

SMC-Kansliet Till Uppsala

Årsmötet för SMC i april 1971 hölls även detta år vid Camp Rengen. Då blev jag och min dåvarande sambo Maud invalda i styrelsen som kassör och "registrator".



Anders Porry från Linköping (th) kom också in i SMC-styrelsen samtidigt med mig. I mitten Sven Sjölin.

Vi skulle överta ansvaret för det dåvarande kansliet från Västeråspolisens Sven Sjölin och kassören Ove Gustavsson från Finspång som haft sina uppdrag i flera år. Under mötet ser vi genom fönstret att snöovädret ökar och hemfärden från mötet skedde i sämsta möjliga väderlek. Närmare 1 dm snöblask täckte hela vägen hem. Stänket från mötande och omkörande bilar täckte mc-kläderna och frös till ett ispansar. Det var inte en av mina drömrörelser på motorcykel.

Lite senare i april fick vi vara med vid vårträningen för Uppsalapolisens Länstrafikgrupp utanför Tierp. Det var en blandning av lugna balansövningar och höghastighetsövningar på grusväg. Under dagen var det någon av poliserna som undrade "hur fort min hoj gick". De hade just fått sina första exemplar av nya R60/5 och R75/5. Efter lite diskussion föreslogs att vi skulle åka ikapp, jag och han som hade Polisens nya 750. Den var spritt ny och bara körd från Uppsala medan min BMW var väl inkörd med



Övningsledaren Mille Nilsson drar upp den kvaddade R75:an ur diken och funderar på vad rapporten ska innehålla sina 1700 mil. Fler och fler ville vara med och plötsligt stod 8 hojar i bredd på banan...

Det var väl ingen bra idé och när den nya polishojen gick upp på bakhjulet och slog runt framför mitt framhjul besannades det. Övningsledaren började fundera hur han skulle förklara det inträffade för sina chefer och försöka få tag på en ny hoj. Den kraschade BMW:n med 5 mil på mätaren såg inte fullt så användbar ut.



Vid en vägkorsning i Dalby fick man ett spelkort om man svarade rätt på frågan.

I början av maj arrangerades en "pokerrunda" med start vid Grindstugan. Man skulle åka en slinga och svara på en del frågor. Om man svarat rätt, fick man ett slumpvis utvalt spelkort. Vid målet samlades deltagarna och spelade poker med korten man fått vid kontrollerna. Det var en trevlig form av aktivitet som borde kunna användas fler gånger.



Allt på SMC:s kansli fick plats i en lånad Volvo Duett.

Senare i maj kom mitt första styrelsemöte i SMC och i samband med det, lånade jag BK Foto:s Volvo Duett och hämtade hem SMC:s "kansli" till Uppsala. Kansliet bestod av ett arkivskåp, ett gammalt skrivbord och stol, en handvevad adresseringsmaskin och ett adressregister över SMC:s ca 1200 medlemmar. Samt ett antal kartonger med diverse papper och pärmar. Allt kördes till en källar-lokal på Rackarbergsgatan i området där jag var brevbärare. Då kunde jag på ett smidigt sätt sköta registrering av nya medlemmar och skicka ut medlemsmärken mm. Samtidigt skaffade vi en ny postboxadress till SMC vid ett postkontor i närheten där jag bodde i stadsdelen Sala-backar.



Många motorcyklar vid Höglandsträffen. I bakgrunden den ökända kraftledningen.

Men det var också en del annat att sköta. SMC hade, som jag nämnt tidigare, en egen sida i tidningen Racingsport (som nu bytt namn till Allt om MC). Den sidan fick jag ansvaret för. Trafiksäkerhetsverkets generaldirektör Lars Sköld skulle avgå och lämnade ett "testamente" efter sig där han föreslog (bland en massa andra saker) att motorcyklar inte skulle få köra fortare än 70. Det var ett drastiskt men inte särskilt realistiskt utspel och vi kontaktade TSV för att framföra våra synpunkter.

Det var inte bara möten och sökande efter klubbkåk. Många korta och långa utflykter var det. Samlingspunkten var alltså Fyristorg och vi ofta ut till Svista på en kvällsfika. Då och då kom det någon vit BMW från Polisens Länstrafikgrupp ner till torget och vi åkte ibland tillsam-

mans för en kopp kaffe. Då var det väl inte alltid så noga med hastigheten på E4:an utanför centrum. Ibland hände det att vi på kvällarna åkte och fikade vid Kalmarsands Camping, Hummelstabaren strax bortom Enköping eller badade i Björklingsjön.



På torget i Nässjö. Notera min diskreta resväska...



Vägpaus mitt i England på väg mot Liverpool och den väntande färjan.

I juni var det dags för min tredje resa till Isle of Man. Vi planerade sen att åka vidare på semester i Europa. På vår resa till färjan i Göteborg, passerade vi Höglandsträffen i Nässjö. Det var en av landets större mc-träffar och det var många utländska besökare på plats. Bl a var det två tyska bröder som hade sin sidvagns-mc fylld av konserverburkar som de sålde till andra träffdeltagare. Så småningom fick vi klart för oss att deras far ägde en konserverfabrik och burkarna var fyllda med tysk sprit. Träffen kallades några år senare för "Högspänningsträffen" pga en överförfriskad träffdeltagare som klättrade upp i den intilliggande kraftledningsstolpen.



I Göteborg träffade vi Lasse och Carina Westerlund som fått haveri på sin Triumph på väg genom Sverige. De hade ändå bestämt sig för att fullfölja resan till Isle of Man men lämnade mc-utrustningen kvar i Sverige. De tog tåget från Immingham till färjan i Liverpool. Senare under veckan hyrde de en Lambretta för att ta sig till de olika platserna på ön. Det här var ju mitt tredje besök på Isle of Man och jag hittade smidigt till olika bra publikplatser.



Lasse och Carina Westerlunds bröllopsresa på hyrd Lambretta på Isle of Man.



På läktarplats vid Braddan Bridge.



Trångt på det centrala torget. Många olika typer av motorcyklar och förare fanns det.

Efter TT-veckan reste vi söderut genom England och kom ner till Bournemouth där Maud varit på studier tidigare. Efter diverse sightseeing i området, tog vi den norskbyggda färjan från den jättelika färjehamnen Portsmouth till Cherbourg i Frankrike. Via ett snabbesök i Paris för att ta bild på Eiffeltornet, styrde vi färden sydost mot Schweiz. Det enda hjälpmedlet vi hade för att hitta, var en otydlig Europakarta från tidigt 60-tal...

Jag har aldrig studerat vare sig franska eller tyska, så egentligen var det en prestation att ta sig fram. Jag hade visserligen tittat i min instruktionsbok till motorcykeln på originalspråk, så ett och annat fackord hade väl fastnat. I Schweiz stannade vi på en jättestor camping i staden Zug. Efter en sömnlös natt i ett tält 5m från banvallen, visste jag att "zug" betyder "tåg" och att vi hamnat vid landets största järnvägsknut.



Snabbstopp mitt i Paris för att fotografera ett torn.

Sen började ett antal regndagar i Tyskland. Vi var inte förberedda med några bra regnkläder eller regntäta stövlar. I flera dygn startade man morgonen med att sätta fötterna i dyngsura läderstövlar. Dessutom läckte det in vatten i mina förgasare och jag var tvungen att stanna då och då för att göra ren flottörhus och munstycken. Jag lärde mig standardmeningen "Ich habe wasser in der vergaser" när vänliga tyskar undrade vad jag sysslade med.



Vid gasthaus i Goslar med nymonterad Gläserkåpa.

Innan resan hade jag (via nån tyskspråkig kamrat) haft kontakt med touringkåptillverkaren Gläser i Västtyskland. Jag hade beställt montering i samband med hemresan till Sverige. Vi övernattade på ett litet gasthaus i Goslar, strax intill den östtyska gränsen, medan min motorcykel försågs med den stora kåpan. Kvittot stämplades i tullen och jag fick tillbaka den tyska momsens så småningom. Naturligtvis var det ingen i den svenska tullen som upptäckte mitt utlandsinköp och därför tillkom inte heller någon svensk moms.

Några dagar efter hemkomsten till Uppsala, åkte vi till Rullsand för att fira midsommar med klubbkompisarna.



Man undrar lite vad Perra Björklund, Valle och Henry Melin funderar på vid midsommarfirandet vid Rullsand.

På midsommaraftonen kändes det lite ruggigt och jag kröp närmare och närmare lägerelden. När jag fortfarande frös trots att jag nästan satt i elden, insåg jag att det var något annat som var galet. Jag blev hemtransporterad i bil och läkarna konstaterade lunginflammation. Flera dagar i regn i Tyskland hade satt sina spår och nu kändes det viktigt att investera i bra regnkläder.

Nu började det röra på sig med klubbkåksfrågan och det kom några nya alternativ på lite olika avstånd från stan. En del var dessutom ganska kortvariga, eftersom husen skulle rivas. Men på midsommarafton 1971 damp det ner ett brev från Kommunen i min låda. Man hade hittat en mangårdsbyggnad till en nedlagd bondgård som hette Stångby i Vaksala strax utanför stan. Årstaområdet var ju inte så utbyggt ännu. Så småningom åkte vi dit och tittade på hur det såg ut. Och vi blev mycket nöjda. Visserligen hade man dömt ut avloppet från toa (något man senare förnekade) men man skulle bygga en ny torr-toa uppe i vedboden.



Vårt första besök vid vår klubbkåk vid Stångby. Då hade vi ännu ingen nyckel.

Om man tittar på klubbmedlemmarnas val av motorcykel, kunde man konstatera att inriktningen på långfärdsmaskiner hela tiden varit ganska markant. I märkesligan som var med för första gången i jernet nr3/1970 är det lika många BMW och Guzzi som alla andra maskiner tillsammans. Man ska inte generalisera men på den tiden var det väl en viss skillnad på "Triumph-åkare" och "BMW-åkare". Bland "touringåkarna" i ÖAM fanns det betydligt fler BMW och bland "stadsåkarna" fanns det betydligt fler Trajor. Vi har ju aldrig försökt dela upp oss men det har hela tiden varit en "touringinriktning" på klubben.

Så småningom blev det väl en viss uppdelning på "touringåkarna" i ÖAM och "stadsknuttarna" i UTC, Uppsala Twin Club.

UTC lyckades dessutom få tag på en klubblokal i ett hus i Årsta (numera rivet) före oss. Där hade man försäljning av starköl, något som vi aldrig har accepterat annat än i samband med organiserade fester. Det bidrog kanske till att de yngre drogs till Årsta och kvällspilsnerna i stället för att följa med på touring någonstans. ÖAM blev kallad för "lättölsklubben", något som vi blev stolta över. Vi tryckte till och med upp en floucerande Lyckholmsetikett med klubbens namn på. Då blev det slut med trakasseringen...



Bosse "BK" Lundgren vid tältet på Bollnästräffen.



Träffhatten var försedd med diverse pins och annat.

I augusti gjorde jag mitt första besök vid Anderstorp Raceway och det satt många klubbmedlemmar på läktaren vid Swedish TT. Då kunde vi på nära håll se Sveriges världsstjärna Kent Andersson på nära håll. En och annan medlem blev inspirerad och intresserad av roadracingsporten. "Kanske man skulle testa..."



Perra Björklund och alla andra klubbmedlemmar letar campingplats strax innan infarten till Anderstorp.



SMC:s styrelseledamot (och senare ordförande) tillika mc-skribent och författare Jan Leek vid Grindaheim.



Strax före start i 125cc-klassen. I första leder står Kent Andersson.

Nu var det dags för ännu ett besök vid norska Trollrallyt. Den här gången tog vi en smärre omväg via mina släktingar i Jämtland och min första mc-resa på Trollstigen och Jotunheimens stora vidder. Under träffdagarna fick vi reda på att den tidigare kanslichefen Sven Sjölin omkommit i en tragisk trafikolycka dagarna innan sin planerade Norgeresa. Resten av träffen och hemresan gick i bedrövelsens tecken...



Trollstigen är en klassisk serpentinväg i Norge, Det var första (men inte sista) mc-turen över bergen.

En lördag i slutet av augusti var det mc-träff och kräftkalas hos MC-Entusiasterna vid deras klubbkåk strax utanför Järfälla. På söndagen åkte de flesta ut på den nybyggda, men inte öppnade, motorvägen mot Bålsta. Ralph Andersson (numera Maléus), en av MCE:s medlemmar, skulle provåka sin dragracinghoj. Och jösses vad det gick undan...



Kräftskiva och stort party hos Motorcykelentusiasterna i Järfälla.



Hos MCE (och på alla andra mc-träffar) lagades mat "the old fashion way". På bilden Tobbe Andersson.

Bland det första vi gjorde iordning i klubbkåken var bardisken, som byggdes hösten 1971 och som i princip ser likadan ut idag. Dessutom öppnade man (läs Sternesjö) väggen mellan de två övriga rummen på bottenvåningen med motorsåg. Då fick vi ett större samlingsrum med flera soffgrupper som medlemmarna släpade dit. Den före detta toaletten iordningsställdes som mörkrum där alla bilder till Jernet framställdes under flera år framåt.



Raffe sätter iväg sin dragracinghoj på en spikrak nyasfalterad (inte öppnad) motorväg.

SMC-kansliet (dvs jag) hyrde in sig på övervåningen i klubbkåken i Stångby för 40 kr/mån. Eftersom jag var i klubbkåken tämligen regelbundet, var det ingen omväg till kansliet. Under de närmaste åren inköptes stencileringsmaskin och annan nödvändig utrustning.

I september hade SMC sitt årliga rådsmöte i Storgården i Gamla Uppsala och många sov kvar i klubbkåken i Stångby. På kvällen var TSV:s generaldirektör Lars Sköld där och försvarade sitt "testamente" med 70-begränsningen. Stor kalabalik och absolut fullsatt i klubbkåken. Ett ljudband från mötet skickades sen ut till många av landets mc-klubbar. Det var det första stora hotet mot motorcyklismen. Fast Sköld tonade ner det och insåg att det inte var realistiskt. Men det skulle komma fler och större förslag...



SMC visar klorna mot Trafiksäkerhetsverkets generaldirektör Lars Sköld (som bodde i Uppsala).

Mitt Enda FIM-Rally

Vintern 71-72 kom det förslag om att åka till det kommande FIM-rallyt i Jugoslavien. För att få göra det var man på den tiden tvungen att vara med i en SVEMO-ansluten klubb.

Och därför gick klubben med i organisationen. Att man dessutom kunde tävla för klubben i road racing blev likasom en bonus och några hade redan aviserat ett intresse. Redan påsken -72 reste Sten-Olov Hars, Per Styf och Thomas "Pavo" Högberg till Anderstorp och blev klubbens första deltagare på förarkurs i road racing. Men inte de sista.



"En stor mc-firma i Uppsala" lånade välvilligt ut en La-verda till vår SMC-monter på Teknorama i Stockholm.

MC-mässan detta år hölls på Teknorama på Djurgården och jag var naturligtvis i SMC-montern större delen av tiden. Monterväggarna och ett jättestort SMC-märke hade vi gjort färdig innan resan till Stockholm. Mässan invigdes av Jerry Williams som åkte på ett vattenkyld Suzuki 750 på en ramp upp till scenen.



Ville Svensson försöker para ihop skruvar och muttrar på kortast möjliga tid. Givetvis var några vänstergängade.

I Maj besökte vi Finspångs MCK:s "Kul på 2 hjul" och Ville Svensson blev 3:a och Leffe Sternesjö 4:a i konsten att svara på frågor och utföra diverse uppgifter. På Siljans-träffen några veckor efter, vann Torbjörn "Proppen" Johansson den trialtävling som anordnades. "Proppen" körde också Tillförlitlighet (numera heter det enduro) och var ganska van att balansera mellan stubbar och stenar. Vi hann också besöka en SM-tävling i road racing i Linköping innan det var dags för årets långresa.

I början av juni inleddes ett samarbete mellan SMC och M, Motormännens Riksförbund. De hade en likartad verksamhet som oss men var oändligt mycket större. Deras konsument- och reseverksamhet kunde vi dra nytta av och ett tal pratades det om samgående mellan våra organisationer.



På julfest hos Västerås Motorcyklister. Bland middags-gästerna fanns bla Lelle Westin.

Men det där med FIM-rallyt skulle visa sig bli lite extra problematiskt för oss svenskar. På grund av att Jugoslaviens ambassadör Rolovic blivit mördad i Stockholm i april året innan, var inte svenskarna så populära där nere. Vi fick inte klartecken att åka förrän några dagar innan avfärd. Men det blev efter många om och men, en lång och jobbig resa till Ohrid i södra Jugoslavien. Med på resan var också Mats Arborelius, Hasse & Barbro Blomqvist och deras kompis Bosse Lindhult från Stockholm. Mats, Maud och jag bodde på ett fantastiskt vandrarhem mitt i centrala Mariestad på vår väg till Göteborg innan vi träffade de andra på kajen i Göteborg.

Från Travemünde tog vi oss längs Autobahn genom Väst-tyskland och in i Österrike. I Neukirchen bodde vi hos en vän till Hasse & Barbro på hotell Unterbrunn. Dagen efter passerade jag för första gången Grossglocknerpasset som



Vandrarhemmet i Mariestad var en trevlig upplevelse.



Hasse och Barbro Blomqvist kände ägaren till det trevliga hotellet Unterbrunn i Neukirchen. Det var helt ok.



Min första passage över Grossglockner var en häftig upplevelse.

ligger mer än 2500m öh. Mats som hade stor respekt för höjder, försökte köra innerkurva så mycket som möjligt och det måste ha varit jobbigt. På nervägen från toppen passerar vi byn Heiligenblut som ett par år senare skulle bli en stor samlingsplats för svenska motorcyklister på Europasemester.

Det var första gången jag besökte ett (som jag uppfattade det) "socialistiskt östland". Jag blev imponerad av att det fanns reklam i TV redan då. Det skulle dröja ett antal år innan vi fick det i Sverige. Statschefen Tito var väl inte populär i alla läger men var ändå den sammanhållande länken mellan Jugoslaviens olika delrepubliker.

Det blev besök vid några kända turistställen, bl a grotorna vid Postojna där partisanerna sprängt tyskarnas oljeförråd under 2:a världskriget. På midsommarafton hamnade vid en camping längs kustvägen, strax söder om Rijeka. Vi badade i det klarblå Adriatiska Havet tvärs över vägen. Det var en fanstatisk kväll och vi satt vid uterestaurangen och åt och drack gott. Så småningom började det blåsa och vi drog oss tillbaka till våra tält. Det blev en våldsam storm med regn halva natten. Min BMW blåste omkull och drog med sig vårt tält som inte gick att resa mer. När vi åkte söderut längs kustvägen morgonen efter, fick vi höra att en tysk husvagnsturistande familj blåst ner från en parkeringsficka i stormen. De hamnade ca 300 m nedanför slänten...



Vårt raserade tält, delvis återställt.

Vi märkte också att vi då och då träffade på jugoslavienfödda svenskar på semester i hemlandet. Det mest överraskande tillfället var när vi stod och tittade på vår karta i utkanten av en liten by mitt i landet. Vi var nog inte riktigt säkra på var vi var. Alldeles intill lekte några barn som nyfiket kom fram till oss. En av dem frågade på perfekt Göteborgska om vi behövde hjälp med vägvisning. Vi blev nog överraskade allesammans då.

"Vägarna" var ibland under all kritik och inte ens färdigbyggda när vi kom. På ett ställe vägrade Barbro köra sin BMW på det bergkrossbelagda underlaget. Hasse fick köra fram sin hoj några mil och sen bli skjutsad tillbaka för att köra Barbros hoj.



Dåtidens Jugoslaviska vägar var inte alltid någon höjdarupplevelse för våra landsvägsmaskiner.



Fantastiskt vackert vid sjösystemet Plitvice som numera är nationalpark i Kroatien.

Vi hade bestämt att vi skulle stanna i en korsning strax utanför Sarajevo för att bestämma om vi skulle besöka stan eller fortsätta förbi. När jag ser en trafikpolis med kpist på axeln hålla ut sin lilla stoppskylt, saktade jag in och stannade. Det gjorde inte den VW som låg strax bakom mig (fast det egentligen var honom som polisen skulle stoppa). När han körde på mig höll jag på att ramla över polisen och det hade nog inte varit så lyckat. Polisen verkade inte ett dugg intresserad av vår olycka. Han kallade på en utredare från Sarajevo och fortsatte sina trafikkontroller. Vi väntade och väntade...



En bucklig framskärm på Folkan och innehållet i min vänstra packfick som spreds ut på vägen.

På vägen låg rester av min vänstra packficka och utspritt innehåll. Tröjor och massor av filmrullar över hela vägen. När utredaren kom, grusades min förhoppning att det skulle vara ett solklart fall. Jag ville fotografera polisen men en inhemsk man stoppade mig och försökte förklara att det inte var tillåtet att fotografera poliser i Jugoslavien. Eftersom jag inte kunde prata serbokroatiska med polisen, blev det diverse problem. Jag berättade min version för Hasse som på tyska berättade den för mannen som kört på mig. Han berättade min (eller sin version av min) version för polisen... Det kändes som man var i underläge när polisen åkte in till Sarajevo igen. Timmarna gick och utredaren kom tillbaka med en utskrift av rapporten.



Som tur var fanns en campingplats 10m från olycksplatsen. Notera min böjda blinkersarm.

Vi insåg att vår tanke att åka vidare inte längre var aktuellt. Alldeles intill olycksplatsen låg en stor campingplats där vi tog in. På kvällen blev det besök på en restaurang inne i staden. Då var all text på menyerna på serbokroatiska. Det var första gången jag varit inne i ett restaurangkök och lyft på kastrullocken för att välja middagsmat.



Mats Arborelius vid incheckningen till FIM-rallyt i Ohrid.

När vi kom till träffplatsen i Ohrid i Makedonien träffade vi naturligtvis många andra svenskar och utländska deltagare. Vi som hade heltäckande hjälmar blev bjuda nästan hur mycket som helst av de ryska deltagarna. Där fanns inga sådana mc-hjälmar. Någon av deltagarna var alldeles för mycket intresserad och Hasse blev bestulen på sin hjälm.



På middag med FIM-rallydeltagare. Vid bordet Stefan och Ulla Lodesten.



Det var byteshandel mellan deltagarna. Jag bytte till mig en rysk vimpel mot en "Ät mera gröt"-tröja.

Östra Aros MCK blev näst största klubb från Sverige och fick med oss den första av många FIM-pokaler (finns i klubbkåken). På hemvägen märkte vi resultatet av alla dieselutsläpp på vägarna. Det kom en liten regnskur och vägen blev såphal. Ingen av oss körde omkull men vi stannade och hjälpte en man i en Renault 4L upp på hjulen igen.



Besöket i gamla staden i Dubrovnik var fantastiskt. Th Aimo Nietosvouri.



Vi gjorde vi ett minnesvärt besök i gamla staden i Dubrovnik och den vackra ön Lokrum utanför. På färjan till Ancona hade vi en hytt som var mer av en svit. Aldrig har jag haft en större hytt på en båtresa. När vi kom fram till den italienska staden, skulle vi ha lite mat innan vi



Vid ankomsten till Ancona i Italien åt jag min första (men inte sista) pizza.



Många svenskspråkiga skyltar fanns i San Marino. Som fd filatelist kände jag väl till lilleputtlandet.

åkte vidare. Då åt jag min första pizza. På en bensinmack längs motorvägen norrut, konstaterade jag förundrat att man kunde köpa vilka drycker som helst. Jag köpte en flaska Amaretto, en riktigt god mandellikör.

Vi besökte även San Marino, lilleputtlandet som egentligen bara är en kulle. Där fanns hur många souvenirbutiker som helst och de flesta hade svenskspråkiga skyltar med erbjudande om svenskt kaffe och billig sprit.

I tältet på campingplatsen i Bologna "opererade" vi bort en jättelik varböld under Mauds arm med en vass kniv. Det var kanske inte så steril miljö men det fungerade



Campingplatsen vid Bologna. På bilden Aimo Nietosvouri och Hasse Blomqvist.

ändå. Ren sprit att göra rent med fanns ju på varenda apotek. Ingen italienare skulle komma på tanken att spriten skulle kunna användas för invärtes bruk.



Laverdafabriken låg (då) strax intill torget i Breganze.

Hasse hade ju tidigare besökt Laverdafabriken i Breganze och kände ägaren till ett av hotellen i byn. Därför blev vi kvar där ett par dagar. Hotellägaren bjöd oss allesammans på sin systers födelsedagskalas första kvällen. Hon bodde en bit upp efter en slingrande bergsväg. Där blev det massor av mat och massor av vin. Det kändes lite märkligt när vi satt i baksätet och hotellägaren, trots vindrickandet, körde i rask takt ner längs den krokiga vägen ner till byn.



Vi försöker vara pjäser på det jättestora schackbrädet på torget i Marostica.

Vi besökte grannbyn Marostica där man sedan mitten av 1400-talet spelat på ett enormt "schackbräde" på torget med levande människor och hästar. Hasse visade oss var Laverdas broschyrbilder var tagna uppe i borgen ovanför torget.

MC-fabriken som då låg vid det centrala torget, provkörde varje ny hoj en bit på den slingrande bergsvägen. Det var märkligt att se den lokala polisen vända ryggen åt den fullgasande provköraren och sen lugnt gå in och ta en drink på restaurangen intill. Det kändes att den svenska kulturen var långt ifrån Breganzes verklighet.

Jag hade innan resan stämt träff med Torgil Magnusson i S:t Moritz. Torgil, som var med i SMC:s första interimis-

styrelse, hade några papper han ville lämna över. Han bodde normalt i Rom men ett par månader på sommaren vistades han i S:t Moritz på ett hotell. Ett perfekt ställe för rundturer med sin Honda 750. Naturligtvis hade jag tappat bort lappen med namnet på hotellet och det finns



Torgil Magnussons korta mc-släp (byggt av RR-föraren Luigi Taveri) på väg över Alperna.

mååånga hotell i byn. Men när vi åkt ett par varv i byn, stannade vi och tog en fika vid det centrala torget. Då dök Torgil upp för att han hade hört att det var en svenske-registrerad mc på torget. Snacka om djungeltrumma i byn.

Torgil hade packat sin bil med mc-släp och var på väg hem till Sverige pga familjeskäl. Vi hade sällskap en bit norrut genom Schweiz och Österrike innan han i rask takt försvann vidare norrut.



"The Flying Finn" Jarno Saarinen med flickvän i depån på Anderstorp.

I augusti var det dags för ett nytt besök vid Swedish TT för att kolla in Agostini, Länsivuori och alla andra världskändisar. Det var sista gången jag fick se Jarno Saarinen och Renzo Pasolini som båda avled i en våldsam krasch på Monza i maj 1973. Lite senare i augusti besökte vi både Mariarosträffen i Västerås och Kopparträffen i Falun.



En avslappnad Giacomo Agostini på sin MV Agusta i depån på Anderstorp.

Klubbens medlem (och min arbetskamrat) S-O Hars visade sig vara en hejare på att köra sin vassade Honda 750, blev årets debutant och klassade upp sig som A-förare inför 1973.



Mariarosträffens deltagare utspridda överallt.



Kortegen på Kopparträffen gick via dagbrottet "Stora Stöten".



Tidigt 70-tal var det fortfarande krav på att alla fordon skulle vara försedda med en namnskytt med ägarens "namn och hemvist". Det var polisens i särklass största möjlighet att bötesförelägga någon som var lite uppstudsigt mot ordningsmakten. SMC tog fram en egen version och skickade ut till alla medlemmar.

I december tog SMC också fram en svart rund reflexdekal (!) att sätta på hojen och det väckte en del uppmärksamhet.

Senare hade klubben en Luciafest i Frödingssalen strax bakom dåvarande Migo. Festen kallades också "Rackartaj" (jag vet inte varför) och blev sen klubbens återkommande "årsfest" under många år.



Första MC-Kurserna



Med hemsnickrade monterväggar och inlånad motorcykel stod vi på mc-mässan i Scandinavium. Notera "förteckningen över alla medlemsklubbar.

Våren 73 var det mc-mässa i Scandinavium i Göteborg och Janne von Reis och jag lastade bilen full med monterväggar, SMC-bladet och massa andra saker.

En motorcykel lånades av en medlem i Club 30 och det blev några intensiva dagar för oss två. Vi raggade massor av nya medlemmar under mässtagarna och blev bekanta med en massa nya människor på västra sidan av Sverige.

Trafiksäkerhetsverket hade sen en tid en mc-grupp där SMC tillsammans med NTF, MHF-U, SVEMO och några andra ingick. Jag hade ju suttit med i gruppen som SMC-representant ett tag. I maj arrangerades den första instruktörsutbildningen i Strängnäs för framtida fortbild-



Båda bilderna är från den allra första utbildningen för instruktörer till fortbildning för motorcyklister i Strängnäs våren 1973.

ningskurser för motorcyklister. Deltagarna fördelades efter respektive organisations storlek och SVEMO (med bara tävlingsverksamhet på programmet) fick flest deltagare. Många hade aldrig suttit på en vanlig landsvägs-mc och att tro att de glatt skulle åka hem och arrangera kurser för motorcyklister var helt galet. NTF tog fram ett paket med konor och annat körgårdsmaterial och försåg varje län med. Vi var ändå 15st från SMC som var med på kursen och kunde dra igång det som så småningom blev både Avrostningskurser, Guld hjälm och Trafikborgarmärket i Guld. Att det var inledningen på den största fortbildningen för motorcyklister kunde vi inte ens drömma om.

MC - Single	MC - Personbil
MC - Tung lastbil	
MC - Lätt lastbil	
MC - Buss	
MC - MC	
MC - Övr. motorfordon	
MC - Moped	
MC - Cykel	
MC - Gräende	
MC - Djur	
MC - Tåg	

Tävlingsområde:
Antal olyckor fördelade efter trafikelement, svårighetsgrad samt tung resp. lätt MC.

Efter kursen åkte jag hem och gjorde "överskådliga" statistikbilder över olyckstyper där mc var inblandade. De blev några OH-bilder som användes på kurserna.

I maj kom dåvarande Montesa-importören Kenneth Lööf med några trialhojar som vi provade i backen vid Stångby. Det var innan vi fått klart för oss att det var ett runmärkt naturskyddsområde där man kanske inte skulle åka mc. Strax efter det, kom kommunen med ett arbetslag som byggde staket runt "fårhagen". Samtidigt lyckades vi också få dem att byta takpannor, vindskidor och fixa till grunden och skorstenarna åt oss.



Trialkörning på kullen strax intill klubbkåken (som visade sig vara naturskyddsområde).



Rådsmöte i Bollnäs i maj. Th blivande kassör och kansli-chef Stig "Bjucken" Björk.

Några av oss som var på Siljansträffen i Mora i början av juni, åkte vidare till mc-träffen Kokko-Ralli i Finland via färjan från Umeå till Vasa. Många hade försökt boka resa från Sundsvall men fått beskedet att det inte behövdes för motorcyklar. När kaptenen upptäckte att det var över 100 som ville med färjan, sa han nej till alla. Då lär det ha varit uppror på kajen i Sundsvall. Efter hemkomsten var det dags att packa för nytt midsommarfirande i Rullsand med mycket fest och stöj.



Blomyraträffen var en informell mc-träff vid Dellensjöarna i Hälsingland.



Midsommarfirande vid Rullsands camping strax söder om Gävle.

Under 1973 hade vi kontakt med kvarterspolisen Urban Jonasson i Årsta, en knapp km från klubbkåken. Där hade man problem med många 14-15-åringar som drev omkring. Vi hälsade dem välkomna till oss och många blev så småningom medlemmar och intresserade hojåkare. Men just i början var det kanske inte så bra. Det blev mer likt en ungdomsgård, eftersom de unga besökte kåken oftare än de "gamla" medlemmarna. Många av de "gamla" medlemmarna ville helst inte komma ut för att det var så livligt där.

Samtidigt började det bli mycket svinn av godis i kiosken och vi drabbades av flera inbrott. Vid ett tillfälle kom Urban ut till oss och undrade vad som var stulet. Vi kunde se att det fattades åtminstone en hel kartong med Dajm. Urban åkte tillbaka till skolgården i Årsta där nästan varje barn käkade Dajm. Det var inte så svårt att lista ut vem som var den som var ansvarig.



Ungdomarna var med och höststädade vid klubbkåken.

Alltsamman resulterade i att vi fick skriva hårdare ordningsregler och att vi var tvungna att sätta galler för fönstren. Stadgarna ändrades och under lång tid blev det nästan omöjligt för personer under 16 år att bli medlem i klubben. Det blev en mycket tråkig utveckling.



Vår klubbmedlem Sten-Olov Hars med startnr 18 strax före starten i F750-loppet.

Klubbens roadracingsåkare hade hela sommaren härjat runt på banorna och bäst gick det, inte helt oväntat, för min brevbärarkollega S-O Hars. Därför fick han också en plats i F750-loppet i samband med VM i Anderstorp. Vi var många medlemmar som satt på läktaren när han blev sen i starten och försökte köra ikapp de andra. I slutet av "flygrakan" var han ifatt klungan men missade en nerväxling och slungades av banan med våldsam fart, utan att ta med sig en enda av de andra förarna.

Jag minns att jag hade honom i kameran och skrek rätt ut. Ramen på hojen tog dock värsta smällen och gick av på tre ställen. S-O själv fick "bara" hjärnskakning och en spricka i huvudet. Efter några dagar på lasarettet i Värnamo skrev han ut sig själv och lovade läkaren att ta tåget hem. Men han var en sparsam kille och gick ut på E4:an och liftade hem till Uppsala. Vi tvingade honom att bo hemma hos oss en vecka för att ha koll på honom och hans tillfrisknande.



Resterna av Hars' Honda 750 med tre rambrott.

Sommaren 1973 påbörjades utbytet till nytt skyltsystem för alla fordon och Uppsala län var först ut. Till en artikel i SMC-bladet lånade vi en ny skylt hos "en känd mc-firma i Uppsala" och gjorde den första "falskskyltningen med de nya plåtarna.

Efter att ha bevistat MCE:s nattorientering i Järfälla, blev vi heltända på idén och åkte hem och gjorde en egen variant ett par veckor efter. Fast då var det mest klubbmedlemmar med. Året efter var det 30 startande från hela landet och Nattmaran blev ett av klubbens återkommande arrangemang under många år.





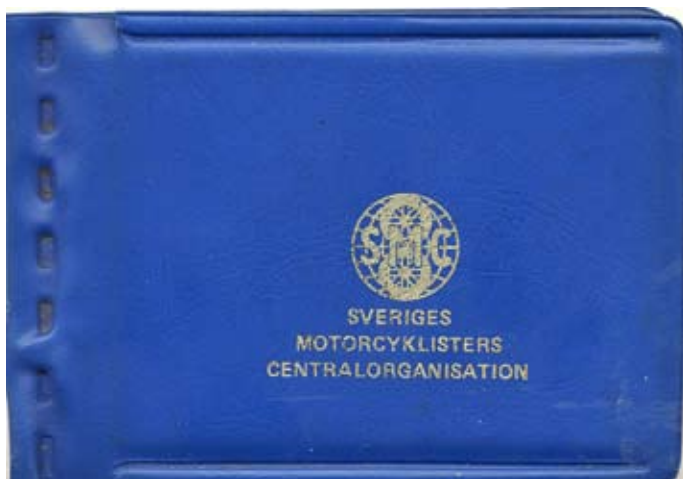
Bosse "BK" med sin "falskskyltade" Suzuki 750.

SMC-kansliet behövde en bättre stencileringsmaskin och jag och SMC:s dåvarande kassör Janne von Reis tog kontakt med kontorsföretaget Rex Rotary i Uppsala. Vi försökte få lite föreningsrabatt men det verkade helt omöjligt. När säljaren så småningom fick klart för sig att Jannes pappa var VD för företaget, sjönk prislappen drastiskt.

En av dåtidens viktigaste delar i SMC:s Touringkalender var BRÖ-registret över de som kunde hjälpa till om man fått problem med hojen.

SMC hade redan då en ganska omfattande försäljning av medlemsmärken i både metall, tyg och plast. Och så småningom tog vi även fram T-shirt med SMC-loggan. Alla medlemmar (även nya) fick också ett körkortsfodral med sedelklämna.

En dag ringde Polisen i Uppsala och berättade att dom hade en kille på mc som hade problem. Han hade med sig en liten blågul bok där jag fanns som kontakt. Dom eskorterade honom hem till mig där jag bodde. När han backade in sin hoj mot trottoarkanten, såg jag hans Schweiziska nummerplåt, insåg jag plötsligt att kalendern var spridd lite här och där och även icke-medlemmar kunde köpa den för 10kr. Trots mina bristande tyska språkkunskaper, bodde han hos oss några dagar till hojen var lagad och han kunde fortsätta sin semester.



Man kan ju undra hur många såna här körkortsfodral med sedelklämna som skickats ut från SMC under åren.



Lång kö vid kioskluckan på Mariarosträffen.

I slutet av -73 var det 5-årsjubileum i klubben och JERNET kom ut med sitt första offset-tryckta omslag. Framsidan var en av de bilder som UNT-fotografen Rolf Hamilton tog vid en kvällsutflykt till Märsta i augusti 1968 dagarna innan klubben bildades. I övrigt var det bilder från olika aktiviteter under året, bl.a på våra nya RR-åkare Lars Lindau och Torbjörn Malm och flera bilder från sommarens FIM-rally.

På grund av bl.a. Mats Arborelius och Torsten Vesterlunds engagemang angående FIM-rallyt, fick klubben en förfrågan från SVEMO om att bilda deras Turistkommitté. Så skedde och tillsammans med "den ständige" FIM-rallydeltagande Aimo Nietosvouri fick de ett tufft jobb med samordning för alla FIM-rallydeltagare i några år framåt.

Vintersäsongerna innehöll också mycket film- eller bildvisningar. Bensinbolagen hade en massa tävlingsfilmer (16mm) med både bil och mc som de gärna lånade ut. I början lånade vi en 16mm projektor från kommunens AV-central men klubben skaffade så småningom en egen filmprojektor. Den lät ganska mycket så vi ställde den på en hylla i rummet med baren och visade film genom ett hål i väggen. Den hyllan finns fortfarande kvar, dold bakom en barspegel.

Ordförande Och Kanslichef

I samband med att Maud och jag flyttade från lägenhet i Uppsala till eget hus vid Kyrkkullen strax utanför staden våren 1974, flyttade vi SMC-kansliet från övervåningen i klubbkåken och inredde ett särskilt rum hemma i källaren.

På gott och ont blev det nära till kansliet. Huset kom också att bli samlingsplats för många styrelsemöten i SMC de närmaste åren allteftersom verksamheten och medlemsantalet ökade.



I SMC-montern på mässan med bla Pelle Kjörling från MC-Entusiasterna. Foto:okänd.

SMC hade i flera år haft en sida i MC-tidningen Allt om MC och gjort andra utåtriktade kampanjer. Den största mc-tidningen, som då var MC-Nytt, var väl inte helt nöjda med att SMC hade en egen sida i konkurrenttidningen och ville inleda ett samarbete som bl a innebar att vi skulle flytta sidan till MC-Nytt. Efter några möten, avbröts de kontakterna och blev istället ännu mer frostiga än tidigare.

Rent generellt har vi under årens lopp varit förskonade från allvarigare olyckor bland medlemmarna i Östra Aros MCK. Men sommaren -74 gjorde vår dåvarande vice ordis Sören Högström en riktig resa när han wobblade omkull nere i Munkedal. Under en kort tur på BMW:n iklädd T-shirt kanade han på asfalten. Han lär inte ha sett vacker ut på ryggen och vi kunde inte nog betona nyttan med riktiga mc-kläder vid alla mc-turer, hur korta de än är.



Dagorienteringen med kontroll vid sjön Lajsen i Rasbokil. Närmast kameran Tobbe "Proppen" Johansson.



SMC-tältet (ja, vi bodde där också) alldeles intill banan i Anderstorp. Ingen risk för försovning där.

Vår medlem Leffe Sternesjö var på IFMA-utställningen i Köln 1974 och tittade på nyheter. Kort därefter kunde Östra Aros MC-klubbtidning eminenta JERNET presentera de absolut första bilderna på Honda Gold Wing, då en sensation med en 4-cylindrig boxer på 1000 kubik. Det har ju hänt en del sedan dess.

Vid den här tiden var intresset för Road Racing stort i klubben. S-O Hars, Lasse Lindau och Tobbe Malm var de som var mest aktiva. Men många medlemmar åkte också runt till banorna för att heja på sina klubbkompisar. Vi noterade t.ex. att Tobbe kom in på en 3:e plats i Kinnekulleloppet, medan den betydligt mer kände Peter Sköld kom 7:a i samma tävling.

I juli bemannade vi ett SMC-tält i Anderstorp intill banan mellan huvudläktaren och depån. Många av besökarna



blev medlemmar och det fanns också medlemsmärken och tröjor att köpa på plats. Mycket enklare än att skicka efter. Det var första (men inte sista) gången SMC hade "utställningstält/värvning" av medlemmar, bortsett från den traditionella mc-mässan.

Allteftersom blev det mer och mer att göra på SMC-kansliet i källarvåningen i huset. Fler och fler medlemmar ringde på alla möjliga konstiga tider och så småningom var jag tvungen att skaffa ett nytt privattelefonnummer. SMC blev inblandad i fler och fler frågor och blev alltmer accepterad som remissinstans i allt som handlade om mc i trafik. Och det mesta passerade kansliet.

Bl a inleddes kontakter med SVEMO för att ta hand om Turistverksamheten. Det fanns redan då påtryckningar från FIM att Sverige skulle arrangera ett FIM-rally och man hade inte varken intresse eller kunskap i den rena tävlingsorganisationen. Tyvärr skulle det dröja ytterligare ett antal år innan något gemensamt samarbetsavtal var klart. Frågan om att inrätta en halvtidstjänst på kansliet diskuterades men det konstaterades att det inte fanns några medel för det. Kanske ett samarbetsavtal med SVE-MO skulle kunna lösa det?



Ville Svensson på sin Honda XL250 på slagghögarna vid Ramhälls gruvor.

Någon medlem hade hittat en ny lekplats för mc-åkarna. Det var de jättelika sandupplagen vid Ramhälls gruvor några mil NO om Uppsala. Det var egentligen dammar där överskottsvattnet/sanden från gruvorna pumpades upp. Sen sjönk vattnet och sanden blev kvar. Vi fick ok att åka där men så småningom kom busåkande bilister dit och förstörde alltsammans. En av våra medlemmar anställdes senare på Husqvarnafabriken och tipsade deras marknadsavdelning. Det var mycket billigare (men precis lika bra) att ta ökenbilderna i Uppland än i Afrika.



Trångt mellan tälten på Bollnästräffen. Th Anja Westerlund och hennes dalmatiner Yatzy som åkte sidvagn. Tv (bakom sidvagnen) Danne Sundström från Öjebyn.



Inför SMC:s årsmöte i Pinnarp utanför Kisa hösten 74, ville Janne Leek lämna styrelsen och vi hade svårt att hitta en ersättare. Eftersom vi gjorde om stadgarna vid årsmötet och kanslichefen inte längre ingick i styrelsen (modernt tänkande) så blev jag både ordförande och kansliansvarig det närmaste året. Det var praktiskt men inte särskilt smart.

Som nästan heltidsarbetande med kansliet var jag inte intressant för media men när jag plötsligt var ordförande för organisationen blev det annorlunda. I en intervju i Upsala Nya Tidning kritiserade jag trafikskolornas mc-"utbildningar" och då blev det liv i luckan hos vissa körskolor i Uppsala och jag blev kallad än det ena och än det andra. SMC jobbade intensivt med att komma med i Kvällsöppet för att propagera för motorcyklismen och att få media att delta i någon fortbildningskurs.

Nästa "dråpslag" mot hojåkarna kom med den nya trafikskadelagen som presenterades hösten 1974. Varje fordonskategori skulle bära sina egna kostnader, oavsett vem som var skyldigt till olyckan. Att kostnaderna för motorcyklister skulle bli större än för bilisterna vid en kollision, kunde vi räkna ut. Trots att vi visste att merparten av kollisionerna orsakades av bilisterna, blir det i princip alltid svårare (läs dyrare) personsador för motorcyklister. Lagen innebar att försäkringspremierna för motorcyklar mångdubblades och att det blev näst intill omöjligt för vissa att köpa hoj. SMC och Östra Aros MCK engagerade sig vilt i debatten runt lagen som, trots alla våra protester, gick igenom.

Det Största Hotet



I väntan på sightseeing i London efter bara nån timmes sömn på hotellet.



Nyhet på Earls Courtmässan var Benellis 750cc 6-pip som inte blev någon succé.

I början av 1975 var det stor MC-mässa på Earls Court i London och SMC arrangerade en gruppresa till mässan tillsammans med Motormännens Riksförbund (M). Vi blev totalt 50 personer som åkte från Göteborg.

Tyvärr blev det stormigt väder så redan vid Vinga Fyr låg de flesta i sina hytter i stället för att vara med på välkomstmiddagen. Båten kom till Immingham 6 tim förse- nad och vårt tåg väntade inte längre på oss. En av våra reseledare, Janne von Reis (som är en hejare på engel- ska), lyckades mitt i natten få tag på en buss för 50 pers som kunde köra oss till hotellet i London. På morgonen efter när vi stod utanför hotellet i London, konstaterade vi att det var skotthål i glasdörrarna vid entrén. Dåtiden- många IRA-attentat gjorde sig påmind och vi varnade deltagarna för att besöka pubar med poliser eller militä-

rer. Trots några trevliga dagar och en väldigt lugn hem- färd, gungade det under fötterna i flera dagar.

Den inte fullt så kontroversiella Hjälmlagen skulle börja gälla 1 juli 1975. Samtidigt fick vi reda på att vårt långva- riga och intensiva arbete för ett separat mc-körkort hade gett frukt. Riksdagen hade godkänt förslaget som skulle genomföras från 1 januari 1976. Det kändes som en rejäl seger!

Våren -75 var det premiär för evenemanget "Motorcy- kelns Dag" som var ett samarbete mellan mc-klubbar och mc-branschen. På lördagen var det paneldebatt i Nan- naskolans aula i Uppsala med representanter från Tra- fiksäkerhetsverket, Kommunikationsdepartementet och Försäkringsbolagen. Debatten lockade närmare 400 per- soner. På söndagen var det stor uppvisning av klubbar, mc-firmor och Polisen uppe vid Grindstugan. Även där var det massor av folk.



Rickman-Triumph på Concour d'Élegance i Västerås.

Efter alla svåra olyckor som hänt motorcyklister under föregående år, gjorde SMC och myndigheterna en stor- satsning på information. Fortbildningskurserna utveckla- des vidare och man tog också fram ett prov som innehöll både teori och praktik. Sen en tid fanns redan NTF:s Trafikborgarmärke (ungefär som Simborgarmärket) och det nya kallades "Trafikbor- garmärket i guld". Det var tyvärr komplicerat att ge- nomföra och det blev heller ingen jättesuccé.





Det var fortfarande rejäl vinter i Luleå i samband med Rådsmötet i maj.

Det från klubben välbesökta FIM-rallyt gick detta år i Lublin i Polen. En av våra medlemmar i klubben blev så förtjust att han kidnappade en av flickorna som var guide åt svenskarna. Hon flyttade senare till Uppsala och blev kvar! På samma FIM-rally var det en SMC-medlem från Blekinge som misskötte sig mycket och hamnade i polskt fängelse. Senare blev han en av få medlemmar som har uteslutits ur SMC.



Massor av hojar framför Gruvmuseet i Falun.

En anmärkningsvärd satsning på information om förebyggande av mc-olyckor gjordes av Trafiksäkerhetskommittéerna i Värmland i samarbete med Polisens Länstrafikgrupp. Jag tyckte det lät intressant och bestämde mig för att vara med på en sådan information en fredagskväll i Arvika. De var naturligtvis stolta över att SMC:s ordförande/kanslichef var intresserade av deras arbete.

Det var en hel del motorcyklister och andra på plats när jag kom till Folkets Park utanför Arvika. Vi diskuterade trafiksäkerhetsåtgärder och tittade på film till sent på kvällen. När vi avslutat, började jag fundera över var man kunde övernatta. Sådant brukade ju alltid lösa sig automatiskt på den tiden. Poliserna berättade att de bodde på ett vandrarhem men att det var stängt för kvällen för nya boende. Efter lite funderande, åkte vi ner till polisstationen för att försöka få tag på vandrarhemsföreståndaren eller hitta annat lämpligt boende. För mig (och SMC) var hotellboende inget alternativ. Om vi inte hittade något bra alternativ, var jag beredd att vända hem till Uppsala igen.

På skoj säger en av poliserna på stationen att "vi har några lediga rum här". Alla skrattade men sa att "ordfö-

randen från motorcyklisternas riksorganisation naturligtvis inte kunde bo i en fyllecell på en polisstation". "Varför inte?", sa jag, "jag behöver bara tak över huvudet". Det slutade med att jag parkerade min motorcykel på polishusets gård och bar in mina packfickor i cellen där de ordnade fram både lakan, täcken och kuddar. Efter en kvällsfika somnade jag i tryggt förvar. Innan jag vände kosan tillbaka hem på lördagen, blev det frukost i deras lunchrum.

I oktober berättade nye SMC-ordföranden Urban Bergfelt att han undersökte flyttning av kansliet till Göteborg men det bestämdes att det skulle vara kvar i Uppsala tills vidare.



Det riktigt stora hotet mot hojåkandet kom när Nordiska Trafiksäkerhetsrådet (NTR) i december 1975 lade fram sin "Rapport 13". Det var ett från myndigheterna seriöst förslag att begränsa cylindervolymen på alla motorcyklar till 250cc. Vi hämtade ett antal av den färskna rapporten på väg till SMC styrelsemöte i Göteborg och läste den grundligt på tågresan ner. Marianne Leek:s lägenhet fungerade både som möteslokal och övernattningsplats för det gigantiska mötet. Vid det tillfället startade SMC:s genom tiderna största aktion för att få bevara den svenska motorcyklismen.

Under tågresan hem från Göteborg skrevs ett "eftermötesprotokoll" över det som hände efter styrelsemötet. Det var en kväll fylld av fest, ännu mera fest, krogbesök där vi inte kom in eller blev utkastade och gratisåkande i stadens spårvagnar. "Protokollet" häftades in i en specialupplaga av SMC-aktuellt och ordföranden (som inte var med på utekvällen) höll på att få hjärtinfarkt innan han fått klart för sig att specialversionen bara gått ut till styrelsen.

Terrängkörningslagen drabbade även motorcyklisterna men i jämförelse med Rapport 13-frågan, hamnade den inte i något särskilt fokus.