

Da veiene var akebakker

Selv om mesteparten av vinteren gikk med til ski, skøyter og konkurranser av ymse slag, så kom det en tid ut på vinteren da mildvær og kulde endret hardpakket snø til is og holkeføre på veiene. En trengte ikke å være synsk for å vite når den perioden startet.

Lyden av kjettinger fra de fleste kjøretøy var indikasjon god nok. Om ikke vi hadde gjort det før, så var dette tiden til å finne frem sparkstøtinger og rattkjelker. Styringen på kjelkene ble sjekket. Det var for det meste snakk om wire- eller tannstagstyring. Min «Tiger»-kjelke hadde tannhjul i fronten. Den gikk for å være presis i styringen. Skjønt begge type anordninger hadde sine ulemper, så de burde sjekkes nøye. Anordningen, med en krok i enden på rattstammen, som overførte rattutslaget via en sleide festet til en tverrgående stålstang mellom meiene, gikk for å være den enkleste. Ikke bare var den enkel, den skapte tidvis teknisk hodebry for oss som var avhengig av et presist sporvalg. Utover dette ble rusten på meiene pusset av. Selv om utstyret var en julegave var ritualet det samme, malingen på meiene måtte pusses ned, ellers gikk det trått.

Fart var målet, og en forutsetning for å komme lengst av sted i bakkene. I stasjons-området var det mange av de. Ikke alle var like sikre for fartsfantomer på rattkjelker. Den mest spennende var fra toppen i millionby'n og ned svingene mot pumpestasjonen, der Hjemmefrontsmuséet ligger nå, og var det bra før kunne vi gli forbi Samvirkelaget og ned i Storgata. Mange biler

og ballstyringer på rattkjelker forsvant ut i brøytekanten i svingene ned mot pumpestasjonen. For å oppnå en snev av sikkerhetsfølelse hendte det at vi klasket hockeyhjelmene ned over hodet, og de mest forsiktige trakk på hockeyhansker og leggskinner i tillegg. Hjelmene var til god hjelp ved et ublidt møte med moder natur, skjønt det øvrige utstyret kunne ikke forhindre forstuede tommer eller ankel- og ribbensbrudd. Trykket mot rattet kunne bli formidabelt ved en bråstopp når det satt mange bak på kjelken, og det gjorde det ofte.

Våre enkle fysikkunnskaper tilsa at tyngde var lik fart. Friksjonen eliminerte vi ved å pusse meiene støtt og stadig. Det gikk fortest i Alléen. En ikke ufarlig akebakke. Vi startet på Gudim, og dyttet kjelken så lenge bena kunne følge med. Så var det bare å hive seg på kjelken. Flere ble liggende igjen i veien allerede i startfasen, men da var det for sent å stoppe. Den som klarte seg forbi bjørka ved han Hilmar Hansen uten dramatikk hadde for liten fart til å komme seg opp kneika ved Hverven. Slikt lå i ryggmargen. Bjørka har vel arr etter kjelkemeier, som brukte den til dosering, den dag i dag. Våre egne sår og blesyrer grodde fortere. Deretter gikk det i vill fart ned gjennom Alléen. Alle speidet etter møtende trafikk. Kom det en husmor leiende eller dyttende på en sykkel eller sparkstøting etter en handletur på stasjon, hendte det at kneipbrød og margarin lå strødd i veikanten etter at Åsgårdsreien hadde passert. På høyde med «pavlijongen» på bankplassen

visste vi om farten var god nok til å forsere kneika ut i Storgata. Om ikke Hyllstad'n hadde strødd i kneika, så fortsatte vi i full skrens over jernbanen og ned i Dørjebakken. Deretter var målet å komme seg helskinnet over Dørjebraua, og se hvor langt opp vi kom mot Holåsåsen. Når det stoppet, var det bare å bli stående og vente på neste kjelke for å avgjøre hvem som hadde kommet lengst.

Om Alléen var farlig, var ikke Johs. C. Liens gate mer ufarlig. På høyde med innkjøringen til Bygdetunet burde alle ha funnet sine plasser på kjelken. Deretter var det en kamp mellom tyngdekraft og friksjon. På skikkelig føre passerte vi Banken i vill fart. Som regel hadde vi vakter på Bolagshjørnet, slik at vi kunne trekke i bremsen og skrense inn på bankplassen, når det trengtes. Var det klart krummet vi nakken, lukket øynene og raste over krysset mens vi stolte fullt og helt på hockeyhjelmenes beskyttelse. Derfra var det om å gjøre og se hvem som kom lengst bortover perrongen foran stasjonen. Det hendte at enkelte ekvipasjer ikke klarte svingen rundt Narvesenkiosken, og jumpet ut i jernbanesporet. Om ikke Gundersen eller Bjerkenesen hadde strødd perrongen kunne vi med god fart komme ut i Jernbanegata mellom lagerhuset og stasjonsbygningen, men da skulle en ha flaks. Og flaks måtte en ha for i det hele tatt å ha nådd så langt.

Etter en slik tur var det bare å gi seg til å vente inntil en lastebil eller buss satte kursen mot Mysen. På skjelvende ben hang vi oss på som gratis-passasjerer

opp den lange bakken, for en ny tur utfor. I ventetiden hadde vi gjerne smurt sålene på beksømsstøvlene med stearin slik at vi hadde god gli bak bilene. Når kjelken skulle springes i gang igjen var ikke det noen stor fordel. Mange ble liggende igjen i brøytekanten fordi bena var vanskelig å stokke på holkeføret. **Akesesongen** var definitivt over når Hyllstad'n, kommunen eller vegvesenet strødde de beste akebakkene. Det hendte vi stilte med piasavakoster og feide vekk elendigheten, men etter noen dager gadd vi ikke det lenger. Det at de fleste av oss kom gjennom disse vinterdagene med livet i behold og uten varige mén er vel ikke vår skyld, men heller et resultat av at bilene hadde kjetting og kunne stanse kjapt. Dessuten hendte det at vi måtte drible oss mellom visittkort fra enkelte hestetransporter, som fortsatt var en del av gatebildet. **Når tøværet satte inn**, var det definitivt slutt på akeføret. Da sank som regel meiene ned til grus og brosten, og da var det på tide å putte fartsvidundrene tilbake i skjulet, før syklene ble funnet frem til vårpussen. Det var alltid noe å henge fingrene i. Prøvde noen seg med formåninger om våre gjøremål, var det «piggene ut» med en gang. Det var bare Tangen og Hyllstad'n vi aksepterte som veiledere for våre aktiviteter. De la aldri hindringer i veien for tiltakslysten vår, men la i stedet forholdene til rette hvor vi ikke var til fare for oss selv eller for andre. Skrubbsår og blåmerker hørte derimot med til dagens orden, på den tiden.

Torodd Lie