



Kommunelærerinde Frk.
A. L. Abildgaard fortæller
om Oplevelser og Glæder
sammen med Nimbus

Jeg har ikke været i det ukendte og spændende Udland og er ingen smart ung Pige, men en trekvart gammel Lærerinde og den lykkelige Ejer af en Nimbus 1936 – Sidevogn 1937, det er jeg.

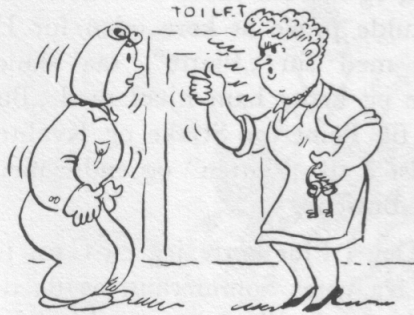
De første Krigsår kørte jeg 2 × 12 km om Dagen paa en Cykel med faste Ringe. Da den var slidt op, fortsatte jeg med Cellulsdæk forstærket med Stoffet fra Familiens sidste gammeldags Liggestol. Da Benzinen endelig blev givet fri, drømte jeg om en lille Faldskærmsmotorcykle til at lette det daglige Slid.

Mens de fornødne Kilo Papirer cirkulerede, skulde jeg have udvidet Kørekortet til M.C., og hos Kørelæreren stiftede jeg mit første Bekendtskab med Nimbussen. Jeg stillede paa en passende trafikeret Vej her i Omegnen sammen med en Mekaniklærning, en ung Grønthandlerfrue og nogle mere fremskredne Elever. Da jeg saa Grønthandlerfruen (155 cm) bestige den store, tunge Maskine fra det højeste Sted paa Kantstenen med Maskinen støttet mod en Lygtepæl, blev jeg hed om Ørerne. Den klarer du aldrig! Bæstet vejer

3–400 Pund og har en halv Snes Bryggerhestekræfter, uha. Det var i Februar med Islag og Kulde, men det endte godt ved første Forsøg på Polititorvet, skønt den Motorsagkyndige mente, at „De blir nok aldrig nogen Morian Hansen.“

Efter at have kørt en lille Totakter et Par Aar og derigennem faaet en grundlæggende Mekanikeruddannelse (Bæstet var højst køreklar 30–40 km ad Gangen), opgav jeg den og sparede og laante mig frem til min gode, gamle Nimbus. Den er forlængst over Pensionsalderen, men alligevel en trofast og stilfærdig Slider, der hver eneste Dag Aaret rundt maser sig gennem al Slags Vejr. Næste Aar kom en lige saa bedaget Sidevogn, men den var der Dør i, saa mine gamle Forældre, begge over 80, nemmere kunne komme ind i den end i de fleste Biler.

Før jeg fik Sidevognen, gik jeg engang i Land fra en Færge og kaprede en Vogn til min Mor. Jeg var i fuldt Skrud: Flyverdragt, Hjelm og Brillor. Hjemme fik jeg at vide, at Chaufføren havde sagt, at han var bestilt af en ung Mand. Jeg blev saa glad for dette „ung“. Herhjemme bliver jeg i de 60 % af



— De er et Mandfolk.

Tilfældene tiltalt med „Hr.“ og „han“, naar jeg stopper op i fuld Mundering – ja, engang, da jeg paa Hovedbanegaarden gik ind paa Dametoiletet, mens Opsynsdamen var væk, kom en Dame ind, kikkede saa løjerligt paa mig og bakkede ud i en Fart. Et Øjeblik efter kom den hvidkittede farende ind: „Ja, undskyld, men dette her er kun for Damer!“ „Jamen det var skam ogsaa derfor, jeg gik herind,“ sagde jeg og tog Hjelm og Briller af, og saa fik vi os en hjertelig Latter. Efter det laaser jeg altid Styrthjelmene ned i Sidevognen.

I Aar tog jeg en 8-dages Tur gennem Sydsvrige til den norske Grænse, og den første Dag skyllede det saadan ned, at en Aa i Nærheden af Halmstad løb *over i Stedet* for under Hovedvejen. De, der stod og prøvede at hjælpe Aaen hjem igen, hylede og vinkede til mig, og Bilerne holdt stille, men i Farten saa jeg kun en stor, ganske vist *meget* stor Vandpyt, saa jeg vinkede tilbage og røg igennem. Hvor højt Vandet virkelig stod, ved jeg ikke, for hele Verden forsvandt i et flere Meter højt, brunt Springvand, men Bussen var en glimrende Undervandsbaad og spandt meget bedre efter Vandkølingen.

Desværre maatte jeg beholde hele det vandtætte Overtræk paa den Dag, skønt jeg gerne vilde have vist alle de rare Servicemænd og Vejvisere, at jeg altsaa faktisk var af Hunkøn bag Styrthjelm og Gummi. Næste Dag var det fint Vejr, og jeg kørte i Vandreskjorte og Slacks („Dame“ om jeg maa be’), men alligevel sagde de alle „du“ og „han“. Saa tog jeg en decideret Dameeverglazebluse paa og min fikse, engelske Styrthjelm af, og det hjalp. Men saa var der ingen Ende paa,

hvor Svenskerne var imponerede af, at en Dame kørte den store, fir cylindrede Maskine med Sidevogn helt alene.

Hver Gang jeg stillede den fra mig, trak den, selv i øde Bjergegne, Drengene fra 10–30 til sig som Hvepse til en Bagerbutik i August, men — — — der var *aldrig* nogen, der saa meget som rørte den. Herhjemme roder baade smaa og store Drengene altid ved Maskinerne, og de store forsøger som bekendt i Ly af Mørket „at faa en Tur“. En Dag paa en øde Vej kom jeg tilbage til Bussen efter mere end en Times Frokost i Skoven og hørte lige en Knægt, der viste sig at være 5 Aar, strengt sige til Lillebror paa 3½: Du får gärna titta på’n, men inte ta i nå’t.“ Den lille fik Fingrene hjem i en Fart, og det skønt Børnene ikke anede, at jeg saa dem. Siger man saa et Par Ord til disse forskellige Knægte paa et for dem forstaaeligt „Skandinavisk“, saa ligefrem dirrer de af Spørgsmaal: hur många kubik? Vart är växel? o. s. v., o. s. v. og hvis en af dem saa faar Lov at starte den for at prøve, om det er sandt, at den gaar „ved første Spark“, saa er den Dag og de følgende reddet for de motorglade, svenske Drengene.

Det var Tropeklima i Sydsvrige den sidste Uge i Juni 1953, men Bussen klarede sig, skønt den svedte det tykke Fedt ud af Tandhjulshuset, som det var Symaskineolie, og Oliien dampede i Skyer og Draaber, ½ Liter paa 2 Dage i ren Fordampning, men bare den fik et Par Hvil i Skyggen om Dagen, var den mere tilfreds end jeg, der svedte Pommac i Baljevis.

I Skovene ved den norske Grænse kom vi paa Afveje, ind mellem Krigstidens Tank-



Hun var ikke glad.

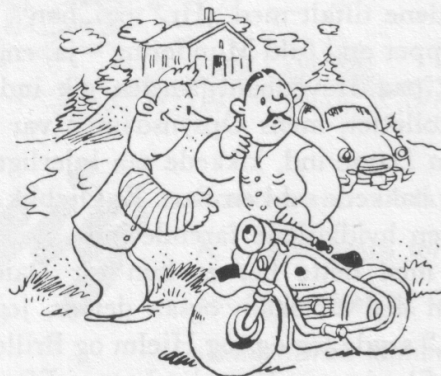
spærringer ad nogle Hjulspor, der viste sig at gaa meget voldsomt ned i en Mose og op igen efter et Mudderbad, hvor jeg maatte gaa ved Siden af for at lede Maskinens Baghjul paa fast Grund, kom vi da frem med alle vore 420 Kg. (Bagagen og mig incl. forstaas). Reserveredelspakken blev afleveret forseglet 2 Maaneder efter denne Tur (og efter mange mindre anstrengende Ture herhjemme).

Desværre var jeg alene i Aar, saa der er ingen Billeder af Bussens og mine Anstrengelser, kun fra dens Frikvarterer og dens ene Fridag, som jeg benyttede til en Tur med en sød, lille Kanalbaad, der var støbt efter de mange og tredive Sluser paa Vandvejen fra Norges Grænse til Väneren. Vi sejlede bl. a. ad en Aqvadukt, Europas eneste, bygget 1865-68. Det fine Ord dækker Begrebet: en Rendesten af Pladejern, hvori Træstammerne og Baadene sejler under en Vejbro og en Jernbane dito, men højt over det naturlige Elvleje med alle dets Vandfald. Det var morsomt at sejle ned ad alle „Vandtrapperne“ ved Siden af selve Vandfaldene og engang imellem at gaa ved Siden af og studere hele Systemet nøjere og se Skibet og Tømmerflaaderne hæve og sænke sig. Naar man paa saadan en Tur kommer uden for Danmarks Grænser og bliver spurgt indgaaende ud om Maskinens Data og ser andres Interesse for dette Stykke „godt Kram“, tænker man uvilkaarligt, at her kører vi nimbusglade Mennesker rundt fra Nordkap til Sahara, og hvad man ellers ser i „Nimbus Nyt“, og saa kan Fabrikken ikke engang faa Plads til at fabrikere saa mange Maskiner, at een eneste kan eksporteres; al Propagandaen for vores solide, danske Maskine er helt unyttig.

Jeg havnede i Fjor i en midtsvensk Landsby (en Landhandel, der tillige var Post- og Telegrafstation, Telefoncentral og Vognmandsforretning, hvis Rutebiler kører over hele Verden) + 2 Huse og 3 Gaarde. Chaufførerne dør var mere end interesserede i endelig at se nærmere paa Bussen, som de alle havde mødt paa Vejen gennem Danmark, og de drillede en af deres Overordnede, der havde en lille, bitte Fiat, en Asfaltboble kaldes den der. Denne havde et særligt Øgenavn:

Pjatten, og han fik tudet Ørerne fulde af, at han skulde prøve at køre uden for Hovedvejene med sin „Pjatte“, saa skulde de komme og hente ham hjem med „Bussen“. Begge fik Point for Styrke og Kvalitet, det blev vist 3 til „Pjatten“ og endte med over 10 til „Bussen“.

En Dag i Fjor kørte jeg en Gæst til Stationen fra vores Sommerhus, og da der var Lillebilmangel, tilbød jeg et ældre Ægtepar



— Byt din Asfaltboble med den.

uden Bagage at køre dem de 3 Km til deres Hotel. Det havde de aldrig prøvet før i deres Liv, og de var meget taknemlige og glædeligt overraskede over, at det var saa bekvemt o. s. v., men da jeg afleverede dem paa Hotellet, blev der stor Modtagelse med Direktøren i Spidsen, saa jeg vendte min lille beskedne Bus i en Fart, for det var skam Honoratiores.

Jeg kunde blive ved længe med alle Bussens og mine Oplevelser i de Par Aar, vi har kendt hinanden, men jeg slutter med et Par Ord om dens pædagogiske Virksomhed. Den Belønning at komme med et Stykke af Vejen, naar jeg kører hjem, tryller mange gode Egenskaber frem i ellers vilde og ufordræglige Børn, de kan baade lade være at slaas og lade en Kammerat faa først af andre Goder og være mere omhyggelige med deres Arbejde, for en Motorcykle er nu engang mere spændende end en Bil for de yngste Aargange.

Venlig Hilsen til alle Buskolleger fra
A 38730, med Militærpapirerne i Orden og
A. L. Abildgaard.