



Denne artikkelen er gjengitt i
Norsk vegmuseums årbok for 2020

Leif «Basse» Hveem, legenden på to hjul

AV ÅSMUND JOHANNES SLETTEN



Plakaten til utstillingen «Basse i 100» på Norsk kjøretøyhistorisk museum i 2020, en hyllest til en av Norges største idrettshelter som gikk bort så altfor tidlig.

Leif «Basse» Hveem, legenden på to hjul

AV ÅSMUND JOHANNES SLETTEN

Solvalla utenfor Stockholm den 18. mai 1958: Rundt den ovale grusbanen har 35.000 tilskuere stimlet sammen som sild i tønne for å se på kvalifisering til EM i langbane. Stemningen rundt banen er god, og spenningen stiger for hvert heat. Speedway- og langbaneløp er svært populært i hele Norden, og sporten er spesielt stor i Sverige. Men selv med deltakere fra hele Norden og flere svenske toppførere på startlisten, er det spesielt én mann mange har kommet for å se, og han er nordmann. Lyden fra et ekstatisk publikum når nye høyder da Leif «Basse» Hveem tar imot det gyldne troféet og står øverst på seierspallen nok en gang. Fansen jubler, pressefotografene knipser bilder og journalistene noterer. Ingen er mer populær enn Basse Hveem innen sporten, og selv i svensk motorpresse har han mang en gang blitt omtalt som «Nordens fartkung».

Det ingen vet akkurat der og da er at dette er siste gang de får se helten sin vinne et løp på motorsykel. Basse gir seg som motorsykkelfører på toppnivå etter dette løpet, og det er et beveget publikum som hører han si over høyttaleranlegget: «Jeg legger opp mens leken er god».

Den 29. mars i år var det 100 år siden Leif Ole Hveem, med tilnavnet Basse, ble født på Aars & Voss Skole i Oslo. Tilnavnet sitt fikk han tidlig, og dette fulgte han hele livet. Familien bodde i en leilighet som fulgte farens stilling som vaktmester på skolen, og her vokste Basse opp.

Skolegården var en fin lekeplass for en liten gutt som likte å ha fart på trehjulssykkelen. I nærheten av skolen var det et sykkelverksted hvor Basse fikk lov til å være med når de reparerte sykler. Etter hvert fikk han prøve litt selv, og viste snart at han hadde et godt håndlag

Åsmund Johannes Sletten (53) er oppvokst i Aremark, har bakgrunn som journalist og er utdannet innen kulturvern, historie- og kulturformidling. Han arbeider på Norsk vegmuseum.



med det mekaniske og var nøyaktig og lærenem.

I tillegg til å være interessert i alt det mekaniske, likte han også å konkurrere på sykkel. Da han fikk anledning til å delta i gutteritt på sykkel var han ikke vond å be, og da han i tillegg vant noen ble konkurranseinstinktet for alvor tent. Han brukte skolegården om ettermiddagene til å øve på svingteknikker og å trene styrke og kondisjon, og var like

ivrig og systematisk med denne treningen som han kom til å bli gjennom hele karrieren.

Ved siden av skole, sykkelreparasjoner og sykkelritt var det en annen ting som nå vekket Basse Hveems interesse, og det var løp med motorsykkel. I de fleste byene her i landet var det travbaner, og på disse ble det arrangert motorsykkel- og billøp. Dette var spektakulære løp med høy fart, mye lyd og en god del dramatik. Dette traff Basse midt i hjertet, og han og kameratene brukte alle kronene de fikk inn på panting av tomflasker og salg av ved på billetter til ulike motorstevner.

Basse ble grepet og slukte alt han så og hørte på disse løpene. Dette var de store gutta han så opp til, og dette var en sport som passet han godt. Han studerte hvordan førerne satt, hvordan de tok svingene, hvilke motorsykler de kjørte og snappet fortløpende opp all informasjon han kunne om motorstørrelser, hestekrefter og kjøreteknikk. Fra da av var det kun motorsykkel og motorsykkelløp på grusbane som sto i hans hode.

Når frøet nå var plantet gikk det ikke lenge før Basse fikk tak i en motorsykkel selv, en gammel Atlas lettvekt på 3 hk. Denne trengte mye arbeid før den kunne brukes, men han hadde lært en god del på sykkelverkstedet og viste at han hadde et talent med mekanikk utenom det vanlige. I tillegg til det rent mekaniske arbeidet med hjul, ramme, lakking osv., leste han seg opp på motorteori og tilegnet seg kunnskaper som ingen av hans jevnaldrende hadde. Han oppsøkte verksteder, snakket med meka-

nikere og gikk helhjertet og grundig inn for oppgaven. Dette var en annen side ved Basse som ble hans styrke og kjennemerke resten av karrieren.

Siden han og kameratene ikke var gamle nok til å kjøre motorsykkel på lovlig vis, trillet de syklene gjennom hele Oslo og opp til en grusbane i Maridalen. Der kjørte de runde på runde og prøvde å gjøre det samme som de store gutta gjorde på Bjerkebanen og andre baner. Støvet sto og gutta hadde det storartet selv om det av og til ble både skrubbssår, og hull på bukseknærne. Dette varte helt til naboene ved grusbanen klaget over støyen og gutta slukøret måtte trille tilbake og se seg om etter andre steder å trene svingteknikk.

Da han var ferdig med 7. klasse på Ruseløkka skole var det slutt på å slite ved skolepulten. Da var det kun én retning han ville gå, og det var å jobbe som mekaniker.

JOBBSOM MEKANIKER

Han fikk jobb på Sverre Samsings verksted, hvor også sønnen Leif Samsing jobbet. Han og Basse ble etter hvert et godt team med de samme interessene og begge meldte seg inn i Norsk Motor Klubbs junioravdeling.

Det gjorde også flere av kameratene i gjengen, og nettopp dette kameratskapet og det gode samholdet blant gutta var viktig for Basse. De hadde ikke penger og måtte jobbe ekstra for å skaffe deler og det de trengte av bensin og utstyr. De hadde ikke kjoredresser og støvler, kun vanlige klær som vinden gikk rett gjennom, men hjelm måtte de ha på løpene.

Basse starter i isløp på Øyeren vinteren 1938. (Bilde fra boka «På 2 hjul»)

For å få det til å gå rundt lånte de utstyr av hverandre, og var en av gutta uheldig å punktere på et løp fikk de låne et dekk av en av de andre.

Samholdet innad i gjengen var godt og selv om de var harde konkurrenter på banen var det et svært godt miljø med mye «kjeft og moro» utenfor banen. Hadde det ikke vært det gode samholdet hadde nok ikke alle kunnet drive på så aktivt som de gjorde. Innen Basse hadde fylt 15 hadde han hatt to lettvektere og en 250ccm motorsykkel. Han var ivrig tilskuer på alle motorstevner han klarte å kjøpe billett til, og reiste alene helt til Skåne for å se på et løp.

FØRSTE LØP I 1936

NMK og andre klubber arrangerte stadig løp for biler og motorsykler på ulike baner rundt omkring i landet, men det hadde ikke blitt arrangert motorsykkelløp for juniorer tidligere. På forvinteren 1936, et par måneder før Basse fylte 16, ble det arrangert et isløp på Lyseren ved Enebakk. Her deltok Basse og kameraten Leif i sin første konkurranse på motorsykkel.

All treningen i skolegården og på diverse grusbaner ga uttelling for Basse, og debuten endte med seier, den første i rekken av svært mange. Basse fikk seg etter hvert, og etter mye mas hjemme, en ny og litt større motorsykkel og stilte i flere løp i klassen for 350ccm utover året. I mange løp vant han, og at han var



et talent viste han da han på et stevne i Drammen satte ny banerekord i 350ccm-klassen. Motorsport var svært populært og trakk store publikumsmasser til hvert stevne. Avisene var fulle av artikler og resultatlister fra løpene, og snart fikk de øynene opp for disse unge gutta som stadig var å se blant langt mer rutinerne førere. Det skapte ekstra store overskrifter og var en sensasjon da Basse som 17-åring under et stevne i Moss slo en erfaren og eldre svensk fører med over to sekunder.

I avisen sto det om Basse Hveem og Leif Samsing: «...begge rytterne kjørte for et år siden i NMK-løp i lettvektsklassen, og etter en kort gjesteopptreden i en annen klubb startet de nå for første gang i NMK med racermaskiner. Leif Hveem

på en Rudge 350 kbcm ble stevnets beste deltager med tiden 1,39,8 for fem runder. Han ble som ventelig kan være livlig hyllet av det store publikum da han i annen omgang banket svensken grundig og kjørte over mål med over 2 sekunders ledelse.»¹

I 1937 tok Basse sitt første Norgesmesterskap på sin 350ccm Rudge. Han hadde nå gått over til seniorklassen, og tok tittelen i løpet som ble kjørt på Marienlyst den 26. september. Etter alle de gode resultatene han hadde fått i så mange løp, kom nok ikke seieren i Norgesmesterskapet som noen stor overraskelse på hverken publikum, de andre rytterne eller Basse selv. Han satte i tillegg ny banerekord i løpet, som hadde stort publikumsoppmøte i høstværret.

Basses navn var nå kjent langt utover Oslos grenser, og ikke lenge etter ble han invitert til Stockholm for å kjøre på svenskenes hovedbane Solvalla. I sin egen selvbiografi skriver han at dette var noe «jeg lenge hadde sett fram til med både glede og gru ... Den flotte Solvallabanen gjorde et veldig inntrykk på meg, og jeg så med store øyne på de flotte racermaskinene og de berømte rytterne. Her har du ikke mye du skulle ha sagt, tenkte jeg.»²

Med lånt skinndress som var litt for stor, en blåmalt margarinkasse som verktøykasse og en motorsykkel som både var noen år gammel og delvis av egen konstruksjon, følte han seg veldig liten blant alle de kjente førerne. Til tross for vage forhåpninger kjørte Basse meget godt og kapret andreplassen foran flere langt mer rutinerte førere. Nå var han virkelig

et navn på alles lepper, og de 8000 entusiastiske tilskuerne fikk se et ungt førertalent uten like. I en avis sto det: «Lille pojkvaskern Leif Hveem, som hedrade Norge med en vacker andra plasering i B-klassen efter en både teknisk bra och humörfrisk körning. Den gutten kan bli något!»³

Denne opplevelsen satte sine spor hos den da kun 17 år gammel Basse, og Solvalla kom til å bli en av hans favorittbaner gjennom hans karriere som motorsykkelfører.

Basse deltok nå stadig på stevner og løp i Norge og i Sverige. Og kjørte både grusbane-, isbane- og jordbaneløp. Farten var høy og baneunderlag og utstyr ikke alltid like bra, og av og til ble det velt og skader. Brudd og blåmerker var ikke uvanlig, og i et løp i Göteborg kjørte han siste heat med hjernerystelse etter et svalestup og kom på en andre plass. Dette sier mye om hans konkurranseinstinkt.

Ved siden av langbane- og speedwayløp deltok også Basse i bakkeløp. Disse løpene gikk på svingete grusveier i kraftig motbakke og ga helt andre utfordringer for kjørestil og mekanikk. Utstyret måtte da bygges om, og Basse brukte, som vanlig, mye tid på å få detaljene på plass. Resultatene var gode, men det var på ovalbanene han var best.

NY MOTORSYKKEL

Den gamle Rudge motorsykkelen hadde nå mer eller mindre utspilt sin rolle, og i sin søken etter å være blant de beste, solgte han den og bestilte en ny 350 ccm JAP Special fra England. Basse hadde spinket og spart, og sammen med sum-

En betenkt ung Basse i 1938. (Bilde utlånt av Tore H. Bratlie)

men han fikk for Rudgen fikk han råd til den nye sykkel. Til tross for at dette var en fabrikkbygget racingmotorsykkel, mente Basse at den hadde potensiale til å bli enda bedre. Han trimmet motoren, endret rammen og fikk sykkel akkurat slik han ønsket, og resultatene ble enda bedre. Basse kjørte mange løp med den nye sykkel og vant i både Sverige, Danmark og Norge.

Hele hans hverdag dreide seg nå om å være mekaniker på egen sykkel og å kjøre løp. Nesten hver helg var det løp og gjerne flere kvelder i uken også. De ulike løpene krevde ulike forberedelser. Basse brukte all sin tid på å justere motor, bygge om fothvilere, bytte kjeder og drev, endre framgaffel, bytte tank mm. I tillegg var han svært nøye og vasket og rengjorde alltid alt utstyret etter hvert løp. Alt måtte demonteres, sjekkes for skader og monteres igjen, men det var dette som gjorde at han var bedre enn de andre. Utstyret til Basse holdt litt lenger og gikk litt bedre nettopp fordi det var så godt passet på. Det meste av arbeidet gjorde Basse selv, og alt han hadde av penger brukte han på utstyr, deler, drivstoff og reiser til og fra løp.

Selv om han fortsatt kjørte i 350 ccm-klassen, hadde han i flere løp bedre rundetider enn de som kjørte i klassen for 500 ccm. Dette gjorde at han tok steget opp i den store klassen og bestilte en ny 500 ccm JAP motor til 1939-sesongen. Han fikk kjørt noen løp med den,



men med krigsutbruddet i Europa ble det rasjonering på drivstoff, og selv om Borregaard produserte en spritblanding som de kunne kjøre på, ble det slutt på de fleste konkurransene.

FLYKTET TIL SVERIGE

Da tyskerne invaderte Norge i april 1940 tok de Aars & Voss skole, og Basse og familien måtte flytte ut. Basse klarte å samle sammen verktøy, hjul, motor- og rammedeler og fikk lagret det i en garasje for at det ikke skulle falle i tyskernes hender. Som mekaniker var han interessant for tyskerne, og de var på verkstedet hvor han jobbet og spurte etter han flere ganger. Da han fikk høre at han skulle innkalles til å arbeide i tysk tjeneste ved en

flyfabrikk fant han frem sykkelen sin og syklet til Mysen. Ved hjelp av et bilkart og et kompass kom han seg over grensen til Sverige og ble tatt imot av svenske myndigheter.

Etter noen uker med litt forskjellig arbeid i Sverige, meldte han seg til tjeneste for fedrelandet og ble sendt med fly til Skottland. Der var det uker med trening og arbeid før han ble plukket ut til å være med i en gruppe av motorsykelordonnanser som ble sendt over kanalen på D-dagen den 6. juni 1944. Dette passet naturlig nok Basse godt, og ferdighetene han hadde tilegnet seg fra banekjøringen kom veldig godt med. Veinettet i Frankrike var nesten i total oppløsning på grunn av bombing, vårløsning og tunge militære kjøretøyer.

Basse klarte seg uten større uhell gjennom hele oppholdet i de alliertes tjeneste i Frankrike og Belgia, men opplevde å se krigens grusomheter på nært hold.

Da freden kom, og han returnerte til Norge, fikk han den triste nyheten om at moren hans hadde gått bort samme vinteren. Dette kom helt uventet på Basse og var en tung beskjed å få. Det var allikevel positivt at familien kunne returnere til leiligheten sin på Aars & Voss skole, og både motorsykler og verktøy hadde fått stå urørt i årene under okkupasjonen.

Basse var igjen i sivile klær og klar til å konkurrere, men det var ikke myndighetene. Det var mangel på drivstoff, og selv om flere klubber hadde gjemt unna drivstoff fra før krigen, var myndighetenes fokus rettet mot å få landet tilbake i normal drift etter fem år med okkupasjon. Motorstevner ble ansett som

«luksus-kjøring», og den slags måtte man vente med.

KONKURRANSER I SVERIGE I 1945

Basse, som hadde blitt svært populær i Sverige før krigen, klarte ikke å vente. Hans brennende ønske om å konkurrere gjorde at han tok turen over grensen og kjørte flere løp i Sverige utover sommeren og høsten 1945. Han ble så populær der at han fikk tilbud om jobb og hus dersom han ville bosette seg der og bli svensk statsborger. Han takket høflig nei og forble bosatt i Norge.

Først utpå høsten 1945 ble det arrangert løp i Oslo igjen, og da med over 10.000 tilskuere på tribunen. Basse var fortsatt helten, og motorsport på bane var et spennende avbrekk, da livet til mange fortsatt var preget av krigen og dens etterdønninger. Å se farten, høre lyden og oppleve spenningen i et motorsykkelløp var stor underholdning i en tid uten TV og med kun én radiokanal. Det hendte rett som det var at alle tribuneplassene ble utsolgt og mange hundre måtte stå utenfor portene og nøye seg med å høre lyden av motorsyklene som kjørte inne på banen.

Grusbaneløpene gikk fra teleløsningen om våren til frosten kom utpå høsten. Så kunne det bli en kort periode uten løp i påvente av at isen skulle bli tykk nok på vann og tjern eller at snødekket på banene ble fast og jevnt. Da ble det arrangert isbaneløp. Basse hadde kjørt løp på is tidligere med vanlig standardsykel og dårlige dekk, men skulle han hevde seg på is måtte han bygge en ny sykkel laget for dette. Det gjorde han sammen

med Arne Hodt, som drev bilverksted like ved.

Basse hadde få ressurser og lite verktøy, men han hadde mange bekjente som hjalp han. Sammen med en stor porsjon oppfinnsomhet og pågangsmot gjorde det ato sykkelen ferdig på forvinteren 1946.

Å kjøre på is er noe annet enn på grus. Issyklene har lange pigger på hjulene for å ha grep på banen, og kjørestilen er annerledes ved at man ligger mye mer over i svingene uten å skrense. Sikkerhet rundt banen og for førere og tilskuere var noe helt annet enn det vi er vant med i dag. Hjelm var påbudt, men i starten av karrieren kjørte Basse mange løp iført de klærne han sto og gikk i. Skinndresser og støvler kom etter hvert når han fikk økonomi til det, og selv om Basse av og til kjørte på grensen av hva han og sykkelen klarte, tenkte han mye på sikkerheten.

ALVORLIG SKADET I 1946

Ved et kveldsstevne på Bislett klaget Basse inn til løpsledelsen at snøkanten rundt banen hadde frosset til is og var hard som betong. Løpsledelsen hadde ingen muligheter til å gjøre noe med det, og løpet gikk som planlagt. Basse fikk motorstopp i første omgang og måtte skuffet trille sykkelen av banen. Når andre omgang startet, var han sugen på revansje og satte alle kluter til.

I en duell med den svenske føreren Bertil Carlsson mistet Basses sykkel grepet i svingen og veltet. Han ble kastet av sykkelen og traff isvollen langs banen med magen først. Like etter kom sykkelen og traff ham i ryggen i stor hastighet.

Han ble kjørt på legevakten og deretter bar det direkte til Ullevål sykehus. Da Basse våknet opp etter operasjonen var leveren sydd sammen og den ene nyren fjernet. Blodtapet hadde vært stort og han svevde mellom liv og død i en hel uke. Basse var en fighter, og også denne gang hentet han alt han hadde av reserver i kroppen. Litt etter litt kom kreftene tilbake og de skjønte at han kom til å overleve. Han lå på sykehuset i én måned, i et rom overfylt av blomsterhilsener, og deretter tre måneders rekonvalesens i sengen hjemme.

Basse var ingen tungvekter før sykehusoppholdet, med en matchvekt på bare 55 kg, men etter ulykken veide han bare 48 kg. Dagen etter han slapp ut av sengen, fortsatt svekket etter ulykken og det lange sykefraværet, var det et løp på Bjerkebanen. Dit ville Basse, for selv om han var så svak at han nesten ikke klarte å stå på egne bein, måtte han se gutta kjøre.

LA OPP ETTER ULYKKE

Igen viste sikkerheten på banen seg å være svært dårlig, og en norsk fører var uheldig og traff en stolpe i ytterkant av banen og omkom. Basse var fortsatt sterkt preget av sin egen ulykke, og når han så sin kamerat omkomme i løpet, bestemte han seg for å legge opp som motorsykkelfører der og da.

Han var seriøs nok i sin avgjørelse og solgte unna sykler for å ha noe å leve av, men beholdt JAP-motoren. Man vet jo aldri hva man får bruk for, og da nordisk mesterskap i langbane skulle arrangeres av NMK i Oslo høsten 1946 klarte han ikke å stå på tribunen lenger. Sammen

med faren sin og en venn bygget han en ny ramme og satte inn JAP-motoren og meldte seg på. Det vil si, han prøvde å melde seg på, men fikk avslag av løpskomitéen, som mente det ville være galenskap å la han kjøre løp når han ennå ikke hadde hentet seg inn etter ulykken. Basse ga seg imidlertid ikke, og fikk til slutt legen som hadde behandlet han på Ullevål, til å skrive en erklæring om at han var frisk nok til å jobbe.

Legeerklæringen ble, under tvil, godtatt av NMK, og de lot ham starte i løpet som gikk i flomlys en fredag kveld. Ryggsmertene var voldsomme til tross for at han kjørte med et spesiallaget korsett med metallspiler for å støtte opp overkroppen. Stemningen var elektrisk på tribunen og 25.000 mennesker med kronprins Olav i spissen heiet på Basse som kjørte til han nesten besvimte og ble første nordiske mester etter krigen.

NY SYKKEL TIL 1947-SESONGEN

Basse konstruerte en ny kortbanesykkel til 1947-sesongen, som han fikk prøvd på den nye kortbanen på Dælenenga. Flere løp og flere seire fulgte i både Norge, Tsjekkoslovakia, Danmark og Sverige. Svenskene ble til og med ydmyket på hjemmebane da den norske troppen, med Basse i spissen, gjorde rent bord på Solvalla. Dette til tross for at svenskene hadde lansert sin egen motor, SRM-motoren, nettopp for å slå nordmennene. Formen til Basse var tilbake og flere banerekorder ble satt. Svensk presse klaget over egen innsats, mens norsk presse jublet over at Basse igjen var å se på pallen etter ulykken.

Det var også norsk presse som løftet Basse og motorsykkelsporten opp til et nytt nivå her i landet. Morgenbladet gullmedalje ble hvert år delt ut til personer som hadde utmerket seg med enestående resultater innen idrett. Overraskelsen var derfor stor hos mange da Basse Hveem ble tildelt denne medaljen for 1947. Mange så på sporten som litt avansert lek og trodde det bare var å sette seg på motorsykkelen og gi gass for å vinne. Ved å gi Basse denne medaljen ble motorsporten endelig tatt inn i varmen og utøverne kunne med rette kalle seg idrettsutøvere.

Basse var svært takknemlig og rørt over å få denne anerkjennelsen, og han satte denne utmerkelsen høyt. Basse var på denne tiden en av Norges største kjendiser. Han ble hyllet i pressen, og på Chat Noir i Oslo spilte Carsten Byhring en sketsj som handlet om Basse. Med sin ærlige kjørestil og hyggelige væremåte var han et stort forbilde for mang en unggutt.

Året etter viste Basse igjen sin unike evne til å se tekniske forbedringer og løsninger for å oppnå gode resultater på banen. Han bygget en ny ramme med motoren lenger bak og monterte teleskopfjæring på framgaffelen. Det siste var nødvendig da Basse ikke tålte så mye risting etter den alvorlige ulykken året før. Ingen av banene som ble kjørt på var like. Noen var jevne og faste, mens andre hadde et mer ujevnt dekke som ble verre og verre jo lenger man kom ut i løpene. Dette gjorde at det ristet så voldsomt at føreren kunne miste grepet på styret. Av og til ble de rett og slett kastet av sykke-

len i høy hastighet fordi banen ble så sporet og oppkjørt etter hvert som heatene ble kjørt. I de fleste løpene Basse kjørte var han på pallen, og hans nye sykkel vakte oppmerksomhet overalt hvor han kom. Etter hvert var det flere førere som tok etter og utstyrte sine sykler med fjæring på samme måte.

ALTOVERSKYGGENDE INTERSSE

At han ble sett på som en genuin idrettsmann vitner en hendelse på Gentoftbanen utenfor København om. Under en landskamp mellom Norge og Danmark kom Basse litt for langt ut mot kanten av banen der det stakk ut en vannkran! Denne traff Basse, og sammenstøtet resulterte i noen brukne bein inne i foten.

Dagen etter stilte han like fullt opp i løpet med en opphovnet fot iført en filttøffel. Støvelen var for trang for den hovne foten, men kjøre skulle han. Vel hjemme i Oslo ble beinet gipset fra tærne og opp til kneet og Basse fikk beskjed om absolutt ro i flere uker.

Dette passet naturlig nok Basse dårlig, så han fikk laget til en jernplate som ble festet til gipsen slik at fothvileren ikke gnagde hull på gipsen. Det gjorde den nemlig i et løp han rakk å kjøre i mellomtiden.

Basse ble ikke noe mindre populær av dette. Alle ville nå se han kjøre med gipset fot, og han kjørte så bra at han satte ny banerekord på Bjerkebanen. Senere på høsten vant han et løp i Finland, dro i land et Nordisk mesterskap på Gentoftbanen i Danmark og prøvde seg i England, men der endte det med knall og fall og ødelagt sykkel. Sesongen avsluttet

han med å ta enda et Norgesmesterskap på Dælenenga i Oslo.

Svenskene hadde, som tidligere nevnt, utviklet en egen motorsykkelmotor for å hevde seg i toppen internasjonalt. Det ble sagt at motoren ble spesielt utviklet for å vinne over Basse og de andre nordmennene. SRM-motoren, en forkortelse for Svensk Racer Motor, var mye lettere og hadde et høyere turtall enn JAP-motorene som bl.a. Basse brukte. Til tross for dette fikk de ikke helt farten opp og den svenske motorkonstruktøren Folke Mannerstedt spurte Basse om han ville prøve den.

Det ville han, men han ville også se om han kunne få den til å gå bedre. Basse tok for seg motoren, endret kamtidene, balanserte veiven på nytt, endret topplokket og forbedret den litt her og der. Resultatet ble at motoren som svenskene hadde brukt mye tid, penger og krefter for å få til, endelig gikk slik den skulle. Det falt nok mange svensker tungt for brystet at Basse nå vant nettopp med motoren de hadde konstruert for å vinne over han med.

BOKUTGIVELSE

Det var også i dette tidsrommet at Basse utga boka «På 2 hjul» som handlet om han selv og hans karriere så langt. Han kjedet seg nok veldig da han lå på sykehuset etter ulykken i 1946, og en mann som han klarte nok ikke bare å ligge i ro og se i taket. Da passet det fint å bruke tiden til å samle løpsnotater og skrive ned hendelser og historier fra livet sitt. Han hadde allerede en lang og suksessfylt løpskarriere bak seg, så han manglet

ikke stoff å skrive om. Boka gir et godt tidsbilde av de første årene av hans racingkarriere og viser hvor dedikert han var til oppgaven. Den er skrevet i ekte Bassestil, nøkternt og uten selvskryt.

LEDESTJERNEN BASSE

Basse hadde nå blitt selve ledestjernen i motormiljøet i Oslo og delte villig vekk med råd og kunnskap. Men for å vinne kan man ikke alltid dele alt. Da må man ligge i forkant av konkurrentene og prøve ut nye ting som gir de små fordelene som trengs for å få bedre fart eller bedre grep.

Basse drev på denne tiden eget verksted i Friis gate i Oslo, hvor han i tillegg til å reparere motorsykler fikk mulighet til å prøve ut ting til eget bruk. Basse tilegnet seg svært mye kunnskap ved å studere de som var best, snakke med de som hadde erfaring, lese bøker og stole på sin egen intuisjon. Han var blant annet svært tidlig ute med å se sammenhengen mellom lav vekt og ytelse.

Selv om han bare veide 55 kg kan vi se på hans sykkel «Basse Hveem Spesial», som han bygget litt senere, at han tidlig forsto at lav vekt var viktig. Den konstruerte han sammen med Kjell Samsing, og for å redusere vekten brukte de så tynne rør som mulig i rammen, og boret hull alle steder hvor det gikk an uten at det gikk ut over sikkerheten. For hvert hull de boret fikk braketter, fester og motordeler redusert massen med noen få gram, som til sammen utgjorde nok til at hans sykkel var lettere enn konkurrentenes.

Bjarne Grorud, som Basse senere drev motorsykkelforretning med, fortel-

ler at han var et petimeter og svært fokusert på å redusere vekten. Alle gram telte. Det resulterte i at han blant annet dreiet nye nipler av aluminium til eikene i hjulet og bygget om navet slik at eikene i framhjulet ikke krysset hverandre. Dermed kunne de lages noen få cm kortere.

Milton Hvalø, Basses mekaniker på slutten av 1950-tallet, forteller at Basse fikk skreddersydd en egen kjøredress hvor skinnet som var benyttet var litt tynnere enn hva som var vanlig, og som satt tettere inntil kroppen for å gi minst mulig luftmotstand. Ifølge Hvalø veide denne skinndressen to kilo mindre enn konkurrentenes.

Som nevnt så var han også tidlig ute med tekniske nyvinninger som fjæring på ramme og gaffel for å gi mykere gange. Dermed fikk han bedre kontroll på sykkelen når farten var høy og underlaget ujevnt. Støtdempere bak på speedway- og langbanesykler var noe nytt da Basse introduserte dette etter krigen. Støtdemperne Basse benyttet var forøvrig fra dørkonstruksjonen på et tysk militærfly.

Sammen med gode motorer og rammer var det å ha riktig drivstoff viktig. Også her testet han ut egne løsninger, og kjørte ofte med en svamp fuktet med vann på innsiden av innsugstrakten på forgasseren. Basse visste nemlig at kom det litt vann inn sammen med luften og drivstoffblandingen ville ekspansjonen øke og dermed også kreftene i motoren. Dette ga det lille ekstra fortrinnet han trengte og gjorde at han ofte tok ledelsen inn i første sving og dermed kunne kjøre uhindret helt til mål.

Basse med sin nye Norton Manx 350 på Ringvejsløb i Danmark 1949. (Bilde via Villy Poulsen)

TT-LØP PÅ AFALT

Såkalte TT-løp på asfaltbaner og på veier med fast dekke hadde blitt kjørt på kontinentet siden før krigen. I disse løpene ble det kjørt på en annen måte enn i speedway og langbane, og syklene var også bygget på en annen måte. Nå begynte denne typen løp å bli populære også her hjemme. Og selv om speedway og langbane fortsatt sto høyt hos Basse, hadde TT-løpene fanget hans interesse.

Han skaffet seg en fabrikkny 350 ccm Norton Manx som han kjørte noen løp med i Norge og i utlandet. Han kjørte bra, men var ikke like overlegen der som på speedway- eller langbaneløp. På gamle klipp med Filmavisen fra Gardermoracet kan vi se Basse sette ut foten i svingene, slik han var vant med fra grusbanekjøringen, mens ingen av de andre førerne gjør dette.

Han testet også bilsport for første gang, og kjørte både i midgetklassen og med en Ford V8 i flere israce på starten av 1950-tallet. Det var allikevel motorsykkelløp på grusbane som var hans paradegren. Sammen med Kjell Samsing bygget de nå hans mest berømte sykkel, som fikk navnet «Basse Hveem Spesial». Denne hadde som nevnt flere nyvinninger og sto klar til sesongen 1952.

I hele sin løpskarriere prioriterte Basse hardt hva han brukte sin tid og energi på. Han hverken røkte eller drakk og han var svært sjelden ute på noe. All tiden brukte han i verkstedet. Kort fortalt



så unnet han seg svært lite av det mange unge menn på hans alder brukte tid og penger på. All sin fritid brukte han på enten å vedlikeholde syklene og utstyret, eller å eksperimentere med løsninger som skulle forbedre tidene på banen.

Likevel må han ha vært noe utenfor verksteddørene, for på denne tiden møtte han sin kjære Ebba, som han giftet seg med i 1952. Ebba hadde ingen interesse for motorsport, men støttet Basse i valgene han tok. Hun valgte å leve med en mann som var mye på farten og som brukte nesten all sin tid på sporten han elsket.

Selv om det å kjøre motorsykkelløp på mange måter var en heltidsbeskjeftigelse for Basse, var det ikke noe sikkert levebrød. Basse hadde alltid jobbet for å finansiere kjøringen, men nå som de var



Basse med laurbærkransen etter en seier på Solvalla utenfor Stockholm 1952. (Bilde utlånt av Tore H. Bratlie)

modell» ble produsert i Drammen og var et svært vanlig syn på hodene til norske motorsyklister.

Et svensk firma ville også trekke fordel av Basses renommé og lagde lærjakker for motorsykelbruk med Basses navn på. Dette er med på å understreke den enorme populariteten han hadde i Norge og Sverige. Sammenlignet med i dag var han en superkjendis som avisene skrev om, Filmavisen lagde innslag om og som alle hyllet som en real og flott ambassadør for motorsporten.

TIL ENGLAND

I England var speedway en stor sport, og Basse hadde konkurrert mot flere engelskmenn i løpet av karrieren. Selv om Basses navn ikke var så kjent der, fikk han flere tilbud om å komme til England som proffrytter, men avslo de fleste.

Det gjorde han helt til 1953. Da dro han over og kjørte en sesong, men de store resultatene uteble. Konkurransforholdene på banen var langt tøffere i England enn hva han var vant med hjemme fra. Basse var kjent for sin gentlemanstil og for å være hensynsfull og rettferdig og ikke bruke skitne triks. I England møtte han en mye hardere kultur, noe som var helt fremmed for han, og dette passet ikke hans kjørestil og væremåte så godt.

Det ble litt mer isracing med bil i vinterhalvåret før han igjen prøvde seg i England, men også denne gang gikk det dårlig. Skader og svake plasseringer

to, var behovet større for en mer sikker inntekt.

I 1953 startet han opp firmaet Basse Hveem & Grorud sammen med Bjarne Grorud på Grønland i Oslo. Det var en kombinasjon av salg og verksted for motorsykler. Basses navn var så kjent at å ha det med i firmanavnet var bra markedsføring og med på å trekke motorinteresserte kunder til butikken. De solgte Puch scootere og fikk etter hvert også agentur på britiske Matchless og svenske Husqvarna. I verkstedet drev de motorbearbeiding som sliping av topper og kamakslers, dreining av sylindere og annet mekanisk arbeid.

Basse var fortsatt mye på farten, men da han var hjemme i Norge jobbet han på verkstedet. I tillegg til motorsyklene solgte de også såkalte Tommy-hjelmer med Basses navn på. «Basse Hveems

Basse leder på yttersiden i et langbaneløp på sin Basse Hveem Spesial, 1955. (Bilde utlånt av Tore H. Bratlie)

gjorde at proffeventyret var over og han satte skuta hjemover for godt.

Med gamlelandet som base fortsatte han karrieren og kjørte mange løp i Norden og flere steder i Europa. I Tyskland hentet han blant annet hjem to såkalte gullhjelmer på to forsøk, men igjen var han uheldig. Under et løp i Wien ble han skadet av en løpsk midget-bil mens han sto i depotet. Resultatet ble et komplisert benbrudd og noen uker med rekonvalesens. Tiden brukte han på å forbedre langbanesykkelen sin, den såkalte «Spesialen», med nye kåper og andre detaljer.

Da han igjen var klar til å konkurrere vant han stevne etter stevne, og premiesamlingen økte ytterligere. Vinteren 1955 kjørte han blant annet flere motorsykel-løp i Sør-Afrika sammen med andre fra Norge og Sverige. Basse ville nå konsentrere seg om langbanekjøring i stedet for speedway. En ny Norton Manx-motor ble kjøpt fra England, og Kjell Samsing konstruerte en ny ramme for sesongen 1956. Basse lå som vanlig ikke på latsiden, og brukte vinteren til å kjøre israce med en nyinnkjøpt Cooper midget. Dette var en liten åpen bil med frittliggende hjul og motorsykelmotor. På grunn av den lave vekten kunne den oppnå stor hastighet på banen, og denne biltypen ble mye brukt på israce og på ovalbaner på slutten av 1950- og begynnelsen på 1960-tallet.

Da våren kom, og det igjen kunne kjøres langbaneløp, var Basse på pallen på de fleste stevnene han deltok i. Nå



brukte han både «Spesialen» og den nye sykkelen om hverandre. Da vinteren kom ble det lite kjøring med midget på isbane, da Suezkrisen gjorde at det ble innført bensinrasjonering.

1957, ET STORT ÅR

1957 ble hans siste store år som motorsykkelfører. Det ble en uforglemmelig sesong. Det var mange løp, og syklene var på sitt optimale gjennom hele sesongen. Publikum strømmet til banene og så at han tok sitt 8. nordiske mesterskap i langbane på Bjerke. 35.000 mennesker hyllet han også som nordisk superstjerne da han ble europamester på Solvalla utenfor Stockholm. Litt senere på høsten innhentet han sitt 17. norgesmesterskap i Drammen, i et løp som ble det siste på «Spesialen». Like etter solgte han sykkelen, men beholdt motoren for et påtenkt prosjekt med en nyinnkjøpt Hofmeisterramme. Hofmeisterammer var det ypperste man kunne skaffe seg av langbanerammer.

Igjen ble det en vintersesong med bilkjøring på isbane rundt omkring i landet. Motorsporten i Norge hadde blitt en stor publikumssport, og «alle» ville på



Basse viser frem sin blankpolerte «Basse Hveem Spesial» i 1955. Her er han sannsynligvis iført skinnjakken som også bar hans navn. (Bilde utlånt av Tore H. Bratlie)

og Bjarne Groruds DKW varebil. Etter en lang kjøretur kom de fram i grålysningen og fikk seg litt søvn før trainingen startet. Milton Hvalø har nylig fortalt om denne turen under et arrangement på Norsk Kjøretøyhistorisk museum i september 2020, der han forteller at Basse kjørte alt han orket, men at noe ikke stemte i rytme og tempo. Han slo svenske Fahlén med 2 tiendedels sekund, men Milton la merke til at han ikke kjørte slik han pleide.

HELT UTSLITT

Da han kjørte frem for å motta pokalen var Basse totalt utslitt. Det var helt stille på tribunen da han i mikrofonen takket publikum for all støtte opp gjennom årene, og sa at han nå la opp som motorsykkelfører. I over 10 år hadde han herjet med svenskene på deres baner og det var spesielt for Basse at hans siste store løp skulle gå på Solvalla, den banen han kalte sin favorittbane. Milton fortalte videre at mesteren la seg bak i bilen på turen hjem og sov helt til de kom til Oslo. Milton, som da var kun 17 år og ikke hadde førerkort, kjørte hele veien hjem i stillhet.

En motorsykkelskarriere helt utenom det vanlige var slutt, men Basse fortsatte å konkurrere på fire hjul. Volvo hadde også skjont at Basse Hveem var god å ha som medspiller på laget. Derfor overrakte de han en rød Volvo PV 444 på våren 1958. Basse trimmet den etter alle kunstens regler, og satte sitt personlige preg på den, blant annet ved å bore hull i brak-

israce og se de kjente profilene knive støtfanger mot støtfanger.

Basse var nå snart 40 år og gjorde det bra i bilsport. Derfor regnet mange med at motorsykkelskarrieren hans gikk mot slutten. All påkjenningen med mye risting og fysisk krevende løp og de alvorlige ulykkene hadde satt sine spor i kroppen hans. Allikevel tok han sitt 18. norgesmesterskap på nybygget sykkel den 18. mai 1958 i Drammen.

De fleste regnet nå med at det var slutt, inklusiv Basse selv, men da det nærmet seg kvalifisering til EM på Solvalla klarte han ikke å holde seg hjemme. Han spurte 17 år gamle Milton Hvalø om han ville bli med til Stockholm og være mekaniker for ham under løpet. De lesset inn sykkel og utstyr og dro avgårde i Basse

Basses fine Volvo PV 444 Sport parkert på et løp på Sillongen vinteren 1959. (Foto: Tore H. Bratlie)



ter, plater og felger for å spare vekt. I tillegg ble den polert og utstyrt med flere kromdetaljer som gjorde den til en meget flott bil. Ryktene skulle ha det til at Basse kunne plukket enda flere premier hvis han hadde kjørt litt tøffere, men samtidig som han konkurrerte, sparte han på utstyret slik at det ikke ble ødelagt. Stort sett gikk det fort nok, og Volvo PV og Basse Hveem var en god kombinasjon.

Pokaler ble hentet både i Norge og Sverige. I januar 1959 stilte han og kartleser Freddy Walby opp i Rallye Monte Carlo og kom inn som nummer tre av 15 startende norske ekvipasjer. Selv om det er stor forskjell på å kjøre løp med motorsykkel og bil så er det også noen likheter. Topp utstyr som er godt vedlikeholdt gjelder for begge utgaver av sporten, og denne kombinasjonen viste seg å gi resultater på fire hjul også. Selv om Basse hadde sluttet med motorsykkelskjøring hadde han ikke lagt konkurranseinstinktet på hylla.

Israsesongen 1959 ble kort da Basse ikke fikk kjørt sin nye Cooper midget mer enn et par løp før han måtte ta en pause pga. sykdom, men på høsten stilte han på nye løp med PV'n. Rally Viking var et viktig arrangement som han og kartleser Jan Kolstad kjørte. Basse hadde også en rød PV 544 Sport som privatbil. Fargen var forbeholdt det amerikanske markedet, men Basse var så kjent at han var en av de ytterst få som fikk kjøpt en. Etter at Basse solgte denne gikk den noen harde runder som rallybil, før den ble

oppdaget på et biloppuggeri og restaurert. Bilen er nå i Norsk kjøretøyhistorisk museums eie.

Da løps-PV-en ble solgt i 1961 skaffet Basse seg en 1957 modell Porsche Carrera GT fra Sverige. Dette var en mye mer ren dyrket sportsbil enn PV'n, og resultatene var også deretter. På Østensjøvannet var det i februar over 10.000 tilskuere langs snøkanten som opplevde Basses triumferd fra start til mål.

Med denne bilen ble han nesten like uovervinnelig bak rattet som han hadde vært bak styret på «Spesialen». Allikevel solgte han Porschen og gikk til innkjøp av en Cooper Monaco. Dette var en fullblods racerbil med vakkert strømlinjeformet karosseri, kraftig motor og lav vekt. Dette passet Basse som hånd i hanske.

BENSINSTASJONSEIER

Etter seks år som partner i firmaet med Bjarne Grorud gikk han og Basse nå hver sin veg. Fra å selge motorsykler begynte Basse og Ebba å selge bensin og olje på deres egen Mobilstasjon i Trondheimsveien i Oslo. Monacoen var utstilt på stasjonen i en periode, og folk nærmest valfartet for å ta bilen i øyesyn. Denne bilen



Basses 1957 Porsche Carrera fotografert på Øst-ensjøvannet 1961. (Foto: Ragnar Esbjug)

LEGENDEN BASSE HVEEM

Nevner du navnet Basse Hveem i dag er det ikke så mange som vet hvem han var. Min far fortalte mange historier, og én av de historiene handlet om da han var tilstede på Gardermoen i 1949 og så Basse Hveem kjøre motorsykkelløp. Det må ha vært en stor opplevelse, og han var ikke alene om å ville se motorhelten kjøre. Publikumstilstrømningen var formidabel, nesten 50.000 tilskuere hadde tatt turen til Gardermoen for å se på løpet.

Dette var en tid da nordmenn nærmest var sulteforet på adspredelse og underholdning etter fem år med krig og nød, etterfulgt av en gjenoppbyggingsperiode med restriksjoner på alt som ikke var strengt nødvendig. Om Basse var den store helten for mange i årene før krigen, var hans popularitet etter krigen kanskje enda større, og økte i takt med antall pallplasseringer og mesterskap. Enten det var på to eller fire hjul, var han en ener og overlegen de fleste. Han var lett, sterk og atletisk og kunne gjort det bra i flere idretter, men valgte motorsporten. Der er det også en klar fordel å være både lett og sterk, og dette var med på å gjøre han til en teknisk god motorsykkelfører.

Han var også pedantisk i den betydning at han la stor vekt på presisjon og nøyaktighet i alt han foretok seg. Uten noen formell utdannelse drev han eget verksted med trimming og reparasjoner av motorsykler og kom opp med mange små tekniske løsninger som gjorde at syklene hans gikk svært godt. Hans evne

ble også solgt videre, og Basse kjørte nå noen løp med en VW Boble før han kjøpte seg en Volvo Amazon. Med denne startet han i et totimers isløp på Mjøsa, men ble skjovet ut av banen av en deltaker og havnet i snøkanten uten å komme videre. Etter løpet ga Basse tydelig beskjed til vedkommende at den slags kjøring ble ikke satt pris på av herr Hveem!

Dette løpet skulle vise seg å bli Basse Hveems siste løp. Ikke-røykeren og toppidrettsutøveren Basse Hveem, som hadde herjet på baner over hele Europa i over 20 år, ofte med mangelfullt utstyr i store hastigheter og med dårlig sikkerhet; hadde fått lungekreft og var allerede under dette løpet sterkt preget av sykdommen.

Han lånte ut Volvoen sin til Edward Gjølberg for et løp på Randsfjorden i mars 1964, men fire måneder etter gikk Leif Basse Hveem bort i en alder av 44 år. En av verdens raskeste motorsykkelførere og Norges aller største motorsporttalent var borte. Hans merittliste innbefatter hele 18 Norgesmesterskap, 12 nordiske mesterskap og ett europamesterskap på motorsykel i tillegg til svært mange andre seiere i løp på to og fire hjul.

Utstillingen om Basse Hveem slik den sto på Norsk kjøretøyhistorisk museu sommeren og høsten 2020. (Foto: Åsmund J. Sletten)

I utstillingen sto fire løpsykler Basse brukte på 1940- og 1950-tallet:
SRM langbanesykkel, bygget av Kjell Samsing 1948-49
Norton Manx 350, brukt av Basse på blant annet Gardermoracet i 1949
JAP speedwaysykel, bygget av Kjell Samsing rundt 1950
Basse Hveem Spesial, langbanesykkel bygget av Kjell Samsing 1951

til å lære seg motorteknikk og se muligheter for forbedringer gjorde at han gang på gang klarte å ha motorsykler som gikk fortere enn sine konkurrenter. Små forandringer som å endre lengden på rammen med noen få cm og løfte motoren opp en tomme kan virke som ubetydelige detaljer, men det var disse detaljene som skilte Basse fra mange andre og gjorde han til en mester. En mester som viste stort mot på banen, og som også var uredde for å teste, eksperimentere og prøve ut nye løsninger på syklene og bilene sine.

Tar man alle disse kvalitetene og blander sammen med en stor porsjon jernvilje og topper det hele med et konkurranseinstinkt uten sidestykke, får man en oppskrift på en vinner. Og det var nettopp det Basse Hveem var. Han nøt høy respekt blant sine konkurrenter for sin skvære og reale kjørestil, og han var elsket av publikum som så en fryktløs motorfører på banen og en ydmyk og omgjengelig idrettsutøver som aldri løftet seg over andre eller skrøt av sine meritter. Kanskje litt det vi i dag vil kalle «typisk norsk».

29. mars 2020, på Basses 100-årsdag, var det meningen å åpne utstillingen



«Basse i 100» på Norsk kjøretøyhistorisk museum. På grunn av pandemien covid 19 og smittevern hensyn var museet stengt frem til 15. juni. Når dørene igjen kunne åpnes, strømmet publikum til og utstillingen ble svært godt besøkt.

I utstillingen sto fire løpsykler Basse brukte på 1940- og 1950-tallet. Disse fire syklene representerer tidsperioden da Basse var på sitt beste og de viser også mange av de tekniske løsningene han hadde og var først ute med. Det var første gang disse fire syklene ble vist samlet og vi er svært glade for å kunne vise dem frem. Utstillingen var en hyllest til en av Norges største idrettshelter som gikk bort så altfor tidlig.

KILDER

Hveem, Basse «På 2 hjul», Alb. Cammermeyers forlag, Oslo 1949.
 Manus til utstillingen «Basse i 100» fra Tore H. Bratlie 2020.
 Samtaler med:
 Tore H. Bratlie, tidligere rallyfører og forfatter av bøker om motorsport.
 Bjarne Grorud, tidligere kollega av Basse.
 Milton Hvalø, tidligere mekaniker for Basse.
 Odd Holter, tidligere speedwayfører og motorsportentusiast.
 Hans Erik Fuglerud og Kjell Skretteberg, entusiaster, tidligere førere og representanter for NMK Motormuseum i Lier.

NOTER: Fra Basse Hveem, «På 2 hjul».