



God plads i sidevognen

Danske Nimbusmotorcykler var med til at forsvare Danmark 9. april 1940. Men langt de fleste motorcykler er blevet luftet i fredstid.

KØRETØJ

Jens Jessen: *Nimbus i sort-hvid og farver*. GT Forlag, 229 sider, 298 kroner. ♥♥♥♥♥

Den gamle danske motorcykel Nimbus er hyggens selv, når en restaureret model triller forbi med sit flade styr og klaprende ventiler. Helt sin egen og ikke særlig hurtig. Den har det bedst under 90 km/t. Et minde fra dengang da Fisker og Nielsen producerede modellerne fra 1919 til 1959. For længst overgået af moderne motorcykler, men hot og avanceret i 1930'erne og 40'erne, og så stabil og mobil, at både politi og forsvar anskaffede dem.

Netop derfor fik motorcyklen også en aktiv rolle i Anden Verdenskrig. Med startskud 9. april om morgenen.



LARS-BO LARSEN

For da 2. panserafværgedeling den sorte dag kl. 4.10 blev vækket og sendt ned for at forsvare Danmark ved korsvejen i Hokkerup lige nord for grænsen, var deres transport og vigtigste våben Nimbusmotorcykler med sidevogn og en 20 mm Madsen Rekykkanon monteret.

Det fortæller 96-årige Frode Jensen, der er delingens eneste overlevende i dag, i bogen *'Nimbus i sort-hvid og farver'*. En bog, der med billeder fortæller om livet med Nimbus i hverdag og krig.

Og hvordan gik det så Frode Jensen og hans skytte. Jo, de overlevede begge bataljen, og de fik med Madsenkanonen faktisk stoppet tre panservogne og en tysk 37-mm-kanon. I alt blev der dræbt 18 ty-

skere og to danskere, inden den kortvarige og umulige kamp i vejkrydset stoppede.

Kampen i Hokkerup var under alle omstændigheder omsonst, for det viste sig senere på dagen, at det var på grund af en fjernskriverfejl, at nogle få kaserner overhovedet forsøgte at kæmpe. De havde ikke fået besked på at samarbejde i stedet for at slå. Men netop på grund af den danske samarbejds politik fortsatte militæret i sine vante gænger helt frem til 23. august 1943, hvor tyskerne tog over, afvæbnede de danske styrker og overtog hærens udrustning.

På det tidspunkt scorede tyskerne også Nimbusmotorcyklerne fra politi og militær, alene på gardehusarkasernen i Næstved tog de 72 motorcykler og 44 sidevogne, fortæller bogens forfatter, Jens Jessen. Mange af maskinerne røg ud til fronterne. Blandt andet i Polen, ved Østfronten og i Norge er flere af dem blevet fundet. Og fotograferet.

Derfor rummer bogen i kapitlet, *'Nimbus under hagekorset'*, en række billeder af tysk militær på de danske motorcykler i Danmark og udlandet. Alle med forklarende tekster og forfatterens beskrivelser af situationen og cyklerne. Og da Jens Jessen er en nörd, er der her som i hele bogen altid plus-oplysninger om, hvilke modeller og årgange der er tale om.

SELV FØLGELIG hører langt den største del af historien om den danske motorcykelproduktion til i fredstid, hvorfor langt de fleste billeder stammer. Da de mange billeder bestemmer rytmen og indholdet, giver bogen mere indblik end overblik. Den fortæller snarere historier end historien, og netop derfor er det en rigtig 'kandu-huske'-bog.

De første skønne billeder i bogen viser kørerne på 'Kakkelovnsrøret', som Nimbus blev kaldt i starten på grund af benzintankens form.



PAS PÅ VARERNE.

Sidevognen var god til købmandsvarer, men også meget velegnet til postkasetømning. Foto: Fra bogen/ Erling Dreier

Efter en nedtur i 1920'erne kommer der en ny model i 30'erne med den form, som blev motorcyklens kendetegn. Den havde også en speciel lyd, som gav den kælenavnet Humlebie.

Der er selvfølgelig billeder med børn og hverdagsklædte mænd og kvinder på og omkring maskinerne, men stovte, vejr-bidte mænd i lange, tykke frakker går igen på mange af de sort-hvide optagelser. Det var det typiske motorcykeltøj dengang, uanset om motorcyklerne skulle bruges til dagligt arbejde, sport eller af politi, postvæsen og militær.

Eget køretøj frigjorde følelsen af frihed, så både før og efter krigen var det yndet at læsse udstyret på Nimbussen og tage på længere rejser i udlandet. Mange udflytter gik til Harzen og Norge, men mest berømt blev de to ture, som skuespillerne Palle Huld og Elith Foss tog på 1935 og 37. Først Middelhavet rundt og anden gang til Persien, som så hedder Iran i dag. Også respekt for eventyrerne Jørgen Bitsch og Jørgen Wolfram, som i 1947 på Nimbus kørte 40.000 km i løbet af 20 måneder frem og tilbage til Kapstaden i Sydafrika.

Selv om der var mindre ændringer på gear, bremses og forgaffel, holdt designet fra 30'erne helt frem til 1960, hvor produktionen stoppede efter en sidste leverance til militæret. Men billederne og historierne stopper ikke der. For der blev produceret omkring 12.000 humlebie, og i dag er over 4.000 af dem stadig indregistreret i Danmark – de fleste også i køreklar stand. Samtidig skønnes det, at et tilsvarende antal kan findes på museer og i private samlinger.

lars-bo.larsen@pol.dk