Røyksignaler *i Sidevogna*

Medlemssider for Norsk Indian Klubb

Norsk Indian Klubb:

Postadresse:
Postboks 12, 1901 Fetsund

Nettside:
www.indianklubb.no

e-post:
postmaster@indianklubb.no

Bankkonto:
1140 45 51371
IBAN: NO3711404551371

Formannen har ordet.

Ja, da var vi endelig tilbake i Sidevogna med stoff fra Indianklubben. Riktignok har våre medlemmer bidratt med artikler til Sidevogna gjennom de siste årene også, men i våres fikk vi igjen status som merkeklubb med samarbeidsavtale.

Dette er vi veldig glade for, og vi ser fram til å presentere klubben og aktivitetene våre i årene som kommer. Først ut er en reportasje fra årets Trondjhjemsridt, selve jubileumsløpet.

"Norsk Indian Klubb skal være en landsdekkende veteranmotorsykkelklubb med hovedformål å arbeide aktivt for bevaring og bruk av den amerikanske motorsykkelen Indian i Norge. Klubben skal positivt profilere Indian og kulturen knyttet til Indians historie fra 1901 – 1953."

Med Indianer på Trondhjemsridtet. Del 1.

Stein Fossheim

Trondhjemsridtet 1919 trenger kanskje ingen introduksjon, det har vært omtalt i Sidevogna mange ganger. Vi kjenner historikken og bakgrunnen til dette1200 kilometers veteranmotorsykkelrittet på barske norske veier.

Det første rittet i moderne tid, i 1979, gikk jeg glipp av, da jeg akkurat var i gang med restaureringen av min 741B Army Scout. Men neste gang var jeg klar. Pinsehelgen 1984 tøffet to veteraner gjennom Østerdalen, oppover mot Trondheim. Det var meg på min 741B og Geir Johansen på sin Gnome Rhone. Med start på torget i Trondheim, og overnatting på Oppdal og Lillehammer, ble det klart at dette ikke var noen enkel søndagstur. Vi kom i mål på Høvik utenfor Oslo, uten alvorlig motortrøbbel av noen art. Jeg grøsser allikevel ved tanken på den overfladiske motoroverhalingen jeg hadde gjort et par år tidligere. Det var et under at det gikk bra.

I 1989 glapp det nok en gang, årsaken var kanskje økonomi og anledning, men i 1994 stod vi atter på torget i Trondheim, klar til start. Da hadde vi allerede hatt en minnerik tur oppover, med flere Indianere i samme følge. Også den gang gikk alt bra, selv om etappene var lengre. Jeg kom i mål tidsnok til å rekke min nieses dåpsfest i Oslo. I 1999 lå jeg bak i klubbens følgebil med tunge ryggproblemer, og var selv en av arrangørstaben. Det ble et fint ritt, med kjøring via Elverum, Røros og til Selbu, Hummelvik og med avslutning i stemningsfulle omgivelser på Kristiansten festning. 2000 tallet var blottet for Trondhjemsridt, for min del, kun arbeid med en nystartet Indianklubb og med et Indian Summer Meet som tok alle ressurser. Men da ideen om et reorganisert ritt kom i 2011, ble det interessant å tenke orienteringsritt igjen. Konseptet hadde potensiale som et nasjonalt hovedritt, på linje med danskenes Skagenritt og svenskenes Skåne Rundt.

Deltagelsen på prøverittet i 2012 ble for min del sterkt preget av et girkassehavari på Koppang, og jeg fikk muligheten til å prøve meg som fuksjonær resten av rittet. Men, det gav medsmak og i 2014 var jeg klar igjen, og denne gangen gikk det bra. Nytt ritt i 2016, med kun sol og godt vær la grunnen for at 2019-rittet var noe vi måtte gjennomføre.

Jubileumsrittet 2019.

Senhøstes 2018 gikk påmeldingen inn, og så var det bare å forberede seg som best en kunne. Chiefen fikk ny olje, nytt styrehodelager, nytt framdekk og ble smurt i alle ender. Testrundene til Tyrigrava våren 2019 gikk bra, og vi var så forberedt vi kunne være. 8 juni stod vi startklare på Mortens Kro, sammen med 110 andre forventningsfulle ryttere.

Trondhjemsridtet startes tradisjonenen tro med et førermøte, og når løpsgeneral Berg orienterer tyskere, dansker, nordmenn og engelskmenn med et innledende «All Right!...», så tier forsamlingen og lytter. Når vi en halvtime senere kommer ut på parkeringsplassen er kanskje mye glemt, men vi satser på en oppfriskning underveis. Glemte jeg å si at NIK hadde jobb som funksjonærer denne dagen?

Min startgruppe bestod av meg selv

Forberedelser til starten på lørdag. Einar Sundseth og Gunnar Hop slår av en prat. Innfelt: Politisk representant Tor Andre Johnsen (Frp) flankert av Carl Henrik Størmer og Arne Bjørn Hoel

på min 39 Chief, en Indian fra Tyskland og en Harley. Starten gikk og mer så jeg ikke til resten av gruppa. De forsvant rundt en sving, jeg vet ikke hvor de ble av. Egentlig like greit. Man kjører helst sitt eget løp. Første del av løypa gikk opp mot Skedsmokorset, på småveier, over fartdumper. Nytt av året var løypa på fylkesvei 120 i retning Gjerdrum, opp til Ask. Dette var en morsom vri, vi kom inn på Kløfta fra en ny kant, fortsatte over E6 mot Kongsvinger.

Etter noen kilometer skar vi nordover mot Eidsvoll på veier jeg ikke hadde kjørt før.
En god norsk sommer er noe jeg setter pris på, etter tørkesommeren i fjor. Litt regn, litt sol og landskapet åpner seg frodig og grønt. Slik var det i høyeste grad opp mot første stopp, som var lunch på Sand i Odalen.

Etter bespisningen var det tanking på nærmeste Circle X, for nå startet dagens første grusettappe. Men aner vi mørke skyer i speilet? Og var det et regndrypp? Solør – Odalsveien er fire mil med relativt bra grusvei. Særlig der hvor veien har blitt kjørt litt på, slik at grusen har satt seg. Alle hadde sin måte å takle det på, men hovedsaklig var det å slappe av, gi gass og flyte oppå grusen. Disse maskinene var tross alt konstruert for slik kjøring.

Vel framme i Våler bar det ut på Vestsideveien mot Elverum, med de første regnbygene i nakken. Deilig med litt fin flyt på asfaltvei igjen. Gjennom Elverum og tanking på første bensinstasjon, obligatorisk. Nå startet en transportettappe på fylkesvei 25 mot Trysil. Ganske rett og kjedelig og med god hastighet. Endelig avkjøring til Osensjøen. Etter vårt hyttekjøp i Rendalen er dette nesten hjemlige trakter. Tankene gikk også til en vinterferie familien hadde i en leiehytte ved Osensjøen for 25 år siden, hvor det var 30 kuldegrader i fem av seks dager.

Men nå var det sommer og foran oss lå flere mil med skauveier mot Trysil. Regnværet hadde nå bløtt opp veilegemet såpass at sølespruten lå som en gulgrå stripe etter hver sykkel. Det er forbausende hvor fort fire mil går, gjennom Hedmarksk furuskog til Vestby og videre gjennom fasjonable hytteområder i Trysilfjellet. Framme på Cirkel X i Trysil var det tvangstanking (altså ikke tvangstanker) for å være helt klare til neste dag. I en sånn grad at alle fikk rød prikk på lykta, og startnekt neste dag hvis ikke prikken var der.

Årets ritt hadde også registreringsplikt på hvert faste stopp, og løpsleder

Øverst til venstre: *Dansk deltager på Nimbus "kakkelovnsrør".* ***I midten:*** *Morten Femoens nyervervede 42 Chief.* ***Nederst:*** *Torkel Kristoffersen med sin 37 Chief på Sand i Odalen.* ***Stort bilde:*** *Ole Bjørn Trollebø på din nyrestaurerte 1920 HD*

lovet «bot» for alle som glemte dette. Var det snakk om en kasse øl, tro? Over hundre motorsykler ble kjørt ned i hotellets garasjekjeller, noe som var veldig praktisk, været tatt i betraktning. En kjapp dusj og en øl i baren. Kan det bli bedre? Romkamerat Søreide var i hvert fall enig.

Dag 2 – Trysil – Trondheim.

Slike garasjekjellere er alle veldig like. Grå betong, søyler og heiser med mystiske benevnelser. Og når jeg da endelig fant kjelleren, slepende på hjelm, bag og sekk, så var pinadø sykkelen borte! Stod den ikke innerst mot døra? Hadde noen i nattens mulm og mørke tatt med seg en hel Chief? Mysteriet ble oppklart av en deltager som hadde registrert at det var to garasjekjellere. Og i den andre stod det en enslig, møkkete Indianer.

Det er kanskje ikke optimalt å starte dagen med et plaskende regnvær, men riktig kledd for oppgaven så går det forbausende bra. De første milene på den lengste etappen var opp gjennom Engerdal. Grei og fin riksvei, perfekt for en tolvhundre kubikks motorsykkel. Man rekker også filosofere litt over den utrolige variasjonen i norsk natur, og over hvor mange hus og småbruk på bygda som dessverre er fraflyttet og står og forfaller. Men gamle hus og låver som forfaller har også en sær estetikk, der naturen tar tilbake sin plass etter mange år.

Ny kjøreordre, til venstre mot Elvebrua og inn på grusvei igjen. Her ventet Arne Rustebakke og kona med en liten oppkvikkende kakebit, før vi dundret videre. Nytt landskap, hytter og mosekledd terreng, noe som er typisk for områdene i Engerdal og Rendalen. Veien slynger seg langs Trysilelva, eller Klara älv som den heter på svenskesiden.

Vi passerer Sennsjøen med idylliske hytteområder og ,litt overraskende, folk som hadde satt seg ned i veikanten, med norske flagg og vinket til rytterne. Etter noen mil tar vi til høyre, opp mot Granberget, og vi blåser forbi en rekke tyske BMW,er oppover grusveien. Den militærgrå kortesjen forsvinner i speilet og vi bikker over toppen og ned mot Sølenstua og Engerdalsveien.

Trondhjemsridtet er også sosialisering . Her er Hans S. Johannessen, Arne Eftestøl og Henning Trulsrud i gang med en debrief av dagens kjøring

Langt der framme ses konturen av Sølenfjellene, en markert fjellformasjon i Femundsområdet. Ut på Engerdalsveien og ned til Isterfossen, hvor det er skiltet nordover mot Røros. Forhåndsomtalen av rittet beskrev dette som den lengste etappen uten tilgang til bensinstasjoner, så her gjaldt det å følge kjøreordren. Johnsgård Turistsenter ligger flott nede ved Langsjøen i Femundsmarka.

Her ventet 8 liter fuel, på grønne vannkanner, så da skulle vi rekke Røros med god margin. Deltagerne slappet skikkelig av, etter den første morgenetappen. Nå stakk solen fram og det ble kaffe og vafler inne i kafeen nede ved vannet. Med fyr på peisen ble dette et stemningsrikt stopp på veien. Turistene på stedet fikk også se mye spennende motorisert redskap.

Videre mot Røros, gjennom Femundsmarka, var det asfaltvei og nå gikk det greit unna. Ny tanking utenfor bergstaden, før vi slo ned støtta ved Røros Hotell. Nå ventet det lunch og en velkommen hvil. Røros trenger ingen nærmere presentasjon, men denne gangen hadde arrangørene lagt en sving innom Olavgruva. Nyberget er Røros Kobberverks nest eldste gruve. Olavsgruva var den siste gruva i drift i Storwartzfeltet. Disse to gruvene danner i dag ei sammenhengende gruve. Nyberget gruve ble drevet i periodene 1650-1717 og 1870-1890, mens drifta i Olavsgruva ble påbegynt i 1936 og fortsatte helt fram til sommeren 1972.

Kaffestopp og tanking ved Johnsgård Turistsenter, Langsjøen, Femundsmarka. Tyske Carsten Hamann forbereder sin 101 Scout for neste etappe

Terrenget her var blottet for trær og veien lå anlagt høyt over terrenget. Kanskje på grunn av snøforholdene om vinteren? Ved Glåmos kom vi inn på ruten vi kjente fra tidligere år, og nå startet rittet nedover mot Holtålen, Haltdalen, langs Gaula. Nå var sommersolen kommet for fullt og elven blinket i godværet. Vi passerer kjente stedsnavn, som Rognes og selvfølgelig skiltet til Bjørgen.

Nå hadde vi riktignok kjørt en hel dag, var slitne og trøtte, kanskje også dehydrerte. Slikt kan medføre synsforstyrrelser og muligens hallusinasjoner. Men rundt en skarp sving, på den andre elvebredden, stod en nydelig ung dame, kanskje akkurat ferdig med årets første bad i Gaula. Og, ..vel, hun hadde altså glemt badedrakten hjemme. Og hvis ikke slikt er trafikkfarlig, så vet ikke jeg.

Størens bakeri er kjent fra Bør Børson, og for sine ferske wienerbrød. Og mens vi diskuterte huldra ved elvebredden over en kopp kaffe, fikk motorsyklene kjølt seg ned utenfor kafeen. Nå gjensto bare sjarmøretappen ned til Trondheim.

Reisefølget mitt på de siste milene ble romkamerat Kjell Søreide og Gunnar Hop. Sistnevnte på en 1917 HD, som holdt skikkelig landeveistempo. Rett og slett imponerende av en over hundre år gammel motorsykkel.

fortsettelse i neste nummer...

En stopp i Tufsingdalen, på vei mot Røros.