

# MIN MC-HISTORIA

En berättelse i ord & bild



”Livet är som att köra motorcykel - ibland är det raksträckor utan att det händer så mycket. Men ibland är det lite krokigare”

Roger Söderbom, motorcyklist

# INNEHÅLL

|                                 |     |
|---------------------------------|-----|
| Förord                          | 3   |
| När allt började                | 4   |
| Första resan utomlands          | 8   |
| Östra Aros MCK kommer igång     | 12  |
| Med ny hoj till Nordkap         | 16  |
| SMC-kansliet till Uppsala       | 20  |
| Mitt enda FIM-rally             | 26  |
| Första MC-kurserna              | 32  |
| Ordförande och kanslichef       | 36  |
| Det största hotet               | 38  |
| Ett intensivt år                | 40  |
| SMC-kansliet anställer          | 46  |
| SMC växer och växer             | 50  |
| Sista Europaresan (på många år) | 54  |
| Överlämning av kansliet         | 58  |
| Diskriminerade!                 | 62  |
| Isle of Man med konsekvenser    | 66  |
| Sidecar Racing!                 | 74  |
| Tid ”över” för annat?           | 80  |
| Familjen blir större            | 84  |
| SMC i vår källare - igen        | 86  |
| Järngänget reunion              | 88  |
| Utan MC i garaget               | 90  |
| Mopperacingen tar fart          | 92  |
| Sidvagnsåkare på nytt           | 98  |
| Rörkenkörningarna hotade        | 102 |
| MC-ägare igen!                  | 104 |
| Svärfar på hoj - igen           | 106 |
| Nya touringar                   | 108 |
| Första familjeturen             | 110 |
| Ännu mera Sverigetourning       | 112 |
| Äntligen Högakusten             | 116 |
| Gokartbanetourning              | 118 |
| På 2 MC-träffar                 | 122 |
| Vänern runt                     | 124 |
| Dyster inledning                | 128 |
| Guide i Spanien                 | 130 |
| SMC firar 50 år                 | 132 |
| Ett märkligt ”avslut”           | 134 |
| Min ”korkek” Rörken             | 136 |
| ”Det är farligt att köra MC”    | 138 |



## Förord

Det är inte helt lätt att göra en sammanfattning av mer än 50 års mc-åkande. Vissa år har det blivit väldigt många mil och vissa mindre. Men den röda tråden har varit föreningsengagemanget. Sedan 1968 har det blivit många styrelse- eller planeringsmöten.

Så här i efterhand är det inte helt lätt att minnas alla detaljer. Jag kan tom ha blandat ihop ett och annat årtal. Tack och lov finns det både bilder och protokoll från åren som gått som ledtrådar till "svunna tider". Det är också lätt att det blir upprepningar eftersom många aktiviteter har återkommit år efter år. Men det är MIN upplevelse som jag försökt berätta om.

Med några få undantag är det mina egna bilder i berättelsen. Det kan också vara någon som tillfälligt hållit i min kamera. Vid de bilder som är tagna av annan fotograf/kamera, finns fotografens namn angivet om jag har uppgift om det.

Jag hoppas att berättelsen kommer att ge inspiration till både mc-åkning och föreningsengagemang.

Bilden ovan är, mig veterligen, min första längre mc-tur tillsammans med fosterfar David och min mamma sommaren 1952. Det var en Husqvarna 1000 och jag satt i "svärmorsluckan" i sidvagnen bakom min mamma och skulle snart fylla sex år.

Roger Söderbom

# När Allt Började



*De 10 månadernas militärtjänst var över och alla tog sig ut till väntande bilar och tåg.*

I mars 1967 kom jag ut från Livregementet på K3 i Skövde för att återgå till min tjänst som postiljon i Uppsala. Precis som tusentals andra killar i landet, skulle jag tillbaka till vardagen hemma efter drygt 10 månader. Inget märkvärdigt alls.

Efter någon vecka hemma började jag fundera över vad jag skulle köpa för bil. Efter tiden i Skövde var det tunt på personkontot. Så det kunde inte bli någon dyr bil.

Min fosterfar David drev en reparationsverkstad med bland annat Vespaservice i Uppsala. På det viset hade han många kontakter och han lyssnade runt lite här och där. En dag frågade han om det verkligen var bil jag ville ha. Han hade av en händelse hört av en bekant att det fanns en motorcykel till salu. Det var en BMW R67/2 från 1953, en relativt ovanlig 600-kubikare. Hans bekant hade haft sidvagn på den och kört en del orienteringar. Han undrade vad jag tyckte om den i stället för bil.



Fyra år tidigare hade jag kört upp för mc-körkort på min första Vespa. Visserligen har jag synpunkter på alla som fått sin mc-behörighet "på köpet" när de tagit bilkort. Men i sanningens namn var inte mc-utbildningen speciellt märkvärdig på den tiden. Det var inte tal om att ta mc-kortet via någon av stadens trafikskolor (allt hette Bilsko-



*SM på Vespa 1966 gick i Göteborg och jag körde i permisuniform på lånad scooter.*

lor på den tiden). Deras utbildningar var rena skämtet då och ett antal år framöver. Nästan ingen trafikskola hade lärare som kunde hantera en motorcykel. Att en trafiklärare skulle kunna köra mc bakom sin elev var i princip uteslutet.

Jag läste teori själv och övade körteknik på grusvägarna vid familjens sommartorp en bit från Uppsala. Körkortet blev inte heller "särskilt dyrt". Körkortsprovet kostade 25kr, stämpelavgiften på körkortet på Länsstyrelsen 10kr och fotografiet 7kr. Det blir totalt 42kr för mitt mc-kort.

Under uppkörningen (det som heter förarprov idag) fick jag ligga efter övningskörningsbilen med besiktningsmannen (dagens förarprovare). Då och då vände han sig om för att se att jag räckte ut handen på rätt sätt i någon korsning. Uppkörningen avslutades vid en trottoarkant 20 m från vår bostad. Besiktningsmannen och min fosterfar kände varandra...

Jag hade alltså ett par års erfarenhet på Vespa och hade skaffat mig en del trafikerfarenheter. Dessutom arrang-

*På väg till midsommarträff med Vespa Club Fyris.*



*Paus efter vägen en av de första turerna. Notera det upplagda röret på högersidan.*

erade Vespaklubben i Uppsala flera gymkhana-tävlingar (diverse balansövningar) där jag lyckades ganska bra. Att köra motorcykel var därmed inte så främmande som för många andra. I samma Vespaklubb fick jag under 1963 mitt första, men definitivt inte sista, styrelseuppdrag.

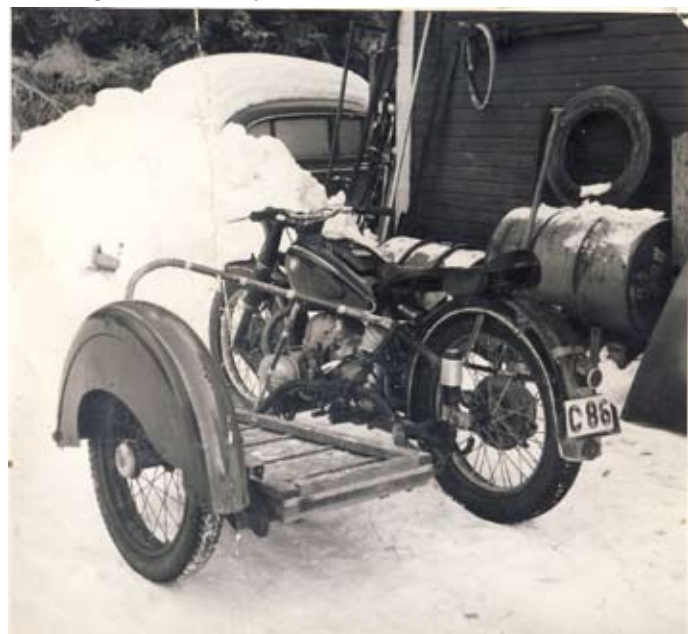
Jag bestämde mig ganska snabbt för att köpa BMW:n. David med mångårigt förflutet som orienterare på mc med sidvagn var väl glad. Men min mamma stod däremot inte längst fram i hyllningskören. Hon fortsatte att vara orolig för mina kortare och längre turer, så länge jag bodde hemma.

1967 fanns det relativt få motorcyklister med "tung mc" och de flesta var riktiga entusiaster. Samtidigt fanns det en väldigt många "lätta" mc, mestadels Husqvarna Silverpilen, som för många blev inkörsporten till större hojor. Medelåldern bland motorcyklisterna var klart under 25 år. Med mina drygt 20 år, passade jag bra in i bilden.

Jag fick höra talas om att det fanns en MC-klubb i Uppsala som hette Uppsala Motorcyklister. Då (och många år framåt) var Uppsala uppdelad i kategorierna Studenter och Arbetare. Klubben bestod av en grupp studenter och därför kändes det inte aktuellt för mig att ta kontakt med dem. Senare fick jag reda på att några av dem, bl a miljöprofessorn Staffan Westerlund, hade varit delaktiga i SMC:s första riktiga styrelse. Staffan klev av styrelsen 1965 och gick ur SMC efter en ideologisk diskussion.

Det var ännu många år innan lagen om att använda hjälm skulle införas. Men jag insåg tidigt att det var en bra säkerhetsdetalj och använde den (nästan) jämt. Däremot

var det sämre med andra detaljer. Många turer, både korta och långa, gjordes med jeans eller manchesterbyxor. En populär jacka kom från Barbour eller Belstaff. Den hade oljeimpregnerat tyg och stod emot regn väldigt bra. Nackdelen var att man aldrig var ren under naglarna, dom var alltid svarta av oljeimpregneringen. Jackan fanns i en grön version och man kunde tydligt se vem som hade en sådan, utan att de hade jackan på sig. Ögonen skyddades oftast av glasögon av flygarmodell. Det skulle dröja många år innan någon började tänka "säkerhetsutrustning" för motorcyklister.



*Förberedd för mc-orientering med sidvagn 1958. Foto Gunnar Pettersson, Uppsala.*



*Camping vid Fläsian, strax söder om Sundsvall.*

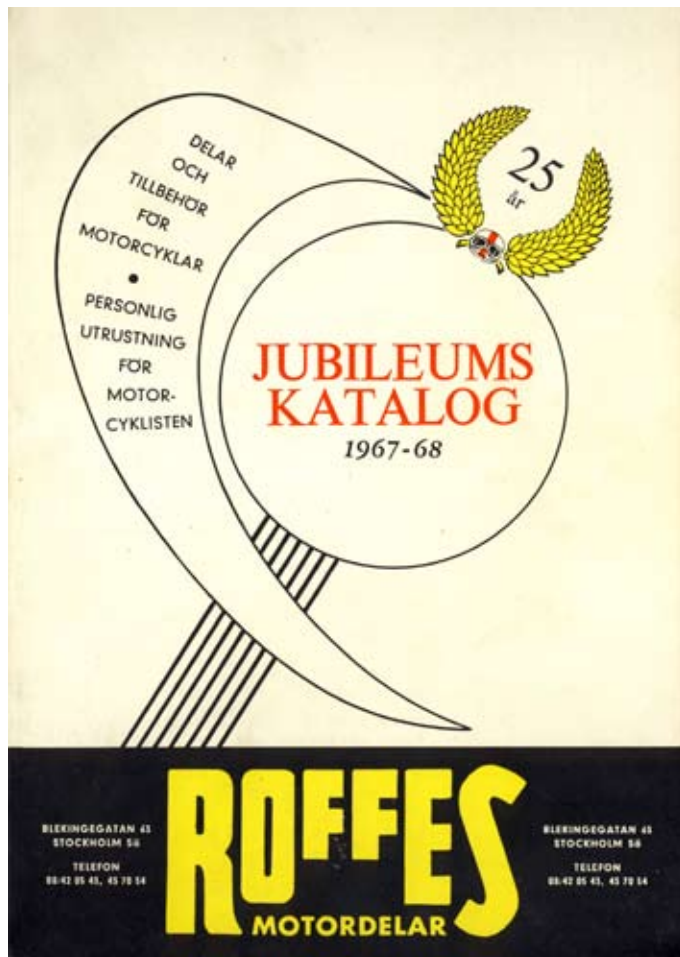
Min motorcykel hade ju använts på diverse tävlingar och var försedd med ett "upplagt rör" på högersidan. Efter som jag hela tiden brände mig på röret, gjorde David om rören och ett par universalljuddämpare inköptes.

Jag körde en del turer på större och mindre vägar runt Uppsala men mestadels ensam. Jag hade ännu inte hittat till någon annan samlingsplats än mc-parkeringen vid Fyrstorg i centrala staden. Men jag planerade en längre resa till Norge via min mammas släktingar i Jämtland.

I början av augusti blev det av. Till Sundsvall hade jag sällskap av en bilåkande kompis från Uppsala som skulle dit för att hälsa på bekanta. Jag hade också några vänner som jag passade på att hälsa på. Vi bodde i mitt tält på Fläsian, den stora camping- och badplatsen strax söder om Sundsvall. Jag passade samtidigt på att besikta min motorcykel på Bilprovningen i Sundsvall.

En mil väster om Sundsvall ligger Matfors, där det bodde en kompis från tiden på K3 i Skövde. Efter lite sökande (nä, Matfors är inte så stort) hittade jag på honom i en lastbil i byn och han fick provsitta min motorcykel. Snart fortsatte jag min resa och passerade Östersund. Vid Järpen tog jag av mot nordväst på grusvägen 336 och kom snart fram till etappmålet hos min morbror Hjalmar och kusin Margareta i Kallrör.

Så här i efterhand kan man fundera över att man bara åkte iväg så här utan att fundera på motorcykelns tillför-



*Roffes Motordelar i Stockholm hade en populär katalog*

litlighet. På den tiden var det ju lite si och så med den saken. Men det var bara att tanka och köra.

Efter ett par sköna dagar i Kallrör, åker jag några km till byns affär för att handla. Där träffar jag en tjej, vars morfar hade pensionat Granen i byn. Hon ville gärna åka med en sväng. Jag åkte hem med matvarorna och kom tillbaka för att hämta henne. Hon hade varken hjälm eller mc-kläder men det spelade ju inte så stor roll. Jag skulle ju ta det lugnt. Vårt mål var det lite större samhället Järpen, ca 4 mil söderut. Men ödet ville lite annorlunda.

Några km före Järpen, närmar jag mig en kurva på grusvägen. I makligt tempo får jag plötsligt panik och börjar bromsa och körde omkull. Eftersom det var bara några veckor före högertrafikomläggningen, kunde jag inte kla-



*Min lumparkompis Norlander i Matfors utanför Sundsvall.*



*Kalls kyrka i Jämtland. Rakt bakom kyrkan ligger min mammas föräldrahem*



*R67:an hemma på gården var inte mammas favorit.*

ga på skyltningen. Det satt varningsskyltar inför kurvan på båda sidor om vägen. Vad som egentligen inträffade, vet jag egentligen inte.

En närboende granne ringde efter ambulans och snart var vi på väg mot Östersunds Lasarett. Jag var bara lite öm i sidan men tjejen hade slagit i ryggen och ett ben. Det var bäst att ta in oss för koll. Färden gick tämligen fort och



*Jag putsade ofta på pärlan.*

jag minns att vi båda av någon anledning låg och nynnade på Beatles "When I'm Sixtyfour". Vi hamnade på varsin sal en bit från varandra och efter en liten stund dyker det upp en polis som ska förhöra mig! Jag kan inte förklara vad som hänt och jag visste inte ens vad flickan hette. Det kändes som om dom bestämt sig för att sätta dit mig, eftersom jag "inte hörde hemma där". Jag var ju en "studerande" från Uppsala (enligt Östersunds-Posten).

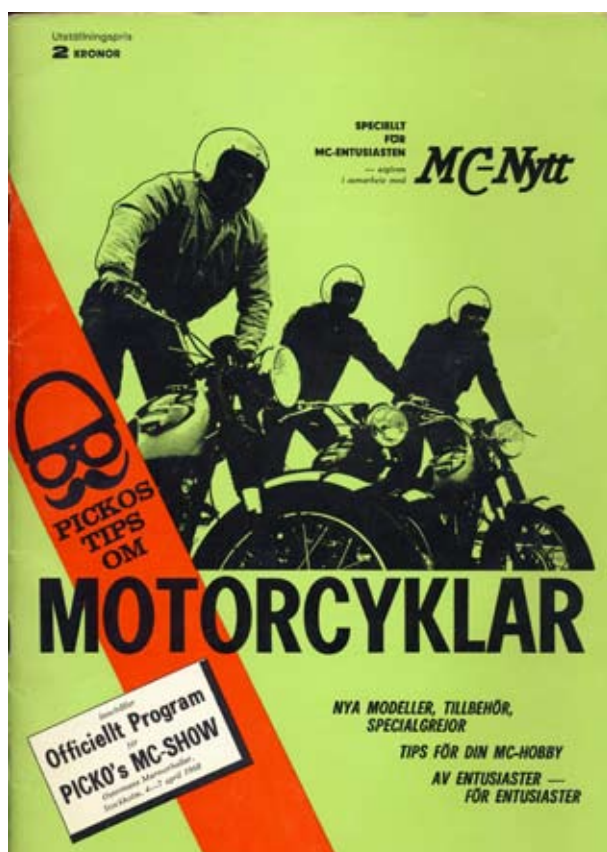


*BMW:n packad för touring till midsommarfirande i Öregrund.*

När jag besökte flickan (nu visste jag att hon hette Carola), låg hon med bandage om benet. Hon ropade "hur gick det med motorcykeln?" så hela salen hörde.

Efter ett par dagar tog jag bussen tillbaka till Kallrör igen men Carola var kvar ytterligare några dagar. Under tiden kunde jag lösa med transport av min trasiga mc med bussgods tillbaka till Uppsala. Hemma fanns min arga fosterfar och min oroliga mamma som inte kunde göra någonting. Till min mammas förskräkelse hade jag redan bestämt att jag skulle göra i ordning min motorcykel igen. Det var inga jätteskador men inför våren 1968 byttes bl a strålkastaren.

# Första Resan Utomlands



Pickos MC-show i Marmorhallarna var tidigt ett givet inslag.

Våren 1968 började med Picko Trobergs MC-mässa i dåvarande Marmorhallarna i centrala Stockholm. Dessutom började jag göra lite olika turer och träffade andra motorcyklister.



SM-tävling på Skarpnäcks flygfält. Först ligger världsmästaren Klaus Enders.



Tommy hade en spritt ny Dunstallkittad Norton.

En av dem var Tommy Rastén som hade en splitter ny Dunstall-Norton. Vi åkte till Roadracingstävlingarna på Skarpnäcks flygfält, strax utanför Stockholm och kollade in de allra främsta förarna. Han berättade att han bokade resa till tävlingarna på Isle of Man i slutet av maj. Egentligen



var det mesta bokad men jag fick tag på en återbudsbiljett. Då visste jag ännu inte så mycket om det nuvarande skatteparadiset. Tommy och jag planerade att åka över till Liverpool och bo på ön och sen åka ner till London en sväng innan vi lämnade det brittiska öriket. Tommy ville till Paul Dunstall och jag ville köpa nya packfickor hos Craven, båda kända företag i London på den tiden.

Dan före resan, tappade Tommy sin motorcykel utanför garaget och kåpglasat gick sönder. Men vi skulle ju till Paul Dunstall där priserna var hälften mot i Sverige. För Tommy blev det en resa med en något tilltygad mc.

Båtresan från Göteborg till Hull i England gjordes med M/S Spero (som allmänt gick under namnet Spyro). Några km efter att vi lämnat färjan, känns hojen svajig och jag stannar vid trottoarkanten. Oljepluggen har lossnat (eller blivit lossad?) och all olja rann ut, alldeles framför bakhjulet. Ny olja fanns att köpa på närmaste mack men hur skulle man få tag på en 19mm oljeplugg i dåtidens England? Tvärs över gatan låg en mack och något som såg ut som en mindre verkstad. Vi gick in till en äldre herre och han försvann in i verkstaden. Vi trodde att han struntat i oss när han plötsligt kom ut från verkstaden med en 19mm bult i handen! Det kunde väl inte vara sant?? Hur fasiken gick det till?



Parkering på bildäck på båten Spero på väg till Hull i England.

När vi så småningom kom till Liverpool, upptäckte vi att hela staden täcktes av en lager koldamm. Det var utsläpp från alla uppvärmningssystem, nånting som redan då var otänkbart i Sverige. En effekt av dammet är att det blir väldigt halt när det börjar regna. Och det gör det ofta i England. För säkerhets skull passar vi på att tanka innan vi ska åka båten till Isle of Man.

På kajen till båten mot Isle of Man blir vi medvetna om en rutin som vi inte visste om. På grund av "brandrisk", sög man ur bensintanken på alla motorcyklar som skulle med båten. Bara en liten skvätt lämnades kvar så man kunde ta sig till närmaste mack på ön. Man kan gissa att det var ett bra sätt för mackägarna på ön att få extrainkomster. Rutinen fanns kvar i många år men är nu borttagen.



En kurva strax före Goose Neck.



Vi bodde på Keighley Hotel på Promenaden, strax intill centrala "torget" där alla samlades.

Vi bodde på Keighley Hotel som låg efter Promenaden, bara 50m från det centrala torget i huvudstaden Douglas. Det betydde att vi fanns mitt i centrum och det mesta som hände. Det blev en vecka fylld av nya intryck och erfarenheter, vi hade ju inte varit utomlands förut. Visst hade vi varit och tittat på rodd racing förut. Men att kunna sitta på en gräsbeklädd stenmur en knapp meter från tävlingshjorna var definitivt en ny erfarenhet.



Massor av veteranhojar längs Promenaden. Här är en gammal Triumph.



Under veckan var det massor av andra aktiviteter runtom på ön. Det var dragracing i Ramsey, BMW-träff i Castle-town och veteranhojsutställning på Promenaden. Bland de gamla motorcyklarna hittade vi den svenske mc-legenden Harry Lundberger som också var på Isle of Man för första gången. Harry bodde på ett fint hotell med "en jävla massa vita dukar". Det var inte riktigt hans grej.



Att ha en BMW som inte var svart, var helgerån ansåg engelsmännen på BMW-träffen.

Han var utan fordon men ville ändå åka runt banan. Dagen innan hade vi sett filmen "No Limit" med "flygmalajen" George Formby om hans tävlande på Isle of Man-TT 1934 med sin hembyggda rutiga motorcykel (som han vann med förstås). I filmen är det en TT-förare som missar kurvan i Ballacrairie och kör in genom pubdörren och hamnar vid bardisken. Harry fick åka med Tommy på hans Dunstall men ville att vi stannade där för att han skulle gå in på puben och höra hur det var. Numera finns det ingen dörr där, och berättelsen är troligen påhittad av den som skrev filmmanuset.



I Laxey finns världens största vattenhjul. 1968 stod det stilla men startades senare igen.

1968 hade Hondas fabriksstall bestämt att man inte skulle delta i tävlingarna på Isle of Man. De ansågs alltför farliga. Därför uteblev den förväntade duellen mellan Mike Hailwood och MV Agusta-föraren Giacomo Agostini under veckan. Men vi fick reda på att det skulle bli duell på Mallory Park, strax utanför Leicester närmaste söndag efter. Självklart kunde vi inte missa det så det blev ett besök där, innan vi fortsatte mot London.

Vi hade inget bokat boende men det fanns möjlighet att för en billig peng övernatta på Svenska Sjömanskyrkan, en bit söder om Themsen i centrala London. Perfekt utgångspunkt för våra tänkta butiksbesök. Vi hade en



Mike "the bike" Hailwood var min favorit.

mycket detaljerad kartbok med alla stadens gator. Den var inte helt lätt att följa men vi hittade till Paul Dunstall utan problem och kunde montera ett nytt kåpglas på Tommys Norton.

Dan efter blev det besök hos Craven Equipment i norra London. De tillverkar packfickor i glasfiber till alla sorts motorcyklar. Efter att ha lämnat min mc vid fabriken för att de skulle montera packfickorna, åkte vi på Tommys hoj för att äta lunch. När Tommy klev av hojen, tog han med sig halva det nyinköpta kåpglaset... På eftermiddagen blev det en ny resa genom hela London till Dunstall för ännu ett nytt kåpglas.

Dagen efter åkte vi till Londons dåvarande färjehamn Tilbury och vidare hem till Göteborg igen.



Badtur till Björklingebadet.

Sommaren gick och jag träffade fler och fler motorcyklister i Uppsala. Jag hade också upptäckt att många mc-åkare sedan många år samlades vid FMCK-gården som var en kombinerad föreningsgård och kommunal ungdomsgård. De hade en föreståndare som hette Fredman. Han var, liksom de flesta i FMCK:s ledning, yrkesmilitär. På gården kunde man lösa ett "gårdskort" eller vara medlem i själva föreningen FMCK.

Under sommaren 1968 blev det många kortare turer runt omkring Uppsala men också till mc-träffar i Hedemora



*Paus vid Silvköparen utanför Sala på väg till Hedemora.*

och Katrineholm. På Katrineholmsträffen fick vi se ett nytt mc-märke, den italienska Laverda. Det var Stockholmaren Hasse Blomqvist som importerat det första exemplaret. Inte långt senare flyttar Hasse till Uppsala och blir Laverdasäljare på Lelles.



*Sveriges första Laverda gjorde många nyfikna. Motorn var väldigt lik en Honda-motor.*

Snart föddes tanken på att bilda en "vanlig mc-klubb" bland hojåkarna på gården. Och vi var väl några som drog lite extra mycket åt det hållet. En del hade sedan flera år starka band med personerna i FMCK och var väl lite mer avvaktande. I mitten av augusti gjorde Upsala Nya Tidning reportage om "Östra Aros MCK" som ännu inte var formellt bildad. Reporter Bo Jonsson och fotograf Rolf Hamilton åkte med oss en kväll när vi besökte klubbstugan hos Märsta Twin Club och det blev nästan ett helt uppslag i tidningen.



*Åkturen på stan 13 december väckte stor uppmärksamhet på stan.*



*Janne, Uffe, Ragge och Annika hos Twin Club i Märsta. Foto Rolf Hamilton, UNT.*

Nåväl, i början av september hade vi ett konstituerande möte som valde en interimstyrelse fram till vårens ordinarie årsmöte. I den första styrelsen blev Anders Forsman ordförande med hans fästmö Yvonne Eriksson som sekreterare. Tommy Rastén blev klubbens första kassör och gjorde klubbens första bokslut (som sitter uppsatt på väggen i klubbkåken). Vi bestämde också stadgar för klubben, som till större delen fortfarande finns kvar idag.

Vi började jakten på medlemmar på allvar. På den tiden fanns Länsstyrelsens Bilregister uppe vid Slottet och där satt vi och (för hand!) skrev av alla adresser till mc-ägare i Uppsala med omnejd och skickade information till dem.

Anders, som då jobbade på Polisens kontor vid Stora Torget, hade tillgång till en spritduplikator. Där framställde han det första, handskrivna numret av JERNET redan hösten -68. Det blev några till som gjordes där men de följande skrevs på skrivmaskin. Sen började vi stencilera dem på Ungdomsstyrelsen och så småningom på SMC:s kansli. Att det sedan dess har hänt en del teknisk utveckling kan vi notera...

Även om vi inte satt i sjön, ville vi väl ha en egen lokal att träffas i. Lite smått började efterforskningarna efter en klubbkåk. Vi gjorde också en liten "demonstration" när vi i samband med Lucia 1968 åkte runt på stan (ja, det var minusgrader!) med några hojar med Lucia (Ann-Kristin Jonsson), tomte (S-O Hars) och diverse stjärngossar (Ragnar Johansson och Jan Sigmert). En jätteförstoring av en bild från det satt i många år uppe i klubbkåken.

Anders hade också sedan ett bra tag haft kontakt med SMC:s kanslichef (det hette registrator då) Sven Sjölin och det var helt klart att vi skulle gå med i SMC redan från starten. Kopplingen mellan Östra Aros MCK och SMC skulle visa sig bli ännu starkare så småningom...



*På julfest hos Västerås Motorcyklister. Bland middagsgästerna fanns bla Lelle Westin.*

# Östra Aros MCK kommer igång



Klubbens första klubbmärke handsyddes av sekreterarens mamma i 10 exemplar.

I januari 1969 lämnade klubben in (via en stadsfullmäktigeledamot) en motion om några nya mc-parkeringar i stan.

Motionen beviljades och vi fick några nya mc-parkeringar vid Svandammen och på Forum-parkeringen (korsningen Dragarbrunnsgatan/Bredgränd). Sedan dess har tyvärr flera av dem försvunnit.



Första pulkareiset i Sunnerstabacken. På plats fanns bla Sternesjö, Forsman och Yvonne (Nonne).

I början av 1969 arrangerades det första pulka-racet i klubbens historia. Många medlemmar besökte mc-mässan i Marmorhallarna i Stockholm där det nya mc-märket Laverda presenterades på allvar. Det var också många som var med när vi besökte "TT-loppet" på Skarpnäck en kall april dag. En annan klassiker på den tiden som många



På väg till Skarpnäcks flygfält för att kolla in de snabba grabbarna. På HD:n Forsman och Nonne.

medlemmar besökte, var Concour d'Élegance. Det var en skönhetstävling i olika klasser för motorcyklar, vid Bryggargården i centrala Västerås. Leffe Sternesjö och Uffe Rydberg tog som vanligt några pokaler med sig hem.



Paus vid Hummelsta på väg till Concour d'Élegance i Västerås. På motorcykeln Indianentusiasten Henry Melin.

Men att vi bildade en egen klubb, var inget som FMCK tyckte var så kul. Dom ville ju att vi skulle vara med där i stället. Med minimala möjligheter att kunna påverka besluten. Så när vi bildat ÖAM (som vi kallade oss då) så började det komma fler och fler påhopp på olika medlemmar i ÖAM och krav på att alla skulle betala medlemsavgift i FMCK också för att få vistas där. Någon medlem blev till och med anklagad för ett inbrott i lokalerna.

Vi hade i alla fall vårt första ordinarie årsmöte och jag blev för första gången vald till ordförande i klubben. Det skulle bli ett antal år.



På ett regnigt torg utanför Bryggargården i Västerås var det skönhetstävling för motorcyklar. Molly och hennes man från Mariefred var ofta med på träffarna.



Utflykt för att träffa motorcyklisterna på torget i Sala. Th på bilden Håkan "Lången" Sund och Tobbe Andersson

1969 var det åter en tur över till Isle of Man och jag åkte som vanligt på min R 67:a, Ragnar "Ragge" Johansson och Annika Pettersson på en R 60 med dubbla (tomma) Hoske-ljuddämpare (läs förstärkare), Anders Forsman och Yvonne Eriksson på HD Sportster, Sten-Olov Hars och Ann-Kristin Jonsson på Honda 305 samt Uffe & Majsan Rydberg och Leffe & Britt Sternesjö på varsin BMW R69S med sidvagn.



Paus bortom Västerås på väg till Isle of Man med Ragge, Annika, Hars och Ann-Christin.

Ragge blev några dagar senare utesluten från BMW-träffen i Castletown pga sina "ljuddämpare" och han hördes flera km när han ilsken åkte därifrån. I övrigt var det en fantastisk vecka och jag började hitta lite bättre på ön.



Isle of Man var himmelriket om man letade efter pins.



På plats vid den berömda bron vid Ballaugh Bridge för att se världsmästaren Klaus Enders lämna över banan.



Snygga avståndsskyltar finns det på ön.



*Eftersom det är kraftigt tidvatten på Englands västkust, finns det en pontonbrygga i Liverpool. Men i Douglas på Isle of Man fanns ingen så man lyfte alla motorcyklarna ombord på/av båten.*



*Den dåvarande jättesenstationen, den fyrcylindriga Honda 750, premiärvisades i Douglas under TT-veckan.*

Efter hemkomsten från Isle of Man var det bara några dagar innan det var dags att packa för midsommarfirande i Rullsand. Senare besöker vi som vanligt Katrineholmsträffen bara blivit större och större. I augusti anordnar SMC en träff i skogen utanför Vikmanshyttan och vi är många klubbmedlemmar där. Där träffar jag för första gången flera av styrelsemedlemmarna i SMC.

Klubbens samarbete med Polisen i Uppsala har hela tiden varit mycket gott. Sommaren -69 gjorde vi ett första besök hos Kadestam på Länstrafikgruppen och diskuterade allt mellan buskörning och glasfibertankar. Besöket följdes av en träff med polismästare Åkhagen och många fler träffar hos LTG. Vår klubbtidning JERNET har med förtjusning lästs på de olika avdelningarna sen dess. Alla



*På mc-träff i norra Västmanland med delar av SMC:s styrelse. På bilden bla Tomas Jansson .*



*Broöppning vid Hjulsta på väg till Katrineholmsträffen.*



*Björn Lövströms överlastade Triumph på Katrineholms-träffen.*

medlemmar var kanske inte lika förtjusta i vårt "smörande" med polisen men jag tror i alla fall att det har varit positivt för framtiden.

Vi var några medlemmar som besökte årets Trollrally och ännu fler träffade vi på plats i Norge. Det var glad och trevlig stämning tills det dök upp en glad norrman på en original R75 krigsmaskin, iförd full nazi-uniform. Det blev en klump i halsen på de flesta där. Det som hänt i landet för mindre än 25 år sedan, kändes plötsligt alldeles nära.



*HD-handlaren "Håby-Sjöbergs" motorcykel som åkte tåg nästan hela vägen till Trollrallyt.*

Vi hörde ett rykte om att mc-handlaren Håby-Sjöberg från Munkedal, fraktat sin hoj på tåg till Fagernes, några mil från träffplatsen. Vi gjorde en tur till stationen där och fick det bekräftat. SMC hade en sida i mc-tidningen Racingsport/Allt om MC, där jag bl a rapporterade från Trollrallyt. Det resulterade i att Håby-Sjöberg slutade annonsera i den tidningen och SMC ombads vara försiktiga med skrivelser om deras annonsörer. Samma mc-handlare fälldes för narkotikabrott ett par år senare då man konstaterade att deras importerade HD hade styren fyllda med mängder med otillåtna saker.

I december 1969 arrangerades ett välbesökt luciafirande på FMCK-gården men det knakade ordentligt i fogarna mellan de två föreningarna. Så småningom blev vi helt enkelt utkastade ur deras lokaler. Efter ett möte nere vid Ungdomsstyrelsen i Kommunen i februari 1970 var brytningen med FMCK total.



*Vi väntar på färjan över Mjösa från Hamar till Gjøvik på väg till Trollrallyt.*



*Luciafest för Östra Aros MCK:s medlemmar på FMCK-gården i Rosenlund.*



*Lelles hör till mc-handlare som "nästan alltid" haft en mc-katalog på våren. Den lilla flickan på bilden heter Pia Westin och körde road racing kring 1980.*

# Med Ny Hoj Till Nordkap



Mässhöfen Picky Troberg tillsammans med min roadracingsfavorit Mike Hailwood.

MC-året började som vanligt med MC-mässa i Stockholm med celebret besök av min stora roadracingsfavorit Mike Hailwood bland besökarna och jag passade på att få en signatur i mitt ex av "The Book of Motor Cycle Racing".



Många medlemmar trotsade snön och kom till SMC:s årsmöte i april.

I april 1970 hölls SMC:s årsmöte i Camp Rengen, en scoutanläggning några mil S om Linköping. Det var gott om snö på parkeringen, men trots det var det massor av medlemmar som åkte hoj till mötet. Trots att jag vid den tiden inte kände speciellt många motorcyklister, blev jag av någon anledning invald som valberedare i SMC.

Dagen efter hämtade jag ut min nya silverfärgade BMW R75/5 från Rindars i Stockholm. Det var den 5:e silverfärgade 750:n som levererades och det skulle bli många

fler. Det var något helt annat än min gamla 50-talare som såldes vidare till en bekant i Skärplinge.

Nu blev Fyrstorg klubbens huvudsakliga samlingspunkt. Det var därifrån de flesta utflykter, torsdagstouringar och helgtouringar utgick. Ibland träffades vi även vid Din-X macken på Svartbäcksgatan. Där fanns det dessutom en servering. Samtidigt pågick efterforskningar om lämplig klubblokal men det såg tunt ut.



Fyrstorg i centrala Uppsala har "alltid" varit samlingsplats för motorcyklister.

En lördag samlades vi för att åke en tur. När vi körde Kungsgatan söderut, kom vi strax efter att en (vänstersvägande) bil och en mc kolliderat. Vi såg genast att motorcykeln tillhörde vår medlem "sotar-Janne" från Knivsta. Han och hans fru hade klarat sig med "bara ett benbrott". Bilden på den kraschade hojen användes till en SMC-affisch ett par år senare.



Sotar-Jannes kraschade BMW (med avsliten cylinder) blev SMC-affisch för trafiksäkerhet.

Den här sommaren planerade jag en riktig långresa. Jag hade hört många prata om Nordkap men hade egentligen inte helt koll på hur långt det var dit. Jag och klubbkompisen Torsten Vesterlund (som åkte Norton Commando) åkte gemensamt till Midnattssolsträffen i Gällivare veckan efter midsommar. Dit var det ca 115 mil från Uppsala men det var ytterligare många mil till Norges nordspets. Vi noterade att vi inte var ensamma ÖAM-medlemmar i Norrbotten. Uffe och Maysan Rydberg fanns på plats med sin Moto Guzzi V7Special med sidvagn.



*Totte Vesterlund utanför tältet på väg till Gällivare.*

Det blev besök både 500 m ner i gruvan och resa med linbana upp till Dundrets topp för att beskåda den häftiga utsikten. På grund av alla mygg, blev det mycket vistelse inne i tältet under träffen.

Under träffdagarna var det några fler som var intresserade av min Nordkapsplan och hakade på. Det var ett par killar från Linköping och två par från Gällivare, bl a Mats Krigsman och hans blivande fru. Det blev en trevlig men strapatsrik resa med mycket dimma och dis. Via Karesuando och färjan till finska sidan passerade vi den norska orten Kautokeino. Maken till myggsamling har jag aldrig sett. Strax före Alta campade vi alldeles intill Alta-älven, som redan då var ett känt laxparadis för amerikanska turister.



*Lång kortege till utsiktsplatsen på Dundret.*

*Det broderade träffmärket från 2:a Midnattssolsträffen.*



*Sikten var inte helt bra när vi tältade vid Nordkap.*

Vid Nordkap möts den varma Atlanten och det kalla Norra Ishavet så det är ofta ganska mycket dimma. Så någon midnattssol vid Nordkap blev det inte mycket av med. Men vi skulle få se det senare på resan. Vi slog upp våra tält mitt i dimman och först morgonen efter såg vi omgivningen.

Ett av de riktiga guldkornen var när vi väntade på färjan tillbaka till Repvåg (numera är det tunnel). I hamnen kunde vi köpa extremt fräska stora goda räkor för 8kr kilot. Den smaken kommer jag aldrig att glömma. Vi fortsatte söderut och tog oss ut mot atlantstaden Hammerfest. Där fanns en campingplats med olika etage i en brant backe. Där fick vi med råge revansch för den uteblivna midnattssolen. Otroligt vackert var det att se solen vända uppåt igen en bit ovanför havsytan.



*Samlade vid minnesstenen vid Europa mest norra punkt.*



*Fräskare och godare räkor än så här kan man knappast få tag på.*



*Vi fick uppleva en alldeles fantastisk midnattssol vid campingen i Hammerfest.*

På väg tillbaka från Hammerfest mot E6 låg en långtradare strax före oss. Han höll åt sidan för att släppa om oss motorcyklister. Vi såg att det stora släpet skar ner i vägkanten. Chaffisen märkte också det och försökte sakta få upp det stora släpet på vägen igen. Plötsligt kom bakänden av släpet upp från dikeskanten och ställde sig på tvären över hela vägen. Det var tur att lastbilen inte fick möte med någon då. Vi tyckte det var säkrast att vara kvar bakom långtradaren tills vi kom ut på en större väg.

Vid Skibotn delade upp oss och de andra vände tillbaka mot Gällivare. Jag fortsatte ensam söderut längs E6 som mestadels var grusväg. Då var det nästan bara grusvägar i området och i regnvädret blev min nya fina motorcykel mer lerig för varje dag som gick.



*Efter regnblota grusvägar i Norge fick jag nog aldrig ren min nya igen.*

Jag hälsade på hos mina släktingar i Jämtland och på en lokal auktion träffade jag mamma och David som var där på semester utan att jag visste om det. Mamma var inte glad när hon fick se att jag "glömt" att raka mig de senaste veckorna. Jag fortsatte söderut och övernattade hos en bekant vid prästgården i Våmhus mellan Orsa och Mora.

När jag kom hem till Uppsala och Fyrstorg, fick jag höra att det skulle bli TV-inspelning vid vårt fikaställe Kalmarsands Camping i utkanten av Bålsta dagen efter. Programmet hette "På väg med Annica och Johan" där Hag-

ström & Sandström besökte olika sommarplatser i landet. De hade tänkt besöka campingen och ville intervjua campinggäster och andra som besökte platsen. De hade också fått reda på att det ofta var många hojåkare där på torsdagskvällarna och de ville gärna ha oss med i programmet. Som ordförande fick jag uppdraget att köra först i kortegen av närmare 100 motorcyklar mot campingen och de väntande TV-kamerorna. I Jämtland satt min mamma och blev skräckslagen när hon i direktsändning i TV insåg att jag fortfarande inte hittat rakapparaten.



*Kaféet vid Kalmarsandsbadet i Bålsta var ett av flera fikaställen. Vissa kvällar var det runt 100 mc där.*

I juli och augusti var vi många från klubben som gjorde en gemensam resa till både Kolmårdens Djurpark och till Katrineholmsträffen. Senare i augusti var det för ännu en Norgeresa, den här gången till Trollrallyt i Grindaheim. Den teknisk intresserade Bosse "BK" Lundgren hade lånat både Super-8 kamera och bärbar bandspelare för att dokumentera vår resa. Och den blev mer problematiskt än vi någonsin kunnat tro...



*"Startklara" på väg till Trollrallyt hemma hos Hars på Enköpingsgatan i Uppsala.*

Det började med att S-O Hars hade glömt vilken tid vi skulle åka på torsdagen. Så vi fick väcka honom och vänta medan han packade. Han hade också glömt att tanka sin Honda 750 så när vi kom till Järlåsa var bensinen slut. Strax bortom Sala fick han punktering och vi började inse att den här resan skulle ta lite längre tid än beräknat. Av med bakhjulet och frakta det bakpå en anan hoj till Sala, medan vi andra väntade vid vägkanten. Så småningom kunde vi fortsätta men det var mörkt när vi kom hem till S-O:s mamma i Malung där vi skulle övernatta.



När Forsman fick punktering på sin Guzzi, upptäcktes ett brott på den välfyllda pakethållaren.



Campingen vid Kolmården.

Dan efter fortsatte vi via Sälen in i Norge. Några mil före Elverum var det dags för Anders Forsman att få punktering på sin Moto Guzzi. Efter att ha lastat av all packning, kunde han montera av bakhjulet i dikeskanten. Han konstaterade att även pakethållaren gått sönder och behövde svetsas. Anders fick skjuts med hjul och pakethållare de 5 mil till Elverum med en mindre skåpbil. Vi andra tog oss in till stan för att vänta på torget där.



Timmarna går och det hinner bli sen eftermiddag innan vi kan åka vidare mot färjan vid Gjøvik. Vi borde väl hinna fram till Grindaheim idag, eller?

Anders' punktering blev nog inte lagad så bra för plötsligt är bakdäcket nästan tomt igen. Alldeles intill fanns en campingplats med hytter och vi bestämmer oss för att stanna där. På lördagen fortsatte vi de få mil till Träffplatsen och en, som vanligt, trevlig mc-träff. Återfärden gick via en planerad övernattningsstrax norr om Oslo och vidare längs E18 tillbaka hem. Det bestående minnet från



Mariarosträffen vid klubbkåken i Skerike Västerås samlade alltid många motorcyklister.

resan blev en halvtimmes spelfilm och senare lade Bosse på musik och ljud från den bärbara bandspelaren.

Vi hann inte mycket mer än komma hem, så var det dags att packa campinggrejerna igen. Men den här gången var det lite kortare till Mariarosträffen vid Västerås Motorcyklisters klubbkåk vid Skerike.

Förutom dessa, lite längre turer, var det förstås kortare turer i vår omgivning.

Men nu började också jakten på en "egen" klubbkåk på allvar. Vi skrev skrivelser till kommunen, svarade på annonser och åkte och tittade på rivningskåkar lite här och där. Till och med ett så avlägset ställe som Långtora bygdegård (en bit bortom Örsundsbro) som var till salu, var uppe till diskussion. Eftersom Kommunen struntade i att svara på våra skrivelser, tog vi till lite andra metoder. Vi gick vi på folkpartiets valmöte strax före valet 1970 och ställde stygga frågor till Kommunalrådet Ola Nykvist(fp). Och eftersom de flesta som går på partiets valmöten är folkpartister, blev han lite skräddad och lovade oss ett svar.

På senhösten och vintern träffades vid en dag i veckan i Uppsala Bil & Kartings lokal på Östra Ågatan. Där var det gott om ungdomar, eftersom de hade en av Sveriges häftigaste modellbilbanor. Det var en 30-meters 6-spårig Scalextric-bana av europastandard.



Jag satt baklänges på Hars' Honda 750 för att filma de andra motorcyklisterna.