Raid Laponie i 2004.

Bilene til A/S Beltebilene var bygget på 1927-modeller av personbilen C6, altså med 6-sylindrede motorer. Motorer og fremre del av bilen ble laget i 1929. Det nakne chassisene kom til Danmark i 1927, hvor det ble bygget på karosseri før de kom til Norge. Det var fine biler med gode kupeer og varmesystemer og prisen for hver bil var 30000–35000 kroner, fortalte Kari Hovland.

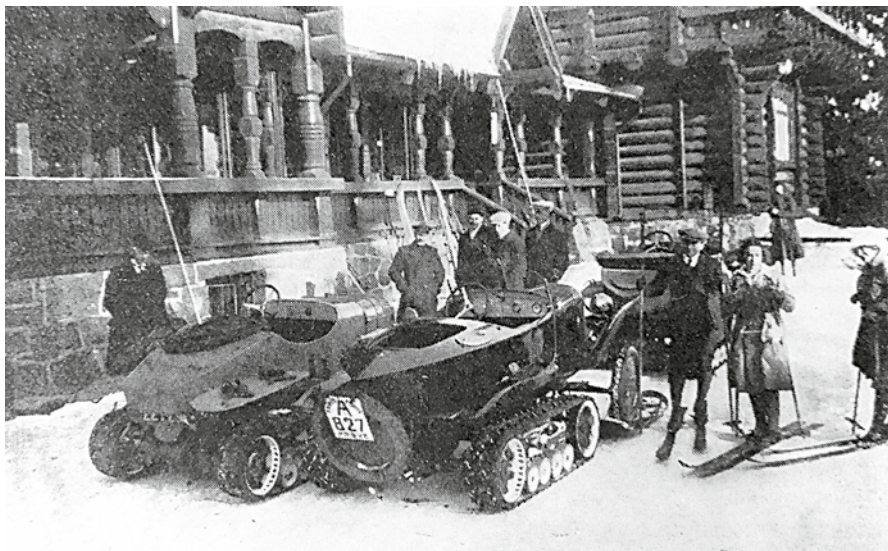
Bilene var svært pålitelige og stabile og fungerte godt hvis du fulgte service og vedlikehold. Bilene brøt aldri sammen, ifølge Kari Hovland. Med gode forhold og hard overflate kunne farten komme opp i mellom 20 og 25 km/t. Strekingen ble kjørt på veiene, så lenge snøforholdene tillot det. Når snøen lå dypt kjørte man i terrenget der det passet. Dette var Nord-Europas første ordinære rute for halvbeltevogner.

Etter krigen ble bilene solgt til Bjørn Olav Berg. En av bilene ble brukt av en bonde i Eggedal helt inn på 60-tallet. Han brukte den til vinterkjøring til setra.

### Det vrirler av Kegresser i Norge

I Norge har det faktisk vært relativt rikelig med halvbeltevogner, basert på alle slags biler. Det er til og med en som er basert på en 2 CV! Fordi vi holder oss med Attraction, kan vi lese der om Ole Birger Gjevne, som selv har en halvbeltevogn basert på den franske bilen Unic (en bil samt senere slukt av Iveco?). Ole Birger kunne kaste mer lys

*Her er bilene som ble vist til den skandinaviske bilekspertisen på Holmenkollen 1923. Foto fra SMT samme år.*



*De tre Kegressvagnarna utanför Frognæsäterns huvudrestaurant.*

over den norske halvbeltebilhistorikken.

A/S Jotunheimen og Valdres kjørte også en Citroën Kegresse, sammen med blant annet 12 kanadiske halvbeltevogner av merket Bombardier og en propelldrevet motorslede! Citroënen ble senere solgt til drosjeeier Anders Svingen i Røn. Omtrent da fikk bilen motor og girkasse fra en Dodge og et hjemmelaget karosseri. Kan dette være den tredje bilen som er på bildet fra Citroën i Danmark?

Vi har også sett bilder av den åpne fire-seters Citroën Kegresse av typen C6. I ett bilde, en franskregistrert og den andre med norske nummerskilt (Oslo). Muligens det er den samme bilen, for det virker litt upraktisk å få inn flere åpne biler for vinterkjøring

i kalde nord. Eller er det rett og slett slik at disse åpne bilene ble bygd om, men så forsvant sporløst?

### Hva er igjen i dag?

Den har i alle fall blitt produsert 5,795 biler mellom 1920 og 1937. Hva er igjen i dag? Det er spredte deler av disse halvbeltevogner noen få steder. Det finnes rester av en Citroën Kegresse på Norsk Teknisk Museum. Restene av en annen bil kan være hos en samler av militære kjøretøy i Gudbrandsdalen. Men noen komplett bil synes derfor ikke å finnes i Norge. Men du vet aldri. Jeg kjenner en gammel mann høyt oppe i fjellene som har et skur som ikke har vært åpnet siden krigen ...

*Erobrer Holmenkollen 1923. Bilen er en franskregistrert og har til og med W-nummer, noe som betyr at den har prøveskilt. Det dreier seg om en svært tidlig modell K1 fra 1921. Det finnes et bilde av bilen når selveste Adolphe Kegresse sitter bak rattet! Bilde av SMT samme år.*

*Dette bør også være en modell K1 med Caddy karosseri. Den ser ikke ut til å ha ekstra kjøler, noe som kan tyde på at den er laget for varmere strøk. Bilde av SMT samme år.*

