

En trang fødsel

100

I 2016 fyller landets største motorklubb 100 år, men starten på eventyret var ikke bare rosenrødt.

TEKST: PÅL ANDRÉ SKOGEN FOTO: NMK

“Da jeg begynte å kjøre motorsykkel i 1915, fantes der her i landet ingen spesiell organisasjon til å ta sig av våre saker”, skriver Macke Nicolaysen i NMKs jubileumsbok som ble utgitt i forbindelse med 25-årsjubileet. På den tiden var det ikke spesielt mange motorsyklister i landet, men på samme måte som man sier at motorsporten ble oppfunnet i det bil nummer to verden ble bygget, var det også noen ivrige motorsyklister som allerede hadde arrangert noen løp her til lands.

I 1914 var det et par hastighetsløp i Drammen, og sykkelklubben Ørn hadde arrangert to pålitelighetsløp. På den tiden ble disse løpene karakterisert som krevende, og de gikk henholdsvis Hadeland rundt og fra Oslo til Notodden og tilbake. Verken påliteligheten eller veiene var noe særlig å skryte av på den tiden, og det som ville blitt sett på som en trivelig søndagstur i dag var en runde mange ikke klarte å fullføre. Nicolaysen erindrer blant annet at han måtte dytte sin Wandrer med reimdrift opp

bakken ved Jevnaker fordi reima stadig røk. Resultatet ble “tross alle anstrengelser og viderverdigheter” at han kom frem lenge etter at dommerne hadde reist hjem.

KLART FOR NMK

Da Nicolaysen, etter å ha diskutert muligheten for å starte en egen klubb for motorinteresserte, kom over en annonse i avisen hvor det ble invitert til et møte med mål om å starte en motorsykkelklubb var han ikke sen å be. På dette møtet på Parkcafeen ble det satt ned en komité som skulle utarbeide retningslinjer og kalle inn til generalforsamling - og vips var NMK opprettet. Riktignok var det den gang kun motorsykler som var fokus, og sånn skulle det forbli i mange år. For mens vi i dag kjenner NMK som Norsk Motorklubb, var hele navnet ved oppstarten Norsk Motorcycle-Klub.

Allerde noen uker etter det første møtet var det 28. juli 1916 klart for tidenes første generalforsamling. Historiene forteller om et godt oppmøte, men at det var mange som

“ville se tiden an”. Dermed ble resultatet at NMK hadde hele syv medlemmer etter den første generalforsamlingen. Ikke 700 eller 70, men syv. Fire av dem satt i styret, og dette var dermed større en medlemsmassen forøvrig.

Den første utflukten til den nye klubben gikk av stabelen i oktober samme år, og destinasjonen var Sundvollen hotell. Samtlige av klubbens medlemmer deltok på turen (Se for deg det samme i dag. Med 10 000 medlemmer ville det vært et interessant skue!), og de kunne til og med skryte av en stor prosentvis økning da de etter turen hadde fått et nytt medlem.

Det er kanskje mulig å trekke paralleller til dagens klima for motorinteresserte i Norge, for på begynnelsen av 1900-tallet var ikke motorsyklistene de mest populære. Nicolaysen skriver blant annet at klubben, ved hjelp av sin oppførsel, sørget for gode avisoppslag for motorinteresserte - med unntak av “alle innlegg fra surmavete grinbitere som lyste den sorteste forbannelse ►

DRAMATISK: Dette bildet er fra et tidlig bakkeløp i Korketrekkeren, og viser hvordan det kan gå når farten er høyere enn stabiliteten.



DEN FØRSTE: Dette var alle medlemmene i NMK ved oppstarten i 1916, og er tatt på deres første utflukt til Sundvollen samme høst.



STASELIGE HERRER: Et tidlig styremøte i NMK-historien med godt kledde herremenn.



POPULÆRT: Motorsport ble raskt populært i Norge - til tross for at motstanden mot motoriserte kjøretøy var stor til å begynne med.

En forenings liv går alltid i bølger. Slik har det også vært i NMK. Litt opp og ned skader i grunnen ikke. For det er i motgang man lærer å kjenne sine venner og det er i motgang, når det røiner på, at det er godt å ha en god rygg.

over alt og alle som hørte motorsykling til". Historien skal blant annet ha det til at både myndighetene og befolkningen generelt mente at motorsykkelen kun var funnet opp for å skremme vettet av hestene, og at det var et apparat som var særlig skikket til å forårsake ulykker.

BENSINRASJONERING

I året etter oppstarten kom en utfordring som kunne vært fatal - nemlig bensinrasjonering. Denne førte til at medlemmenes sykler for det meste måtte stå ubrukt, men NMK-gjengen visste råd. De arrangerte såkalte demonstrasjonsmøter hvor motorsykler ble både vist frem og forklart, og vinteren 1917-18 hadde man slike møter hver måned. Her hadde alle som var interessert adgang, og det førte, til tross for rasjonering og motorsykkelmotstand, til et økende medlemstall i denne perioden. I november 1918 tok første verdenskrig slutt, og dermed var bensinsituasjonen stadig bedre for NMK-medlemmene. Året etter dro derfor formannen i klubben til Danmark for å overvære København Motorklubb's første løp - som var det første i Norden etter første verdenskrig.

Det var åpenbart at han fikk gode ideer, for bare noen måneder senere, nærmere bestemt 29. juni, holdt NMK sitt første løp over 350 kilometer med en rute som gikk fra hovedstaden, via Hønefoss, Krøderen, Kongsberg og Drammen før man endte opp tilbake i det som på den tiden het Kristiania. Det viste seg imidlertid raskt at NMK hadde større planer enn dette, og at deres første løp nærmest var som en test å regne. Den store planen var nemlig et motorsykkelløp fra Oslo til Trondheim. Dette var en plan som vakte stor oppsikt da den ble lansert, og medlemstallet vokste raskt.

29. august 1919 stilte 12 mann, inkludert en danske, til start i Oslo. Kun halvparten fullførte løpet, men som det står i klubbens jubileumsbok fra 1941 leverte de seks "en prestasjon som neppe mange av våre nåværende aktive motorsyklister kan danne sig noe skikkelig bilde av". Da spør det vel om

vi i 2015 i har noen som helst mulighet til å skjønne hvilken utfordring det var snakk om på den tiden.

DOBLET MEDLEMSANTALLET

Det viste seg at motorsykkelinteressen i landet vokste stort på denne tiden, og allerede fire år etter starten var det klart for å dele opp klubben i avdelinger. 9. oktober 1920 ble drammen den første avdelingen av NMK, før Østfold fulgte etter en uke senere. I løpet av høsten dette året ble det dannet også dannet avdelinger i Oppland, Oslo og Trondheim slik at det totale antallet var fem. Bergenserne ble med på laget i februar 1921, og da ble det også valgt et hovedstyre som skulle holde kontroll over hele klubbens arbeid. Disse gjorde åpenbart en god jobb, for de neste ti årene mer enn doblet medlemsantallet i NMK seg fra drøye 700 i 1921 til 1500 i 1930.

På denne tiden er det også på tide med en klargjøring i form av et navnebytte. For med klubbens tidligere navn, Norsk Motorcycle-Klub, var det mange som meldte seg ut når de gikk over til bilkjøring. Dermed anså man det som nødvendig endre navn til Norsk Motorklubb for å påpeke at bilister også var velkomne. Dette var en endring som visstnok var omstridt på den tiden, men i etterpåklokskaphetens lys kan man vel være enige om at det var en god idé.

I 1932 er det klart for nok en nyhet i NMKs historie - nemlig norgesmesterskapet. For i takt med at det ble flere og flere avdelinger rundt om i landet, var det klart for et mesterskap som kunne avgjøre hvem som var Norges aller beste. Til å begynne med var det kun én klasse hvor alle konkurrerte mot hverandre uavhengig av motorstørrelse, men man fikk etterhvert delt opp mesterskapet i forskjellige klasser.

I tiden frem mot krigen var det flere av NMK-førerene som tok turen til utlandet for å konkurrere, og mange markerte seg også i disse løpene. Man kan jo blant annet trekke frem John Erik Isberg og Eugen Bjørnstad på bilfronten og Paul Sande og Basse Hveem på to hjul. I tillegg var det, som i dag, veldig



Motorcykkellopet Kristiania—Trondhjem og retur.

Det andet i rækken av Motoreykelklubbens større race som foregik fredag, lørdag og søndag blev en stor kraftprøve baude for maskin og rytter. Veiret var jo saa ugunstig som vel mulig for et slikt race.

Der startet ialt 17 mand og av disse greide 6 at fullføre det meget anstrengende løp. Blandt de som fullførte løpet, var den kjendte danske motoreyklist Theilman-Ibsen. Hans præstation staar der respekt av. Her kommer han op fra de danske sletter og legger iveri paa en slik tur i skidt og søle og greier at hængse paa og fullføre et løp, som de mest øvede av vore bakkeklyvere hadde vanskelig nok for at greie. Resultaterne blev forøvrig følgende:

1ste præmie Erik Gotaas, 398 points. 2den pr. Oscar Wiger, 403 p. 3dje pr. Bjørnstad, 465 p. 4de pr. Vister, 856 p. 5te pr. Theilman-Ibsen, 1065 og 6te M. Nicolaysen, 1158 points. Gotaas red «Exelsior», Wiger og Nicolaysen



Fra starten. Fot. Skarpsen

«Reading Standard», Bjørnstad «Harley Davidson», Vister «Indian» og Theilman-Ibsen B. S. A.

Erik Gotaas, som mandag fyldte 20 aar, var under præmieutdelingen gjenstand for øredøvede hyldelse for den gode præstation, som i betragtning av mandens alder maa sies at være, — ikke bare god, men glimrende.

mange som bidro til å løfte motorsporten opp fra den negative statusen den hadde da klubben ble startet i 1916.

Noen ting endrer seg imidlertid aldri, og det er vel få ting som passer bedre å avslutte med enn dette sitatet fra boken fra 25-årsjubileet:

"En forenings liv går alltid i bølger. Slik har det også vært i NMK. Litt opp og ned skader i grunnen ikke. For det er i motgang man lærer å kjenne sine venner og det er i motgang, når det røiner på, at det er godt å ha en god rygg.

Norsk Motorklubb har hatt god rygg. En kjerne av interesserte, energiske og arbeidsvillige trofaste som aldri har gitt seg."