

Det var engang....!

Fem år etter krigens slutt, mens snøen fremdeles var hvit og en ennå kunne se sledespor, hestemøkk og stort sett bare kjente fjes i Sandvikas gater, ble det stiftet en gutteklubb av en gjeng entusiaster oppe i Sandviksåsen. De levde i en verden ganske annerledes enn vår. Førte og femtiårene var de store kjøkkenhagenes tid, og folk hadde ennå den store glede og framtidsoptimisme i seg som krigsopphøret frembrakte. Tross seiglivet rasjonering og varemangel. Bærum hadde behagelige 35000 innbyggere kun i 1950. Der hvor det i dag er boligblokker og asfalterte veier, var det dengang skikkelig landsbygd med åker, eng, skog og utmark. Noen få beskjedne veier, de fleste gruslagte, krysset det hele. Og ennå ble hestevannings-trauene, plassert på strategiske steder rundt om, flittig brukt av hest og folk. Når høstmørket kom, kastet sekstiwatts-pærene sitt myke lys fra spredte trestolper, der hvor man var så heldig å ha veibelysning.

Sandvika var en idyllisk plass med til tider minst like travel aktivitet da som nå, med jernbane, Drammensvei, Ringeriksbusser og andre busser og sine båthavner og anløp. Her var industri så som Hamang, Brødrene Berntsen, Victoria Linoleumsfabrikk og andre større og mindre foretak. Og så alle forretningene og kafeene som fremfor alt gjorde Sandvika til møteplass for Bærums forskjellige "kulturer". Det skramlet i hestekjerrer og støvføyka stod av all den travle trafikken. Bønder i fra Lommedalen, Skui, Tanum og andre steder, skoleelever fra og til Rønna og bygdas yrkesskole og framhaldsskole som lå her, fylte gatene til fots og på sykkel. Og langs stille, svale strender, under høye trær på den andre siden av Sandvikselva, ved Kjørbo og på Hamangjordene, gikk kuflokker bedagelig og beitet i sommervarmen. Og nederst lå den gamle kino, Kadettangen og fjorden - stille, blank og innbydende på gode sommerdager; isende, råguftsende og frastøtende til andre tider. Og over det hele brummet "veteranflyene" til og fra Fornebu. Så her var kontrastene til stede, et lite samfunn lettere å overblikke enn dagens. Og selv om arbeidstiden var lengre enn i våre dager, så var faktisk fritiden det også. For i våre dagers mediasprengte samfunn har alt for mange ikke tid til noe som helst; de må få med seg alt fra aviser og TV og har ikke tid til egne tanker og sysler før de omsider stuper forvirret og stresset i seng. Dampradioen hadde et annet innhold og var langt lettere å slå av. I dette miljøet vokste stifterne av BMK opp.

UR-flyet.

I Sandviksåsen bodde Ingvard Sverdrup, Ole Heintz og Arne Finden. Ingvards hobbyvirksomhet startet med at han bygget en modellbåt. Med inspirasjon fra Sandvikas yrende liv med små og store båthavner, med brygger både langs elv og sjø, var jo dette en naturlig ting å finne på for en teknisk interessert gutt. Men en dag sa hans far: Hvorfor ikke bygge et fly? Det gjorde han, på kjøkkenbenken - av 3x3 og 4x4mm furulister. Listene ble bøyd over et stearinlys, surret med sytråd i kryssene og limt. Deretter trakk han det hele med matpapir og hadde på vann. Flyet fløy ikke særlig godt - det var blant annet uten V-form på vingene. Så fikk Ingvard se

ett riktig modellfly, innkjøpt i England og bygget av Øyvind Hanke Olsen fra Kirkeveien ved Høvik. Dette flyet hadde V-form på vingene og fløy ganske bra. Det var første gang Ingvard så balsa. Flyet gjorde et mektig inntrykk på ham: ”Jeg fikk låne flyet en ukes tid for å lage tegning av det. Og så bygde jeg maken – bare dobbelt så stort og i furu. Det fløy, om ikke så bra. Halen var ikke så helt god med sin positive profil. Men flyet stålet jo og stod i, så da begynte jeg å lære hva tyngdepunkt, innfallsvinkel og slikt noe betød. Så kom Ole Heintz – kameraten min – og så dette flyet. Han ble like ivrig som meg – vi tente helt på dette her.”

Dette må sies å være klubbens UR-FLY – selve opphavet til den senere aktivitet og klubbdannelse! Flyet eksisterer desverre ikke i dag, men er å se på den første klubbfilmen som filmfotograf Per Krussand litt senere laget.

Med dette flyet opplevde Ingvard og Ole det alle modellflyvere opplever – sterkere jo yngre man er; den elleville fryden i brystkassen, ja i hele kroppen når en sender et fly avgårde og ser at det trosser selveste tyngdekraften og nærmest flyter avgårde i luften før det lander langt borte. Senere kommer rutinen sterkere inn og man titter på ferden med et mer kritisk blikk – ser etter feil og rette på, bedømmer egenskaper og flukt.

Likesinnede møtes.

Ole kom til Ingvard en dag og sa at han hadde hørt noe som ikke kunne være noe annet enn en modellflymotor nede på Mustad. Det låt helt opp i Sandviksåsen – på fri eksos - lydpotter var ikke i bruk. Sammen gikk de og fant karen som stod for støyen. Det var en som het Franz Singer. De fant ham ravende rundt nede på tennisbanen til Mustad. ”Han kjørte U-kontroll, svimmel og fæl!” Det er ikke greit å være nybegynner i den bransjen! Han hadde et helbalsa-fly. Profilert planke til vinger festet med strikk og avrundet kropp. Og lyden de hadde hørt kom fra en hissig liten 1cm³ ED-Bee dieselmotor som satt på. Nå var de tre likesinnede som hadde funnet hverandre.

Ole Heintz bodde i Homansveien, Ingvard Sverdrup i Anton Walles vei, og Arne Finden i Sverrestien på den andre siden av Sandviksåsen. Franz Singer bodde nede på Mustad, i den senere ”æresbolig” til Wolfgang Plagge. Ole og Franz Singer gikk på Høvik skole. Den var den ene av de to folkeskolene i distriktet rundt Sandvika. Den andre skolen var Evje skole. På denne gikk Ingvard, og Arne en klasse under ham. Denne avstand til skoler, samt litt spredning i alder og bosted, gjorde nok sitt til at Ole og Ingvard ikke var noe særlig kjent med Arne, selv om de nok visste om ham. Arne var allerede elleve og et halvt år gammel medlem av daværende Oslo modellflyklubb. Han hadde allerede vært med i sitt første NM, som ble arrangert nede på Skiens-kanten, og hadde således allerede et par års erfaring i bransjen. Ole gikk med Budstikka i distriktet, og en dag da han var ute og gikk med avisa, støtte han på Arne som holdt på med noen modellfly-saker utenfor huset sitt. De kom naturlig nok i prat med hverandre da de skjønnte at de hadde samme interesse – modellfly. Nå var de fire likesinnede.

Natasja Heintz - Oles storesøster, syv og et halvt år eldre enn Ole, så hvor oppslukt disse guttene var av sin hobby. De hang på dørene til hverandre sent og tidlig. For i

det minste å kunne tilbringe middagen i fred og ro, hadde deres far en plakat ferdig ute i gangen som han hang på ytterdøren, hvor det stod: "OLE SPISER MIDDAG"! De hadde en stubbe stående like ved huset hvor guttene prøvekjørte modellflymotorer, forteller Natasja. (Det gikk på fri eksos dengangen.) Det var ikke til uten fortvilelse for naboene - og moren som også fikk oljedynkede klær til vask! På gutterommet foregikk det også litt av hvert. Det vitnet blant annet svimerkene i bordplaten etter loddebolten om. Oles noe eldre bror, Jan, drev også litt med modellfly, men det var nok Jan som svinget loddebolten mest. Sammen med en kamerat bygget han seilbåter og radio.

Som Oles storesøster fikk Natasja ofte oppdraget med å få ham hjem når han uteble. "Gå til Finden og hent Ole" var stikkordet fra faren. Og hun fant ham som regel der. Det var ikke alltid bare bare for den som kom for å avbryte moroa for en slik engasjert gjeng – minne om at det fantes en verden utenfor modellflyene - !

Oppe i Evjehøgda - daværende Brynsveien - nær Bærum sykehus, bodde det ytterligere en modellflyinteressert kar som drev og puslet litt for seg selv. Hans navn var Per Stokke. Per bodde jo litt mer på landet enn disse andre kjappe gutta fra storbyen der nede under ham. Han hadde kommet over et enkelt byggesett av svenskenes store stolthet J-29 "TUNNAN" – en elegant profilmmodell i furu med farget kartong utenpå påtrykt en masse detaljer såsom nagler, cockpit med vinduer og en pilot innenfor, samt bokstaver og tall. Vingen var i furu. Denne modellen var til å sveive rundt i ei line fastbundet til en sirka halvannen meter lang stang. Med litt øvelse kunne jetjageren både loope og snitt-flyge – og du verden for en fart den kunne oppnå! Det gikk så det bokstavelig talt suste. Og for noen nydelige landinger! Dette var hans første modell: " - kjøpt hos Fredhøys inne i Oslo; trapp opp i annen etasje blant seilskutemodeller og akvarier, der fant jeg den! Det var å fly en stund, så inn en halvtime, hugær'n og fæl. Nei så ble jeg rastløs, og måtte ut å fly igjen! Da min far så denne iver og interesse, så fikk jeg et avansert tro-kopi byggesett av en Piper Cub. Den var utstyrt med strikkmotor, og er den flotteste modell av Piper Cub jeg har sett – med spanter og lister og det hele. Desverre hadde jeg ikke lært å håndtere strikkmotor, så det endte med at den opptrukne strikken røk og smadret flyet fullstendig. Det var det. Da så Ingvard, som gikk i klassen min på Evje skole, en dag kom og snakket om disse andre gutta – ja da var det gjort!"
Nå var de fem likesinnede!

Klubben dannes.

Disse fem teknisk interesserte guttene kom så jevnlig sammen for å dyrke sin hobby. Dette var litt før 1950. Så bestemte de seg for at noe måtte gjøres – hvorfor ikke like godt lage en modellflyklubb?! Som sagt så gjort – en gang i løpet av 1950 ble så klubben "offisielt" startet. Datoen for dette er man ikke sikker på, man hadde jo kommet sammen allerede mange ganger, og da ingen ting desverre ble skrevet ned de første årene, så ble det en flytende overgang som gjorde at startdatoen for selve klubbannelsen etter hvert kom i glemmeboken. Men årstallet står helt klart – det var 1950. Ingvard Sverdrup var da 14 år gammel, Ole Heintz litt over 10 år, Franz Singer 11 år, Arne Finden 13 og Per Stokke 14 år.

Klubben fikk naturlig nok navnet SANDVIKA MODELLFLY KLUBB. Bærum Modellfly Klubb virket for ambisiøst på disse unge herrer. Men det var det man senere valgte da klubben i 1956 meldte seg inn i NAK, og kom i konflikt med den noe

eldre Sandefjord Modellfly Klubb om initialene. Endringen fra SMK til BMK ble vedtatt av medlemmene 18 mai 56, etter et par ukers diskusjon.

Den første tiden holdt klubben til hjemme på gutterommet hos Ingvard, i Anton Walles vei 12. De var ikke flere enn fem, så det gikk jo. Men så krevdes det noe større plass – et rom i kjelleren ble også brukt som klubblokale. Ingvars far syntes etter hvert at der var det for rått for dem. De drev på Ingvarsd rom og i kjelleren frem til ca 1952. Flere medlemmer kom til, og behovet for større lokaler økte. Filmfotograf Per Krussand, som gjerne ville gjøre noe for ungdommen, syntes denne gutteklubben burde hjelpes. Som den idealist han var, stilte han et lokale i sin egen kjeller til disposisjon. Det var i Sverrestien 47. Dette virket meget stimulerende på guttene – Krussand hadde faktisk ett innredet hobbyrom i kjelleren som de fikk bruke!

Da Krussand litt senere skulle ut å reise, måtte klubben finne seg et nytt lokale. Så fra høsten 1953 hadde ikke klubben noe tilholdssted. Heldigvis kunne man møtes litt her og der. Men den omflakkende tilværelsen knakk ikke entusiasmen, og lokalproblemet løste seg forholdsvis snart - Arne Findens foreldre forbarmet seg over guttegjengen. Klubben avholdt sin første dugnad: Ett rom i kjelleren ble pusset opp litt, og så hadde heldigrisene påny fått seg et klubblokale, til og med med eget styrerom! Dette var i Sverrestien 45, hvor man flyttet inn på våren/sommeren 1954. Der ble klubben i hele fem år, helt til sommeren 1959. Sverrestien 45 var klubbens første tilholdssted med helt egne lokaler.

Dette er antagelig den mest markante, historisk avgjørende hendelse i Sverrestien – ja i hele Sandvika siden kong Sverre selv lusket rundt der i mars år 1200!

Tiden i Sverrestien har blitt legendarisk for de gamle medlemmer som jo tilbrakte sine sprekeste, intense ungdomsår der. Ikke mange av dem skal samles før Sverrestien nevnes og mimringen starter – blodtrykket synker og tunellsynet kommer! Og da blir disse strie halv-gamlingene fjerne i blikket og blanke i øya. De får et mildt, fjollete drag over fjeset, sterkt nedsatt reaksjonsevne og blir lette å ha med å gjøre. I denne tilstanden kan man lure dem til hva som helst. "Essem-kå" – sier de henført til hverandre – hva nå det betyr.

Ja, når sant skal sies, så var det sannsynlig av avgjørende betydning for klubbens utvikling at disse lokalene ble stilt til disposisjon. Mange gutteklubber har kommet og gått gjennom tidene, også modellflyklubber. Det kjenner man til. At denne klubben – stiftet av fem 10 til 14 år gamle gutter – ble så levedyktig, skyldes også i stor grad at foreldre og andre støttet opp med ikke minst lokaler. Dette fortjener disse enestående foreldrene til Ingvard Sverdrup og Arne Finden sterk ros for – også Krussand. Klubben står i gjeld til disse. Og da spesielt Arne Findens foreldre i Sverrestien 45. Det kunne ikke alltid ha vært bare spøken med opptil flere og tyve viltre ungdommer ut og inn av huset sitt hver uke, nesten hele året. Og i en årrekke attpå til. Fredag 24 oktober 58 var det faktisk hele 41 personer tilstede! Det er vel ikke til å unngå at det ble episoder av og til. Selv om ungdommene var flinke til å holde kustus på hverandre når det trengtes. Og man kan jo bare forestille seg: Tyve coladrikkende ungdommer – colaen skulle ut igjen også! Det kunne ikke alltid være lett å være hageier! Selv med hardføre roser!

At klubben senere også måtte bytte lokaler, var ikke så kritisk for den. Da bestod medlemsmassen av stort sett voksne resurssterke mennesker som kunne ordne opp for seg.

Glimt fra Sverrestien.

Klubbmøtene fikk ganske snart et fast strukturert innhold med forholdsvis faste programposter. Styremøte ble holdt under selve klubbmøtet, hvor man drøftet aktuelle ting, samt planla programmet for neste møte. Det er beundringsverdig at så unge mennesker kunne styre og forme en klubb slik de gjorde. Man skal huske på at stiftere og medlemmer/interesserte fremmøtte, bare var ganske unge tenåringer med alt hva det kan innebære. I dag skal jo alt ungdomsarbeid ledes og overvåkes av voksne – dette klarte denne gjengen utmerket selv ved siden av det ”faglige”.

Dessverre ble det ikke skrevet referater før fra og med det første møtet i året 1956. Da hadde klubben kommet i god gjenge, og referatene bærer fra første stund preg av en klubb drevet av en målbevisst og strukturert gjeng. Dette året kom Øyvind Grenne inn i klubben. Og Knut Bredo Erichsen. Han var da en ”eldre” mann på hele 23 år, og som de som var unge medlemmer dengang husker det: ”Da kom det plutselig en voksen mann blant oss! Det var skummelt!” Og: ”Det ble liksom så alvorlig!” Øyvind Grenne bidro ytterligere til at klubben ble drevet i gode fornuftige former. Det er han som har æren for at blant annet referatskrivingen kom igang – ”det var han som fikk skikkelig orden på klubben,” sier de eldre medlemmer fra den gang.

Det første refererte møte i klubbens protokoller er ”Julemøte” torsdag 5januar 1956. Det ble tradisjon å kalle første møte over jul for ”Julemøte”. Det var et kombinert hygge og årsmøte. Og da selvfølgelig med et pyntet lite juletre i lokalet! Dengang hadde man bl.a. ikke TV, og det meste av underholdning var man vant til å stå for selv. Det ble da også gjerne lagt litt ekstra inn i programmet på julemøtet, såsom pølsesalg og ekstern foredragsholder, foruten klubbens egne. Man holdt også gjerne en utlodning eller auksjon over gjenstander medlemmene kunne unnvære og tok med seg til formålet – det kunne være slikt som propeller, timere, jetex-motorer o.l. saker & ting. Ja, og så spedde man på med gjettekonkurranse og film! Og avspilling av musikk fra noe så sjeldent og fint som en båndopptaker! Det var imponerende underholdning god nok på femtitallet; rocken var nettop lansert og swing og storband var ennå noe av det råeste som fantes i 1956.

Eksterne foredragsholdere var populære, og man var ikke redd for å spørre høye herrer. Husk – i femtiårene var det større forskjell på folk enn det er nå, og respekten det stod av datidens ”høystatus-yrker” kan ikke sammenlignes med vår tids anseelse av samme. På Julemøtet 9.1.59 var for eksempel dagens hovedgjest oberstløytnant N.K. Jørstad og ”kåserte om flyging, spesielt fra sine dager som krigsflyger”. Det gikk rett hjem i forsamlingen! En annen gjest under dette møtet var stortingssekretær Erik Nord – formann i Bærum ungdomsnemnd. En skal ikke se bort ifra at de høye herrer også tok imot forespørselen fra klubben med en viss nysgjerrighet og forventning også; modellfly gjorde inntrykk på folk og hobbyen og dens utøvere hadde nok en litt spennende status! Hva slags ungdom var dette tro!

Opplæring var ett av de temaene klubben tidlig anså som vesentlig. Dette preget også møtene helt fra starten av. Opplæringen gikk på både teoretiske og praktiske sider av hobbyen. Berømte er seansene der man gikk igjennom medlemmers byggverk og gav ros og ris for utført arbeid. Dette begynte man med allerede da klubben holdt til hos Krussand. Med ungdommelig friskhet ble modellene ”saumfart” og gjennomgått av de litt mer erfarne medlemmene. Intet unnslopp det skarpe blikk. Byggeren vrei seg på stolen sin og måtte innrømme både slurv, dum fremgangsmåte

og ukyndighet. Sitater fra prosessen lever ennå blant gamle medlemmer: ”Her har et sandpapir listet seg på tå!” Og: ”Dersom du fortsetter med modellfly, så kommer du til å holde på lenge - !” Underforstått: Du har nok en hel masse å lære før det blir noe skikk på det! Servert en ung Bjarne Hinholm til oppmuntring! Det kunne være tøft, og gikk nok delvis utover nattesøvnen for enkelte. Men det ansporet også til å bygge bedre og penere neste gang. Aasmund Skard skammet seg da A2-modellen hans ble gjennomgått – men reiste kjerringa med å bygge en aldeles nydelig teamracer. Dette var for mange deres første møte med en talkum-dopet modell.

Men man kunne også være raus med ros, og man fikk godt med tips om fremgangsmåter og annet med på kjøpet. Så dette var også en effektiv og underholdene måte å lære på – selv om det til tider nesten gikk på selvtilliten løs for den ”syndebukk” som hadde bygget modellen! Her slapp heller ikke de mer erfarne klubbmedlemmer unna – også de fikk gjennomgå i denne populære programposten.

Nær jul 1956 toppet det seg visst – eller var det den gryende julestemningen som gjorde at Erichsen 14.12 tok opp posten til diskusjon på møte: ”Det synes å være for mye negativ kritikk ved posten ros & ris”! Det var en A2-modell bygget av Gjerholm som hadde fått valset seg – av hvem sier referatet intet om. Om kritikerene dempet seg etter dette vites ikke! Men godt likt var det hele. Og kameratskapet holdt, man gjorde en bedre jobb neste gang – og kvaliteten på medlemmenes modeller ble høy. Det bekreftes blant annet av at det i jan.59 kom en forespørsel fra NAK om noen av klubbens medlemmer kunne holde byggekurs for sløydlærere i Drammen!

”Erichsen og Sverdrup tenker på saken - ,” sier referatene.

Klubben hadde en ”halvsovende” opptaksregel, som gikk på at man innen tre måneder måtte bygge en modell som så måtte godkjennes i ros & ris- seansen. Regelen ble ikke praktisert særlig nøye, det var ikke så farlig. Men ihvertfall en gang ble den kjørt stramt! Det gjaldt en kar som hadde en egen evne til å lage leven, og tross stadig tilsnakk ikke klarte å la være sine spillopp og pek – både under foredrag og ellers. Han ble bedt om å bygge den obligatoriske modellen for godkjennelse, og stilte da etter en tid med sitt selvalgte svennestykke. Det var en dengang meget populær norsk U-kontrollmodell som het ”COMET”. Den så svært elendig ut, selv til nybegynner-arbeid å være. ”Dette holdt ikke mål.” Han ble fortvilet, gikk hjem og bygde straks en helt ny ”COMET”. Den var av samme kvalitet som den første – ingen bedring var å spore. Dermed falt dommen: ”Desverre, dette var for dårlig. Han kunne ikke bli opptatt som medlem av klubben ---.” !! Han ble opplyst at dommen var endelig og ikke kunne ankes! Stakkaren ble etter dette bare kalt ”kometen” når episoden ble omtalt. Men, som Ingvard Sverdrup senere sa: ”Det ble sikkert et bra menneske av ham også.”

Det forekom ellers flere ganger at noen fikk advarsel på grunn av oppførselen. Og det hendte at det måtte sies ifra ganske skarpt. ”Pausene er til å prate i – ellers skal det være stille”! En gang ble det sagt ifra så skarpt at den skarpe selv fikk påtale! Men det var ellers en stor takhøyde i klubben – omgangstonen var altoverveiende gemyttelig og god.

Som eksempel på medlemmenes sosiale samvittighet kan nevnes at klubben flere ganger på femtitallet gav et beløp – gjerne kr.50.- til flyktningsaken. Så nær siste verdenskrig og okkupasjon var dette noe som rørte unge mennesker. Første gang det skjedde var da de gav kr.30.- til Budstikkas Ungarn-innsamling etter opptøyene der i 1956. Det var kr.22.- innsamlet blant medlemmene, og kr.8.- fra klubbkassa. Ikke ubetydelige beløp når en tar i betraktning at medlemskontingenten i 1956 var kr.5.- pr. halvår.

Klubbens faste foredragsvirksomhet, som man la meget stor vekt på, var ikke bare myntet på nybegynnere. Alle grupper ble tilgodesett ved det at en person tok på seg et tema han selv eller andre gjerne ville ha utredet. Eller en eller annen kom over noe interessant som det så ble holdt foredrag om. På den måten var både nybegynnere og eksperter under konstant utdanning. Temaene ble gjerne bestemt på forutgående styremøter, og det kunne til tider være flere foredrag på samme møte. Det ble også sendt ut spørreskjema til medlemmene om foredragsemner de ønsket. Og det var ikke småtterier disse unge menneskene gav seg i kast med! Hele aerodynamikkens begrepsverden ble anskueliggjort og gjennomgått nøye for medlemmene – intet fenomen forble ukjent! Kanskje ikke med de verste matematiske uttrykkene – skjønt det forekom også tilløp til nærmest svevende utredninger – iveren var meget stor hos enkelte! Og meteorologi, materialkunnskap, bruk av verktøy – alle feltets disipliner ble det skolert i. Det gjalt å være våken – for her kunne fort kunnskapsnivået bli kontrollert! Særlig som ung nybegynner gjalt det følge med og bruke notatblokken flittig – ”mikromøll” ble disse kallt!

En annen morsom og givende ting ved dette med foredragsvirksomheten i klubben, var at man allerede på et tidlig tidspunkt innførte foredrags-konkurranser! Det var flere varianter av dette. Derved kombinerte man kunnskapsformidling med underholdning! Det foregikk gjerne ved at de tilstedeværende ble delt inn i lag på en tre-fire-fem personer. Lagene fikk oppgitt forskjellige tema, og etter ti minutters forberedelse måtte en utvalgt i laget holde et foredrag over temaet. Slike ”timinutters” temaer kunne være:

- 1) Trekking av vinger.
- 2) Hvordan en skal organisere og lede et ”trekant-stevne” i friflukt.
- 3) Gi en orientering om modellflyging som hobby.
- 4) Hvordan en spikker en propell.

En annen variant var at et tema ble oppgitt, og så fikk lagene forberede seg til neste møte.

Denne form for konkurranse var jo både spennende og underholdene, men fremfor alt var det meget nyttig og utviklende, ikke minst for deltakerene. De fikk her en skolering i å fremtre offentlig og nærmest på sparket som de hadde stor nytte av senere i livet. Og det fine var at det ikke foregikk under en lærers kritiske blikk og med redsel for karakterer, men blant venner hvor det ikke gjorde så mye om en rotet og ”dreit seg ut” litt. Det var bare morro og ble fort glemmt.

Enhver klubb med respekt for seg selv, må jo ha et klubbemblem, så også Sandvika Modellflyklubb. På klubbmøte 27 januar 56 ble det utlyst en tegnekonkurranse om et klubbmerke. Da fristen løp ut 17 februar, var det kommet inn endel forslag, men kun ett hadde slike kvaliteter at det kunne godtas av det strenge styret. Det var Larsens forslag, som han ble bedt om å arbeide videre med. Det gjorde han, og da forslaget hans ble presantert på møte 3 mars, ble det enstemmig godtatt og promte besluttet bestilt som stempel! Da stempelet ankom noen uker senere, viste det seg at det i farten hadde speilvendte bokstaver! Det ble rettet, og som alle vet, måtte stempelet og merket gjennomgå enda en forandring før det ble slik vi nå kjenner det. Det var da Sandvika Modellfly Klubb måtte endre sitt navn til Bærum Modellfly Klubb, 18 mai samme år. Dette emblemet, har siden heldigvis ikke blitt endret. Og stempelet

klubben ennå bruker er det som ble laget den gang i 1956. Senere ble klubbemblemet også laget som emaljenål og merker for overføring på fly.

På den tiden klubben ble startet var det ikke ukjent å ha modellfly som hobby. Det var såpass mange som drev med hobbyen rundt omkring at flere lokale forretninger kunne tilby et visst utvalg av materialer og enkle byggesett. Dette selv om økonomien blant folk ikke tillot store utskielser og investeringer i typisk hobbyutstyr. Man levde jo med virkningen av verdenskrigen ennå, rasjonering og varemangel begrenset de store utskielser ved siden av lave inntekter. Allikevel, trykket hadde lettet noe i 1950. Men det var ofte med de økonomiske lettelsene som med sirupen: Den ble sluppet fri fra rasjonering i nettopp 1950, men folk var rasende – søtsaken var fortsatt ikke å oppdrive!

Da var nok modellflyverene heldigere enn ”slikkepottene” - endel lokale forretninger kunne faktisk tilby litt materialer og enkle byggesett! Bærum Sport ved Willy Falk – som klubben hadde et meget godt forhold til i femtiårene, hadde satset endel på hobbysaker og solgte både balsa-materialer og byggesett. Og i en annen forretning i Sandvika, nå revet – den lå omtrent der hvor bensinstasjonen i Finstad-gården ligger, der var det også enkle modellfly-byggesett å få kjøpt. Blant garnnøster, gardiner og annen metervare av stoffer. Til og med ”på landet” i Haslum Sport førte man balsa av diverse mål. Men det var som nevnt Bærum Sport som var den største lokale leverandøren av materialer og utstyr til trengende klubbmedlemmer. Faktisk, rett før klubben offisielt ble stiftet, hadde Bærum Sport byggesett til salgs. Ingvard Sverdrup, som nå begynte å få tak på dette med modellfly-bygging, viste stor interesse for en pappeske med et byggesett oppi, og enden på visa ble at han ble spurt om han ville bygge denne modellen for dem. De ville ha den som blikkfang i vinduene sine. Det gjorde Ingvard, og et mangeårig samarbeidd med ”sporten” til felles glede var innledet. Senere bisto ”sporten” med å hjelpe klubben økonomisk, idet klubben fikk stille ut og drive utlodding på modeller her. Fra 1956 fikk klubben faktisk fast utstillingsplass i et vindu for en modell og diverse småtterier, så som motorer ol. Dette var absolutt til felles hjelp – mange fikk opp øynene for denne fortreffelige hobby, og søkte til klubben oppe i Sverrestien.

Undertegnede var en av dem som fikk høre gjennom Nils Norman i ”sporten” at ”- det er vist noen gutter oppe i Sandviksåsen som har startet en modellflyklubb --.” Sporten lå dengang ved siden av ”sigaren” - en tobakkskiosk, vis a vis rådhuset. Mang en sur vinterkveld lot jeg Lommedalsbussen gå fra meg en time, etter skøytekvelder på Kadettangen, mens jeg hutrende på iskalde føtter stampet rundt foran de utstilte fly og motorer i sportens vinduer. Det var imponerende, fargesterke saker som ga livet mening for en ti-tolv åring! Men det meste var nok uoppnåelig å få tak i – men du verden hvor drømmen smakte!

I dag har disse utsalgene sluttet med modellflysaker, eller de er helt borte. Men det er ikke helt tomt lokalt - heldigvis har vi Asker Hobby i vårt distrikt.

Inne i Oslo lå det større forretninger, så som Fredhøys og Ingvald Nilsen. Og Bengtson. Og så de store gutta, så som Will G.Aaneby, Erik Engelhardt Olsen og Modell-Hobby. Disse siste står som påler i norsk modell-bygging historie – men noen av dem er desverre borte nå.

Etter som økonomien i landet har vokst og folk kan unnvære mer penger også til hobbyvirksomhet, har disse forretningene/produsentene blitt flere. Det er nå en rekke firmaer i sving som selger varer til ivrige modellbyggere.

Konkurransen kunne kanskje være hard nok på femtitallet blant de som forsøkte å leve av folks hobbyvirksomhet. Eller var det knapphet på varer, eller penger blant kundene som gjorde at enkelte fryktet kreditorer og det som verre var og ble

skjelvende og engstelige i tilværelsen? Eller etterdønninger etter krigen? Ja, hvem vet! Det var ihvertfall ofte selsomme ting som kunne møte en ung gutt på innkjøpstur i "Tigerstaden": Et tidlig medlem kom inn i en av disse hobbyforretningene – der var det tomt for kunder. Men helt tomt var det ikke, for eieren lå "dritings" midt på gulvet uten å røre på seg, med nesa i været. "Jeg bøyde meg ned og konstaterte at han pustet – så jeg gikk bare stille derifra og låste døra etter meg med smekklåsen!! En anen startet sin virksomhet i det små i sin leilighet. Han var en meget forsiktig herremann - man fikk ikke kontakt med ham uten å ha en mellommann som kunne gå god for deg! En av klubbens stiftere skaffet meg innpass. Skulle du handle hos ham, så ringte du på i leiligheten hans. Så var det stille en lang stund. Og så åpnet brevsprekken seg sånn lite grann – så stille at du måtte vite at det var noen der for å merke det. Så kikket han for å se hvem det var som ringte på, og visst han var interessert i deg, ja så "var han hjemme" – visst ikke – ja så "var han ikke der!" Dette var lenge før "torpedoenes" tid! Senere fikk han butikkløse – men da han hadde en anen jobb ved siden av, var det sjelden han var der også!

For å gjøre hobbyen billigere for medlemmene, forsøkte man tidlig å gå til større innkjøp av balsa, lim og fuel. Med hendvelser både til det lokale politi og giftnemder, såvel som til sentrale myndigheter ved direktorater og departementer, forsøkte man dristig og med varierende hell å ta seg frem med søknader om innkjøp av eter og methanol i datidens byråkrati. Dette lå absolutt ikke tilbake for nåtidens! Og klubben fikk det ofte til, og kunne by medlemmene på billig "hjemmebrygget" fuel allerede tidlig på femtitallet. Alternativet var at man gikk på et apotek - og var man heldig, kunne man få kjøpt et par deciliter på en liten flaske av varene. Hobbyforetningene var nok løsningen for de fleste, men faktisk kunne man en periode på femtitallet få kjøpt ferdigblandet dieselfuel på noen få lokale bensinstasjoner! Det var på Shell-stasjoner og de nå opphørte BP-stasjonene, hvor de solgte metallkanner på ca. en liter. Og selvfølgelig var dette en tid å få i Bærum Sport!

Balsalim ble faktisk en periode lagd og solgt av erkerivalen til BMK: He-Ti-Ke! Det gamle aceton-baserte balsalimet tørket ikke på langt nær så fort som dagens kjappe cyanolim, men var greit nok på sin måte. En rakk å justere dersom en bommet litt i sammenføyninger, og bare duften av det rene stoff gjorde at en holdt ut å sitte og holde på gjenstandene til limet var tørt nok ---! Dieselfuel var også kraftige saker – det stinket markant selv etter forbrenning, om ikke så interessant som føre!

Når det gjelder balsa, så var det vanlig at klubben utnevnte en mann til å sage dette fra større stokker man kjøpte inn. Først ble det skåret på saga til Finden, han hadde en fin snekkersag. Det ble senere bygd en sag som så ble brukt. Men dette gikk i perioder – det var ikke alltid så lett å få tak i balsastokker. Desuten var det fra tid til annen ganske stor vigg i sagene som ble benyttet, så lønnsomheten i prosjektet ble det ofte så som så med ---! De profesjonelle forhandlerene ble nok brukt mest til anskaffelse av materialer.

Av motorer, som jo er en vesentlig del i vår hobby, er det en hærskare å få kjøpt. Men ingen norskprodusert lenger, desverre. Fra slutten av førtiårene og fram til midten av syttiårene hadde vi den norskproduserte DA-motoren. Få navn om noen får fram det lune, snille smilet i fjeset til halvgamle modellflybyggere som navnet David Andersen! Og aldri har vel en funklende diamant eller skinnende smaragd fremkalt slik en glede og hjertevarme, som da en unggutt på femtitallet med skjelvende hender og tindrende øyne åpnet en grå pappeske med en like grå, vidunderlig DA-motor oppi! Etter en slik opplevelse var det ikke lett å sovne da kvelden kom. Og så spratt

karen lysvåken opp av senga dagen etter med en ellevill følelse av at noe stort hadde skjedd! Og det hadde det jo!

Per Stokke, klubbens første virkelige motor-kjenner og eneste motor bygger, startet sin karriere som sådan nettopp med en DA-motor. Den var av den aller første typen hvor kompresjonen ble variert ved hjelp av et eksentrisk, vribart veivlager. Den hadde altså ingen kompresjonskrue med tilhørende motstempel i toppen. Per Stokke forteller:

”Jeg fikk den til jul av min far. Han hadde nok fått kjøpt den billig av David Andersen, for han lagde deler til dysa på disse motorene allerede fra 47. Han hadde eget verksted hjemme. Da jeg la meg den julekvelden hadde jeg selvsagt motoren med meg i senga, og mor fikk ikke lov å slå av lyset på rommet. Der lå jeg og glodde, striere og striere i øya utover julenatta til jeg en eller annen gang svimet av. Så var det å få den i gang. Det gikk dårlig – jeg hadde nemlig ingen bruksanvisning. Motoren bare brummet litt av og til. Så fikk jeg endelig tak i bruksanvisningen! Jeg holdt til nede i kjelleren. Dette var rundt 1950, så vi hadde både bryggepanne og høns der nede – slik som ganske vanlig var. Det var sprengkaldt ute, så jeg måtte ha kjellerdøra stengt så ikke hønsa skulle fryse ihel. Denne gangen fulgte jeg bruksanvisningen, og med korrekt innstilling på dysenåla braket motoren igang med det samme! Det låt noe aldeles forferdelig – med Daviden på høyt turtall og fri eksos, og vettaskremte høns i sjokk – baksende i propellvinden langs gulv, vegger og tak for å komme unna uhyret! Den hissige lille to-takteren fylte raskt kjelleren med kraftig luktene eksos og dominerte alle sanseinntrykk. Stillheten etterpå var utrolig – helt i tråd med julen. Begeistret løp jeg opp for å fortelle at motoren hadde startet: ”Hadde de hørt noe?” ”Om de hadde hørt noe – ?” sa det henslengt fra sofakroken og kaffen ”- jo da, de hadde hørt et eller annet --- .” Jeg skjønnte at jeg hadde vært ganske alene om dramaet nede i kjelleren. Hønsene kom seg egentlig aldri. De ble vare for lyd og brå bevegelser. Men jeg var meget fornøyd!

Jeg bygde mitt første linestyrte fly til denne motoren. Det var en såkalt ”silhuettmodell”. Den hadde jeg mye moro med. Senere våknet ”mekkeren” i meg – jeg boret hull i toppen og gjenget for glow-plugg. Som glow-motor gikk denne motoren ikke særlig bra. Kompresjonen ble for høy selv med laveste innstilling på veiv-kompsystemet.”

Dette spedte forsøk var innledningen til Per Stokkes karriere som motorbygger. Han har siden dette laget en rekke forskjellige motorer – jet, diesel & glow, en og tosylindrede. Det ble prøvekjørt i Sverrestien --. Hans første selvbygg, en glow-motor, gikk opp i hele 21000 omdr. pr. minutt! Det ble målt med selvlaget turteller, kalibrert mot profesjonelt utstyr lånt på Fornebu. Prinsippet på denne var en pianotråd hvor den frie lengde vibrerte i resonans. Lengden og dermed resonansfrekvensen ble variert ved å skyve/vri tråden ut og inn av et trestykke.

Det ble i perioder også holdt byggekvelder i Sverrestien. Det gjaldt da at de som deltok måtte rydde ordentlig opp etter seg. Det var desverre ikke alle som var like nøye med oppryddingen, og av og til kunne det nok også bli litt mye leven på byggekveldene. Så dette gikk i perioder. De måtte også selv fyre. Lufting var det så som så med når den verste sprengkulda satte inn, og det het seg på klubbmøtene at man måtte ikke luften, for da luftet man ut klubbånden! Klubben holdt også byggekurs nede på ”Rønna”, Sandvikas gamle middelskole, senere avlegger av Valler. Der var det mange som møtte, tiltaket var ganske populært.

Dette var ganske tidlig på femtitallet. På byggekurset ble det bygget en A1-modell som het "God".

På femtitallet var det ganske behagelig å være motorflyger – folk tok stort sett ingen notis av støyen selv om det gikk på fri eksos. Til og med i Frognerparken ble det kjørt linestyrte. Det var bare gøy, og folk kom strømmende til når de hørte lyden fra motorene – dette var festlige og imponerende greier å se på! En kar fløy til og med linestyrte rett ved krysset Drammensveien – Fornebu. Den gang var det ei lita gresslette der, stor nok til at han kunne få kjerra i været. Men trangt var det – den ene halvdel av sirkelen gikk ut over Drammensveien. Så han måtte holde øye med trafikken og fly litt høyere hver gang det passerte biler!

Undertegnede lærte seg å fly linestyrte blant hasselkratt, gressstuser og kuruker borte i Gommerudhavna – kuene for vettaskremte i alle retninger da DA-motoren startet og flyet for i været over dem. Til innøving av dristige manøvrer med finere byggverk fant jeg gjerne en godt skjult plass i en kornåker. Med meterhøy kornavling oppunder armene som buffer, kunne man virkelig utfolde seg uten at det gikk særlig ut over nerver eller fly!

Klubben holdt øvelser og stevner rundt omkring i bygda på femti- og langt inn i sekstitallet. Linestyrte kunne man fly nesten hvor som helst – bygda var i store partier nesten glesbygd og folk ikke så stresset. Det ble fløyet på Kadettangen, Jarmyra, Parken på Stabekk, Petra Stadion på Bærums Verk, Haslumbanen og andre idrettsplasser rundt omkring – den ved Valler skole var brukt endel.

Til friflykt ble bygdas store jorder brukt senhøstes – avlingene måtte jo i hus først. Der hadde vi mye å ta av: Rud, Hauger, Kolsås, Wøyen, Helset på Bærums Verk, og flere i Østre Bærum. Men friflykt hadde nok den beste tumleplassen før som nå på isen – Sandviksbukta og lengre ut ble flittig brukt både til stevner og trening, samt også Bogstadvannet. Vinterstid var derfor friflyktfolket ofte best trent. Og ønsket om en fast flyplass, også til sommerbruk, meldte seg allerede tidlig på femtitallet.

Aasmund Skard fikk en glimrende idé og foreslo allerede på klubbmøte 20 januar 56, at klubben burde sette opp ett sett regler for sertifikater, som så kunne utdeles til den enkelte når han hadde oppnådd bestemte resultater innen de forskjellige modellfly-klasser. A, B, C sertifikat etter stigende vanskelighetsgrad innen alle grener. Han foreslo også dette oversendt til NAK, som et tips til dem. Det tok tid før dette ble gjennomført i klubben, men disse sertifikatene ble umåtelig populære. Her kunne man konkurrere mot seg selv og få et tydelig mål på sin fremgang. Og det gav status og var meget tilfredsstillende å ha oppfylt kravene til et sertifikat. Det var et dokument som viste at man hadde fått til noe og var med blandt gutta! Sertifikatene ble gjort stas av og gjerne overlevert ved en liten høytidelighet.

Henrik Dahl er antagelig den eneste her i landet (verden?) som har tanket sitt modellfly i luften! Det skjedde på isen utenfor Sandvika – han sprang opp ved siden av sin buss som fløy pent forbi i halvannen meters høyde, og fylte den åpne fuel-tanken med sprutflaske i farta!

Det var tradisjon å gjette når isen ble farbar. Kom skiltet: "ISEN ER USIKKER" opp, ble den regnet som tykk nok!

Det var ikke uvanlig at klubben fikk forespørsel fra foreninger om noen kunne komme å holde oppvisning med linestyrte fly. Til og med fra en musikkforening kom en slik henvendelse – tross støyende motorer ville de fine ører oppleve dette!

Som tidligere nevnt fikk klubben disponere lokalene i kjelleren til Finden i hele fem år – fra sommeren 54 til sommeren 59. Man var jo klar over at bruken av lokalene ikke kunne vare evig – det var jo store deler av kjelleren i et privat hjem som ble båndlagt. Og de små søte 10–14-åringene ble jo etter hvert store, de ble både tenåringer og tyveåringer med skjegg på. Og flere medlemmer kom til. Det gikk nok til tider ganske livlig for seg nede i kjelleren – her ble til og med prøvekjørt motorer, og diskusjonene gikk til tider intenst for seg både ute og inne. At Arne Findens foreldre tålmodig lot klubben få disponere lokalene så lenge som de gjorde, kan ikke berømmes nok. Selv da deres egen sønn Arne i perioder ikke bodde hjemme – militærtjeneste og utdanning krevde sitt - fikk klubben holde på som vanlig. Så da det i referatet fra fredag 29 mai 59 blant andre ting står: ”Vi må antagelig flytte fra Sverrestien allerede neste lørdag, det ser stygt ut.” – så kom det nok ikke så helt uventet på medlemmene. Men klubbmøtene går sin gang hver fredag som vanlig, og det er forberedelser til sommerleiren som opptar en stor del av møtene. Så fra styremøte fredag 19 juni 59 refereres det (sitat):

”Endel diskusjon om og få penger til MTB som vi kan få kjøpt av Blakstad seilforening. Båten koster kroner 2000,00, men vi behøver ikke betale kontant. Eriksen skall sjekke opp NAK og Shell”

Fredag 26 juni 59 ser så ut til å være siste gang ordinært klubbmøte ble holdt i Sverrestien. En tradisjons-skapende tid i klubben er med dette over. Det var i Sverrestien grunnlaget ble lagt for den stil og holdning til hobbyen og hverandre, som medlemmene har ført videre i klubben i alle år etter. Det var fra disse årene klubben fikk holde til her, modellflymiljøet i Bærum senere hentet kunnskaper og inspirasjon som har gjort at klubben ble så levedyktig. En rekke personligheter kom inn i klubben i tiden i Sverrestien, personligheter som har virket miljøskapende og formende på klubbens ånd langt inn i senere epoker. Mange av disse fulgte med klubben til Skytterdalen, klubbens senere mangeårige tilholdssted.

Referatet fra dette siste møtet i Sverrestien er ganske kort, men bærer med sitt innhold preg av å være lagt opp som en minne og avslutningsstund:

Fredag den 26/6 klubbmøte.

Hyggemøte.

Film.

Klubbfilmen ble vist.

SOMMERLEIREN.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Motortorpedobåten ble kjøpt inn rett før sommerleiren ble avviklet dette året. Referat fra denne sommerleiren mangler desverre.

Motortorpedobåten - eller drømmen som brast.

Den 21 august 59 startet klubben opp med sitt første møte etter sommerleir og sommerferie. Det var da i det nye lokalet - motorbåten – og alt var dermed i rute som i tidligere år. Nå fulgte en hektisk tid i klubbens historie. Allerede første møte varsler det kommende; referatet fra dette lyder:

Klubbmøte den 21/8.59 fredag

Erichsen var møteleder
Dette var det første møtet i det nye lokalet
nemlig MTBèn.
Det var for det meste jobbing.
Der var 25 til stede

Styremøte.

Avlyst på grund av jobbing på båten

Utover høsten står det stadig i referatene: Jobbing på båten – dugnad på båten, styremøte avlyst, lensing av båten, osv. Det ble skaffet divan, lenestoler og andre stoler, samt et skrivebord. Og det ble kjøpt inn kopperstift og planmasse i sekk og på boks, tjærepapp, lakk og maling, i liter og spann. Det ble spikret og banket, skrapet og hakket, pusset og kostet, lakket, grunnet og malt. Og sikkert også kjeftet, truet og smelt, pratet, spøkt og ledd – til den store gullmedalje. Her skulle det jobbes, for vyene var store! Det ble foreslått arbeidsbok til oppføring av den enkeltes arbeidstimer på båten, og en motordrevet lensepumpe ble lånt av brannvesenet – 27 november 59 ble styremøtet avlyst igjen på grunn av lensing av båten; vannet steg faretruende! Lensing av båten tok ofte halve klubbmøte. Og på styremøte 9 oktober: ”klagene fra Moe & Co referert. Havnefogden hadde vært på besøk, og saken er under arbeid. Klagen gjaldt utsikten.”!!
4 desember 59 ble det bestemt at ”vi skulle betale kr. 500,- til Blakstad Seilforening for båten.”

Motorbåten, som ble malt blå, hadde sin havneplass under der hvor Drammensveien går idag – et sted nedenfor Malmskrivergården og Bærum Kunstforenings lokaler. Dengang Sandvika Gjestgiveri – populært kalt ”Geita”.

Ideen om å bruke en stor båt til klubblokale fenget godt blant medlemmene. De fleste var jo vant til å bruke fjorden og øyene der til rekreasjon og friluftsliv. Og så hadde jo klubben sine tradisjonelle sommerleire ute på Skauer'n! ”Vi hadde en drøm om at vi alle sammen kunne bo i båten og dra dit på sommeren og ha det BONG! Vi hadde tegninger i båten om hvordan den skulle se ut. De var laget av Oskar Ness – han var enormt flink til å tegne! Det ble dessverre aldri noe av” – forteller Ingvard Sverdrup. Henrik Dahl, som var sentral i klubben fra 1956, forteller om båten:

”MTBén var opprinnelig en motortorpedobåt gitt av amerikanerne til russerene som våpenhjelp under andre verdenskrig – russerene var jo våre allierte da. Båten ble slept til Norge for å hogges opp. Det var en hel gjeng båter som var sveiset sammen to og to for å forenkle slepet. Vår båt var bakerst alene og ikke sammensveiset med noen. Den var derfor ganske hel, og ble derfor ikke hogd opp. Motoren var tatt ut og festene forsøkt løsnet med slegge. Det var Blakstad Seilforening som eide båten. Vi forhandlet med ”Mattis på Børsholmen” om den. Det var en av hans kamerater som tauet den til Sandvika for oss. Vi skrapte hele båten og malte den. Det var et forferdelig arbeid. Maling fikk vi av Alf Bjerke og duk til dekket av far til Øyvind Grenne – da ble det tett. Vi hadde forespørsler til alle foreldre om blant annet dette. Da vi hadde møter på vinteren måtte vi skalke alle lukene for å få opp varmen. Vi varmet da opp med en ALADIN parafinovn. Det ble etter hvert ganske dårlig luft under dekk, for den brukte jo en masse surstoff til forbrenningen. Og vi pustet jo også og konkurrerte om surstoffet! Så etter en stund begynte parafinovnen å ose noe forferdelig.” Ingvard Sverdrup: ”Og samtidig var det noen av oss som røkte – vi fikk søren ikke fyr på røyken for fyrstikkene glødet såvidt – oksygen var en mangelvare!” Henrik fortsetter: ”Så vi valgte til slutt å ta på oss en masse klær isteden for å fyre. Men da vi forlot båten og det ble kaldt derinne, frøs dampen etter oss fast som rim på veggene. Og hvis vi fyrte på neste møte, så dunstet det av og falt ned som nedbør. Så vi sto på møtene med paraply! Det drøppte ned som bare juling – samtidig som parafinen oste!”

Ingvard Sverdrup: ”Vi døde nesten unisont på MTBén!”

Julemøtet 8 januar 1960 ble av forståelige grunner holdt i Røde Kors sine lokaler i Sandvika ---.

Sommeren 1960 fikk vi beskjed fra myndighetene: Båten måtte bort da den nye Drammensveien skulle legges over havneplassen vår. Det var ei lei nøtt – vi var jo en godt etablert klubb – nærmest en ungdomsklubb, og kunne ikke uten videre føses bort! Takket være innsatsen fra blant annet politifullmektig Berg, fikk klubben nye lokaler i Skytterdalen. Men klubben var ikke ferdig med MTBén ennå! Den ble klargjort og avertert til salgs 2.12.60. Det kom inn ca. 20 svar, hvorav 6 ”alvorligere”. De seks kunne ikke ha vært så ”alvorlige”, for båten ble bestemt avertert til salgs igjen på styremøte 3 mars 61, sier referatene.

Det viste seg å være ikke helt enkelt å bli kvitt båten. Det ble også overveiet å dra den på land et eller annet sted og så sette fyr på den. ”Da kunne vi selge alle messingskruene og de rustfrie boltene i den og ha tjent inn hele båten. Det var en masse fine bolter i den. Men det var ingen som ville la oss dra den på land noe sted. Den var laget av to lag mahogny med duk imellom, og hadde sikkert blitt et praktfullt bål!” forteller Henrik Dahl videre. ”Da vi flyttet båten sukket alle naboene våre i Sandviksåsen lettet ut. Motorpumpa vi hadde fått låne av brannvesenet for å lense båten med, gikk nemlig på fri eksos! Det ble jo ikke den luksus da å bo i Sandviksåsen som folk hadde tenkt seg da de kjøpte tomt der oppe!”

Utover våren 61 følger en rekke møter uten at båten nevnes i noe referat. Men 12 mai skjer det noe: ”Kontrakt på salget av MTBén må sjekkes snarest.” Omsider fikk de napp hos en ”alvorlig” kjøper! Men greit skulle dette heller ikke gå – vi kan kalle kjøperen for ”Mørkved”:

Tre måneder senere, 18 august: ”Styret (Sverdrup & Skard) vedtok å forlenge fristen for innbetaling av beløpet for MTBén til 30 september etter spørsmål fra kjøperen, og på grunn av tingenes tilstand.”! Henrik Dahl forteller: ”Det var en som het ”Mørkved” som kjøpte den. Og han drev vi klappjakt på i mange år, for å prøve å få penger av

ham. Han var stadig ”ikke å treffe” og slikt. Han var visst kelner. Det står stadig i referatene at den og den skal purre Mørkved. Men så hadde han ikke penger akkurat da grunnet et eller annet, og så forsvant han fra adressen. Så fant vi ut via folkeregisteret at han hadde ukjent adresse og så videre. Etter en tid skulle så noen sjekke opp Mørkveds adresse påny, og så fant vi ham plutselig – så kom han med hundre kroner og slik holdt vi på. Til slutt gav vi ham opp! Senere hørte vi at båten sank visst for ham en dag!”

Motortorpedobåten var et hektisk kortvarig innslag i klubbens historie, hvor det ble drømt en masse om gyldne tider på sjøen og nedlagt tilsvarende masse arbeid av medlemmene. Det varte i snaut ett år. Men på tross av alt slitet med å få båten slik man ville ha den, så foregikk en stor del av klubbaktivitetene tilsynelatende uanfektet, nesten som i Sverrestien – med foredrag, Ros&Ris, colapauser, konkurranser, lagstevner og det hele. Det er beundringsverdig, og vitner om en sammensveiset, iherdig flokk – meget glade i sin hobby. Klubben kunne gjerne ha strandet med dette. Men som allerede nevnt, med lokalene i Skytterdalen var klubben nå sikret å holde seg flytende uten båt.

Det ble avholdt 17 møter på MTBén høsten 59, og 16 på våren 60. Siste refererte møte er datert 29.4.60, dvs. 8 mnd. etter første. Det bærer ikke preg av noen mimre-avslutning, og lyder (rekonstruert av Dahl):

Klubbmøte 29/4. (1960)

Møteleder: Mikalsen

Sverdrup hadde med sin nydelige A1ér (selvkonstruert) Med Baker-profil og ellipseører som ble gjennomgått. El- lers var det prat om sommerleiren.

HD

rekonstruert