

Emellanåt hade man besvär med att orientera sig, då vägskyltningen ofta var knapphändig, och man fick stanna för att fråga sig fram, som vid en korsväg vid Misterhults kyrka i norra Småland:

... framkastade jag en fråga om de boende där icke ofta blev besvärade med frågor om vägen. – Jo då, flera gånger om dagen och om nätterna med. – Nå, varför sätter ni inte upp en vägvisare då? – Nå, det är inte vår sak, det ska kommunen göra.

Red. kommentar:

gemene mans inställning i sådana frågor har tydligen inte förändrats; då som nu alltid "någon annans" ansvar!

Indianmaskinen tycks ha bestått prövningarna väl, trots att den då och då fick gå för fullt och kom då upp i 70-75 kilometers speed med sidvagn, passagerare och last. ... det surrar, spinner och smäller, när vi kör med öppet spjäll. Vår speedometer visar på 442 km., och icke en enda gång sedan 10 km. syd om Haparanda har tvåans eller ännu mindre ettans växel behövt läggas in för terrängförhållanden. Se där fullblods-indianen!

Vissa etapper var också mycket långa. Vad sägs om prestationen att köra Sundsvall – Stockholm på en dag med endast en längre paus i Uppsala, innan man tänkte AGA-belysningen och anlände till huvudstaden vid halv tretiden på natten?

Lyckligtvis slapp man större reparationer, men självfallet inträffade ett och annat, som att bakdäcket blev utslitet och fick bytas i Stockholm (där Skånis f.ö. passade på att ställa upp i KMK:s stora motorbåtsregatta och överlägset segra i en av racerklasserna), och att drivkedjan

gick av vid Sölvesborg, nära resans slut, och fick nitas ihop av arbetslös mekaniker, som fick en hel femma för arbetet.

... klockan precis halv nio passerade vi en vägvisare på vilken det stod TILL YSTAD. Den hurrade vi för. Tjugo minuter senare siktade vi stadens vattentorn och som uret slog timmen full körde vi in i Ystad, slutmålet för vår färd.

Dessa brottstycken ur boken ger förhoppningsvis en uppfattning, att detta är en intressant och rolig läsning. Så, skulle du råka få tag i ett eget exemplar (jag har sett den då och då dyka upp hos antikvariska bokhandlare och på veteranmarknader), så ska du absolut köpa den, och framför allt läsa den! Jag kan garantera, att du får många goda skratt.

Tack till:

motorhistorikern Jan Ströman, som bistått mig med värdefull information om de bägge huvudpersonerna, Geggen och Skånis, motorsportmännen som för 90 år sedan antog utmaningen, förverkligade sin dröm och nådde målet!

Malke Hjälmsberg, som i vår broderklubb MCV:s tidning 2012 nr. 4 har publicerat två hela uppslag med gamla mc-böcker, alltså i stort sett samtidigt som jag fick idén att skriva min recension. Ganska märkligt sammanträffande! Malke hade dock ett betydligt fräschare exemplar av denna bok, och ställde välviligt upp på att ge oss de inskannade omslagsbilderna.



Christer Watz, Motala, tipsar:

Verktyg för kedjelåsmontering

Många gånger har vi problem att montera kedjelås när motorcykeln ska färdigställas eller servas.

Ett enkelt verktyg har jag tillverkat av en svetstång och ett par skruvar som svetsats fast på tången. Skruvarna har jag slipat ur en aning för att greppa om kedjerullen. Med det här verktyget får jag båda händerna fria att montera kedjelåset och de hårda orden blir inte så många vid de här jobben numera.

Motsvarande verktyg lär finnas hos Roffes.

