



Hvem er jeg? Jo, jeg er Arve Hoel, født svært ung våren 1946, antakelig som resultat av en avsluttet okkupasjon noe måneder tidligere. Og takk for det.

Min karriere i arbeidslivet startet først på sekstitallet med sommerjobb hos «Bruks-Maskin Alvdal». Timelønnen på 69 øre var som fortjent. Dette verkstedet ble grunnlagt av Peder Laurits Sørhus, født 1894. Han hadde han fått verdifull erfaring fra forskjellige verksteder med gode læremestre. Blant annet monterte han sykler hos Gresvig i Oslo og ved Hærens hovedarsenal på Akershus Festning. Tilbake til Alvdal kom han i 1918 og opprette sammen med meieribestyrer Welde sykkelverksted «Sørhus og Welde», som sto for produksjonen av «Trygvason» sykler utover 1920-tallet. Meieriet var ikke i drift sommerstid når buskapen var til fjells og bøndene, eller helst budeiene, sto for melkeforedlingen. Derfor kunne meieribestyreren godt kombinere meieridrift og sykkelverksted. Disse lokalene lå side om side, rett over veien for Storsteigen landbruksskole hvor Lars O. Aukrust var bestyrer. Det er lett å tenke seg hvor hans sønn, Kjell, fant sine modeller til Kleppvold og Felgen.

Konkurransen på sykkelmarkedet var hard, men på et vis å holde det til Peders sønn Olav tok over først på 50-tallet. Da ble det motoriserte sykler som gjaldt. Han endret firmanavnet til «Bruks Maskin», Welde hadde trukket seg ut i 1924. De hadde salg og service på Tempo, Jawa og en liten periode Csepel ved siden av JOBU motorsager og Agria tohjuls-traktorer. Det var i dette miljøet jeg kom over fargerike hefter med forførende bilder bilder av vellykkede mennesker på lekke motorsykler. Det var ikke få timer tenåringen Hoel brukte på «Czechoslovak Motor Review».

Mange diskusjoner med foreldrene, spesielt mor, om disponering av selvtjente midler, endte med at Østerdal Politikammer den 26. august 1963 utstedet vognkort på en splitter ny 123,3 ccm CZ 473 Sport med understell nr. 473.01.04145 og registreringsnummer D-29407 til verkstedarbeider Arve Hoel. Kjøpesummen var til svimlende nettoppris, kr 2650,- og fordelt på små rater trukket fra lønnen hver fredag over lang tid. Fylling av tanken mot helgen kostet 5 - 10 kroner og gjorde som regel kål på de siste midlene. Godt å ha en storsinnet mor som foret sønnen selv om CZ kampen var tapt.

Fører kort kom på plass etter mye egentrening utover høsten. At lensmannen en lørdagskveld sto i veikanten og forlangte visning av gyldig lisens for føring av kjøretøyet var nok en tilfeldighet. Kortet lå jo i postkassen dagen før, og var selvfølgelig medbrakt! Vognkortet var ikke av interesse.

Etter mange smertefulle avdrag og prekært behov for midler til skolegang og andre voksende begjær, ble skiltene innlevert 15. april 1966 og sykkelen avhendet for kr 600,-. Dette var min MC karriere, -trodde jeg.

For tid og ressurser gikk til skolegang, forsvaret, jobb, giftemål, oppfostring av 3 sultne sønner og modellfly, før en fyr på slutten av 1980-tallet ville forære meg en 1955 modell 150 ccm Jawa CZ. Dette ble kontant avvist, da MC livet for min del ble avsluttet i 66!

Da slo min kone til med noe hun antakelig ikke begrep konsekvensene av. Jeg

fikk en solid leksjon i folkeskikk, da spesielt om hvordan en oppfører seg når noen inderlig ønsker å forære deg noe! Dagen derpå var det en forlegen og ydmyk kar som kontaktet Jawa donatoren for å bortforklare oppførselen. Jawa'n ble med hjem, og samme kveld vekket opp fra 20 års dvale.

Dermed var det gjort, far og tre sønner var måpende imponerte over dette rykende monster av doning. Denne ble etter restaurering byttet i 500 ccm Norton 16H som senere ble innvekslet i 2 stk 250 ccm, Jawa og BMW. Økt mengde, samme volum. 16H'n ble innen familien gjenstand for følgende metafor: «Drar du på tur med Norton, kommer du hjem med noe'tån.» Det er utrolig hva disse klarer å legge igjen av markering.

Drøye 20 år senere, etter 10-talls restaureringer, 30-talls sykler totalt, har det blitt en brukbar samling fra 1936 og framover. Av disse har det tilfeldig blitt mye BMW. Engelsk, italiensk og amerikansk har vært representert uten å være noen kvalitets-løfter.

At jeg etter fylte 50 har sett drøye 25 europeiske- og noen asiatiske land fra MC-salen, kan jeg altså i første omgang takke min kone for, så mine sønner som tok til å fø seg selv, og ikke minst min tålmodige turkamerat Arnt. Reportasje fra «Bestefartrippen», som disse turene ble kalt, er publisert i noen MC tidsskrift og er tilgjengelige på nett.

Min CZ fra -63 ble grundig tilintetgjort rette etter avhendingen, men rent tilfeldig dukket det for noen år siden opp et objekt av identisk sykkel registret kun 14 dager senere enn min. Denne ble så restaurert og registret på «mitt» nr: D-29407 og kan sees sammen med andre prosjekter på www.oldbmw.de under linken: Restaurering.

Eksemplarene av «Czechoslovak Motor Review» fra 50, 60 og først av syttitallet fikk jeg fra Olav Sørhus like før hans alt for tidelige bortgang. Disse gamle heftene gir meg fortsatt interessant lesning, nyttig informasjon og ikke minst gode minner fra en tid hvor det var tro på at framtiden skulle bli bedre enn fortiden. Kanskje den beste tro?

Jeg avslutter med et ekstra vers jeg en kjedelig søndag for noen år siden tilføyde den danske «Jawa-sangen» som gikk på melodien: Du skal få min gamle sykkel...

*Kjære arving hør nå etter om du tør,
du kan ikke få min Jawa om jeg dør.
:/: For som MC-aktivist,
vil jeg få forlenget frist,
om jeg lar Peter sitte bakpå når han
spør! :/:*



Slik var det, og slik blir det!

arve@oldbmw.de