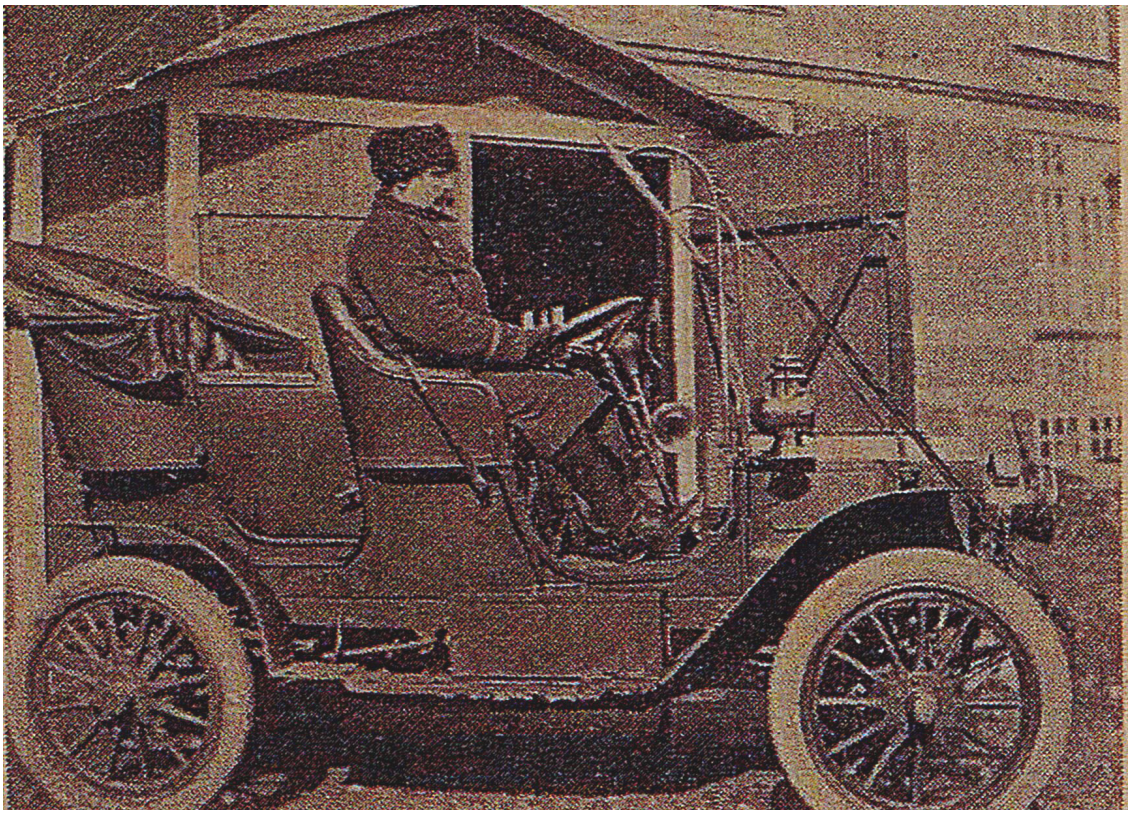
Mölndals Motorklubb
100 år

(1922 - 2022)

Innehållsförteckning

Vid sekelskiftet 1900	5
Bildandet av klubben	9
Den första styrelsen	10
Klubblokaler under 100 år	13
Mölndals Motorklubb under mellankrigstiden	17
Klubben siktar mot skyn!	25
Brandchefen Carlströms motorcykel	31
Under andra världskriget	35
Freden firades med tävlingar på Åby	37
Biltjuvar väckte starka känslor	39
En egen bana för speedcar?	41
40 års jubileum	43
Team Moppe 1969-72	47
Motorgård men ingen bana	49
Kviberg blir nytt centrum för rallycrossen	51
Team Co-Driver	59
På Ullevi & Familjerally	66
Bilar utan motor?	67
Team Mini	69
Bil-O	74
När klubben fyllde 70 och lämnade Mölndal	76
Regularity	77
Försäkringen som fick klubben att växa	80
Vägen till två motorklubbar i Mölndal	82
När klubben firade 90 och 95	84
Hundraårsdagen	86
Tjolöholm Classic Motor	88
Socialt engagemang	92
Lindeviprojektet	98
Hundkojeklubben Team Merry	100
MMK arrangemang och tävlingar sedan 1975	103
Ordförandena i klubben under hundra år	109
Referenser	110



Ur Mölndals Motorklubbs skrift inför 10-års firandet, ur kapitlet ”Om Rickarden och annat”.

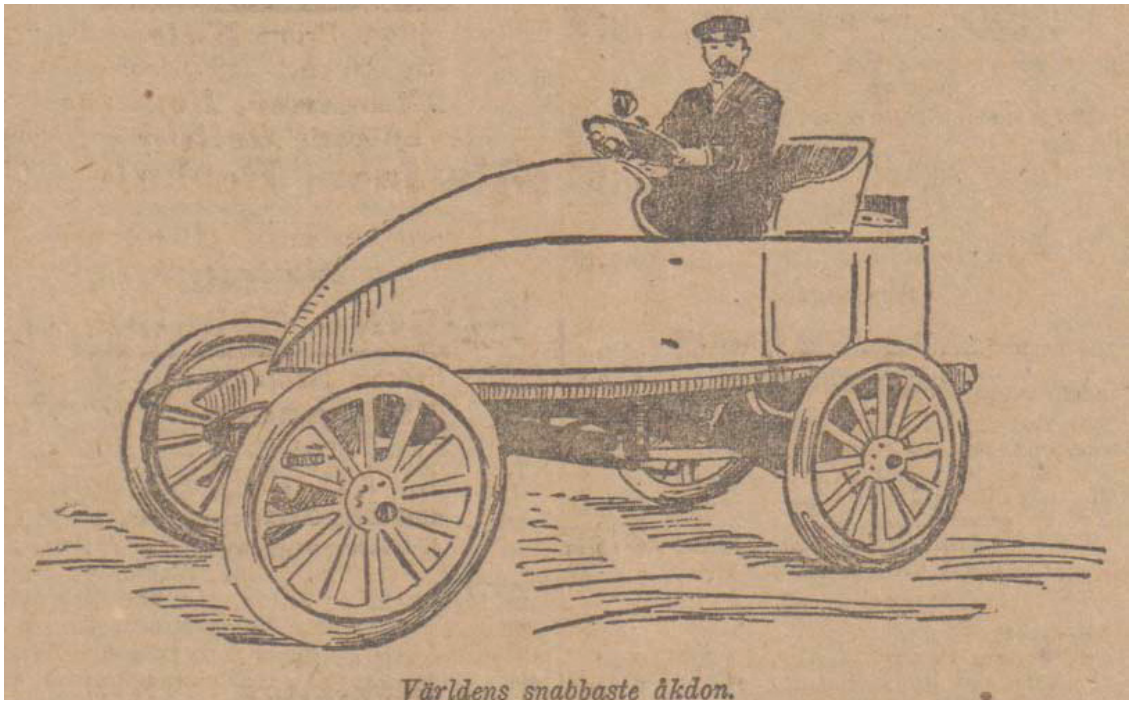
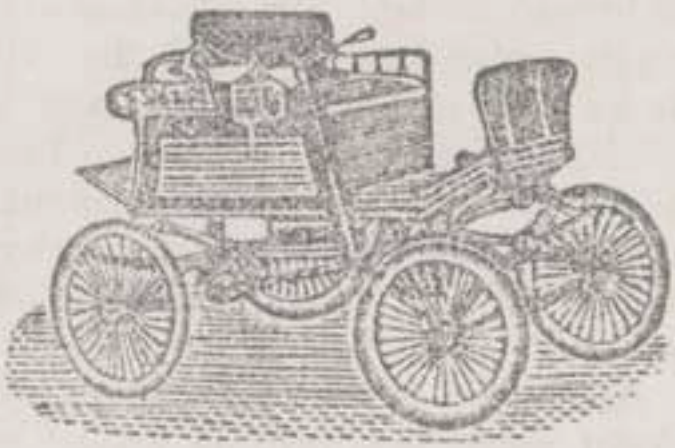


Bild ur Svenska Dagbladet 10 maj 1903, en ångvagn från Gardner-Serpollet. Världens ”hastigaste” fordon. Uppnådde 122 km/timman vid tävlingar i Nizza.

Vid sekelskiftet 1900

När Mölndals motorcykelklubb, senare omdöpt till motorklubb, inledde sin verksamhet 1922 hade det inte gått mer än drygt 20 år sedan de första bilarna börjat trafikera gator och vägar i Mölndal med omgivningar. När klubben firade sitt tioårsjubileum 1932 gavs det ut en kortare minnesskrift där det även berättades om de första åren av 1900-talet. Där skildras Chauffören A.J. Dahl erfarenheter av bilar och bilkörning från sekelskiftet 1900 och framåt.
Dahl berättade om när han varit ute vid Kärralund i Örgryte och då fått se en bil som han senare skulle bli mycket bekant med, en George Richard. Det började smälla och stånka ute på vägen och drängen som höll på att föra gårdens hästar ut på bete tappade kontrollen över de vettskrämda djuren. Hästarna försvann i riktning mot Redbergslid och drängen sprang in på gården och ropade: ”Det kommer en helvetesmaskin och hästarna sprang åt Häcklefjäll”. Någon dag senare köpte direktör Arvid Mark fordonet och Dahl blev dess chaufför under några år innan en ny och bättre bil köptes från Amerika.

Den första motorklubben i England bildades redan 1896 i samband med att mycket långtgående begränsningar av motordrivna vagnar avskaffades, det blev då möjligt att färdas snabbare än 6 kilometer i timman och det behövdes inte längre en person stående i fören av vagnen med en röd flagga. De första motorklubbarna i Sverige arbetade mycket aktivt för att lagar och regelverk inte skulle begränsa utan gynna det nya färdmedlet. Man borde följa den välvilliga inställning som fanns i Tyskland till automobilen. I Danmarks huvudstad bildades en automobilklubb 1897 och i Mölndals grannstad Göteborg bildades i december 1902 Göteborgs automobilklubb. Även i Sverige pågick en reglering av motordrivna fordon men man tycktes undgå att drabbas av de mest långtgående idéerna om förbud mot trafik på stora delar av vägnätet och



Genom mångårig studie af de utländska automobil-konstruktionerna äro vi nu i tillfälle förevisa och offerera ångautomobilen såsom den mest ekonomiska, fullt pålitliga och för svenska vägar mest lämpliga och starka automobil.

Då särskildt ångautomobil-fabrikationen för närvarande nått en sådan fulländning i utlandet att den i ekonomi & lättskötsel vida öfverträffar all annan automobil-fabrikation och att det för en hvar, är lätt bevisligt hvilken stor besparing som föreligger vid användandet af en praktisk ång-automobil mot den annars vanliga hästkraften, bör det ej längre anses såsom lyx att använda dylika här i Sverige.

Vi offerera en *tystgående* lättskött ång-automobil för 4 à 6 personer till en bråkdel af hvad kostnaden i motsatt fall skulle blifva för hästar motsvarande styrkan och användningen af denna automobil.

Drifkostnaden beräknas endast omkring 25 öre per svensk mil.

Ingen körbar kulle för hög för den att bestiga, den finnes nu till påseende hos

AMERIKANSKA MASKIN-IMPORTEN,
GÖTEBORG.

01981s 2 v

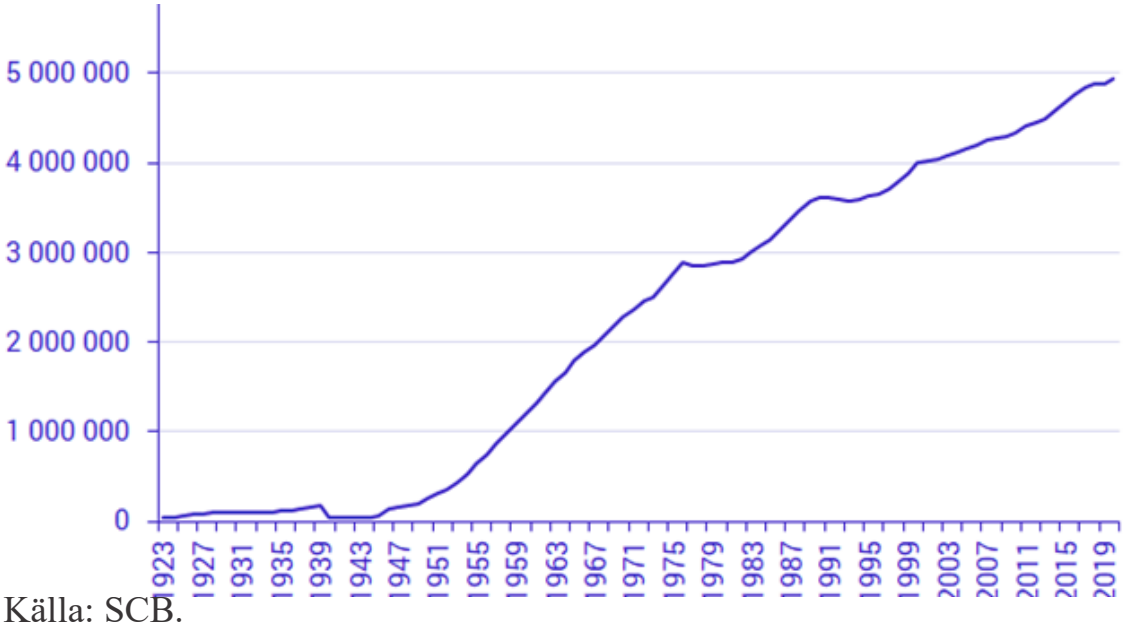
Annons i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 23 augusti 1902.

ett förbud mot tyngre fordon. Något de tidiga motorklubbarna gladdes åt var att hastighetsgränsen på landsväg höjdes från 20 till 30 kilometer i timman.

I detta tidiga skede var det fortfarande oklart vilket drivmedel som skulle komma att dominera. Det verkade troligt att bensin, sprit och petroleum hade framtiden för sig. Men i samband med automobilutställningen i Stockholm påpekades det att tyngre fordon i England kunde drivas med ånga. Medan eldrivna bilar ännu inte nått sin slutgiltiga fulländning, problemet var att ackumulatorerna var för tunga för längre färder.

Antalet registrerade bilar i Sverige 1923, ett år efter Mölndals motorklubbs bildande, var 37 823. Ökningen var ganska blygsam före andra världskrigets slut. Det stora flertalet under klubbens tidiga år hade inte ekonomiska möjligheter att äga en bil. Att få åka ut på en bilfärd var fortfarande under 1920-talet något nytt, för att inte säga exotiskt, för stora grupper. Det är värt att minnas när du läser om klubbens utflykter för barn och gamla i Mölndal under mellankrigstiden. Det var inte bara utflyktsmålet som var en upplevelse, det var även färden dit.

Registrerade personbilar i trafik 1923–2020



Källa: SCB.

Handelstidningen

stgives i dag lördag i två nummer, A och B.
A-numret innehåller bl. a.:
Sid.
nför avgörandet. Ledande artikel 10
Ett tappert folk. Av Bernhard Karlgren 3
Ekonomisk veckoöversikt. Från vår Citykorrespondent..... 3
Ett drama av Tagore. Av A. N..... 3
Ett nytt tyskt försteg framtagt i sista stunden. — Regeringsrådet nu hos skadeståndskommissionen 7
Teater och musik 9
Litteratur och konst 9
Var och när skall jag rösta? 12
Idrott 12
Lönsfrågor 13
Från allmänheten 13
Västra Sverige 13
Skyttenytt 13
Eko 13
Handel och Sjöfart..... 14

B-numret innehåller bl. a.:
Nautiskt på landbacken. Med bilder..... 1
Göteborgs idrottshistoria på jubileumsutställningen. Med bild 2
Med anledning av — — 2
Brokigt från Gullmaren. Av E. H. Med bild 3
Den brändgula klädningen. Av Artur Möller. Med bilder 4
Med damsögon 4
Kräftmete..... 5
Från de missnöjdas Förening 5
Viskor och stuns 5
Predikoturer 6
Litet huvudtry..... 6

Inför avgörandet.

I morgon randas äntligen den stora dagen, då det svenska folket skall deklarera sin ståndpunkt i den fråga, som utan tvivel mera än någon annan under de senare åren tagit dess uppmärksamhet i anspråk. Den agitation som föregått det stora avgörandet har också varit mycket folklig. Kampen om själarna har bedrivits mycket intensivt. Från båda håll har man inriktat sina bemödanden på att utrota de håglösa skara, den stora reserv som all valtaktik måste taga sikte på. De som äro fasta i tron och nitiska i de goda gärningarna behöver ingen göra sig besvär med. De tvehågsne äro i allmänhet en ringa hop. Men de tröga, som icke gitta skaffa sig en mening, icke ens en dylik till det gängse mycket billiga priset, och ännu mindre gitta omaka sig fram till en omröstning, de utgöra de stora naturliga tillgångsmarna för ett folk, som varje stor folkledare drömmer om att kunna göra fruktbärande i den politiska konkurrensen.

De förhoppningsfulla kunna sig uppenbarligen stå inför den avgörande drabbningen. Vinna de i denna stora strid, så skall ett nytt skäfte framgå ur fördelen och under sina lokar på Idavallen återfinna guldtavlorna från slaktets oskuldsfulla barndomstid. Under förlunden har nyktersbefolket sett fram till och rustat sig för den stora drabbningen. De hade nog trott att den helt skulle utkämpas på de politiska valens vådjobana. Den svåra nöd, vart det liberala partiet råkade under de förberedande nappatagen, varunder partiets hetgnde gärdesgårdar höllo på att vräkas ned, födde emellertid statsmannatanken att utröna folkstämningen genom

[illegible] rask besh
grundlagen
märkliga
förfarande
rördesamm
grundlagen
för vilka
förgäves f
skall omrö

Nyktert
berett sig
totalförbu
samlat kr
endast de
tystlåten 1
tingens in
stark hål
Nyktertebo
men under
väsen. I
varit dera

mer bilden rätt bra beträffande slutsparten till den stora kraftmätningen. Den tecknas ju i orden: Garm tjuter grälligt vid Gnupahällan. Oljud har det onekligen varit.

Motparten har också upphävt väldigt [illegible]. Den har burit på mycken och stark vrede efter alla övergrepp, som den fått utstå. Detta att människor icke skola få äta och dricka vad de själva behaga, vad de äro vana vid och vad de sätta värde på, har känts som ett ingrepp i deras personliga och oförytterliga frihet, som de med dovt knot underkastat sig. Och nu får all den upphopade vreden utlopp. Nog blir deltagandet i valet livligt alltid.

Att nu försöka överlyga någon, att han bör ändra mening i denna fråga torde vara synnerligen fåfängt. Vi ha vid upprepade tillfällen givit uttryck åt den förvissningen, att ett förbud vare sig under tekniskt eller ekonomisk eller moralisk synpunkt är att anbefalla. Landets ekonomiska ställning gör ett förbud ogenomförbart under avsevärd tid framåt. Lättheten att framställa alkohol gör förbudet fullständigt ineffektivt. Den allmänna uppfattningen kommer icke att godkänna ett kriminaliserande av vin- och spritförtäring, vadan smyghandeln kommer att i hittills oanad omfattning upphomstras. Alkoholförtäringen kommer icke att minskas, endast att undandragas all kontroll. Missbruket kommer att tillväxa. Allehanda hälsovådliga preparat och surrogat skola komma i svang. Av dessa skäl har det synts oss vara ej blott försvarligt och tillrådligt, utan det enda försvarliga och tillrådliga att rösta mot ett förbud.

När nu denna omröstning framtvungits, kunna vi följaktligen till den kraft och verkan det hava kan endast tillråda var och en att utöva sin rösträtt och rösta mot ett förbud.

Göteborgs högre folkskola med handelsundervisning för gossar har nu utsänt årsredogörelse för arbetsåret 1921—22. Under året ha 58 elever inskrivits och 50 avgått, varav 33 med godkänd avgångsexamen. Vid årets slut voro 113 elever kvar vid skolan. De utexaminerade eleverna ha som tillämnad sysselsättning uppgivit anställning i handels-, samfärdsel- och bankföretag. Skolans inkomster och utgifter under kalenderåret 1921 ha balanserat på kr. 80,723: 23.

Ingen köttimport från Danmark. Medicinalstyrelsen avgyrker k. m:ts bifall till en framställning från Per Nilsson i Önnestad om tillstånd att från Köpenhamn införa slaktade nötkreaturskroppar. Styrelsekandet motiverats med de i Danmark inträffade nya fallen av smittosam mul- och klövsjuka. (h)

Göteborgs realskolor. Vid Västra realskolan har adjunkt O. Olsson såsom ecklesiastikminister tjänstledighet t. v. under höstterminen 1922 med fl. mag. E. Larsson och fil. mag. G. Ericsson som vikarier. Till förste lärare under läsåret 1922—23 har förordnats fil. mag. J. V. Holmdahl och under höstterminen 1922 fil. kand. B. Wallenström, till bitr. teckningslärare under läsåret 1922—23 fröken Ester Ekberg och till slöjdlärare löjtnant G. A. de la Motte.

Vid Östra realskolan har teckningslärarinnan Sara Nilsson tjänstledighet under höstterminen 1922 med konstnären Fritz Bange som vikarie. (g)

Röstförsändelserna. Till i dag på middagen hade 1,620 röstförsändelser till förbudsomröstningen inkommit till länsstyrelsen i Göteborg.

— Cirka 800 röstsedelsförsändelser ha till på middagen i dag inkommit till överståthållarämbetet och 335 stycken till länsstyrelsen i Stockholms län. medan antalet och att döden måtte ha inträffat ögonblickligen.

Den avlidna, som var född 1867, kom år 1889 till Gårda skola, där hon alltsedan tjänstgjort. Hon har gjort sig känd som en ovanligt duglande lärarinna med en särdeles stor förmåga att ta barnen, en god kamrat och en fin och nobel karaktär.

Hon sörjes närmast av systern.

Urspåringsmissöde på Mölndals station.

Linjen blockerad under ett par timmar i morse.

Ett ganska förargligt missöde inträffade vid halv 9-tiden i morse på Mölndals station, i det att ett par godsvagnar under växling på stationen råkade urspåra, varvid linjen blev blockerad under närmare ett par timmar.

Händelsen inträffade vid växeln från huvudspåret in till ett av sidospåren. De båda vagnarna tillhörde godståget till Borås, som för tillfället växlade på stationen. Vagnarna vräktes över spåren med påföljd att linjen blev blockerad. Det tog ett par timmar att åter få den klar. Persontåget in till Göteborg som skulle passerat Mölndal kl. 8,39 f. m., blev med anledning härav försenat, och kunde först avgå 10,25 f. m. Passagerarna fingo lura godsvagn in till staden. Likaledes blev godståget till Borås ett par timmars försenat.

De båda godsvagnarna blevo vid olyckstillfället delvis ramponerade. Däremot skadades icke själva linjen.

Missédet torde ha berott på något fel vid växlingen.

Strejksituationen alljämt oförändrad.

Fr. o. m. i dag tillämpas vid Bergslagsbanan den nya utökade strejkistatsbelen. Allt synes ha gått bra i lås. Något särskilt nytt har varken järnvägsförvaltningarna eller strejkledningen att i dag meddela. Vid B. J. underhålla godståg i mån av behov. Då vagnlastinflåtningen åter kommer i gång på allvar efter det avbrott strejken första dagar medförde, torde man också här komma att insätta ordinarie godståg.

Från Kristiania meddelas att Norsk Jernbane forbund beslutat uttaxera en extra kontingent av kr. 2: 50 pr medlem och vecka under tolv veckor till understöd åt de strídande svenska kollegerna.

Folkskolan vid Carl Johans torg. Tiden för avgivande av entreprenadanbud för den bestående folkskolebyggnaden vid Carl Johans torg har blivit framflyttad till den 1 september.

En pensionsfråga. Lönenämnden tillstyrker full pension av 2,100 kr. per år åt distriktskonstapeln Niklas Hilmer Norin, vilken på grund av sinnessjukdom vistas på Göteborgs hospital. I motiveringen framhålles bl. a., att Norin genom misshandel i tjänsteutövning tillfogats sådan skada, att han förlorat synen på ena ögat, och att denna misshandel möjligen varit en bidragande orsak till Norins sinnessjukdom.

Till tullförvaltare i Göteborgs Frihamn har föreslår generaltullstyrelsen bevakningskontrollören vid tullbevakningsinspektionen i Göteborg Johan Walfrid Holtzberg. Till samma syssla i Malmö förhann föreslås överkontrollören vid tullkammaren i Malmö K. J. Sjöstedt. (h)

Skarpskjutningar från Älvsborgs fästning. Under skarpskjutningar med kanongevär och kanoner från Oscar II:s fort komma att äga rum den 28—30 dennes mellan kl. 10 f. m. och 2 e. m. mot mål på södra delen av Älvsborgsfjorden och Rivö-fjorden (söder om linjen Stockholmskär—Dynan) samt under natten mellan den 30—31 dennes kl. 10 e. m.—2 f. m. mot mål på södra delen av Älvsborgsfjorden (söder om linjen fotogenciterna vid Kärleghergen—Hundskär). Allmänheten uppmanas att till förekommande av olyckshändelse under skjutningarna ej uppehålla sig ondigtvis i närheten av eller båtom utlagda eller bogserade måltavlor och att vid passage över ovannämnda farodar skyndsammast försöka de-

Industrien och de utländska inköpen.

Ett angrepp på Göteborgs spårvägsstyrelse och ett svar.

Handelstidningen mottog för några dagar sedan från direktör Barthen vid Tidahoms ullverken nedanstående framställning angående Göteborgs spårvägars beställning av automobilomnibusar. Vi ha velat avvakta direktör Wendts hemkomst innan vi offentliggjorde densamma för att få tillfälle att samtidigt meddela spårvägsstyrelsens synpunkter på frågan.

Direktör Barthen skriver:

Vi tillåta oss härmed fästa Eder uppmärksamhet på ett ärende, som nyligen handlagts och avgjorts inom spårvägsstyrelsen i Göteborg.

Upprepade gånger hava vi hos myndigheter och enskilda sökt göra fram ett något större intresse för svensk industri än som yppar sig i åtgärden att anskaffa upp ett anlag "Gyrna svensk industri". Tvenne gånger hava vi gjort hänvändelse till regeringen för att förmå den att vidtaga någon åtgärd till bättre gynnande av svensk industri, då det gällt kommuners och kommunala inrättningars inköp av bilar av diverse slag, men förgäves. Då det nu senast gällde spårvägsstyrelsens i Göteborg inköp av bilomnibusar, vilket ärende vi på ett mycket tidigt stadium bearbetat och alltsedan mycket noga följt, skrevo vi, efter att hava gjort upprepade, men resultatlösa påstötningar hos spårvägsdirektören och andra, en skrivelse till socialministern, däri vi framställde den stora nyttan för svensk industri och för hävande av arbetslösheten inom landet av att ifrågavarande order stannade inom landet. Socialministern svarade denna gång inte ens med en axelryckning. Och spårvägsstyrelsen gick, såsom så många andra, över än en efter vatten och beställde hos en schweizisk firma och till priser, som sannolikt överstego de av oss offererade.

Vi hade för denna affär allierat oss med ASEA i Västerås. Vi skulle bygga själva chassierna och ASEA karosserierna. Mot det av våra båda firmor gemensamt avgivna anbudet gjordes ingen som helst anmärkningar beträffande priset. Vi hade offererat bilar, som i avseende på konstruktion och modernitet utan ringaste tvekan stå på höjden av vad som nu kan åstadkommas, och vilka dessutom i fråga om en för viktig omständighet som bensinförbrukning uppvisa verkliga rekordsiffror. I övrigt förklarade vi oss accepters de orimligt stränga leveransbestämmelser, som Stadigen förklarade vi oss villiga att bekosta ett besök hos oss i Tidahom av en opartisk expert, vilken som tullgodtyrelsen ville nämna.

Huru förfar nu spårvägsstyrelsen? Jo den sänder ut en kommission, som studerar anbudsgivande tyska och schweiziska firmor, stannar slutligen för en schweisisk firma, vars priser äro långt över bekanta som höga, varemot den svenska firman avspisas med några rader, att anbudet ej antagits.

Det ligger ett illa — ligt som typiskt svenskt drag i [illegible]: Man utgår från förutsättningen, att utländskt skall vara bättre än svenskt. Vi skall svensken på detta sätt tävla i att "smutsa i eget bo"? Skrika om svåra tider, höga skatter och arbetslöshet, det kan man, men göra något för att bota det ide man inte. Det är tydligen alldeles för bekväma fältöljer och för kort betänketid som vetta ställiga och kommunala ämbetsverk.

Högaktningsfullt,
Ivar Barthen.

Direktör Wendts svar är av följande lydelse:

Spårvägsstyrelsen söker städse i möjligaste mån gynna svensk industri genom inköp av svenska varor. Skäl finnas emellertid förekomma anlingen på grund av lägre pris eller på grund av bättre kvalitet, som göra att denna princip icke alltid kan följas.

I här ifrågavarande fall, då inköp av automobilomnibusar skulle ske, vände spårvägsstyrelsen sig till en omarbild på området synnerligen förfaren tekman. Denne upprättade leveransprogram, varefter anbud infordrades.

Vid beslutsandet av de inkomna 21 anbuden måste styrelsen tvivlar i detta till icke inköpa det svenska fabrikatet, utan ansåg sig böra vända sig till en annan automobilomnibusstillverkning synnerligen välkända och speciellt svenska firman Saurer.

Ædolus' höstregatta.

Distanssegling till Marstrand nästa lördag.

S. S. Æolus Marstrandssegling äger rum den 2 och 3 september. Starten ser från Långedrag på lördag kl. 2 m. och från Marstrand följande dag kl. 10 f. m. Vid dessa seglingar tävlas [illegible] a. om kabinettskammarherre O. Holmanns stiftlera boderspris, som vinnes av den skärgårdskryssare i 26—35 kvm.-klassen, vilken under båda dagarnes seglingar erhåller lägsta beräknade sammanlagda tid. Prisutdelningen för tävlingens seglingar äger rum å Stadshotellet i Marstrand, där supé anordnas för deltagare i regattan samt inbjudna.

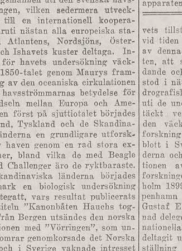
Æolus Marstrandssegling kunna i år fira sin 5-åriga tillvaro. De ha varje höst vuxit i popularitet såsom den mest kordiala och angenäma avslutning på segelsäsongen man gärna kan önska sig. Man får förmoda att årets "jubileumsseglingar" inte skola ligga sina föregångare efter i fråga om livligt deltagande. Det är alltid trevligt att få kappsegla även utanför stugknutarne på Långedrag.

Anmälningar till deltagande i seglingarna kunna göras hos Bröderna Ländstrand, tel. 983.

Tag reda på, var ni bor!

Vid den trängsel, som uppenbarligen är att vänta vid omröstningen i morgon, skulle det betydligt underlätta förrättningarnes fortgång, om var och en ville i förväg ha reda på rote- och tomtnummer på det hus, där han är skriven. Det är under rote- och tomtnummer — detsamma som står på muntalsförteckningen, skattsedlarna o. s. v. — icke under adressnamnet vid gatan, som ni är upptagen i röstlängden. Naturligtvis går det att leta rätt på er även efter den senare adressen, men det tar tid och medför onödig olägenhet för valförrättningsledare och medröstande.

Dr Gustaf Ekman 70 år.



Dr Gustaf Ekman, vilken den 29 då ingår i sitt 71:sta levnadsår, är känd inom den vetenskapliga världen såsom en av föregångsmännen uti den svenska havsforskningen, vilken sedermera utvecklat sig till en internationell kooperation, varuti nästan alla europeiska stater vid Atlantens, Nordsjöns, Österssjöns och Ishavets kuster deltaga. Intresset för havets undersökning väcktes vid 1860-talet genom Maurys framställning av den oceaniska cirkulationen och av havsströmmarnas betydelse för samfärdseln mellan Europa och Amerika, men först på sjuttiotalet började i England, Tyskland och de Skandinaviska länderna en grundligare utforskning av haven genom en rad stora expeditioner, bland vilka de med Beagle och med Challenger äro de ryktbaraste. I de skandinaviska länderna började i Danmark en biologisk undersökning av Kattegatt, vars resultat publicerats under titeln "Kanonbåten Hauchs togter". Från Bergen utsänden den norska expeditionen med "Vöringen", som under 3 somrar genomkorsade det Norska havet, och i Sverige väknade intresset för Östersjöns undersökning, vilken 1877 kom till utförande under ledning av F. L. Ekman, biträdd av Gustaf Ekman, ingenjör Schoolander och docenten vid Uppsala universitets kemiska institution Forsander. Dessförinnan hade dock redan sommaren 1876 en förberedande undersökning av södra Östersjön, Kattegatt och Skagerrack, utförda av Cronander och Gustaf Ekman med en däcksbåt från Bohuslän, som de på egen bekostnad förhyrt och utrustat. Det var alltså dessa unga forskare förhållet att uppträcka och för första gången studera det märkliga sätt varvå vattenutbytet mellan oceanen och Östersjön försiggår genom Skagerrack, Kattegatt och Öresund. Detta skedde genom en hel rad av tvärsnitt över dessa havsområden, utförda med den största noggrannhet, som då stod till förfogande och som under tiden tillåtit under bestämning av salthalt, temperatur och strömhastigheten hos vattnet i alla nivåer.

Resultaten av dessa äldriz offentliggjorts, vilket förklaras av de båda forskarnas skaplynne och vetenskapliga intresse, som var så inriktat på inkastagsle och experimentellt arbete att redaktionen av de vunna resultaten föreföll dem såsom en bisak, som kunde upsköjutas eller överlämnas åt andra. Detta fanns också tillfälle när båda under det följande året blevo deltagare uti den stora av staten bekostade Österssjöexpeditionen, som utförde densamma på två kanonbåtar och omfattade hela havsområdet från Hapranda till Skagerracks mynning. Det vidlåga material, som denna expedition medförde, dröjde ett par år innan det kom till stånd. Ekman av länets däravande hovjägmästare Ehrensvärd, att undersöka hav-

vets tillstånd utanför Bohusläns kust vid tiden för sillens inseg. Resultatet av denna undersökning blev upptäckten, att sillstimmens plötsliga uppträdande och försvinnande i våra fjordar stod i närmaste sammanhang med hydrografiska förändringar och rörelser uti de undre vattenlagren. Denna upptäckt ledde till att intresset för sillens väckte intresset för havets utforskning i fiskerimens intresse icke blott i Sverige utan även i grannländerna och slutligen ledde till organisationen av den Internationella havsforskningen vid konferenserna i Stockholm 1899, i Kristiania 1901 och i Kopenhamn 1902. Under 20 år tid har Gustaf Ekman varit jämte undertecknad delegerad för Sverige uti den internationella havsforskningens råd och deltagit uti alla dess expeditioner och ställning såsom ledare av industrilla företag ger honom numera icke tid att deltaga uti dessa expeditioner, såsom fallet var för 20 år sedan, men han deltager med livligt intresse uti planläggningen och utrustningen av varje sådan och bidrager med råd och dåd till lösningen av alla uppgifter, som förra hydrografiens teknik, såsom t. ex. det stora problemet att bestämma strömmens riktning och styrka vid olika djup i havet. En av hans viktigare insatser på senare tid uti den svenska havsforskningen är grundläggandet av den oceanografiska institutionen vid Göteborgs högskola, genom vilken han hoppats på ett varaktigt sätt knyta den framtida utvecklingen av havsforskningen i Sverige till denna stad.

O. Pettersson.

Till ovanstående torde bära några ord om Gustaf Ekmans intressen i Göteborgstrakten. Han är visserligen född i Stockholm, men kom redan vid nio års ålder med sina föräldrar till Göteborg. Här fullbordade han sina skolstudier i dåvarande realgymnasiet, här dåvada han tekniska studier vid Chalmers och om han också fortsatte sina studier i Wiesbaden och Uppsala, vände han dock snart åter hit. År 1880 fästes han vid Carnegieska bruket härstädes och om också de vetenskapliga intressena aldrig skolmat hos honom, ha även därefter huvudsakligen ägnats åt industrien, särskilt sockerindustrien. Även inom Göteborgs kommunala liv har han varit mycket verksam. Han var sålunda ledamot av stadsfullmäktige åren 1899—1910. De Ekmans lifliga intresse för stadens utveckling har dessutom kommit honom att framträda många gånger även på annat sätt; med en liten förändring av ett bekant uttryck kunde man säga att hans valspråk alltid varit: Gagnar det staden, så slå genast till!

För vetenskapen liksom för sociala behov har han alltid haft en öppen hand och hans och hans makas i det trasta utövade välgörenhet är vill bekant.

Hans jovialiska väsen och sunda humor ha skaffat honom många vänner, som säkerligen skola sända många vänliga lyckar till hans vackra Bäda, där han tillbringar sin 70-årsdag.

Förarbetena för västkustradion i full gång.

Någon expropriation av mark lär icke behövs

STOCKHOLM den 26 aug. (Från vår Stockholmsredaktion.) Enligt vad H. T:s Stockholmsredaktion erfarit, kommer telegrafstyrelsen att på många förgårdar att inhämta tillstånd för bestämmande av mark för radiostationen. Någon expropriation lär icke behövas, då man kan välja mästan vilken plats som helst mellan Falkenberg och Varberg. Det utrymme som behövs, är cirka 200 tunnland fast mark. Sådan finns det att välja på där nere; vad som är avgörande i valet är ock terrängens egenskaper och grundföreträdena.

Förarbetena med konstruktionerna äro redan i full gång. Telegrafstyrelsen hoppas före vintrens intrott ha vägarbetena utförda, liksom betongarbetena. Nu närmast skall nedläggas det jordnät, bestående av ett trådparti om 200 km.

Journhavande läkare i morgon äro doktorerna Lundgren, Torggatan 13, och Hälén, Timmermansgatan 6.

Nya bilmissöden vid Mölndal. Vid 9-tiden i morse inträffade ett bilmissöde på landsvägen strax invid Forsåkers fabriker i Mölndal. En privatbil, som var på väg in mot staden, råkade, troligen på grund av någon felmanövrering, köra ner i diket. De båda ökande slupo ifrån det hela utan några vidare lidanmäreer.

I detta sammanhang kan nämnas, att en mindre lastbil på torsdagskvällen körde i diket mellan Mölndal och Kållered. Bilen, som tillhörde en mjölkfirma härstädes, var på väg in till Göteborg med flyttsaker. Chauffören tycks ha kört på högra sidan av vägen och till sist hållt bilen köra ner i diket, varvid den välte. De tre åkande erhöllo inga skador. Det uppgives, att det hela skulle ha berott på något fel på styrapparaten.

Bildandet av klubben

En motorcykelklubb har bildats i Mölndal berättade Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning i en notis den 26 augusti 1922. Styrelsen bestod av ordföranden J Alfred Björklund som också var initiativtagare till bildandet av klubben, vice ordförande A. Simonsson, sekreterare Carl Malm, skattmästare Gunnar Rasmusson och klubbmästaren Paul Lindberg. Vid klubbens bildande hade den åtta medlemmar, vid årets slut hade antalet ökat till 21. När nyheten om den nya klubben spreds i traktens tidningar angavs det att klubben bildats i anslutning till S.M.C.K., Svenska Motorcykelklubben som var den nationella föreningen för svensk motorcykelsport sedan 1913. När Mölndals Motorcykelklubb bildades hade S.M.C.K., totalt 11 lokalavdelningar, varav en i grannstaden Göteborg. Därifrån kom snart en dementi när det gällde den nya klubbens anslutning till riksorganisationen. Göteborgs Motorcykelklubb lät meddela att »den intet hade att skaffa med den i Mölndal bildade motorcykeklubben». Inledningsvis var därför vägen till medlemskap i en nationell organisation stängd.
När Mölndals Motorcykelklubb bildades fanns krav på att alla medlemmar skulle vara motorcyklister. Det föreföll säkert rimligt 1922 men motorcykeln utmanades allt mer av bilen. Med våra ögon var det glest mellan motorfordonen på vägarna under 20-talets inledning men bland de motorintresserade klubbmedlemmarna ökade antalet fyrhjuliga fordon snabbt. I samband med årsmötet 21 februari 1924 beslutades att ändra klubbens namn till Mölndals motorklubb, ”avseende att öppna klubben jämväl för bilägare samt övriga för motorsporten intresserad”. Denna breddning av klubbens inriktning möjliggjorde medlemskap i K.A.K:s Landsförbund följande år.

Den första styrelsen

Klubbens första ordförande Johan Alfred Björklund har inte lämnat många spår i handlingar eller tidningsmaterial. I den första jubileumsskriften från 1932 berättas endast att ”Initiativtagare och förste ordförande var Alfred Björklund, nu avflyttad från orten.” I folkbokföringen för Mölndal finns två personer vid denna tid som har detta namn. Den ena var en överlärare, mycket aktiv i föreningar och kommunen, men han stannade kvar i Mölndal fram till sin död och kan därmed inte vara rätt person. Återstår gör då Johan Alfred Björklund (Andersson) som kom till Mölndal 1910 och arbetade i Göteborg som spårvagnsförare. Han flyttade redan 1925 till Askim, där hans yrke anges som elektriker, och därefter flyttade han vidare till Göteborg 1931. Det är sannolikt att det är klubbens första ordförande, men det är ett antagande utifrån det relativt ovanliga namnet och tidpunkten han lämnade orten.
A. Simonsson som var vice ordförande är minst lika svår att hitta i



Ett foto ur klubbens samlingar som skulle kunna visa styrelsen, men vilket år bilden är tagen är okänt. Fotot symbolisera här den ”första styrelsen”.

äldre handlingar som klubbens ordförande. I församlingen bodde vid tidpunkten för klubbens grundande ett antal personer i vuxen ålder med detta efternamn och ett förnamn där ”A” ingick.
Johan Arthur Simonsson, född 1899. (23 år vid klubbens bildande).
Viktor Amandus Simonsson, född 1866. (56 år vid klubbens bildande)
Johan Adolf Simonsson, född 1853. (69 år vid klubbens bildande)
Johan Arthur var ung då klubben etablerades men det är en mycket tänkbar ålder för en motorcykelintresserad person vid denna tid. Han flyttade till Göteborg 1925 vilket skulle kunna förklara att hans namn inte lämnat några ytterligare spår i klubbens handlingar. Viktor Amandus bodde däremot kvar under en längre tid Mölndal liksom även Johan Adolf gjorde och de borde därmed ha kunnat vara kvar längre i klubben.

Jakten på den första styrelsens vice ordförande slutar därmed med ett vagt antagande att det rörde sig om Johan Arthur Simonsson. Men framtida studier av klubbens historia kanske kan komma fram till ett närmare besked.
Gunnar Rasmusson, skattmästare i den första styrelsen, var köpman till yrket och en känd person i Mölndalstrakten. När klubben firade tio år var han dess ordförande. Han var



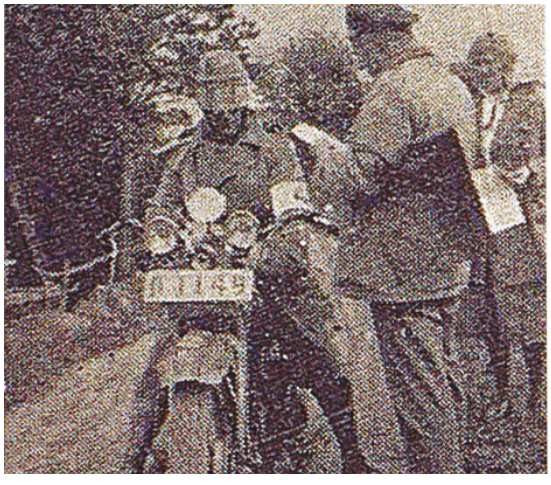
Gunnar Rasmusson, foto omkring 1932, ur skriften som gavs ut i samband med 10-års firandet.

aktiv i klubben under hela sitt liv och det märktes ända till slutet då det var sex medlemmar i Mölndals motorklubb som bar hans kista till graven. Åtminstone två i den första styrelsen är möjliga att presentera lite närmare då de omnämnts i tidningarnas nyheter och fått utförliga presentationer i samband med högtidsdagar och slutligen i deras dödsrunor.
Carl Malm kom från trakten av Köping och hade praktiserat vid lantbruk innan han 1905 tog värvning vid Livregementets husarer. Han stannade inom det militära fram till 1913. Därefter flyttade han till Göteborg och en anställning vid Allmänna svenska utsädesbolaget. Carl Malm flyttade till Mölndal 1918 och var 1922 med om att starta Mölndals Motorklubb. Under 25 år var han styrelseledamot i klubben och nio av dessa som ordförande. När klubben firade 25 års jubileum blev han

hedersledamot. Från och med 1930 stod han i spetsen för arrangerandet av de gamlas utflykt i Mölndal. Han var även mycket aktiv i andra föreningar i både Mölndal och Göteborg.
Paul Lindberg var född i Mölndal och startade 1914 en biografrörelse. Till en början inrymdes biografen i Gamla Folkets hus, därefter 1916–43 i stadshuset samt från 1930 även i Röda Kvarn. Dessutom var han delägare i Saga, Kungsbacka, och sedan 1943 i Saga, Sävedalen. Han ägde även under en tid biografen Spegeln i Malmö. Mitt uppe i denna karriär som biografägare hade han ändå tid att vara med om att grunda Mölndals motorcykelklubb 1922. Han var inledningsvis klubbmästare men innehade även posten som klubbens ordförande. Som aktiv inom motorsporten erövrade han många priser vid tävlingarna. Han var även med om att bilda Mölndals cykelklubb.



Carl Malm, foto infört i Göteborgs Handels- och sjöfartstidning 10 november 1955, i samband med Malms 70-års dag.



Bilden ovan visar Gunnar Rasmusson som kontrollerar P. Persson under en tävling.



Paul Lindberg, foto infört i Dagens Nyheter 5 augusti 1966 efter hans död.

Klubblokaler under 100 år

I vilken lokal som den blivande styrelsen till klubben träffades i när man höll sitt möte i augusti 1922 är inte bekant men någon klubblokal behövdes knappast för det fåtal medlemmar som då fanns. Det finns inte några handlingar bevarade från klubben gällande dessa tidiga år men när årsmöten och fester annonserades i tidningarna var det ofta pensionatet vid Mölndalsbro som användes, åtminstone åren 1924-29. Även Slottsvikens pensionat användes vid årsmötesförhandlingarna 1930. När det behövdes större lokaler fick man dock lämna Mölndal och hyra lokaler i Göteborg. Lorensberg och dess stora restaurang verkar då ha varit ett förstahandsval.

Hantverkshuset som uppfördes 1932 och restaurangen Gillet rymde under en längre tid klubbens föreningslokaler. Möten kunde hållas i serveringslokalen men klubben hade även riktiga föreningslokaler med öppettider där man tog emot medlemmar



Mölndals Motorklubbs lokal, kan detta vara Fricks grönsaksaffär? Det har inte med säkerhet gått att fastställa men att det var en av klubbens lokaler framgår tydligt på detta foto av Sture Heiman.

och andra intresserade besökare. När restaurangen stängde 1956 utnyttjade klubben istället Röda Kors-lokalen samt ibland restaurang Uttern.
Mellan 1970 och 1993 fanns klubbhuset i gamla Eklanda Arnegårds byggnad, belägen utmed Frölundagatan mellan Mölndal och Västra Frölunda. Redan från början var det ett rivningskontrakt, men det dröjde alltså 23 år innan gårdens byggnader revs och klubben tvingades flytta till en ny lokal inrymd i ett parkeringshus i stadsdelen Lövgärdet. Men redan 1998 fick den ny lokalen överges då parkeringshuset skulle rivas. Det medförde att klubben återvände till Mölndal och en källarlokal på Hagåkersgatan under en affärslokal. Därefter fanns klubben en tid i idrot-



Bilden ovan visar klubbhuset vid Frölundagatan som var basen för verksamheten 1970-1993.

tenshus, men den tidigare klubblokalen användes fortfarande som lagerlokal för utrustning som behövdes vid manöverproven som arrengerades på Åbys parkering, i samarbete med KAK.
Flytten till den nuvarande (2022) klubbstugan på Idrottsvägen 17 i Mölndal skedde 2006. Därmed hade klubben också återvänt till ett område som haft stor betydelse under dess historia, som vi kommer att se i följande kapitel. Många aktiviteter och tävlingar har skett på och omkring Åbyfältet och det kan sägas vara mycket passande att klubben har sitt hem där i samband med hundraårsdagen.



Bilden ovan visar klubbhuset vid Idrottsvägen 17. Klubbens hem sedan 2006



Motorcyklister är samlade för utflykt eller tävling. Foto ur klubbens samlingar, inget årtal finns angivet.



Bild från en av klubbens fester. Fotot återges i minnesskriften från 1932, alltså är bilden från de första 10 åren.

Mölndals Motorklubb under mellankrigstiden

När klubbens verksamhet breddats från en renodlad motorcykelklubb till en motorklubb märktes detta nästan omedelbart på medlemsantalet. Före ombildningen hade klubben 45 medlemmar, 1924 ökade antalet till 45, följande år till 88 och därefter upp till 138 medlemmar 1928. Redan under detta toppår för klubben hade det börjat märkas tecken på en nedgång i världsekonomin. Den som följde bilindustrins utveckling i USA kunde notera en märkbart försämrad försäljning, ett förebud om att hushållens ekonomi höll på att försämras. Krisen blev märkbar för alla hösten 1929 och den dramatiska börskraschen och dess effekters spridning globalt. Krisen slog givetvis även mot Mölndal och mot föreningar där det som i fallet med motorklubben, behövdes ganska dyra maskiner för att kunna utöva sitt intresse. Antalet medlemmar minskade till 120 under 1929 och sedan ett rejält tapp 1930 då endast 87 medlemmar återstod. Året därpå skedde en viss återhämtning.

Den första tävlingen arrangerades i oktober 1922 och kördes av solomaskiner på landsvägen till Falkenberg. Paul Lindberg, en av grundarna av klubben. blev segrare i tävlingen, han kan sägas ha varit något av en favorit redan vid starten då han hade mycket erfarenhet bland annat av långresor på motorcykel. Flera av de övriga deltagarna i tävlingen till Falkenberg drabbades av rembrott och tvingades bryta tävlingen. En deltagare misslyckades med att hitta vägen till Falkenberg! Paul Lindbergs namn finns med i flera av de senare tävlingarna som klubben arrangerade. Totalt erövrade Lindberg 7 första pris i soloklassen fram till 1928.

Efter att klubben även välkomnade bilister 1924 infördes en bilklass vid tävlingarna. Fram till 1932 var det Oskar Johansson som dominerade med sex segrar. 1927 genomfördes en 72-milatävling där deltagarnas framfart regelbundet rapporterades via telegraf till tävlingsledningen.

Trots ett antal välarrangerade tävlingar och den goda publicitet som följde efter dessa hade klubben problem med att rekrytera nya medlemmar. Styrelsen försökte hitta nya sätt

att locka medlemmar genom att erbjuda gratis inträde i klubben, alltså att nya medlemmar inte behövde betala avgiften det första året. Det skulle kunna kallas ett ”prova på” erbjudande för de som kanske var nyfikna på klubbens verksamhet.
Sommaren 1928 anordnades en precisions- och tillförlitlighetstävling för både bilar och motorcyklar. Banan gick från Mölndal, över Göteborg mot Gärdhem, Trollhättan, Vänersborg, Brålanda, Gunnarsnäs, Upperud, Brohögen, Bengtsfors, Lennartsfors, Håbol, Dals Ed, Loviseholm, Hällevadsholm, Munkedal, Uddevalla, Ucklum, Kungälv innan man åter åkte via Göteborg tillbaka till Mölndal. En sträcka på omkring 55 mil och starten gick klockan fyra på morgonen den 23:e september. Detta var en av de längre tävlingarna under slutet av 20-talet.
Utöver tävlingar och prova-på aktiviteter gjorde sig klubben känd genom andra aktiviteter, den omfattande utflyktsverksamheten och välgörande ändamål, behandlas i ett eget avsnitt i denna minnesskrift, men här förtjänar också att omnäm-



Ett tidigt foto från klubbens samlingar. Det finns inte någon ouppgift om datum eller vilken aktivitet som skildras på bilden.

nas klubbens många föredrag. I det tidiga skedet, klubbens första tio år, hölls föredrag av då kända personer som polisintendenten Herman Björkman, bilbesiktningsmannen Åke Eklund, tävlingsföraren och ingenjören Olov Grönkvist, herr Harald Julin, major N. Hj. Palmstierna, de båda sistnämnda hade varit sekreterare i K.A.K.

För medlemmarna av de återkommande festligheterna något att se fram emot. De beskrivs som mycket glada och trevliga som stärkte kamratandan i klubben. Festkommittén brukade lägga ned stor kraft på att ge lockande tillställningar och i minnesskriften i samband med tioårsfirandet av klubbens bildande nämns att man märkte den nära kopplingen mellan Hantverksföreningen i Mölndal och motorklubben då de hade många gemensamma medlemmar. De många yrkesmännen som fanns i klubben tävlade om att ge festerna en vacker inramning. Väggarna i festlokalen kläddes med sköna motiv från fjärran länder, borden smyckades med en rikedom av blommor, springvattnet spelade och över allt-



Bilar och motorcyklar samlas, det rör sig om någon av de tidiga utflykterna under mellankrigstiden. Fotot är hämtat ur klubbens samlingar, det finns dock inget år antecknat på kortet.

sammans hade elektrikern låtit ljuset flöda. De flesta tillställningar hölls i Mölndal, med undantag för större sammankomster och prisutdelningar då det förväntades deltagare även från närliggande orter, då hölls träffarna i stället i Göteborg.

Även vintertid förekom tävlingar, framförallt om det låg tjock is på sjöarna då isbanetävlingar arrangerades. Vintern 1929 var det rejält kallt och på sjöar runt om i Göteborgstrakten hölls olika arrangemang. I januari skulle, enligt tidningarna, Mölndals motorklubb arrangera en isbanetävling på Rådasjön. Denna uppgift förekom flera gångar inför tävlingsdagen då det väntades över 30 deltagare. Men efter tävlingen meddelades det att den var mindre lyckad då Svenska Motor Klubben hade förbjudit deltagande då arrangören inte var ansluten till de större organisationerna. Men var det verkligen Mölndals motorklubb som var arrangören? Nej, några dagar senare meddelade Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning följande, ”Den i måndagens nummer omnämnda tävlingen på Rådasjön var anordnad av Mölndals motorcykelklubb, vilken meddelas till rättelse av förut lämna uppgift”. Det var uppenbarligen svårt att skilja på olika klubbar i Mölndal för journalisterna. Möjligen var det så att klubbens gamla namn ännu ”spökade”.

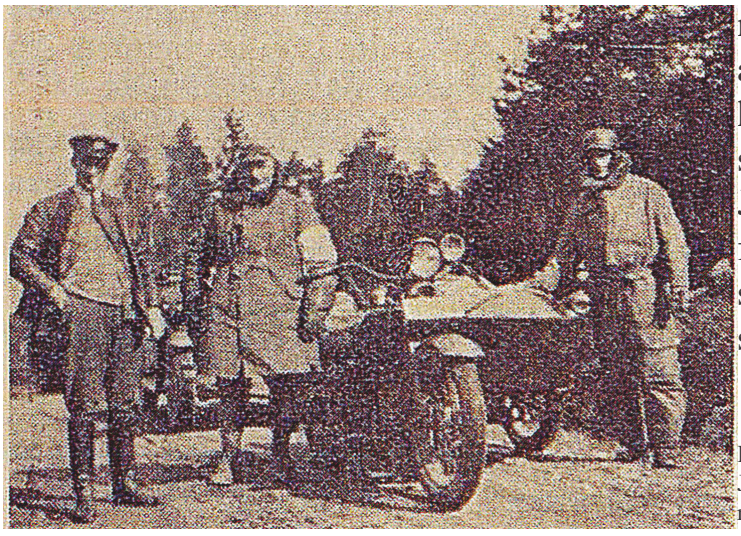
När klubben fyllde tio år 1932 utgavs en kortare minnesskrift över klubbens historia. Den dåvarande ordföranden Gunnar Rasmusson hyllade där Wilhard Nilsson, som varit den andra ordföranden i klubben. Det var enligt Rasmusson Nilssons förtjänst att klubben vuxit och övervunnit motgångar och han hade stärkt sammanhållningen inom klubben. Det var även Wilhard Nilsson som tecknade klubbens historia under de första tio åren. Minnesskriften innehöll även några blandade artiklar. Direktör Arvid Hellberg skrev om ”Några vanliga missuppfattningar rörande trafikförsäkringen”, en icke namngiven författare berättade ”Om Rickarden och annat, bilkörning för 30 år sedan”, kyrkoherde David S. Laurell berättade om ”Något om bilar i allmänhet och en bilresa i synnerhet”. Där fanns även texterna ”Stackars Karlsson” av J–n, ”Ett tävlingsminne” av Byggis Johansson och en tillbakablick ”I backspegeln” och Leon Andréns ”Tut-tut i tombutelj”.

”Genom välvilliga makters försorg hade undertecknad blivit placerad i bakvagnen på start nr. 13 som mekaniker, trots att mina kunskaper på det området var ganska minimala. Starten var förlagd till Mölndals torg. Jag vill minnas, att vi letade både länge och väl för att hitta något, som liknade ett torg. Till slut fann vi starten på en öppen plats mellan några ängar. Det lär ha varit torget. I varje fall var startplatsen förlagd där.

Så bar det av utåt Kållered och över den smala och krokiga vägen Knipered – Hellesåker, där det var full sjögång i bakvagnen. Bäst som vi körde där, bar det av rätt in mellan videbuskar och snår, obehagligt nära en ladugårdsknut, vidare över en åker och rätt i famnen på en hemlig kontroll. Om jag ej minns fel, var vi de enda som passerade den (att rödfärgen, som på kartan markerar den igenväxta vägen ej bleknat med åren beklagas, då däremot den nya vägen än i dag betecknas som ej bilväg).

Färden gick sedan mot Borås, där kontrollstation var placerad på torget. Därifrån bar det av inåt skogsbygden i natt och mörker. Efter det att Svenljunga passerats försökte vi anordna huggsexa. Men vi hade knappt stannat, förrän vi hörde en bil med full fart komma efter oss. Det var tydligen en konkurrent, som startat senare än vi men nu tagit in avståndet mellan oss. Bäst att röra på spelet! Vi slängde i oss det nödvändigaste och satte full fart igen, nu mot Örsås.

Färden gick genom ett otal skogar och dimhöljda mossar. Ännu ringer i mina öron Oskars ständigt återkommande ord: »Nu har vi möse igen». Vi passerade bortåt 29 grindar. Jag har knappas varken förr eller senare presterat sådana snabblöpningar som den natten. Det var



I bilden till vänster syns författaren Johansson i mitten. Ur minnesskriften när klubben fyllde 10 år.

inte nog med att alla grindar skulle öppnas, d.v.s. om vi hann bromsa, men att stänga dem var vi mycket noga med. Jag tror till och med att vi gav oss tid att stanna vid sådana som stod öppna och stängde dem. Ordning framför allt!

I en kurva en nödbromsning, så att jag höll på att sätta mig framför föraren! Det låg en motorcykel på vägen, och en karl lufsade omkring där. Vi steg ur för att hjälpa honom tillrätta. Han hade kört omkull och lyktan på cykeln hade fått sig en törn, så att den slocknat och pekade rätt bakåt. Men då jag vridit den rätt, lyste den verkligen igen. Vi föreslog att han skulle sätta sig upp i bilen och åka med oss men hann ville ovillkorligen köra själv. Av hans tal att döma hade han tydligen ådragit sig en lindrigare hjärnskakning. Han frågade, åt vilket håll han skulle åka. »Du skall köra den vägen», sade vi. Om ett ögonblick pekade han i den riktningen vi visat honom och frågade: »Va-va vart går den vägen då?» Vi lämnade honom den önskade upplysningen, men strax därefter pekade han på samma väg igen och frågade: »Än den vägen då, vart går den? »Vi sparkade igång cykeln åt honom och sade till honom att följa efter oss, och det gjorde han.

I början körde vi sakta, men snart måste vi öka hastigheten, då vi blivit ganska mycket försenade. Efter det Oskar blåkört en stund, dök en röd lykta upp mitt i vägen, en vit tandrad lyste i mörkret, och någon sade: »De' ä bara ja'» Vi hade hunnit upp en av våra konkurrenter.

Sedan fortsattes färden på goda vägar till Värnamo, men som klockan var omkring 12 på natten, då vi kom dit, var marknaden redan slut. Vi fick inte ens se några stutar, men då en kontroll var anordnad där, blev man grundligt bekikad av samhällets befolkning.

Färden gick härefter ut på Lagastigen ned mot Ljungby. Vi såg Vidösterns vatten glittra mellan träden i månskenet. I Ljungby var 15 minuters uppehåll anordnat, och där fick vår hastigt avbrutna huggsexa fullföljas. Men som ingen glädje varar beständigt så befann vi oss snart på en av Sveriges rakaste vägsträckor igen, där Chryslern spann som en katt. Borta i skogen efter Vislanda såg vi något, som liknade en indiansk krigsdans. Men då vi försiktigt närmade oss, märkte vi att det hela inskränkte sig till att två blekansikten höll på att med en granruska tala reson med en bångstyrig indian (”indian”). Wilsén tänkte kanske, att han vill se'n. Då vårt anbud om assistens avböjdes, fortsatte vi till stora hotellet i Växjö, där 2 tim. uppehåll var anordnat. Den ordinarie stängningstiden tycktes den kvällen ha blivit avsevärt framflyttad, och stämning-

en störde endast av vår kartläsare, som meddelade, att vi ej hade hela distansen färdigräknad.

Tiden gick fort, och ett tu tre befann vi oss ute på landsvägen i riktning mot Eksjö. I en kurva träffade vi på en motorcyklist tydligen stadd på långresa. Alla möjliga attiraljer hängde och slängde omkring honom. Efter en stunds kurragömmalek i kurvorna kunde vi identifiera honom som vår gamle bekanting Hasse Lj. På sin hemkvarna. Bekantskapen föranledde oss att bjuda på hårdkokta ägg, för att hemkvarnan skulle rulla lättare.

Färden fortsattes sedan utan störande moment till Nässjö, där vi hade stort besvär med att finna kyrkan. Medan vi stått där, hade redan två efterföljande bilar passerat staden i en utkant och låg således före oss. Men vid den upptäckten vill jag lova, att vi fick liv i Chryslern. Om jag då hade haft mod att kasta en blick på speedometern, så hade jag ej vågat skriva vad jag såg, sådana var tiderna då.

I ett vägskäl nära Tenhult låg en hemlig kontroll. Som tid och rum passade oss, skildes vi som vänner. Därefter fortsattes färden över Ulricehamn–Fristad–Nårunga. Just som vi passerat en kurva nära sistnämnda plats mötte vi en hästskjuts på väg till kyrkan.

Hästen reste sig på bakbenen, och jämmer och tandagnisslan hördes från åket. Men innan hästen hunnit sätta ned frambenen, hade undertecknad huggit honom i tyglarna och gett honom några tröstande ord, och kyrkfärden kunde fortsättas.

Gamla vägen Skallsjö–Hede passerades, och stora landsvägen uppnåddes, utan att mekanikern ens behövt hålla ett verktyg i handen. Som vi ansågs för svaga att leta efter torget, hade målet förlagts till stora landsvägen. Tack i alla fall för bra arrangemang.” (Ur: Mölndals Motor Klubb 1922–1932)



Till höger en samling priser på ett äldre foto ur klubbens samlingar. Det finns inte någon uppgift om årtal eller till vilken tävling priserna hörde.

Kostnaderna för att hålla sig med bil riskerade att öka dramatiskt efter att regeringen föreslagit höjd skatt på bilar, bensin och gummi 1932. Det fick många motorklubbar, inklusive den i Mölndal att hålla protestmöten. Riksdagsman G.W. Hansson höll ett inledningsanförande och därefter följde debatten som slutade med en resolution där man ”på det kraftigaste” protesterade mot de nya pålagorna.

Notiser kring mellankrigstidens tävlingar avslöjar ibland att vägstandarden inte var den bästa i Sverige under inledningen av 1930-talet. När den årliga landsvägstävlingen Mölndalsloppet anordnades 1933 fanns endast sju deltagare då många fruktade den dåliga vägstandarden. Starten gick vid Sagsjön och var uppdelad i fyra etapper genom Halland till Grimeton där man vände och körde åter mot norr. Totalt deltog fem motorcyklar och två bilar i detta års tävling.

När det offentliggjordes en satsning på att bygga om Göteborgsvägen 1937 väckte detta givetvis intresse bland klubbens medlemmar. Ett ”upplysningsmöte” arrangerades där Mölndals borgmästare Ljungberg redogjorde för den ekonomiska delen av projektet och stadsingenjör Hirsch för den tekniska. Träffen ägde rum i Gillets stora sal, i den byggnad som blev klubbens hem under många år. Men istället för att väcka glädje så gick många från mötet synnerligen missnöjda. Planen för vägen innebar att spårvägen skulle dras mitt i vägen på egen banvall och det skulle bli långt mellan passagerna för biltrafiken över spåren, upp till 600 meter. Detta ledde fram till en protestskrivelse.



Utflykt arrangerad av Mölndals Motorklubb under mellankrigstiden. Tyvärr har inget datum noterats på fotot.

Klubben siktar mot skyn!

Mölndals Motor Klubb har inte bara hållit sig på marken, man har haft betydligt mer högtflygande verksamhet. Intresset för flyg var stort under mellankrigstiden och både flyguppvisningar och föredrag om flyg lockade storpublik. Mölndals motorklubb arrangerade den 9 november 1933 i Hantverkshusets Gillesal ett föredrag av chefen för Aerotransport, kapten Carl Florman. Rubriken på föredraget var ”Trafikflygningen och dess utvecklingsmöjligheter”, salen fylldes till sista plats av den mycket intresserade allmänheten. Utdrag ur Flormans föredrag fick en del utrymme i tidningarna de följande dagarna och därmed bevarades det för framtiden. Flyget, menade Floman, var framtidens fortskaffningsmedel som stora delar av allmänheten kommer att använda sig av. Det kändes säkert som en avlägsen tid för de flesta i publiken då 1930-talets flygtrafik var långtifrån något masstransportmedel. Men sett på lite längre sikt ägde förutsägelsen all riktighet. En förutsättning för flyget var givetvis att det byggdes flygplatser. I Göteborgsområdet fanns redan Torslanda flygplats, invigd 1923, men Floman



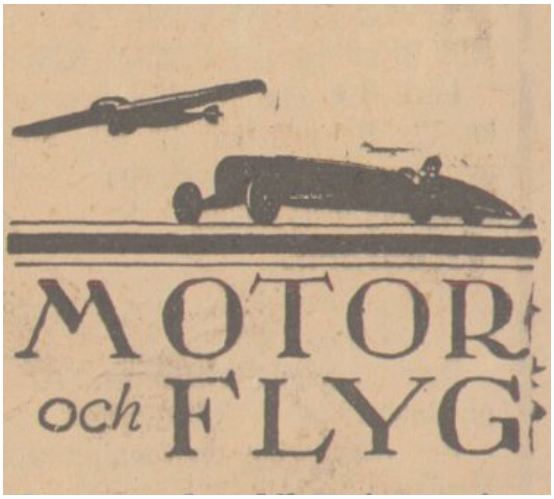
Flygkostnaderna nedbringas snart till endast hälften.

KAPTEN FLORMAN BERÄTTAR OM TRAFIK-FLYGNING FÖR MÖLNDALSBORNA.

Kapten Carl Florman hade fullt hus i går kväll, då han på inbjudan av Mölndals Motorklubb höll föredrag i

använda mycket större maskiner än nu men däremot snabbare. Hastighetsrekordet är omkring 650 km, men i kom-

Ur: *GHT* 10 november 1933



I *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* förekom ofta spalten ”Motor och Flyg” under 1930-talet.

förespråkade en ny flygplats i Mölndal. De som hade lyssnat på föredraget i november kanske inte blev förvånade när de den första december 1933 kunde läsa i tidningarna att det Åbyfältet i ”hemlighet” omvandlats till flygfält. Men de som inte deltagit vid Flomans föredrag var nog förundrade. Bakom de dramatiska tidningsrubrikerna dolde sig dock en enklare verklighet med ett litet provisoriskt flygfält där motorklubben varit initiativtagare. En flygmaskin hade redan prövat fältet och man avsåg att ganska snart bygga upp hangarer.

Mölndals motorklubb hade begärt hos Mölndals drätselkammare att få arrendera 30 tunnland på Åby i nära anslutning till Fässbergs idrottsförenings träningsplan. Klubbens ansökan gick igenom och ganska snart hade man skaffat sig ett mindre flygplan som det var tänkt att den flygintresserade medlemsskaran, varav flera hade flygcertifikat, skulle kunna använda. Förhoppningar fanns att Åby verkligen skulle utvecklas till något mer än ett provisorium. Viss uppbackning fick klubben, och de intressen i Mölndal som ville utveckla flygfältet, av företrädare från Aerotransport. Deras expertis hävdade att det fanns tekniska fördelar att förlägga ett nytt flygfält till Mölndal. Diskussionen var inte bara lokal utan pågick även bland riksdagsledamöterna i Stockholm. ”Flyghamnsfrågan” i eller invid rikets andra stad var givetvis även av nationellt intresse. I Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning fanns det att läsa den 8 juni 1933, ”Att Torslandaanläggningen från begynnelsen var såväl ett ekonomiskt som ett kommunikationstekniskt misstag är icke att bestrida”. I artikeln konstateras att Åbyfältet inom Mölndals stad ”kunna åstadkomma en Torslandafältet vida överlägsen anläggning med ur trafiksynpunkt bättre belägenhet”. Efter många turer förlorade förespråkarna av Åbyfältet som nytt flygfält dragkampen. Det blev fortsatt Torslanda som skulle vara Göteborgsområdets flyghamn. Istället beslutade Mölndals stad att hösten 1934 låta Åbyfältet bli trav- och galoppbana.

Bakslaget i flygplats frågan innebar dock inte att Mölndals motorklubb gav upp sina tankar på flygverksamhet. Klubben var långtifrån ensam om att satsa på flyg. Runt om i Sverige bildade motorklubbar egna flygsektioner under 1930-talet.

En flygsektion inom Mölndals motorklubb bildades 1936 efter ett beslut vid årsmötet 1935. Inledningsvis hade klubben tillgång till en flygmaskin, John Ericssons Albatros, som hade inköpts och ombyggts av några av klubbens ungdomar. Klubbens ordförande berättade 1936 för tidningarna att de då förfogade över tre maskiner och egen flyginstruktör. Bland medlemmarna fanns den välkände flygaren von Rosen som gjort sig ett namn under striderna i Etiopien när Italien invaderade landet. Med en medlem som von Rosen blev det givetvis även nya föredrag om flyget arrangerade av klubben.

Flygningarna skedde från en del av Åbyfältet som klubben hyrde och som inte användes för hästsportens behov. Det fanns förhoppningar om att även chalmeristerna skulle börja använda det lilla flygfältet och att man inom en snar framtid skulle kunna skaffa segelflygplan. Bland motorklubbens medlemmar fanns det fyra som ägde egna maskiner.

Ett varningens ord om flygandets risker till de som var mer entusiastiska än kunniga kom från ingenjör Molin, från Stockholm, som i februari 1936 höll ett föredrag i biograf Röda Kvarn. Framförallt oroade sig Molin för de oftast hemmabyggda små flygplanen, så kallade ”flygande loppor”, ”Himmelslusen” eller ”himmelsloppor”. Dess officiella namn var Mignet H.M.14 Pou-du-Ciel och var tänkt att bli A-fordens motsvarighet i luften. Konstruktören Mignet hade inspirerats av det stora antalet A-ford bildar som rullade i Frankrike och 1933 lyfte hans lilla flygplan för första gången. Byggbeskrivningar spreds över Europa och gjorde det möjligt för privatpersoner att bygga sina egna farkoster. Detta medförde givetvis betydande risker. I Sverige tillverkades omkring ett trettiotal ”loppor” men endast omkring tio kom att faktiskt flyga. Flera olyckor i Frankrike och Storbritannien med dödlig utgång ledde till att flygplanet belades med flygförbud. Även Sverige införde ett förbud mot ”Lopporna” under 1936. Under föredraget av ingenjör Molin fick den fullsatta salen av relativt unga åhörare inte bara höra varningar utan också givetvis hyllningar av flygets möjligheter. Molin hävdade att framförallt affärsmän borde övergå från bil till sportflygplan då milkostnaden var lägre för ett flygplan.

Det är möjligt att flygsektionen i Mölndals motorklubb, liksom inom andra klubbar runt om i landet, hade kunnat utvecklas till något mer betydande om inte ett nytt världskrig hade lagt hinder i vägen. Det blev brist på allt från drivmedel till byggnadsmaterial och de som ville flyga fick ägna sig åt det inom ramen för flygvapnet de kommande åren. När kriget var slut då var det inte längre aktuellt att återuppliva klubbens flygsektion.

C.G. von Rosen om Abessinien – spännande berättelse om flygäventyren

”Inför en talrik publik berättade flygaren greve Carl Gustaf von Rosen i går kväll på Gillet i Mölndal om sina äventyr i Abessinien. Föredraget, som var rikt illustrerat med ljusbilder, hölls på inbjudan av Mölndals motorklubb.
Talaren började med preludierna på Torslanda för ett år sedan och gick genom alla äventyren t.o.m. flyg-



Flygande ”loppa”, bild från Flygvapenmuseums arkivsamling.

ningarna i engelsk tjänst i västra Abessinien, en serie vidunderliga upplevelser, skildrade anspråkslöst med ett smittande ungdomligt humör.

Med hjälp av goda flygfotografier visade von Rosen de svårigheter som möta en flygare därnere. Underhaltiga kartor, ett otillgängligt högland, sandstormar och oväder och en maskin utan moderna instrument gjorde mången flygning till rena hasardföretag. Engelska ambulansen skickade 3 maskiner till Abessinien, men samtliga förolyckades utan att ha kommit till användning i Röda korsets tjänst. Svensken kom snart på ett bra sätt att ta sig fram obemärkt för det påpassliga italienska flyget. Han flög fram genom de många, långsträckta canyons, där det inte var lätt att bli upptäckt ovanifrån.

Om expeditionen till Dolo med den internationelle röda korsdelegaten M. Junod berättade tal. utförligt. En stor del av den italienska luftstyrkan anföll expeditionens Fokker när den stod på flygfältet och lät bomberna regna för att sedan med kulsprutor beskjuta männen, som lågo gömda i buskarna. Det var hemska stunder.

– Jag viste inte vad jag gjorde, men när anfallet var över upptäckte Junod och jag att vi sökt ta skydd bakom varandra – hjältarna från Abessiniens slagfält! Sade von Rosen.

Äventyren voro inte slut för svensken del, fastän Addis Abeba fallit. Sedan han varit hemma på en blixtvisit och kommit helskinnad undan vid Lapplandsolyckan flög han ner en ny maskin för engelsmännens räkning och körde den under en månads tid i regelbunden trafik mellan Malakal och Gore." (Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 18 november 1936)



Porträttfotografi av Carl-Gustaf von Rosen vid förarplatsen på ett flygplan, klädd i flygarklädsel, 1930-tal. Flygvapenmuseums arkivsamling.



Foto ur klubbens samlingar som visar brandchefen i Mölndal, J.E. Carlström på sin MC.

Brandchefen Carlströms motorcykel

Brandchefen i Mölndal J.E. Carlström blev tidigt motorintresserad. Han skaffade sig redan år 1900 en motorcykel och blev en känd profil inom kommunen. Motorcykeln gjorde god nytta i arbetet då han snabbt kunde nå fram till en brandplats och där bilda sig en uppfattning om läget innan övriga delar av brandkåren hann fram. När Mölndals Motorklubb fyllde 10 år berättades det om denna motorprofil som då nyligen hade gått bort.

”Den vår, som snart nalkas får inte se gamle Carlström åka motorcykel. Det har annars varit ett av de säkraste vårtecknen när en Indian av ålderdomligt utseende och med en ålderdomlig förare kommit puttrande på Kvarnbygatan. – Förra året ansåg Carlström junior det onödigt att kosta på det gamla åkdonet avgiften för försäkring. Men vem som bestämde över motorcykeln framgick tydligt när den gamle en dag telefonerade efter en försäkringsagent. »Det är bäst att ha alla papper klara», sa han. »När som helst kan jag behöva köra ut ett ärende».

Carlström var vid sin bortgång (30 januari 1932) 84 år. Han började köra motorcykel år 1900.”

Brandchefen och hans motorcykel glömdes inte bort och 2019 undersökte Lars Gahrn vad som hänt med hjälpa av motorcykelkännaren Lars Eriksson. På det foto som finns bevarat av Carlström och hans motorcykel går det att läsa registreringsnumret, O 172, därmed var det möjligt att via registren som fördes över fordon få fram mer information. Motorcykeln på bilden var av märket Indian, årgång 1919. Den vägde 85 kilo, drevs med bensin och hade tre och en halv hästkrafter. Efter Carlströms död 1932 stryks fordonet ur registret på begäran av änkan. Hon slapp därmed att betala de ganska dryga skatter och försäkringsavgifterna.

Motorcykeln användes visserligen inte längre men den blev inte heller skrotad. Ännu 1937 fanns den kvar på Mölndals brandstation som ett slags museiföremål som visades upp bland annat för besökande skolbarn. Vad som därefter hände med motorcykeln är oklart. Uppgifter som framförs i Gahrns artikel i Mölndals-Posten 7 februari 2019 pekar på att den såldes på auktion och hamnade på High Chaparral i Småland där den senare kan ha förstörts i en större brand. Men uppgifterna är osäkra då det inte finns någon förteckning över föremålen som branden förstörde.

Bilder från mellankrigstidens Mölndal

Samtliga bilder är hämtade ur Mölndals Motorklubbs samlingar, det finns inte några uppgifter kring årtal eller vilka personer som bilderna visar.











MOTOR och FLYG

Alla motortävlingar inställas

På grund av den uppmaning om att iaktta största sparsamhet med motorbränsle, som rikskommissionen riktat till landets motorfordonsägare och förare, har Sveriges Motorfederation beslutat att tillsvidare icke bevilja några tillstånd till automobil- och motorcykeltävlingar.

I Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ovan, annonserades den 1 september 1939 att alla former av motortävlingar nu måste inställas.

I samma tidning den 16 september 1939, till höger, berättade Mölndals motorklubb att det skulle hållas en orientering på trampcykel. Öppen endast för motormän som inte hade ägnat sig åt cykelåkning före krigsutbrottet.

Motorcyklister orientera på trampcykel

Mölndals motorklubb har utlyst tävling i orientering på trampcykel. Tävlingen är endast öppen för motormän, som i allmänhet icke ägnat sig åt cykelåkning före den 1 september 1939.

Tävlingen äger rum 30 september med första start kl. 7 em. från plats, som senare meddelas. Körbesked utdelas precis som vid vanliga motortävlingar. Genomsnittshastigheten har satts till 15 km. i timman, och startavgiften till 2 kr. Men då får man karta med.

Matsäck bör medtagas i och för knytkalas vid målet.

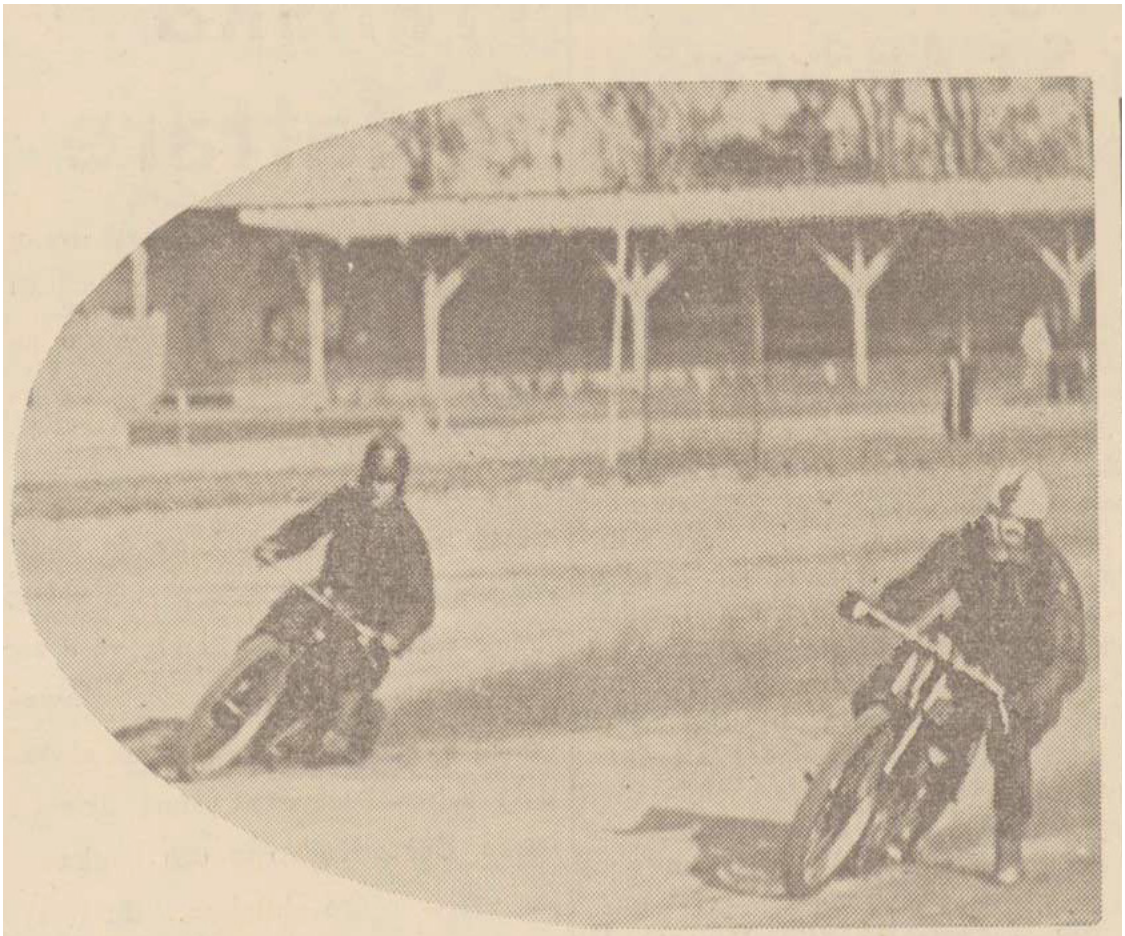
Anmälan kan ske pr telefon Mölndal 57 (efter kl. 3) eller Mölndal 1150.

Under andra världskriget

Krigsutbrottet 1939 fick det mesta av klubbens normala verksamhet att avstanna. Bränsle till fordonen blev en strängt reglerad bristvara och staten lade beslag på bil- och motorcykeldäck för militärens behov. I verksamhetsberättelsen 1940 skriver styrelsen: ”På grund av tidsläget låg verksamheten praktiskt taget nere, varför ingen årsavgift uttages”. Antalet medlemmar 1940 hade sjunkit till 23, alltså ungefär samma antal som vid klubbens bildande. De få aktiviteter som ändå kunde genomföras fick ske utan motorfordon. Istället för att ordna bilorienteringar så fick medlemmarna bege sig ut på trampcykelorienteringar. Prisutdelning efter en av de första orienteringarna per cykel under krigsåren skede den 10 oktober 1939 i klubblokalerna på restaurangen Gillet. Liknande tävlingar organiserades av andra motorklubbar i närområdet och vid några tillfällen kunde i bästa fall tävlingar med gengasbilar genomföras. Inte ens utfärden för de gamla i Mölndal, som vid andra världskrigets utbrott var en väletablerad tradition, kunde genomföras så tidigare. Men utflykt blev det ändå men per tåg i ett samarrangemang med Mölndals hembygdsförening och Mölndalsavdelningen av Motorförarnas Helnykterhetsförbund. Efterhand skedde en övergång till gengasdrift av bilar men alla former av bränslen belades med ransonering så det var inte fritt att köra så mycket som man kanske önskade.

Klubben engagerade sig även för att stödja det svenska försvaret genom att uppmuntra samarbete mellan motormän och hemvärnet. Inför en publik bestående av båda grupperna höll löjtnant A. Cliff ett föredrag 1941 om önskemålet att få tillgång på motorfordon för kompani och plutonsstaber samt organiserandet av kolonner av motorfordon för snabba transporter av hemvärnsförband.

Mölndals motorklubb hade genom åren vid flera tillfällen haft möten och skrivit på upprop i anslutning till dagsaktuella frågor. Under inledningen av 1945, när slutet på kriget hägrade, gästades klubben av friherre N. Hj. Palmstierna från KAK. Han talade om behovet att övergå till högertrafik i Sverige. Debatten efter hans anförande blev livlig men slutligen enades mötet om att stödja talaren, och även KAK:s krav på att högertrafik skulle införas.



Med 90 kilometers fart över Åby travbana. Det är Arthur Karlsson och Ragnar Friberg som prövar möjligheterna på sina 500-kubikare.

Racerbana för en dag:

MOTORCYKLING PÅ ÅBY 5 AUG.

Provkörning i går på bränsle à 4.50 litern!

Artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 6 juni 1945 om povkörningen på Åby.

Freden firades med tävlingar på Åby

Krigsslutet innebar att det åter skulle bli möjligt att arrangera motortävlingar och det var Mölndals motorklubb som höll den första tävlingen i Sverige. Expressen skrev följande inför tävlingarna. ”Efter sex års avspärrning och sju år utan tävlingar står motoreliten redo till nya nappatag och debuten äger rum på Åbybanan nästa söndag. Det var för övrigt den 9 oktober 1938 som de senaste tävlingarna för motorcyklar hölls i Sverige – på Solvalla.”

Mölndals motorklubb hade alltså lyckades få tillstånd att använda Åby trav- och galoppbana för sitt arrangemang där överskottet skulle gå till Norgehjälpen. Den svåraste delen i hela arrangemanget var att få ihop tillräckligt med drivmedel. Bränslekommissionen hade gett en licens för tävlingen där man tilldelades 175 liter drivmedel. ”Det stora jordbaneloppet” blev en framgång som lockade 10 000, eller möjligen 11 000, åskådare beroende på vilken tidning man läser. Förhoppningen om att slå Åbys publikrekord på 12 600 lyckades dock inte denna gång. Nettointäkten blev 14 000 kronor och allt skänktes till Svenska Norgehjälpen och Mölndals Barns Dag.

De tävlande som utmärkte sig 1945 var Bertil Karlsson, Djursholm och Stellan Strand, Fristad när soloklassen i 500 kbcm-klassen genomfördes. De nådde farter på 102 respektive 97 km. i timman, men det räckte inte riktigt till för att slå de gamla rekorden på en jordbana som hade satts 1938 under tävlingarna på Solvalla. Då uppnåddes 111, respektive 105 km. i timman. Banan var 1000 meter lång och kördes i fem varv. Förutom svenska deltagare fick man för första gången på många år även uppleva ett mindre internationellt deltagande då en norrman, Leif Samsing, deltog utom tävlan. En dansk var också anmäld men kunde inte ställa upp då han blivit skadad.

Från travspecialister hade det före tävlingen uttryckts oro för att motortävlingarna skulle skada travbanan. Men vid en inspektion efteråt visade det sig knappt finnas några skador och mindre än en vecka senare kunde hästarna åter tävla på Åby. Framgången med denna första efterkrigstävling gjorde att det var möjligt att arrangera en ny tävling på Åby redan följande år. Förhoppningarna var därför stora att kunna hålla ännu större, Nordiska mästerskap, under 1947, men så blev det inte då det inte gavs tillstånd att använda Åbyfältet till motortävlingar. I framtiden skul-

le Åby användas till trav och inget annat, lät styret av banan meddela. Detta var en stor besvikelse för klubben som detta år skulle fira sitt 25-års jubileum med att vara värd för mästerskapstävlingarna. ”Vi är inte lömska på Åbystyret för det, men nog känns det bittert alltid” uttalade klubbordföranden för pressen.

Under de första efterkrigsåren gladdes sig många åt att åter kunna köra med fordonen och klubben arrangerade flera publika tillställningar. I Mölndal ordnades under flera år en ”trafikvecka” under våren där Mölndals motorklubb arrangerade en backningstävlan samt en manövertävling, allt på Nya torget. De tävlande fick tävla i utkörning ur trånga garage, vändning på smal väg, körning uppför brygga med hävarm, körning genom grindhål, inbackning i garage och många andra tävlingsgrenar. En tanke med dessa första trafikveckorna var att åter öka kunskapsnivån hos de bilförare som inte kunnat köra under de långa krigsåren samt att övriga trafikanter blev medvetna om att det nu åter rullade fler bilar på gator och vägar.



Annons i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 4 augusti 1945.

Biltjuvar väckte starka känslor

Den 19:e september 1946 kunde klubben bjuda in intresserade åhörare till ännu ett föredrag där kriminalkonstapel Folke Elwien, från Göteborg, talade över ämnet ”Kan man förebygga stölder av motorfordon”. Det kom att bli en mycket aktuell fråga i Mölndal de kommande åren när upprepade bilstölder i samband med rymningar från skyddshemmet i Fagared vållade problem i trakten. Åter var det motorklubben som stod som värd i Gillets lokaler. Mötet kom



F. d. biltjuv på Mölndals-möte gav diskussionen dess färg

Landsfiskal Ragnar Danielsson, Kungsbacka, längst t. v., hr P. Lindberg, ordförande i Mölndals motorklubb, rektor Eric Helldal, föreståndare för Fagaredsskolan och landsfiskal Per-Ivar Årgårdh har kommit ihop sig redan före diskussionen.

Artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 28 september 1950.

som en direkt reaktion på att en rymling hade kört i hög fart vid Kärra bro och orsakat att en barnvagn hade vält så att barnet ramlade ur och två unga flickor var nära att mista livet. Vid mötet ifrågasattes varför man utbildade ungdomarna i motorkunskap vid skyddshemmet. Debatten vid mötet blev synnerligen dramatisk då en av deltagarna bekände sig vara en tidigare skyddshemselev och mångfaldig biltjuv. Det blev en kamp mellan de som önskade hårdare straff och de som ville att de unga förbrytarna skulle lotsas tillbaka in i samhället. Den något mjukare linjen verkar ha gått segrande ur den kvällens debatt. Rektorn för skolan försökte även vända på argumentationen och hävda att motororganisationerna hade sig själva att skylla då man lyfte fram hastighetstävlingar som speedway och det satte fantasin i rörelse hos de unga pojkarna. Den resolution som klubben hade förberett med krav på att Fagareds utbildning i motorkunskap skulle stoppas blev aldrig antagen av mötet. Hårda tag mot brottslingar lönar sig inte, det var majoritetens åsikt vid denna sammankomst.

Mölndals MK ämnade kräva att Fagareds bilverkstad stänges

Det var på förhand bestämt att man på Mölndals Motorklubbs opinionsmöte i bilstöldsfrågan skulle anta en resolution med krav om att bilverkstadsavdelningen på Fagared skulle stängas. Därav blev emellertid intet sedan man fått en diskussion som klart visade att det inte lönar sig att återgå till de gamla och inhumana uppfostringsmetoderna på ungdomsvårdsskolorna. Det hjälpte inte att överste Bång efterlyste hårdare korrigeringsmetoder, att använda, som han sade, »samma

prövat samma system som pojkarna själva brukar använda sinsemellan.

— Hur brukar dom göra då?

— Ja, dom brukar ju klå upp varandra ibland om de inte gör som de övriga tycker.

Översten förnekar dock att han velat rekommendera detta. Jag vill inte gå in för hårdare straffmetoder, försäkrar han. Men däremot anser jag att då pojkarna begår dumheter skall rektorn för en ungdomsanstalt ha rätt att bestraffa dem. Jag menar inte att man skall ge dem ett kok stryk, men däremot en ordentlig avbasning.

Utdrag ur artikel i Arbetartidningen den 29 september 1950.

En egen bana för speedcar?

Höga farter skulle det snart bli mer av i Mölndal, men under mer organiserade former, när planerna lanserades på att bygga en speedwaybana vid Åbyvallen. Det rapporterades att Mölndals motorklubb var beredda att satsa de nödvändiga pengarna till banan, men att man samtidigt hoppades att få ett handtag av Mölndals stad. Banan var tänkt att byggas enligt engelskt mönster och bli 330 eller 360 meter i omkrets. Kring denna tänkte man sig åskådarutrymmen och läktare samt belysning och givetvis en depå under tak. En ny bana i närheten av Göteborg behövdes då den gamla i Sävedalen inte längre gick att använda utan att den renoverades till höga kostnader. Därför tänkte sig klubben att Göteborgs allsvenska lag skulle kunna erbjudas att använda den nya banan. Om Göteborgs-Kaparna skulle acceptera skulle det innebära ett gott ekonomiskt underlag för projektet. Själva anläggningen av banan räknade klubben med skulle ta 6 veckor i anspråk.



Göteborgs nya speedwaybana kommer att ligga i Mölndal!

Göteborg skall äntligen få en riktig speedwaybana men den kommer att ligga i Mölndal! Idrottsplatsstyrelsen där har nämligen ingått till Drätselkammaren med en skrivelse och nu har DK beslutat att Idrottsplatsstyrelsen får utöka Åbyvallen till ett Stadion, som utom speedwaybana skall rymma de nu befintliga fotbollsplanerna, en ny sådan för pojklag samt handbollsplaner. Det är alltså ett omfattande företag, som kräver pengar och energi att fullfölja.

Utdrag ur artikel i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 11 december 1951.

Br
r 423







1922 — 1962

MÖLNDALS MOTORKLUBB

40 års jubileum

Mölndals motorklubb firade 40 år 1962. Om 25-års firandet blev en något dyster tillställning så var 40-års firandet däremot en stor succé för klubben. I centrum för firandet stod den nya banan vid Åbyvallen. ”På söndag firar Mölndals Motorklubb 40-årsjubileum. Festligheterna börjar redan klockan 14 med konsert på Stadshusplanen. Spårvägens musikkår med musikdirektör L Hillman som dirigent spelar. Klockan 14.30 blir det bilkavalkad genom Mölndal och kl 16 avslutas programmet med stora speedcartävlingar på Åbyvallen. Mölndals och Göteborgs bilhandlare visar populära familjebilar hela dagen. Dessutom blir det allmän flaggning i Mölndal.” (Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 23 augusti 1962)

Den första tävlingen som hölls inför drygt tusen åskådare bjöd på en god underhållning. Det var, skrev pressen, många dråpliga och spännande fighter innan segraren kunde koras. I finalheatet startade 14 tävlande men endast 6 kom i mål. Det var en mycket hård tävling över de 25 varven mellan Frank Flink, Årjäng och Åke Olsson, Malmö, slutligen var det den förstnämnde som vann tävlingen, med blott tre tiondelar. Många fordon drabbades av maskinhaverier och skapade en mycket arbetsam dag för alla mekanikerna. Viss kritik riktades mot banans skick. Men på det hela taget var ”tävlingarna på Åbyvallen emellertid ett utmärkt jubileumsarrangemang”.

Jubileumsprogrammet

Mölndals Motorklubb celebrerar sin 40-åriga dag med följande program:

Kl. 14.00—14.30: Konsert på Stadshusplan. Spårvägens musikkår. Dirigent musikdirektör L. Hillman.

14.30—15.30: Bilkavalkad genom Mölndal.

16.00: Stadsfullmäktiges ordförande Sven Olsson öppnar tävlingarna på Åbyvallen. Göteborgs och Mölndals bilhandlare visar familjebilar. Konsert och bilkavalkad i pauserna.

16.05: Första start för Formula K.

(8.00—11.00: Träning samt besiktning av tävlingsvagnar)

Två berättelser ur klubbens historia i samband med 40-års firandet:



PAUL LINDBERG:

Diktatorn ordnade pengar

Jordbanetävlingarna ha tydligen, trots att det i vårt land varit ett upphåll på omkring sex år, inte förlorat sin dragningskraft på publiken. Åby gjorde i går sin debut som bana för dirt tracklopp och premiären blev lyckad. Publikrekordet som stått sedan invigningen, var hotat. Publiken uppgick till drygt 11.000 åskådare.

Detta skrevs den 6 augusti 1945 i en göteborgstidning. Mölndals Motorklubb stod som arrangör, den drivande kraften var ordföranden och diktatorn Paul Lindberg. Motorklubben hade liksom många andra organisationer haft en besvärlig tid. Krigets skugga låg fortfarande över Europa. Det behövdes krafttag för att få nytt liv i klubben, en av stiftarna Paul Lindberg kallades. Han lovade att ställa sig till förfogande under en förutsättning: han ville själv bestämma på vilket sätt pengar skulle anskaffas. Det blev diktatur under trivsamma former, allt gick som smort och när redovisningen kom visade det sig att Norgehjälpen fick 7000 kr samma summa fick också Barnens Dag. Motorklubben fick också några välkomna tusenlappar i det tomma kassaskrinet. Sedan dess har Motorklubben haft hygglig ekonomi.

Detta är ett av alla de minnen stiftaren Paul Lindberg har att berätta. Han var en av de sju som 1922 bildade klubben och han har fortfarande samma brinnande intresse kvar för Motorklubben.

— Visst har det varit besvärligt många gånger, säger 76-årige Paul Lindberg men visa mig någon 40-åring som inte haft det besvärligt någon gång. Mölndals Motorklubb har en stor framtida funktion att fylla, det är skrämmande med alla dessa outbildade unga motorförare. Utbildningen i bilskolorna är inte tillräckligt allsidig, visst tränas det stadskörning, men hur många kan uppträda på ett riktigt sätt på landsvägarna. Här har motorklubben en stor funktion att fylla. Ordna trevliga orienteringstävlingar där bilförarna under kontroll får köra på okända småvägar. Rätt snart lär dom sig att umgås med bilen på rätt sätt. Paul Lindberg har ytterligare en önskan: att fler krafter skall ställa sig till förfogande som ledare.



OLOV JOHANSSON:

Ungdomssektion vore idealet

38 år som droskchaufför ger en erfarenhet av stort mått. Men enbart praktisk erfarenhet räcker inte, det fordras även teoretiska kunskaper. Det var en av orsakerna till varför Olov Johansson sökte medlemsskap i Mölndals Motorklubb 1925. Hans förhoppningar kom inte på skam, han fick närvara vid många bra föredrag, se intressanta och lärorika filmer.

Sedan 1925 blev Olov Johansson en trogen motorklubbsanhängare, har under flera år varit föreningens materialförvaltare och har fortfarande ett brinnande intresse för allt som rör sig inom motorismen.

Den teoretiska utbildning i Motorklubbens regi har varit mycket värdefull för mig som droskchaufför, säger Olov Johansson. Jag skulle vilja rekommendera alla ungdomar med motorintresse att gå in i en motorklubb.

Men Olov Johansson har inte enbart gjort en betydande insats i MMK, han var också en av de drivande krafterna bakom projektet: flygfältet till Mölndal och Åby i början av 30-talet. Han förde en hård kamp för att få ett stort flygfält placerat i Mölndal, och det var mycket nära att han lyckats. Han var t o m så väl framme att han hade Balltorpsböndernas namnteckning på att dessa skulle sälja sin mark därest Mölndals Stad ämnade förlägga ett flygfält på Åby. Efterhand segrade emellertid projektet Torslanda.

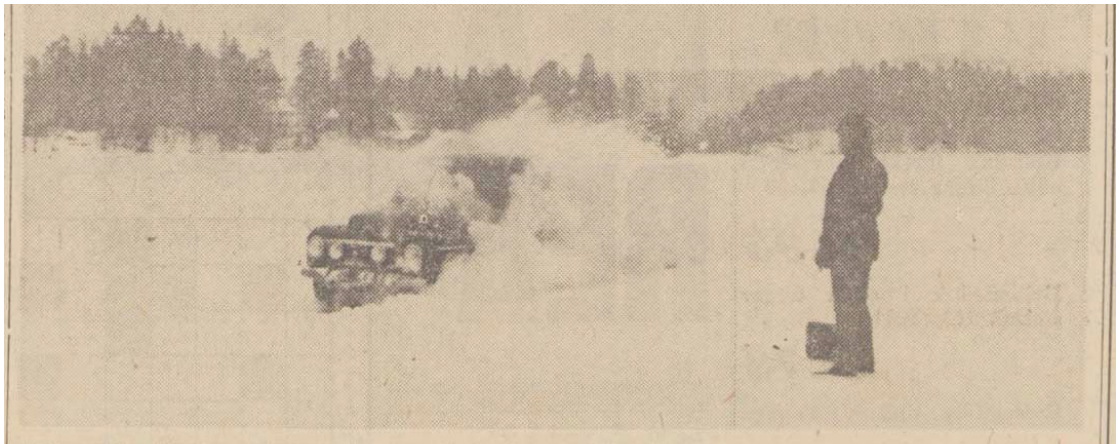
Förr i tiden var det kul att vara droskchaufför, det var ett helt annat hänsynstagande. Nu har alla människor så bråttom, ingen vill ge sig, fortsätter Olov Johansson. Även ungdomarna smittas av detta jäkt och just här tror jag Mölndals Motorklubb kan göra sin stora insats. Det gäller att få ungdomen engagerad. Visst är det värdefullt och nödvändigt med äldre och rutinerade ledare, men jag tror att kan man få ungdomen placerad i ledarposition så är mycket vunnet. Många ungdomar är trots sin skenbara tuffhet blyga av sig. Idealet skulle vara att Mölndals Motorklubb organiserade en särskild ungdomssektion med egen styrelse, slutar Olov Johansson och understryker återigen värdet av att ha varit medlem i en motorklubb.

En egen transportbil

Allt fler tävlingar som klubben arrangerade, eller deltog i, krävde att det också fanns en infrastruktur och 1965 inköptes en egen transportvagn för tävlingsförarnas fordon. Det utmålades i den samtida nyhetsrapporteringen att satsningen var unik. Så vitt känt hade ingen annan klubb någon liknande transportvagn att tillgå. Den kostade visserligen ganska mycket i inköp men fördelarna ansågs överväga. Det skulle bli billigare att sända tävlingsbilen med transportvagnen och dessutom kunde föraren då ta ett annat transportmedel och komma fram till tävlingen utvilad.

Halkkörningen på Nösjön

Möjligheten att träna halkörning året om finns i vår tid men inte under 1960-talet. Därför arrangerade Mölndals motorklubb 1966, då det var sträng vinterkyla i trakten, halkkörning på Nösjön vid Hindås. Klubbens medlemmar skottade en kilometerlång bana på isen, som för övrigt var 38 centimeter tjock. All som önskade kunde mot en mindre betalning få pröva att köra på banan som var utformad enligt riktlinjer från KAK. De som använde banan fick pröva kurvor, raksträcka för bromsprov samt möjlighet att genom frikoppling och styrning träna upp färdigheten att väja för hinder. Vilket låter bekant från moderna halkövningsplatser.



Sådana här situationer kan uppkomma på allmän väg. Då gäller det att handla därefter. Trampa ur och styr. Tryck lätt på bromsen. Räcker inte vägsträckan till för att stanna före hindret så släpp bromspedalen och styr fortfarande med frikopplad motor förbi hindret.

Tidningsklipp ur G-T 16 januari 1966

Bilister! Hur är det med körkunskaperna nu när vägarna är snöiga och isiga? Vet ni hur bilen beter sig vid en sladd? Och hur ni skall bära er åt för att häva den?

Varje bilist borde veta det. Alla

I går skottade klubbmedlemmarna upp en kilometerlång bana på isen — 38 cm tjock. Alla som önskar har mot en liten penning möjlighet att där känna på hur det är att köra på halt underlag. Banan är marke-

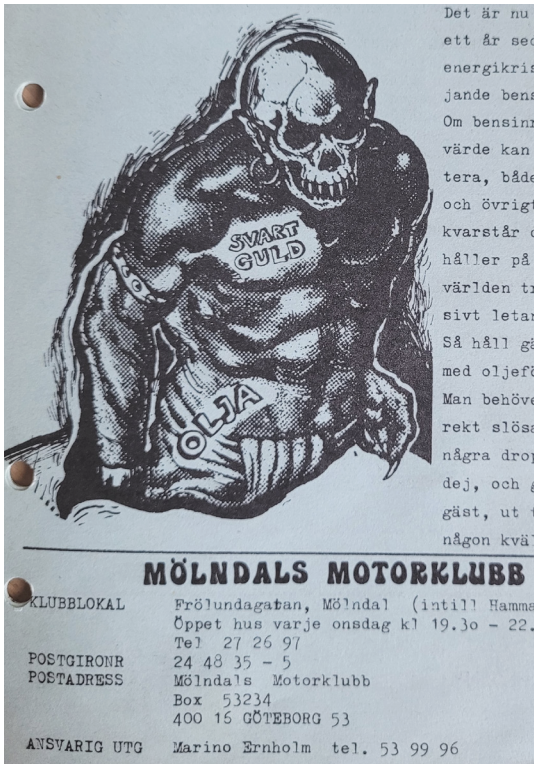
Team Moppe 1969-72

Ungdomar i åldern 15-18 kunde gå med i Team Moppe. Försök att engagera unga i Mölndal hade inletts av Mölndals motorklubb under 1969 då klubben hade tagit hand om ett antal morgonsamlingar i Åbyskolan. Borta var psalmerna, in kom Harry Källström alias Sputnik, formel K-världsmästarna Thomas Nilsson och kanske också Tom Trana! Det blev därmed ett ganska naturligt steg att gå vidare med att 1969 bilda en underavdelning inom klubben som riktade sig till tonåringar och deras intresse för mopeder. Den första klubbresan på moped till Båstad blev något av ett äventyr då det uppstod tekniska problem redan före Kållered, men lyckligtvis fanns en följebil med som kunde hjälpa till. I det första numret av klubbtidningen ”Dofter från Mölndalså’a” 1970 skrivs följande om Team moppe: ”Aktiviteten blad våra långa ’småttingar’ var ju stor i somras, när huset skulle rustas upp då ungdomarna hjälpte till med att bland annat måla huset. Sen har det varit lite stiltje, men nu tycks det blåsa upp igen. Mats Magnusson (eldsjälen) har haft två morgonsamlingar och en introduktionsträff för elever på Åby-skolan. Två kurser är på gång: ’Ung-71’ och ’Mötesteknik’. Källaren skall iordningställas för mopedrum och man siktar mot nya djärva mål”. Under 1971 ägnade man sig åt att försöka värva fler medlemmar med ett extra lågt medlemspris på fem kronor. En krona gick till Mölndals motorklubb och fyra till Team Moppe. Det är dock svårt att avgöra hur framgångsrik kampanjen var utifrån bevarade handlingar. Under 1971 planerades även ett Moppe-läger under inledningen av sommaren. Det blev inte bara ett läger, skulle det visa sig, det blev en resa till Polen. Det räckte givetvis inte med mopeder för att förverkliga resan så klubben köpte in en Scaniabuss som renoverades och byggdes om av ungdomarna. När ungdomarna var hemma igen började arbetet med förberedelserna för det första Mopperallyt som hölls 19 september. Där ingick manöverprov på parkeringen vid Frejaplan och Idrottens hus samt en tävling i kuperad terräng som lär ha varit ganska utmanande och flera av deltagarna körde fast. Arrangemanget bedömdes som lyckat, men man beklagade att så få hade startat.

Förutom att köra och meka med mopeder ägnade sig medlemmarna även åt många andra gemensamma aktviteter.

Svårigheten att få tonåringar att engagera sig i föreningslivet ledde till

att Team Moppes tillvaro blev kortvarig. Under 1972 omnämns inte en enda aktivitet. Många av medlemmarna tog detta år körkort och bytte intresse från moped till bil och det var klent med återväxten. Därefter försvinner denna underavdelning ut ur klubbens historia.



Dramatisk bild ur klubbtidningen Tvärnit.

Oljekris

Oljepriset kom under efterkrigstiden att bli allt mer betydelsefullt då både fordon och hus i allt högre grad drevs och värmdes upp med olja. Oljeprischocken som kom senhösten 1973 fick långtgående konsekvenser på kort sikt för bilkörandet. Men oljepriset var inte den enda orsaken till den kris som bredde ut sig över världen under 1970-talet. Ransonering av bensin blev en tillfällig åtgärd som infördes och det ledde till att klubbens verksamhet drabbades genom inställda tävlingar och arrangemang. Ännu under 1975 var förhållandena osäkra och årets första nummer av Tvärnit inleddes med ”Vi får frysa i våra lägenheter, tvätta oss i kallt vatten men framför allt, vi får INTE köra bil för det finns ju ingen SOPPA till densamma. 100 liter på sju veckor gör 100 liter på 49 dagar vilket innebär att vi får köra upp 2 liter per dag. Det räcker t.o.r Mölndals Motorklubbs klubbhus mötesdagar om vi tar bussen till jobbet de dagarna.” Men ransoneringen blev inte lika hård och långvarig som befarat, elransonering uteblev och bensinransoneringen blev kortvarig.

Motorgård men ingen bana

Att få till anläggningar har genom åren inte varit det lättaste. Under början av 1973 väcktes ett visst hopp när BP-motorgård invigdes i Gårdsten och uttalandet som gjordes i samband med ceremonin, ”Nu får vi försöka att skaffa fram den bana, som grabbarna behöver för att pröva sina nytrimmade bilar”. Det hade skapats en bana på höjden ovanför Kallebäck, i en tidigare grusgrop, men den var för framtiden tänkt att bli övningsbana åt Delsjö golfklubb, så den sågs inte som någon långsiktig lösning. Det skulle dock visa sig att ”löften” i samband med invigningstal inte alltid innebär att något händer i praktiken. Någon utveckling av banor för motorsporten tog inte fart efter öppnandet av motorgården.



Det är alltid svårt att få tillstånd att anlälgga motorbanor, inte minst i storstadsområden. Här illustreras detta avsnitt med en bild från rallycrossen vid Kviberg.



Bilden ovan, Thomas Ahlzen samtalar med föraren.



Bilden till höger: Arnold F. arbetar med ett dike invid banan.

Kviberg blir nytt centrum för rallycrossen

Det stora området kring Kviberg som under lång tid varit förbehållet militär verksamhet öppnades ibland även för civila aktiviteter. Hösten 1974 fick klubben använda Kvibergs regementes övningsfält för rallycrosstävlingar. Det var då inte fråga om att det skulle bli en permanent bana utan en engångshändelse.

De första tävlingarna hösten 1974 beskrivs som mycket lyckade. Bland de tävlande fanns Björn Waldegård, Stig Blomqvist, Per Eklund och Åke ”bryggaren” Andersson. I tidningarna var lovorden många, inte bara i GT som lånat sitt namn till tävlingarna. Det var kända namn i startfältet, en fartfest, och en bra bana och dessutom hände allt mycket centralt i Göteborg, lätt att ta sig till för publiken, även med spårvagn.

I Tvärnit våren 1975 berättas att medlemmar utrustade med såg, yxa, spade, skyffel eller liknande verktyg samlades klockan nio under ett flertal helger för att skapa den nya banan. Men det behövdes givetvis även kraftfullare redskap i form av grävmaskin. Även om mycket arbete utfördes av ideella krafter så behövdes material och annat som krävde utgifter. Det beräknades att satsningen på att göra Kvibergs rally-crossbana permanent skulle kosta kring 100 000 kronor men den slutliga räkningen blev på det dubbla beloppet. En permanent bana gillades inte av alla i Utbyområde så det blev en process där banan fick en extra prövning av myndigheterna. Men till sist kom tillståndet och arbetet med att färdigställa banan kunde fortsätta. Arbetet utfördes alltså inne på regementsområdet, men det räckte med att uppvisa medlemskort för Mölndals motorklubb för att passera kasernvakten. Banan blev 940 meter lång och 12 meter bred och publiken hade möjlighet att överblicka hela banan. Starten skedde från en asfaltsplatta, 30 meter lång och 13 meter bred.

Den första tävlingen på den nya permanenta banan hölls under pingsten 1975 och intresset var stort. Det berättas att en besökare var så angelägen att få en bra plats att han kom för att lösa biljett dagen innan, därefter hade han tänkt att övernatta vid banan. Nu gick planen inte som han tänkt då hela området fortfarande tillhörde militären och inga civila fick övernatta innanför staketet. Mannen fick istället gå hem igen och återvända på själva tävlingsdagen.

Det kom omkring tiotusen personer



Bilden ovan visar Bosse S., Jonny L. Svärd, Roland S. Svärd.



Bilden ovan visar bland andra Bernt, Kacka, Eva.



Bilden ovan visar Peter S lastar en dumper.



Bilden ovan visar Tony, Tom, Eva L, på Kvibergsbanan. Här tycks det som om klubbens flygverksamhet är påväg att återupplivas!



Bilderna ovan och nedan visar borttransporterng av ris från banan.



Tävling på Kviberg 17 maj 1975



Björn Valdegård



”Dåliga böjen”



”Efter backen”



Förarna defilerar



Bilden ovan visar Morgan Ivarsson som prövar banan.

för att se på tävlingarna. Allt fungerade problemfritt och vaktpersonalen vid Kviberg gav arrangören mycket beröm för den effektiva in- och utpasseringen från Kvibergsområdet. ”Det har ju här inte ens märkts att det varit biltävling med tiotusentals åskådare” uttalade vaktchefen.

Tävlingarna på Kviberg fortsatte de följande åren och banan blev tämligen omtalad. Det ansågs att Kvibergsbanan var en av de snabbaste rallycrossbanor som då fanns. Toppfarterna låg på runt 140 kilometer per timma. Den tredje upplagan av rallycrossen 1976 lockade en än större publik och omkring 15 000 personer såg tävlingen.

Men priset av att anlägga en bana på ett militärt övningsområde är att statliga beslut kring regementen och nya vapen snabbt kan ändra förutsättningarna. Samarbetet mellan klubben och regementet hade varit mycket gott och militären hade inte några klagomål på arrangörerna. Men regeringen hade fattat beslut om att Kviberg skulle vara kvar som bas för LV6 och det skulle förses med nya vapen, bland annat Robot



70, för att kunna genomföra övningar med det nya vapnet behövdes hela övningsfältet. De då planerade tävlingarna under hösten 1978 och SM i rallycross i juni 1979 skulle få genomföras om alla staket i området togs bort av arrangören under vintern. Motorsportens representanter såg mörkt på framtiden. De ansåg att de blev stoppade överallt, i ett uttalande till tidningen Arbetet.

Trots att banan skulle avvecklas arbetade klubben hårt med att iordningställa den inför tävlingarna hösten 1978, men det var motigt. När banan byggdes upp hade det inte saknats frivilliga som ställde upp med oavlönat arbete, så var det inte längre. Medlemmarna såg givetvis inte någon poäng med att lägga ned mycket arbete på en dödsdömd bana.

Team Co-Driver

Under slutet av 1960-talet bildades en tävlingskommitté, Co-Driver, inom klubben som hade till uppgift att med hjälp av de mest aktiva förarna och kartläsarna anordna tävlingar samt arrangera kurser för kartläsare och funktionärer. En del kurser kunde ske i egen regi medan andra hölls i samverkan med andra klubbar. Förutom tävlingar på skogsvägar arrangerades även bilorienteringar och övningar i halkkörning. Efter genomförda tävlingar hölls träffar och ibland filmkvällar, både från egna arrangemang men ibland även med inbjudna gäster som berättade om erfarenheter från andra delar av landet.

”Nästa Co-Driver arrangemang blir onsdagen den 21 februari (1973) k. 19.30. Då kommer Herniksson från Falcon Rally-Racing Club att visa diabilder och prata om kartläsarens svåra uppgift vid O-tävling. Garanteras bli en intressant afton både för nybörjare och gamla ’kart-oxar’.” (Ur: Tvärnit 1973, nr 2)

Varje onsdag var det öppet hus, med eller utan föredrag, och detta var mycket välbesökta arrangemang.

När verksamheten var nystartad tycks det ha funnits en ganska stor vilja att ställa upp som funktionär men efter några år blev det glesare i leden och 1973 efterlyste ordföranden i klubbtidningen fler deltagare vid möten och arrangemang. Det är inte helt ovanligt inom föreningsverksamhet att villigheten att arbeta ideellt varierar över tid. Oljekrisens inverkan tvingade dessutom Team Co-Driver att tillfälligt ställa in några tävlingar. Men dessa motgångar var tillfälliga och snart var nya arrangemang åter möjliga och nya förare, kartläsare och funktionärer tog aktiv del i verksamheten. Ett återkommande arrangemang som lockade många deltagare var ”Hundvalsen, som en del av Västsvenska Rallyserien”. Men när avgifterna för att använda vägarna höjdes kraftigt under slutet av 1970-talet blev det ekonomiskt ohållbart att fortsätta med arrangemanget.

Vid mitten av 1980-talet hade Team Co-Drivers verksamhet upphört och arrangemangen sköttes istället under klubbens namn.

Bildkavalkad från 1970 och 80-talen



Bilden ovan är från den 27 september 1975 och visar när Olof Lundberg åkte med Bo Frick i Frida-specialen som arrangerade av Vänersborgs MK.
Bilden nedan: Förare Johan Josefsson kartläsare Nikolina Hûbert Foto: Lars Josefsson.





Sören Simonsson och Olof Lundberg 19 juni 1976 i Sputniksvalsen som arrangerades av Göteborgs MF ihop med SMK Munkedal. Fotograf: Kenneth Hall. Bilden nedan är från 1979, SESAB-Rundan.



Två odaterade bilder som tillhandahållits av Olof Lundberg.



Ovan: Röd bil, Lars Barkhed o Olof Lundberg
Nedan: Blå bil Thomas Ahlzen o Dan Liljendal



RALLYCROSSEN SLOG UT "ÄNGLARNA" I GÖTEBORG

GÖTEBORG (GT) Tro det eller ej — men rallycrossen slog ut "blåvitt" i Göteborg.

Drygt 10.000 såg IFK Göteborg "kvadda" Hässleholm på Nya Ullevi i lördags.

I går jublade över 12.000 på Kvibergs, när Lasse Nyström satte rallykungen Björn Waldegård på plats!



Bengt Strömberg



Trångt i första kurvan. Lasse Nyström i täten medan nye kometen Anders Hultqvist tampas med Björn Waldegård om andraplatsen. Men den snöt Björn.

FOTO: BENGT ÖHBERG



Vådligaste vurpan gjorde Jan-Erik Lundgren, som slog runt ett och ett halvt varv innan bilen lade sig till ro. Inga personskador — men bilen lär aldrig bli bil igen.

Den internationella crossen såg ut som ett lokalt DM för mellersta Uppland. Överst på prispallen — 29-årige Lasse Nyström, Rö. Tvåa blev hans närmaste granne, Björn Waldegård. Publikfavoriten Åke "Bryggarn" Andersson tog tredjeplatsen — men han bor ju ett par mil därifrån.

7.200 kronor plus 4 gratisresor till England kvitterade Lasse ut för segern. Men pengarna går snabbt åt...

• VILKEN TUR!

— Ja, jag hade verkligen tur. Hade loppet varit 200 meter längre hade jag aldrig kommit i mål. Motorn gick varm sista varvet och strax före mållinjen skar en kolv!

— Det blir en snärjig vecka, jag kör ju landskamp i Österrike nästa söndag.

— Men det är klart att jag är nöjd!

Lika nöjd var inte Björn Waldegård:

— Jag vann ju starten i A-finalen. Men fick inte i treans växel — och då sköt Lasse förbi. Annars hade jag nog tagit hand om segerpremierna.

— Får väl nöja mig med att pengarna stannar i byn.



En strålande glad Lasse Nyström sprutar "champis" över publiken medan Björn Waldegård ser närmast förskräckt ut. Men Björn fick sin "dusch" i finalen — under sex varv sprutades han full av jord och sten från Lasses turbo-VW.

• LYCKLIGAST

Lyckligast av alla var dock 22-åriga stjärnskottet från Örebro, ilskt rödhårige Anders Hultqvist. En fjärdeplats totalt och 3.000 kr för snabbaste tid över de fyra varven.

— Det var bistert, tyckte Lasse Nyström. Här slår man nytt banrekord med nära 15 sekunder. Och blir slagen av Anders med två/tiondels sekund.

— 1.500 kronor tiondelen. Vem var det som sa att tid är pengar?

"Emma" kom — sågs och blev — 21:a!

Av BENGT STRÖMBERG

GÖTEBORG (GT) Han kom — han sågs — men han segrade inte...

Han — det var Bosse "Emma" Emanuelsson från Göteborg. Kung i racing. Men inte i rallycross — ännu!

— Jag kan bli! I vilket fall som helst så skall jag försöka...

Det blev en 21:a plats för "Emma". Inte ens bäste göteborgare — Bert Gustavsson snuvade honom på den titeln.

— Men jag slog honom när vi möttes. Och hade inte min bil mattats mot slutet hade jag hamnat före honom i prisllstan, log Bosse.

— Jag tyckte det gick bra. Och nu blir det rallycross på allvar. Men frågan är i vilken bil?

— Det var kul, mycket roligare än jag trott i förväg. Och så fick jag ju 420 kronor för min insats. Det är mer än vad jag brukar få när jag vinner ett SM-lopp på bana.

GT tycker att...

... rallycrossen lever inte på stjärnorna utan på publikfriarna. Var rädd om dem.

... showgubbar som Pi Walfridsson, Åke "Bryggarn" Andersson och Håkan Broberg räddar vilken gala som helst.

... Volvo måste få ordning på Pi:s Daf. Killen får hela publiken att stå upp och skrika. Men nu fick Pi avstå från sin givna plats i B-finalen (han var sjua) och överlämna den till Rolf "Myggan" Nilsson. Som tackade för det genom att vinna!

Torleif hoppade av SM-finalen

"FÖRBANNAD PÅ KOMPISARNA"

ULRICEHAMN (GT) Torleif Hansen, Upplands Väsbys duktige motocrossåkare, blev individuell SM-

bortsett från det första heatet där Torleif vann, så tog bohuslänningarna rubbet. Platserna 2—7 och 1—6 i de

Svemo konstaterade förbundskontrollanten Sten Eliasson, som hade en häftig diskussion med Torleif.

Tidningsklipp ur GT 10 oktober 1975


68


15

Gokarttävlingar hölls på Åbys parkeringsplats 1963, på grus, och 1964 på asfalt. Bilderna i detta uppslag visar tävlingarna på asfalt där Sveriges Radio och TV gjorde en inspelning. Foto av Sture Heiman.





På Ullevi

Om Kviberg sågs som en centralt belägen plats för motortävlingar, vad är då inte Ullevi? I maj månad 1976 arrangerade klubben en tävling som dock inte fick samma mottagande som de ute på Kvibergsbanan. Inbjudan hade gått ut till flera duktiga förare men endast en mindre grupp visade intresse. Ändå fick arrangemanget klart godkänt av publik och journalister, men samtidigt var det svårt att komma ifrån att det begränsade utrymmet på Ullevi inte riktigt gjorde sporten rättvisa. Publiken på Ullevi var endast 2 889, jämfört med långt över 10 000 på Kviberg. Riktigt missnöjda var speedwayförarna i Kaparna som tyckte att tävlingarna förstörde deras bana. Det är kanske inte så märkligt att det stannade vid en rallycrosstävling på Ullevi.

Kållereds grusgrop

När Kvibergsbanan stängts flyttades mycket av klubbens verksamhet till Kållered och den stora grusgropen. Innan dess hade grusgropen i Gråbo använts under några år mellan 1976 och 1978 för klubbtävlingar, den så kallade Hundvalsen. Men i Kållered skulle det bli många tävlingar mellan 1979 och 1986. Där hölls 7 rallytävlingar och 3 folkarace. Men 1986 var det slut och gropen ville kommunen använda till annat än motortävlingar.

Familjerally

Från 1987 har klubben regelbundet arrangerat familjerallyn. Det första utgick från Rävekärr i början på maj månad och sedan kom ytterligare ett arrangemang under hösten. Därefter hölls nya rallyn 1990, 1991, 1992, 1994, 1995, 1996 samt åren 2000 och 2002. Sedan dröjde det ända till 2017 innan aktiviteten åter vaknade till liv och arrangerades under totalt tre år, men sedan satte givetvis pandemin käppar i hjulet för detta liksom så många andra aktiviteter under 2020 och 2021.



GT – Pressens Rundtur – Bilsportförbundet

BILRALLY

onsdag 19 april

Start kl 18–19 från fyra stationer

- Angereds Motorklubb: Salviagatan, Gårdsten
- Team 13 klubblokal: Gokartbanan, Kallebäck. Infart från Borås vägen vid Kallebäcks källa.
- Mölndals Motorklubb: Eklanda Gård, Frölundagatan mellan Sisjömotet och Lärarhögskolan
- Göteborgs Motorförening: Karl IX:s Väg, Färjenäs

(Under Älvsborgsbron vid fästet på Hisingen). Pilar visar väg till startplatserna

Startavgift: 10 kr plus kupong i Rundturshäftet, eller 15 kr. Ingen förhandsanmälan

Tävlingens nyckelfråga med kupong finns i GT 19 april

GT – Pressens Rundtur – Bilsportförbundet

Annons i GT 16 april 1978

Bilar utan motor?

Kan bilar utan motor vara något för en motorklubb? Ja, faktiskt! Under början av 1980-talet tog sig Svenska Bilsportförbundet an lådbilar och placerade dessa träbyggen jämsides med racerbilar, folkrace, go-cart och miniracing. Lådbilarna var en stor sport på 1940-talet då tusentals kom för att se på tävlingarna. Därefter förde sporten en ganska tynande tillvaro några årtionden innan intresset åter vaknade. Stora jippotävlingar på marknadsdagar ökade ytterligare intresset. Men i takt med att fler deltog uppstod också konflikter och bråk kring vilka regler som egentligen gällde. Hur skulle en ”riktig” lådbil se ut? Enligt reglerna är, ”en lådbil är ett fordon med fyra hjul som skall rulla själv nedför en backe, ensitsig och utan skärmar över hjulen, som en formelracer”. Runt om i landet växte denna sport under 80-talet men i Västsverige hade den inte riktigt fått fäste. Men i ett samarbete med Frölunda Bilsport önskade Mölndals motorklubb att satsa på lådbilarna för att öka intresset. Det skulle nu arrangeras tävlingar i formel 1 och formel 2! I formel 1 skulle hjulen komma från en barnvagn eller liknande vagn och de tävlande skulle vara mellan 7 och 11 år. I formel 2, eller klass special var det tillåtet att bygga egna hjul eller köpa specialhjul. Genom att klubbarna stöttade byggverksamheten så hoppades man på att alla skulle få något mer lika förutsättningar, inte bara de med händiga föräldrar med tjocka plånböcker. Det hölls flera tävlingar i Göteborgsområdet. Mölndals motorklubb höll sin tävling på Liseberg den 11 juni 1984.



Lådbilarna intog Liseberg

Utdrag ur artikel i Göteborgs-Posten 12 juni 1984.

Radiostyrda bilar

Mindre, men desto mer kraftfulla, jämfört med lådbilar kan radiostyrda bilar vara. En ganska kortlivad aktivitet inom klubben var en satsning på en grusbana invid klubbstugan, som då låg vid Frölundagatan. Där utkämpades tävlingar mellan knappt halvmeterlånga fordon under sommaren 1988. Bilarna, som givetvis var eldrivna, kunde få upp farter uppemot 50 kilometer i timman. Depå-

stoppen i denna sport innebar byte av batterier. Banan som byggts invid klubbhuset var 70 meter lång och var ganska utmanande. Uppe på en bergknalle gavs god överblick och där stod förarna med sina spretande antenner och avståndsrattade sina bilar.

Ur klubbtidningen Tvärnit 1984 under rubriken Lyckat lådbilsrace på Liseberg:

”Den sedan i våras planerade lådbilstävlingen blev en fullträff, Annandag Pingst, i strålande väder och inför tallrik publik. Såväl banbygge som rivning och själva tävlingen genomfördes betydligt snabbare än beräknat, tack vare Lars Josefsson och hans ”snickare”. Racen gick så snabbt att vi erbjöd småttingarna extra heat, vilket uppskattades av samtliga utom en förälder. Denne trodde tydligen inte att telningens kärra skulle orka mer, så efter en längre ”polsk riksdag” ströks extraheaten. Vår eminente speaker ”Loket” trodde att den ofrivilliga pausen berodde på bilmekande, men han fann sig som vanligt och intervjuade tidtagaren Bellander om lådbilstävlande istället.

Av 12 anmälda blev det tyvärr bara 4 tävlande kvar i standardklassen. Denna klass var ju tänkt för nya hembyggen från Västsverige, men GTs reportage om lådbilsbygge kom 10!!! Veckor senare än planerat. Mittuppslagsartikeln publicerades dagen innan tävlingen! Klassen toppades av två tjejer, Anna Henjer från Karlshamn vann på 12,32 s medan Marie Karlsson från Lidköping hade 12,54.

Specialklassen hade drygt 30 anmälda och den toppades av två Mörrumskillar, Douglas Martinsson van på 11,06 s och Per Eriksson på 11,222 kom trea. Tvåa blev Tony Ingemarsson från Hjo på 11,18. Klubbens egen Kristian Sandahl hade lånat Mats Kuhlins racerkärra, men pappans barnvagnshjul från 40-talet bromsade så effektivt i gruset att det blev både hjul- och klassbyte för att nå målet. I proffsklassen fick han tiden 12,04, dvs knappt en sekund efter segraren och det var ju ingen dålig debut.

Från det dignande prisbordet på Stora Scenen fick många fina grejor och alla tävlande erhöll en minnessak och fribiljetter ur Pelle Petterssons hand. Två åskådarkillar hade funnit Sverige skepparens autograf i sina programblad och i utslagsfrågan lyckades den yngste, en sjuåring bäst. När han förstått att han vunnit klubbens snygga lådracer var han otröstlig. Han vägrade ta emot bilen och tom Leif Olsson blev för en stund mållös emedan publiken skrattade hjärtligt när ”Loket” försökte få parveln att provsitta kärran. Så småningom kom pappan och tog hand om bilen.”

Team Mini

Miniracing kom till Sverige 1958 och betraktades då mest som en leksak. Samtidigt genomgick leksaken en omvandling till en hobby och en tävlingsform i USA och under 1960-talet började den vinna mark även i Sverige. Bilsportförbundet inkluderade miniracing 1969, svenska mästerskap kunde arrangeras sedan 1971 och även en europeisk mästerskapsserie etablerades. Det är mot den bakgrunden som Team Mini inom ramen för Mölndals motorklubb, bildades 1 september 1975. Rävekärrsskolan fick Team Mini sin lokal och byggdes en bana, 35 meter lång med 8 spår, för spårstyrd miniracing. Lokalen ansågs, åtminstone av klubbens medlemmar, vara en av de snyggaste i Sverige även om banan inte blev den snabbaste, vilket inte heller var meningen. Den bana som byggdes var främst en teknikbana där det skulle vara möjligt att arrangera svenska eller till och med europeiska mästerskap. Banan invigdes 2 september 1975 i närvaro av ordförandena i respektive: Mölndals kommunfullmäktige, Svenska Bilsportförbundet, Göteborgs Bilsportförbund, representanter för pressen och de olika sektionen inom klubben.

Bilarna som man tävlade med beskrevs i Tvärnit enligt följande:
”Bilen drivs av en elektrisk motor – ungefär 35 millimeter lång – som riktigt vassa och trimmade kan utveckla 1/3 hästkraft (!). Karossen av fjäderlätt Lexanplast hämtar sina förebilder från Le Man och Can-Am-tävlingarna. Hastigheten regleras med hjälp av ett körhandtag som skötes med pekfingret. Inuti handtaget finns ett steglöst reglerbart motstånd, så att bilens fart kan regleras från stillastående och upp till hastigheter på 90– 100 km/tim. Manövreringen av bilen ställer föraren på verkligt stora prov. Svårigheterna är faktiskt likartade dem som gäller vid riktig bilkörning, trots att föraren står bredvid och kör”.
Sektionen hade mycket aktivitet även om antalet deltagare höll sig mellan 13 och 21 det första verksamhetsåret.
Det största arrangemanget utan jämförelse var när VM arrangerades 1978 och Team Mini var medorganisatör. Även om klubben hade goda lokaler så räckte dessa givetvis inte till för världsmästerskapen. Dessa ägde rum mitt i Nordstadens köpcentrum. Redan hösten samma år åtog sig klubben att arrangera SM, denna gång på egen bana. Under perioden



Bilderna ovan visar aktiviteter inom Team Mini, troligen 1980-talet.



Det färdiga resultatet visas ovan, en imponerande bananläggning.

1980-89 var klubben också med arrangör till ”Göteborg 1000”, som var internationella tävlingar. Klubbens medlemmar deltog givetvis även i många andra både större och mindre tävlingar.
Utöver tävlingsaktiviterna pågick den dagliga verksamheten inom Team Mini som även innebar att elver vid traktens skolor kunde få komma och pröva på att köra miniracing inom ramen för ”fritt val” som det valfria aktiviteterna på skolschemat kallades för.
1992 till 1993 fick hela banan flyttas då lokalen skulle användas till andra ändamål. Team Mini fick då dela lokal med klubbens övriga verksamhet i den nya lokalen, belägen i ett parkeringshus i stadsdelen Lövgärdet. När klubben fick lämna även den lokalen 1998 fick den stora mini-race banan inte någon ny lokal.



Bygge av mini-race banan pågår.





Bilden högst upp är tillhandahållen av Mölndals Motorklubb, bilden nedan av Mölndals stadsmuseum.

Bil-O – Bilorientering

Under slutet av 1960-talet bildades en tävlingskommitté, Co-Driver, inom klubben som hade till uppgift att med hjälp av de mest aktiva förarna och kartläsarna anordna tävlingar samt arrangera kurser för kartläsare och funktionärer. En del kurser kunde ske i egen regi medan andra hölls i samverkan med andra klubbar. Förutom tävlingar på skogsvägar arrangerades även bilorienteringar och övningar i halkkörning. Efter genomförda tävlingar hölls träffar och ibland filmkvällar, både från egna arrangemang men ibland även med inbjudna gäster som berättade om erfarenheter från andra delar av landet.

”Nästa Co-Driver arrangemang blir onsdagen den 21 februari (1973) k. 19.30. Då kommer Herniksson från Falcon Rally-Racing Club att visa diabilder och prata om kartläsarens svåra uppgift vid O-tävling. Garanteras bli en intressant afton både för nybörjare och gamla ’kart-oxar’.” (Ur: Tvärnit 1973, nr 2)

Varje onsdag var det öppet hus, med eller utan föredrag, och detta var mycket välbesökta arrangemang.

När verksamheten var nystartad tycks det ha funnits en ganska stor vilja att ställa upp som funktionär men efter några år blev det glesare i leden och 1973 efterlyste ordföranden i klubbtidningen fler deltagare vid möten och arrangemang. Det är inte helt ovanligt inom föreningsverksamhet att villigheten att arbeta ideellt varierar över tid. Oljekrisens inverkan tvingade dessutom Team Co-Driver att tillfälligt ställa in några tävlingar. Men dessa motgångar var tillfälliga och snart var nya arrangemang åter möjliga och nya förare, kartläsare och funktionärer tog aktiv del i verksamheten. Ett återkommande arrangemang som lockade många deltagare var ”Hundvalsen, som en del av Västsvenska Rallyserien”. Men när avgifterna för att använda vägarna höjdes kraftigt under slutet av 1970-talet blev det ekonomiskt ohållbart att fortsätta med arrangemanget.

Vid mitten av 1980-talet hade Team Co-Drivers verksamhet upphört och arrangemangen sköttes istället under klubbens namn.





Genomgång av bil innan start i bil-O.


Genomgång före start med funktionärer. Gerhard o Arne Johansson, Alf Claesson

Klubben fyllde 70 och lämnade Mölndal

När Mölndals motorklubb fyllde 70 år 1992 hölls givetvis en högtidlig tillställning där ”medaljer regnade över förtjänta medlemmar” och det höll högtidstal. Mölndals fritidsnämnds ordförande var på plats och gratulerade klubben med en tavla och en tenntallrik med motiv från Mölndal. Men mitt i firandet vilade en osäkerhet om klubbens framtida hem över hela tillställningen. Vid årsskiftet var klubben tvungna att lämna klubbhuset i Eklanda och lokalen i Rävekärr där de hade den stora miniracingbanan. Det mesta pekade då mot att hela klubbens verksamhet skulle flytta till Lövgärdet i Göteborg där man fått erbjudande om en lämplig lokal. Det blev också som ordföranden i klubben förutspått under jubileumsfirandet och i oktober 1993 var hela flytten genomförd och de nya lokalerna i Lövgärdet öppnade.

Tjejer på mekarkurs

Vid mitten av 1990-talet startade klubben upp en ny aktivitet, en mekarkurs för tjejer, vilket blev en omedelbar succé. Det var ett samarbete med studieförbundet Vuxenskolan och kurserna blev fulltecknade nästan omedelbart efter att de annonserats. Kurserna hölls i klubblokalen i Lövgärdet där tjejerna under fem lektioner hade fått gå igenom grunderna så som att hitta oljestickan och byta glödlampor till att använda startkablar, byta oljefilter, kolla bromsbeläggen och mycket mer.



Regularity

En ny tävlingsform etablerade sig i Sverige kring 2009 och Mölndals motorklubb har varit mycket aktiv med att lämna sitt bidrag genom tävlingar så som ”Västgötaloppet”, ”GrenseRallyt” och ”Mölndals Trippen”. Tävlingen är en slags rallytävling för veteranfordon. Förarna skall med hjälp av en roadbook och karta hålla en angiven medelhastighet. De tävlande får varken komma för tidigt eller för sent till målet på varje tävlingssträcka. Banlängderna är oftast 15 – 20 mil och krös dagtid på fina vägar.







Lars Aleberg o Anita Kindberg Midnattssolsrallyt





Inför starten av Mölndals Challenge utanför klubbhuset 2018



Försäkringen som fick klubben att växa

I april 1985 kunde medlemmarna i klubben läsa i Tvärnit om att det blivit möjligt att teckna en veteranbilsförsäkring i försäkringsbolaget Skandia. (i dag *if*) Upptakten till detta sammarbete med försäkringsbolaget var att en medlem i klubben ärvt en Amazon i mycket gott skick någon gång under början av 1980-talet. Han frågade klubben om det var möjligt att ordna ett avtal om försäkringar för medlemmarna genom att samarbeta med något försäkringsbolag.
Klubbens dåvarande ordförande, Ingemar Sandahl, skred till verket och frågade ett antal olika bolag. Skandia blev det bolag som erbjöd bäst villkor och det blev inledningen på ett långvarigt samarbete.
Det visade sig snart att den billigare försäkringen för samlarfordon skulle locka många nya medlemmar. För att få teckna försäkringen måste dock medlemmarna teckna den något dyrare familjeförsäkringen. Detta påverkade givetvis klubbens ekonomi på ett mycket fördelaktigt sätt, fler medlemmar som dessutom betalade mer än vad genomsnittet hade gjort tidigare.

När försäkringen först presenterades 1985 gällde följande åldersgränser ohc priser för fordonen:

Veteranbil = 59: eller äldre.
Klassiker = 60:a eller senare, dock minst 20 år.

Veteran, helförsäkring 280 kr per år.
Klassiker, helförsäkring 559 kronor per år.
EPA-traktor, halvförsäkring 1037 kronor per år.

Försäkringens villkor och priser har givetvis förändrats ett antal gånger sedan 1985 men lockar ännu många att bli medlemmar i klubben.

Samlarfordonsförsäkring

Mölndals Motorklubb har i många år haft ett avtal med if som berör samlarfordon. Avtalet skrevs om 2006 och nu 2018. Avtalet som skrevs 2018 är nästan samma avtal som det gamla avtalet, men if gav ut ett förtydligande våren 2013 om vilka regler som skall gälla fram över om brukandet och förvarandet av fordonen. Dessa regler står att läsa i de handlingar som man får varje år när försäkringen skall betalas.

Följande klasser gäller för bedömning av försäkringsobjekt.

Klass 1.
Detta är ett original fordon som inte har bytts något på sedan den lämnade fabriken. Fordonet är i orörd nyskick.

Klass 2.
Fordonet ser ut precis som när det lämnade fabriken men kan till och med vara omlackad i original färg, bytt till nya originaldelar för flera 100 000 - tals kronor men det hjälper inte, försäkringsvärdet kan aldrig nå upp till klass 1.

Klass 3.
Är en klass 2 fordon där man bytt ut någon del som exempel en B18 motor mot en B20. Fordonet är inte i original utförande. Kan även vara ett fordon med platina.

Klass 4.
Rullande renoverings objekt.

Klass 5.
Fordonet får inte köras på allmän väg, ej godkänt vid senaste besiktningen.

Att tänka på är att marknadsvärde (försäljningsvärde då flera likadana fordon kan ge oss en riktlinje om priset) och försäkringsvärde inte är samma sak utan ett realistiskt värde väldigt är nära det du betalt för fordonet. Vi ska ta ställning till ett rimligt försäkringsvärde för det aktuella fordonet i Sverige idag när vi besiktigar fordon. Vid bedömningen av det aktuella fordonet är det viktigt få en klar bild av fordonets proveniens (historik), dokumentation (service, utförda arbeten, m.m. över tiden), avvikelser från original utförande, finns det papper på allt som gjorts över tiden, är det fackmannamässigt utfört, osv.

Information om försäkringen, hämtad ur Tvärnit 2019.

Vägen till två motorklubbar i Mölndal

Mölndals Motorklubb började sin verksamhet som en motorcykelklubb som efter några få år öppnades även för bilintresserade. För att kunna bedriva tävlingsverksamhet måste de lokala klubbarna också ingå i större nationella organisationer som också hade kontakt med utländska organisationer. Vägen dit var inte enkel och det skedde flera organisatoriska förändringar under åren. Under mellankrigstiden var det Kungliga Automobilklubben, KAK, som hade bilsportens internationella rättigheter i Sverige. Till en början samverkade KAK med Svenska Motorklubben, SMK i en fristående nämnd som hade kontrollen över all motorsport i Sverige fram till 1935 då den upplöstes. Som en tillfällig ersättning bildades Sveriges förenade motorklubbar, som hade till uppgift att bevaka sportens gemensamma intressen.

Följande år, 1936, bildades Sveriges Motorfederation med sektionerna SVEMA för automobilsidan och SVEMO för motorcyklarna. All motorsport samlades inom organisationen, bil, motorcykel, flyg och racerbåt. Den nationella organisationen tillät endast en motorklubb i varje stad och det kom att påverka verksamheten i Mölndal. De som under 1950-talet inom ramen för Mölndals Motorklubb tävlade på tvåhjulingar önskade en egen klubb men stoppades då av det nationella regelverket. Endast en motorklubb fick finnas i Mölndal.

Men förhållandena skulle komma att ändras. En uppdelning i specialförbund genomfördes 1962 då Bilsportförbundet valdes in i Riksidrottsförbundet. Motorfederationen består ännu idag och bildar en överstyrelse med representanter från Bilsportförbundet, Motorcykelförbundet, Flygsportförbundet och Racerbåtförbundet. Detta öppnade vägen för de motorcykelintresserade att bilda en egen förening och Motorklubben Pionjär såg dagens ljus. Mölndal hade därmed fått en andra mycket aktiv motorklubb inom sina gränser.







Glasstatyetten till vänster är framtagen för att hedra medlemmar i Mölndals Motorklubb som gjort extra stora insatser för klubben. Den togs fram i samband med 95-års firandet.



Clas Johansson Henrik Vassen



Jan-Åke Silverhagen



Bilder från 95-års firandet ur klubbtidningen Tvärnit nr 4 år 2017.



Benny Magnusson Roland Alkvik

När klubben firade 90 och 95

De senaste decennierna har Mölndals Motorklubb vuxit betydligt jämfört med den lilla grupp män som träffades 1922 och etablerade föreningen. Fram till 1980 höll sig medlemsantalet kring 100 personer med därefter växte antalet till omkring 1300. Det är en fenomenal ökning som till stor del förklaras av den i förra avsnittet omnämnda förmånliga försäkringen för samlarfordon.

Inför den annalkande 90-årsdagen 2016 arbetade Mölndalsbon och historikern Lars Gahrn med att skildra klubbens historia. Han skrev ett antal artiklar under 2013som publicerades i Mölndals-Posten både om klubben och kring några sidospår som alltid blir följden när man börjar att ”gräva” i exempelvis en förenings historia. Dessa har varit av stort värde vid författandet även av denna minnesskrift och har lett till att ytterligare fördjupningar har kunnat göras utifrån äldre artiklar om klubben i dagspressen

2017 firade klubben 95 år och då hölls en ”förfest” i restaurang Tegel i Krokslättsfabriker. Det var 30 medlemmar som slöt upp i lokalen för firande, mat och utdelande av hederspriser. Det hölls tre presentationer under kvällen. Klubbens tidigare ordförande Benny Magnusson berättade om Team Merry och dess verksamhet, Roland Alkvik visade en super 8 film om hur det kunde vara att köra rally under 1970-talet. Sist, men inte minst, höll Lars Gahrn en föreläsning om klubbens satsning på flygverksamhet under mellankrigstiden.

Under början av 2020 svepte pandemin in över landet och även MMKs verksamhet fick avstanna. Men under 2022 fanns åter möjligheten att träffas och fira!



Lars Gahrn håller förelläsning för klubben i samband med firandet av 95-års dagen.



The Buddies framträdde vid Tjolöholm 2017. Bakom trummorna sitter Mölndals Motorklubbs tidigare ordförande och hans tvillingbror spelar gitarr. Flera av åhörarna rycktes med av musiken och började dansa framför scenen, berättas det.

Hundraårsdagen

Klubben firade sin 100 års dag på restaurang Kock o Rock i Mölndal den 20 augusti 2022. Till högtidsdagen var givetvis alla medlemmar inbjudna samt ytterligare 20 andra betydande personer. Alla 65 som var med på festen fick en god trerätters middag följd av underhållning. Var och en av gästerna tilldelades en röd mugg, nyckelring samt en T-shirt som minne av aftonen.

Svenska Bilsport Förbundet uppmärksammade klubbens hundraåriga verksamhet genom att överlämna en glasstatyett. Förbundet delade även ut utmärkelser i form av Guld och Silver Ratten till ett antal medlemmar i klubben som arbetat inom klubben eller Göteborgs Bilsports Förbund. En medlem fick Guld Ratten, därmed har totalt nio av klubbens medlemmar genom åren tilldelats denna utmärkelse. Tre medlemmar tilldelades Silver Ratten och anslöt därmed till den skara av åtta tidigare medlemmar som fått utmärkelsen.

Vid firandet av hundraårsdagen deltog även MK Pionjärs ordförande som överlämnade en Crosströja till klubben. Som berättats tidigare i denna bok, delades klubben 1962 och MK Pionjär uppstod.





Bilden överst visar muggar med klubbens märke, samt nyckelringar, redo att utdelas till gästerna. Till höger MK Pionjärs gåva till klubben på hundraårsdagen.
Foto: Lars ”Josef” Josefsson



Tjolöholm Classic Motor

I maj månad varje år brukar Tjolöholm Classic Motor arrangeras. Klubben är inte arrangör men brukar vara den enskilt största utställaren med omkring 50-75 fordon på plats. Här följer en bildkavalkad från arrangemanget 2017.




Mölndals
www.molndalsmk.se

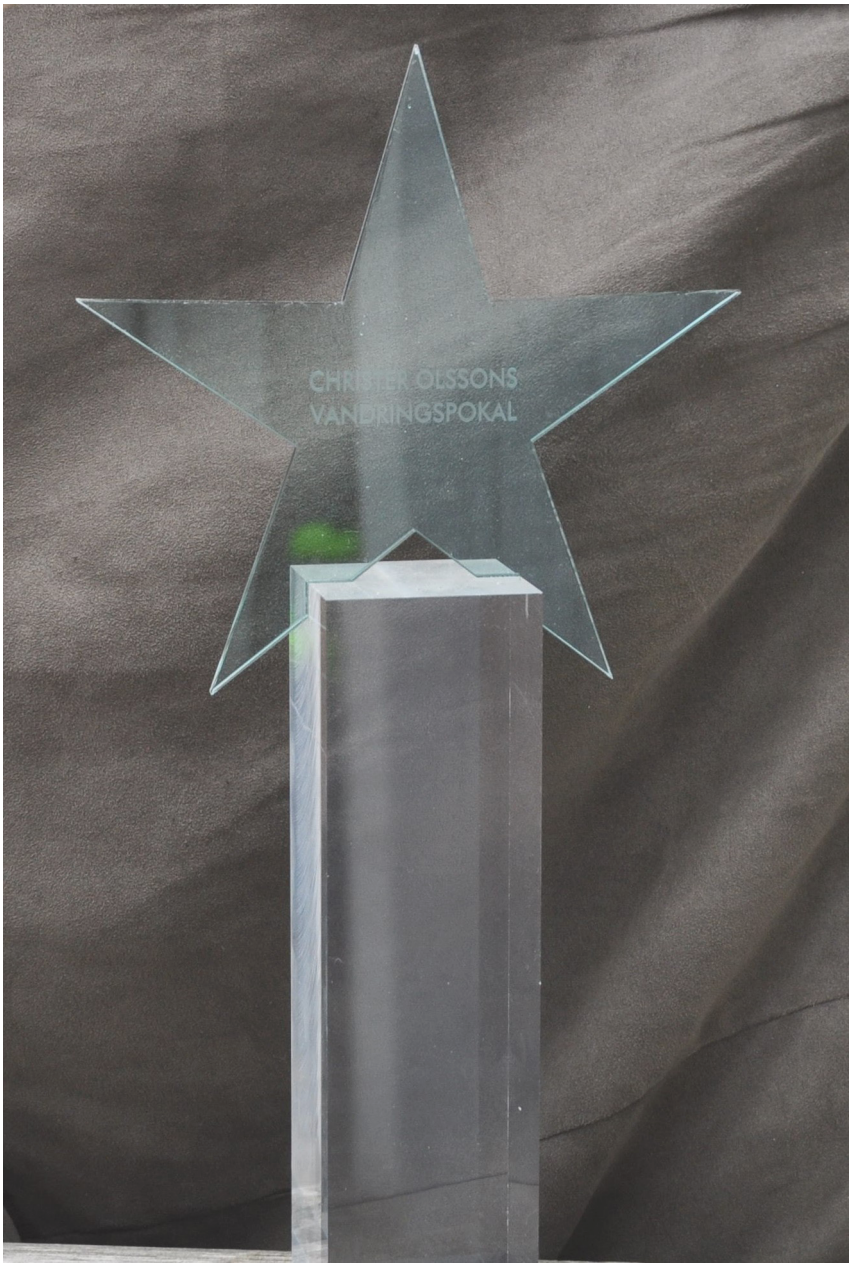

LOTUS
LOTUS
CLASSIC
PLF 717





Bilder från klubbens uppvisning på Tjolöholm.

Christer Olssons Vandringspokal tilldelades Mölndals Motorklubb 2022



Mölndals Motorklubb har under många år varit en mycket aktiv utställare i samband med Tjolöholm Classic Motor. Förutom en utställning med medlemmarnas fordon bjöd klubben även på förtäring till medlemmar och deras vänner. Detta uppmärksammades 2022 av organisationskommittén för utställningen som instiftat ett vandringspris, Christer Olssons Vandringspokal, till den utställare som gjort något extra. Priset är till minne av utställningens drivande kraft, den nu avlidne, Christer Olsson. Priset överlämnades av hans änka Ingalill.

Socialt engagemang

Barnutflykterna

Under klubbmedlemmen och köpmannen Gunnar Rasmussons ledning arrangerades under ett antal år stora barnutflykter under sommaren för att Mölndals barn skulle kunna få sol och bad. Det var en omfattande planering som låg bakom utflykterna där upp till 350 deltagare kunde medverka. Det krävdes att klubben kunde uppbåda 50-60 bilar och dessutom i god tid byggt upp ett lager av mat och dryck. 300 liter mjölk, 1500 smörgåsar, 12 kg. kaffe, 2 stora ostar, 25 dussin läskedrycker var en del av den förplägnad som fördes med på en av utflykterna. ”Man får frisk aptit, när man badar och leker från morgonen till kvällen”, som det skrevs i minnesskriften 1932. Arrangemanget för barnen bidrog säkert även till att göra klubben känd och locka nya medlemmar.

En av de tidiga utflykterna beskrevs enligt följande i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning den 5 juli 1926. ”Den av Mölndals motorklubb anordnade barnutflykten gick av stapeln i går. Redan k. 8 på morgonen fördes de 170 lyckliga ungdomarna av trettio bilar och tio motorcyklar ut till Onsala, där de blevo rundligt förplägade och fingo tillbringa dagen med bad och lekar. Vid 8-tiden på kvällen voro alla välbehållna åter i staden”.

Utflykten 1928 gick till Hanhals, söndagen den 1 juli, med avfärd klockan nio på förmiddagen. Då hade ett 40-tal bilägare ställt sina fordon till förfogande åt den unga gruppen resenärer. Färdledare var folkskoleläraren W. Nilsson och givetvis var även Gunnar Rasmusson med på utfärden. Ifall någon av de unga deltagarna skulle råka ut för någon olycka så hade man med sig en sjuksyster. När den långa karavanen av fordon kom fram till Hanhals bjöds det på mjölk och smörgåsar och kaffe med dopp till de vuxna, alla som så önskade kunde också få läskedryck och karameller.

De gamlas utfärd

Knappt tio år efter klubbens bildande inleddes ett samarbete med Mölndals Hembygdsförening för att arrangera ”De gamlas utfärd”. Senare kom även Motormännens helnykterhetsförbund och Mölndals husmodersförening att vara medarrangörer. Utflykterna var öppna för alla som hade fyllt 70 och i hyrda bussar, privata bilar och motorcyklar med sidovagnar besöktes olika sevärda platser i Mölndal med om-



Foto från något av klubbens första 10 år, finns med i minnesskriften 1932 och visar samlingen inför en utflykt med barn från Mölndal. Bilden nedan är hämtad ur minnesskriften och visar när barnen kom fram till badstranden.



Färden med bil kanske var spännande, men nog var det badet som bringade riktig lycka bland barnen!

givningar. I utflykten kunde det även ingå en finare middag för deltagarna. De båda föreningarna ställde upp med frivilliga som arbetade utan betalning men resorna kostade givetvis pengar som till stor del betalades genom gåvor från lokala företag. När verksamheten startade 1933 var det ovanligt att kunna åka på organiserade utflykter.

”89-åring med vid Mölndals utflykt för de gamla.

Strålande vackert väder gynnade den utflykt, som Mölndals hembygdsförening och Mölndals motorklubb på torsdagseftermiddagen ordnat för stadens åldringar. Omkring etthundratjugo gamla, den äldsta 89 år, deltogo i färden, som i 35 bilar gick via Kungsbacka till Onsala kyrka, där en andaktsstund hölls med predikan av pastor Gunnar Lundberg och sång av musikdir. Gösta Magnusson. Sedan gatenhilmska gravkoret besetts, ställdes hemfärden förbi Särö. På Gillet i Mölndal väntade vid hemkomsten mat och underhållning. Riksdagsman Th. Nilsson hälsade gästerna välkomna och under aftonen fick man sedan lyssna till sång och musik, och till sist blev det uppvisning av stadens folkdanslag.” (Ur: Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 2 augusti 1935)



Inför starten av en av barnutflykterna med klubben, odaterat foto från mellankrigstiden.



Barnutflykt med Mölndals Motorklubb under mellankrigstiden, odaterat foto ur klubbens samlingar.

Följande år var det utflykt med omkring 130 gamla som fick bese Råda kyrka, givetvis med andaktsstund, och därefter en färd till Hällingsjö. Traditionsenligt hölls en avslutning på restaurang Gillet vid hemkomsten. Den äldsta deltagaren var Kristina Larsson, 90 år fyllda.

Men när andra världskriget bröt ut och landet spärrades av från omvärlden blev bilåkande en omöjlighet och man skulle kunna tro att utflykten för de gamla därmed skulle få ställas in. Men så var lyckligtvis inte fallet. I augusti 1940 hade Mölndals motorklubb i samarbete med hembygdsföreningen och Motorförarnas Helnykterhetsförbund ändå lyckats arrangera en utflykt. Det blev en resa med tåg till Kungsbacka för 200 gamlingar där de yngsta var 70 år och den äldsta 88. Utfärden beskrivs som mycket lyckad och det rådde ett strålande väder. Aktiviteterna fortsatte under krigsåren och 1942 anordnades en utfärd till Göteborg för 240 deltagare. Det blev en traditionsenlig gudstjänst i Örgryte kyrka och därefter middag på huvudrestaurangen på Liseberg med cabaret ”av kända förmågor”. Mer än en timma till egen tid på nöjesfältet blev det inte innan hela den stora gruppen återvände till Mölndal vid 5.30 på eftermiddagen.

Utfärden 1944 skedde per buss och några taxibilar och tog omkring 250

personer, den äldste var 93-årige f.d. sadelmakaren Aug. Johansson, in till Annedalskyrkan i Göteborg, därefter blev det promenad till Vita bandet i Slottsskogen där mat och underhållning väntade. Bröderna Åkerberg och Karl Erik Pettersson svarade för taffelmusiken med fiol och dragspel. Folkskolläraren Sigfrid Eyton talade för gruppen och delade även ut blommor. Det var förövrigt rikligt försett med blommor under denna utfärd genom en gåva från Mölndals handelsträdgårdsmästare. Tillställningen avslutades med trollerier av Radloff och sång till luta av Verner Åslund.

Även omedelbart efter att freden återvänt till Europa var det ont om drivmedel och utfärden sommaren 1945 innebar åter att den stora gruppen på 250 deltagare fick resa med abonnerade spårvagnar vid färden ut till Långedrag och dess restaurang.

Välgörenhetsverksamheten fortsatte även under 1950-talet. Då arrangerades flera revyer 1954, 1957 och 1958 genom att man hyrde Mölndalsrevyn för en kväll och bjöd in pensionärerna i Mölndal till en gratis föreställning. Dessutom samlades det in stora mängder varor från företagare som sedan delades ut till pensionärerna i samband med föreställningarna.

Utbudet av utflykter från andra föreningar och företag ökade med tiden och det blev allt svårare att hitta tillräcklig finansiering för resorna och 1977 beslutades att klubbarnas gemensamma utflyktsverksamheten skulle avvecklas. Följande år hölls en stor avskedsföreställning i Folkets hus med underhållning och filmvisning och därmed var klubbens långvariga satsning på utfärder för de gamla avslutad.

Men, 2019 var Mölndals motorklubb åter aktiv och stödde en modern variant av de gamlas utfärd men denna gång såsom sponsor av ett arrangemang som Fredrik Magnusson i Roundup car club i Hällesåker, stod bakom. Det var pensionärerna på Brogårdens äldreboende som bjöds på en utflykt i riktiga ”raggaråk” som tidningen Norra Halland beskrev saken. Den äldsta deltagaren var aktningsvärda 100 år, alltså något äldre än Mölndals motorklubb! Färden gick mot Anneberg och sedan in mot Kungsbacka torg innan man via Fjärås, Sätila och Härryda satte kurs mot Eskilsby och Bertshult där det blev fika på Sammels gårdscafé, där det var Mölndals motorklubb som stod för fikat.



Folkracebilar



Veteranbilar

Lindeviprojektet

Mölndals kommun och Mölndals Motorklubb inledde 1992 ett samarbete för att hjälpa ungdomar som hade svårigheter i skolan och kanske även hemma. Lindevigårdens verkstad kom att förvandlas till en mycket speciell fritidsgård. Inledningsvis kallades satsningen för ”folkrace-projektet”. Tre kvällar i veckan pågick arbetet med att rusta upp och i iordningställa tre folkracebilar under ledning av Jan Brandberg och Morgan Lundberg från klubben. En av kvällarna var förbehållen ett dussintal tjejer som också deltog i arbetet och en av kvällarna var vikt enbart för killarna medan alla arbetade tillsammans på tisdagskvällarna.

Förutom arbetet med bilarna utfördes också arbete med att bygga banor för tävlingarna. I samverkan med Mölndals Motorklubb och andra föreningar byggdes tre banor i Sabemas bergschakt i Kållered. En del tävlingar gick där, medan andra skedde på banor där klubben hyrde in sig.

Arbetet med att renovera bilar var egentligen bara en del av verksamheten vid Lindevi. Flickorna hade bildat en egen ”gårdsorkester” och några av ungdomarna ägnade sig åt att teckna och måla. Under storhelger som jul och nyår höll gården också öppet för ungdomarna, speciellt viktigt om hemförhållandena var besvärliga.

Flera av de ungdomar som deltog i verksamheten fick uppenbarligen viktiga lärdomar från Lindevi och lyckades väl i sitt vuxna liv. Några är i dag mycket framgångsrika företagare.

Efter många års framgångsrik verksamhet ansåg politikerna i Mölndal 2004 att det inte längre var värt att vara med och finansiera verksamheten. Lindeviprojektet låg inom ramen för kultur- och fritidsnämnden, men allt hårdare krav på att skära ned på utgifterna sades vara orsaken till att verksamheten skulle läggas ned. Den dåvarande fritidschefen hävdade även att motorprojekt inte var fritidsnämndens sak. Många protesterade mot beslutet, men fick inte gehör utan verksamheten kom att avvecklas.

Bilderna på högersidan visar exempel på folkracebilar.





Hundkojeklubben Team Merry

I en artikel i tidningen Arbetet berättades det om Röglebasen som inte vågade se matcherna i hallen. I samma artikel berättas också ”Med på en läktare befann sig ett 30-tal handikappade ishockeyfantaster från Göteborg. En avdelning av Mölndals motorklubb som kallar sig Team Marry har nämligen tagit som sin uppgift att då och då göra en insats för de handikappade. En f.d. ängelholmsbo – Mats Magnusson – kom med idén och på torsdagskvällen satt alltså de handikappade i folkvimlet och hejade på ’de sina’. Team Merry svarade för transporten till och från Göteborg medan Pollendirektören stod för inträdet.”



GT Lördagsextra

De fick 5.000 ur GT:s stipendiefond för handikappade

Det glada gänget på påskutflykt

— Av Ulla Wallin Sandring —

Många spärrade upp ögonen när hundkoja efter hundkoja, sammanlagt 16 stycken, rullade ombord på Sessan i går. Det var bilklubben Team Merry, ”det glada gänget”, som för på fyradagars påskutflykt till Danmark. 40 personer är med på resan, däribland 16 handikappade.

Team Merry, som bildades 1966, har 36 medlemmar. Tre flickor och 33 grabbar mellan 18 och 30 år. Kravet för att få vara med är att man är innehavare av körkort och hundkoja. Syftet med klubben är att man minst en gång i månaden ska göra en utflykt tillsammans med handikappade.

— Vi vill förena motorsporten med något nyttigt, säger de två medlemsmarna Kurt Berg och Benny Magnusson.

● Benny Magnusson

● Kurt Berg

● Ömsesidigt nöje

Men Team Merry-medlemmarna vill inte att vi ska se några glorior svåva över deras huvuden:

— Det är ett ömsesidigt nöje för oss och för de handikappade. Genom att de har roligt har vi också roligt och vi får också se och uppleva vårt som vi aldrig skulle fått vara med om annars. Tack vare att företag, fonder, Lions osv skänker pengar till våra utflykter blir det billigt för oss alla.

● 70-tal utfärder

— Det enda vi gör egentligen är ju att vi upplåter våra bilar och vår tid. Många av oss har också blivit goda vänner med de handikappade vi haft med oss och det händer att medlemmar och handikappade ungås privat också.

70-talet utfärder minst, har klubben hittills gjort tillsammans med handikappade. Förra året gjorde man t ex en weekendresa till Malen i Bästad, som Lions bekostade. För lite sen var det diskussion med fest efter på Kungälvs folkhögskola. Man var också på popgala på Scandinavium nyss.

● Komplement

40.000 — 50.000 kronor omsätter klubben om året.

— Grundstenen för vår ekonomi har varit Nutheströtiftelsen. Men den har inte alltid tidsning och då får vi vända oss till andra. Vi får mycket av olika firmor och tack vare att vi är anslutna till Mölndals motorklubb får vi anordna lotterier, som ger lite pengar. Så våra kontantutlägg brukar bli små, säger Benny Magnusson.

— På sätt och vis är vi ett komplement till Färdtjänsten för handikappade. Vi tar ut dem på sånt som Färdtjänsten inte kan på grund av sina begränsade resurser.

● Enda i landet

— En handikappad kan när som helst ringa till någon av våra medlemmar och säga: ”Kan du ställa upp och köra mig dit eller dit?” Det kan gälla biobesök, besök hos vänner eller shopping.

Benny tror att Team Merry är den enda klubb i landet, som fungerar på det här viset.

— Det är ju roligt att vara unik, men behovet av såna här klubbar finns över hela landet, så jag tycker det vore fint om vi fick efterföljare. Andra behöver ju inte precis vilja hundkojor, det går lika bra med vilket bilmärke som helst, säger han.

● Likadana bilar

Men både Benny och Kurt tycker det är viktigt att alla i en sån här klubb har samma bilmärke. Kurt säger:

— Tjusningen att åka så många i en kolonn är svår att beskriva...det är fin PR för klubben att vi väcker uppmärksamhet och så är det fint att det är hårarna och inte de handikappade folk gläor på.

När Team Merry återvänder från sin danska påskresa på annandagen ska de 40 ha tittat på ett kulturhus i Randers och ha fått middag med borgmästaren, tittat på ett slott och ett daffinarium.

Tidningsklipp ur GT 21 april 1973.

Från och med 1969 delade Team Merry klubblokaler med Mölndals motorklubb och enligt ordföranden i De Han-

dikappades Riksförbund, Owe Andersson, var det första gången som en handikappförening delade lokaler med en motorklubb. I klubbhusets fem stora rum fanns möjlighet för båda att hålla träffar samtidigt. Hela lokalen i en källarvåning på Irisgatan i Mölndal hade dessutom gjorts handikappvänligt. I lokalen fanns TV, högtalaranläggning, filmduk och man planerade även för att införskaffa ett bordtennisbord. Satsningen blev möjlig genom ett samarbete med eleverna på Fässbergsskolan som genom ”operation Dagsverke” 1968 hade samlat in 7 000 kronor som använts till nya inventarier till lokalen.

Avslutningen 1972 i Billingehus kom även att skildras av Göteborgs-Posten.

”Team Merry, som är en förening ansluten till Mölndals Motorklubb och verkar bland handikappade ungdomar i Göteborg och Mölndal, hade på söndagen valt Skövde och förnämliga Billingehus som utflyktsmål. 58 ungdomar, varav 23 handikappade hade packat ihop sig i 25-talet »hundkojor» för att se vad Billingehus-anläggningens PR-man Folke Jansson hade att bjuda på.

Resan till Skövde tog 3 timmar, och när bilkaravanen väl var framme, blev det ett gott mottagande. Först besåg man anläggningen, varpå Folke Jansson visade film om syftet med Billingehus. Därefter följde middag och en sångandakt i St Lukas kyrka.

– Det här är den åttonde resan vi gör med handikappade ungdomar, berät-



tade Team Merrys ordförande, Anders Jansson för G-P. Vi brukar göra tio varje år inom en radie av 20 mil från Göteborg. Dessutom blir det en del småresor – och alltid har vi lika trevligt.
En förutsättning för att få vara medlem i föreningen är att man är ägare till en »hundkoja» dvs en liten BLMC-bil. Föreningen, som har 35 bilar, står till ca 60 handikappade ungdomars förfogande i Göteborgsområdet".

Klubbens bilar användes inte bara vid resor i Sverige eller utlandet, de hade även en vardaglig funktion för de handikappade medlemmarna. Poolen av bilar och förare ställde upp vid privata resor, besök hos vänner, biobesök eller shopping. En troligen ganska unik tjänst som fanns att tillgå för de som annars hade många hinder att möta vid det andra skulle se som en vardaglig transport.

Verksamhet 1971-72, ur verksamhetsberättelsen för år 1972

28 november 1971: Besök på Stadsteatern i Göteborg.
7 december 1971: Julhandlat på EPA-Stormarknad i Göteborg.
18 december 1971: Julhandlat på Rowells Varuhus i Rydal.
13 januari 1972: Beså EM i konståkning i Scandinavium, Göteborg.
5 mars 1972: Det årliga besöket på Hindås Turisthotell med bild och filmvisning. Lions bjöd på middag med underhållning av trubaduren Kjell Claes som avslutning.
3 april 1972: Besök på Göteborgs Motor Salong i Mässhallen, Göteborg.
6 maj 1972: Trollhättan med Kanal-festival blev invaderat av Team Merry.
15 maj 1972: Träff inför Englandsresan.
17-23 maj 1972: Kojans hemland, England, besöktes under Pingsthelgen med bl.a. en rundtur i Lake-District.
2 september 1972: Bild och filmvisning från Englandsresan.
10 september 1972: Djuren i Borås djurpark fick en påhälsning av Team Merry.
30 september till 1 oktober 1972: Weekend-resa till Finas Semesterby i Skånes Fagerhult, där Fina stod för värdskapet.
29 oktober 1972: Rundtur på Tjörn och som avslutning bjöd Lions i Stenungssund på middag.
19 november 1972: Skövde och Billingehus stod som mål på denna resa. Filmvisning, middag och ett kyrkbesök hann vid med innan det var dags att åka hem.

Ur klubbtidningen Tvärnit.

MMK arrangemang och tävlingar sedan 1975

Rallycross på Kviberg

1975 måndag 19 maj
torsdag 17 juli
lördag-söndag 11 – 12 oktober Internationell tävling

1976 söndag 30 maj
torsdag 15 juli
lördag-söndag 9 – 10 oktober Nordisk tävling

1977 lördag-söndag 6 -7 augusti
lördag-söndag 1 – 2 oktober Nordisk tävling

1978 lördag-söndag 6 – 7 maj
söndag 6 augusti
lördag-söndag 30 september – 1 oktober

1979 lördag-söndag 9 -10 juni SM tävling

1990 Göteborgs rallycross-pool som som MMK tillhör har tilldelats ”BertilsKanna” 1989. En utmärkelse instiftad av Bertil Lundberg.

Rallycross på Ullevi

1976 Fredag 7 maj Nordisk tävling

Rally tävlingar

1971 söndag 11 juni OTB tävling

1972 söndag 27 augusti OTA-tävling ihop med Fjärås MK

lördag 23 september OTB-tävlingen Hundvalsen

1973 lördag 15 september OTB-tävling ihop med Fjärås MK

1974 lördag 8 juni OTB-tävling (RSB-tävling)

1975 lördag 28 juni Hundvalsen

1976 lördag 3 juli Hundvalsen. Lång kö på SS 1 p.g.a fel på tiduret.
lördag-söndag 11 – 12 december Grusgropstävling i Gråbo. Klubb tävling

1977 söndag 27 mars Grusgroptävling i Gråbo ihop med Angereds MK
lördag 18 juni Hundvalsen.
söndag 4 december Grusgroptävling i Gråbo. Klubbmästerskap.

1978 lördag 10 juni Hundvalsen.

1979 lördag 30 juni Grusgroptävling i Kållered. Göteborgs cupen.
lördag 21 oktober Grusgroptävling i Kållered. Göteborgs cupen.

1980 söndag 4 maj Grusgroptävling i Kållered. Göteborgs cupen.

1981 söndag 6 december Grusgroptävling i Kållered. Göteborgs cupen.

1983 lördag 26 november Opel Bilexa knixen. Grusgroptävling i Kålle red.

1984 söndag 15 april Opel Bilexa Knixen. Grusgroptävling i Kållered.

1985 måndag 8 april Opel Bilexa Knixen. Grusgroptävling i Kållered.

1986 söndag 4 maj Opel Bilexa Knixen. Grusgroptävling i Kållered.

Bil-O tävlingar

1971 måndag 25 oktober O-tävlingen Tor Anglia sponsrad av Tor Line

1971 fredag 12 november O-tävlingen Tor Hollandia sponsrad av Tor Line

1971 fredag 3 december O-tävlingen Tor Mercia sponsrad Tor Line

1972 söndag 2 april O-tävling

tisdag 10 oktober O-tävling

1973 fredan 3 mars O-tävling

1982 SM / NM

1999 SM i hop med Borås MK

2006 SM ihop med Vara MK

2010 SM ihop med Varbergs Bil-O

2013 SM

Lägg ihop detta med de Bil-O tävlingar som finns under rubriken Rally i en ny rubrik Bil-O.

Folkrace på egen bana

1984 söndag 2 december tävling i Kållereds grusgrop.

1985 söndag 17 november tävling i Kållereds grusgrop.

1986 söndag 12 oktober tävling i Kållereds grusgrop.

Team mini

1978 VM och SM

Lådbilsrace

1984 måndag 11 juni tävling på Liseberg.

Regularity

2010 lördag 10 september GrenseRallyt 2010.

2011 lördag 24 september GrenseRallyt 2011.

2012 lördag 25 augusti MölndalsTrippen.

2018 lördag 8 september Mölndals Challenge.

2019 lördag 7 september Mölndals Challenge.

Familjerally

1987 söndag 3 maj start i Rävekärr

1987 söndag 18 oktober start i Rävekärr

1990 tisdag 1 maj ”Vårmuffen” samarrangemang med SVKG.

1991 lördag 11 maj körning till GeKå museum. 15 ekipage deltog.

1992 söndag 10 maj körning till Antens station. 5 ekipage deltog

1994 söndag 28 augusti körning till Nääs fabriker. 18 ekipage deltog.

1995 söndag 27 augusti. körning till Nääs fabriker. 15 ekipage deltog.

1996 söndag 1 september körning till Nääs fabriker. 16 ekipage deltog.

2000 söndag 14 maj körning till Gräfnäs med fika i Härryda. 17 ekipage varav 2 icke tillhörde MMK.

2002 söndag 9 juni körning från Kvarndammen till Volvo museet. 11 ekipage med 25 personer deltog.

2017 måndag 1 maj kördes Älvsrundan. 26 ekipage varav 9 från MMK deltog.

2018 tisdag 1 maj kördes Älvsrundan cirka 20 ekipage deltog.

2019 onsdag 1 maj kördes Älvsrundan

Halkkörning

1991 söndag 15 december övning på Stora Holm. 20 deltagare.

1992 söndag 29 november övning på Stora Holm. 14 deltagare.

1993 onsdag 1 december övning på Stora Holm. 22 deltagare.

1994 söndag 30 oktober övning på Stora Holm. 14 deltagare.

1996 söndag 17 november övning på Stora Holm. 24 deltagare.

Stiftklämmerace

2007 3 oktober Roland Alkvik ordnar en tävling.

2008 4 mars Roland Alkvik ordnar en tävling.

2008 15 april Roland Alkvik ordnar en tävling.

Ordförandena i klubben under hundra år

Det finns inte någon komplett lista över vilka som varit ordföranden i Mölndals Motorklubb 1922-2022. Före 1962 har en delvis ofullständig rekonstruktion fått göras.

1922	Alfred Björklund
(årtal oklart)	Wilhard Nilsson
1928	J.E. Gunnarsson
1929	P. Lindberg
1932	Gunnar Rasmusson
1935	Albin Cewers

1962	Gunnar Appelgren
1971	Sören Martinsson
1972	Jan-Eric Granberg
1972	Tony Clarqvist
1975	Benny Magnusson
1976	Ulf Dahlmark
1977	Benny Magnusson
1978-79	Kjell Heffler
1980	Roy Eriksson
1981	Bernt Eriksson
1982	Kjell Heffler
1983-86	Ingemar Sandahl
1987-88	Monica Andersson
1989-95	Ingemar Sandahl
1996-2004	Benny Magnusson
2005-12	Mathias Fredrixon
2013-14	Bengt Gustafson
2015	Conny Svarthammar
2016-	Lars Josefsson

Referenser

Utöver klubbens egna handlingar och arkivmaterial har följande böcker och artiklar använts som underlag.

Andersson, K-O., ”Var det bilen eller armen som avgjorde?” GT 1979-06-11.
Arbetaren, ”De gamla på utflykt” 1944-08-05.
Arbetare-tidningen, ”Mölndals MK ämnade kräva att Fagareds bilverkstad stänges” 1950-09-29.
Arbetet, ”Flyghamn för 6,5 miljoner” 1933-07-21.
Arbetet, ”Dirt-track på Åbyfältet för första gången på 6 år” 1945-08-06.
Arbetet, ”Röglebasen vågar inte se matcherna i hallen” 1966-11-18.
Berggren, T., ”Största bilsporten hittills i Göteborg” GT 1982-10-02.
Dagens Nyheter, ”Flygplatsen i Torslanda har en rival. Mölndal etablerar konkurrens med Göteborg” 1933-08-12.
Dagens Nyheter, ”Första ’flygande loppan’ provas i dag på Hägernäs” 1936-01-26.
Dagens Nyheter, ”Motortävlingar på Åby travbana” 1937-01-09.
Danielsson, G., ”Cirkus Eklund fick publiken att tjuta!”, GT 1976-05-08.
Danielsson, G., ”Intensivt arbete på dödsdömda Kvibergsbanan” GT 1978-09-30.
Ekberg, H., ”Motorklubb med gasen i botten”, Mölndals-Posten 2009-10-14.
Expressen, ”Världsrekord i Åbys motorpremiär?” 1945-07-29.
Feldt, R., ”Rallycrossen dör utan bana”, Arbetet 1978-09-22.
Gahrn, L., ”Motorklubben började med motorcyklar”, Mölndals-Posten 2013-01-23.
Gahrn, L., ”Motorklubben klarade prövningarna”, Mölndals-Posten 2013-02-20.
Gahrn, L., ”Blomstringstid för Mölndals motorklubb”, Mölndals-Posten 2013-02-27.
Gahrn, L., ”Mölndals Motorklubb anlade ett flygfält, Mölndals-Posten 2013-09-26.
Gahrn, L., ”Skulle ’flygande loppor’ byggas i Mölndal?”, Mölndals-Posten 2013-10-10.
Gahrn, L., ”Flygplanet ’Mölndals kråka’”, Mölndals-Posten 2017-04-27.
Gahrn, L., ”Mölndals motorklubb tog sig an flyget”, Mölndals-Posten 2017-05-04.
Gahrn, L., ”Mölndals kråka kraschlandade 1934”, Mölndals-Posten 2017-05-11.
Gahrn, L., ”Brandchefens mc i minnets ljus” Mölndals-Posten 17 januari 2019.
Gahrn, L., ”Har brandchefens mc gått upp i lågor?” Mölndals-Posten 7 februari 2019.
Gahrn, L., ”Gamla och värdefulla klenoder” Mölndals-posten 14 februari 2019.
Göteborgs Aftonblad, ”Mölndals motorcykelklubbs årsmöte” 1924-02-22.
Göteborgs Aftonblad, ”Göteborgs motorcykelklubb” 1914-11-16.
Göteborgs Aftonblad, ”Mölndals Motorklubb” 1924-02-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Motorvagnen” 1896-12-12.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”En motorcykelklubb har bildats” 1922-08-26.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Årsmöte” 1924-02-21.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Utflykt” 1924-08-20.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals motorklubb” 1925-02-11.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals motorklubbs barnutflykt” 1926-06-16.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndalsbarnens motorutflykt” 1926-07-05.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals Motorklubb anordnar tävling den 17.” 1927-04-06.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals motorklubbs Halmstadlopp” 1927-04-13.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals motorklubb” 1927-07-16.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals Motorklubb” 1927-11-05.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals motorklubb, årsmöte” 1928-03-06.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Motortävlingar på söndag” 1928-04-25.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndalsbarnen på utfärd” 1928-06-25.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Goda resultat vid jordbanetävlingen” 1928-10-10.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Isbanetävling planeras till söndag” 1929-01-07.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Isbanetävling på Rådasjön” 1929-01-14.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Över 20 deltagare i istävlingen på Rådasjön” 1929-01-18.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Tävlingen på Rådasjön blev mindre lyckad” 1929-01-21.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Söndagstävlingen på Rådasjön” 1929-01-23.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals Motorklubb, årsmöte” 1930-02-01.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Trevlig utfärd” 1930-09-01.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals Motorklubb” 1930-11-14.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Oskar Svensson, 50 år” 1931-09-05.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Protestmöte” 1932-03-29.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Opinionsmöte i bilbeskattningsfrågan” 1932-03-29.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals Motor Klubb anordnar övningstur” 1932-08-18.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals motorklubb, årsmöte” 1933-02-09.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”I flyghamnsfrågan” 1933-06-08.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndal vill gärna ha flyghamn” 1933-06-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Säger k.m:t ja till Åbyfältet bildas ett bolag” 1933-06-28.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”H. Nygren vann Mölndalsloppet, endast sju deltagare på den dåliga banan. 1933-07-17.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Statsråden studera Göteborgs flygfråga” 1933-07-20.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Åbyfältet” 1933-07-28.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Flygkostnaderna nedbringas snart till endast hälften. Kapten Florman berättar om trafikflygning för Mölndalsborna” 1933-11-10.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndal angriper Torslandafältet. Åby bäst, delegerade tillskrivas partiskhet”. 1934-03-21.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Aerotransport förordar Åbyfältet” 1934-04-09.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”D.K. anser Torslanda och Åby likvärdiga” 1934-05-09.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Åbyfältet skall bli trav- och galoppbana” 1934-10-26.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals Motorklubb börjar sportflygningar” 1935-02-23.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”89-åring med vid Mölndals utflykt för de gamla” 1935-08-02.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Missöde med ’flygande loppan’” 1936-02-17.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Flygföredrag i Mölndal” samt ”Efterspel till haveriet med ’flygande loppan’” 1936-02-18.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Flygföredrag i Mölndals Motorklubb” 1936-02-20.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”’Flygande loppan’ farlig att flyga” 1936-05-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”’Loppor’ få inte flygas i Sverige. Även prov förbjudas med den farliga leksaken” 1936-07-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”De gamlas utfärd i Mölndal” 1936-07-27.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Utfärd med Mölndals gamla” 1936-07-31.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Föredrag av von Rosen i Mölndal” 1936-11-16.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”C.G. von Rosen om Abessinien” 1936-11-18.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Missnöje med nya Mölndalsvägen” 1937-03-17.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Alla motortävlingar inställas” 1939-09-01.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Motorcyklister orientera på trampcykel” 1939-09-16.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals gamla på glad utflykt” 1940-08-02.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Oscar Dahlström, 50 år” 1940-12-04.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Samarbete motormän–hemvärn” 1941-08-27.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals gamla på utflykt” 1942-07-29.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals gamla på göteborgsutfärd” 1944-08-04.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndalsbilisterna önska högertrafik” 1945-02-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Racerbana för en dag” 1945-06-06.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Motortävling på Åbyfältet den 5 augusti” 1945-07-23.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Backningstävlan i Mölndal” 1946-05-15.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Jordfästningar – Gunnar Rasmusson” 1946-07-08.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Norrman snabbast – -Kumla- vann” 1946-07-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”F.d. biltjuv på Mölndals-möte gav diskussion dess färg” 1950-09-28.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Göteborgs nya speedwaybana kommer att ligga i Mölndal!” 1951-12-11.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Ny speedwaybana skall mäta 325 m” 1952-01-17.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Mölndals MK fyller 40 år” 1962-08-23.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Åby-vallen knäckte speedcarbilarna” 1962-08-27.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Formel K-tävling i Mölndal 3 maj” 1964-08-28.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, under rubriken Dödsfall ”Paul Lindberg” 1966-08-03.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Handikappade delar lokal med motorklubb i Mölndal” 1969-09-22.
Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Morgonstund i skola med Sputnik Källström” 1969-09-27.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning, ”Annorlunda motorklubb tar med handikappade ut” 1971-11-01.
Göteborgs-Posten, ”Motorklubb köper egen transportbil” 1965-01-18.
Göteborgs-Posten, ”Mölndals motorklubb ordnar OT-special” 1965-04-05.
Göteborgs-Posten, ”Dagens intervju” 1971-02-10.
Göteborgs-Posten, ”Hindås-utflykt för handikappade” 1971-03-08.
Göteborgs-Posten, ”Klubb Team Merry gästade Billingehus” 1972-11-20.
Göteborgs-Posten, ”Vilken fart” 1983-11-09.
Göteborgs-Posten Sydost, ”Miniracing” 1985-09-25.
Göteborgs-Posten, ”Mölndals MK fyller 70 år och flyttar från stan” 1992-12-16.
Göteborgs-Posten, ”Folkrace-bygge hjälper pojkar och flickor att fungera bättre i skolan”, 1994-05-25.
Göteborgs-Tidningen, ”Träna vinterkörning på Nösjön!” 1966-01-16.
GT, ”Det glada gänget på påskutflykt” 1973-04-21.
GT, ”Missa inte den bilden i GT:s rallycross” 1974-04-28.
GT, ”Det bästa som hänt…” 1974-11-09.
Hentschel, C., ”Lådbilarna intog Liseberg” Göteborgs-Posten 1984-06-12.
Jändel, R., ”Mölndals MK flyttar till Lövgärdet och bygger ny miniracingbana” Göteborgs-Posten Härryda 1993-09-08.
Karlsson, K., ”Det blir en fartfest utan like!” GT 1976-05-29.
Karlsson, K., ”Nattsvart för Pekka”, GT 1976-05-31.
Krantz, M. ”Nu ’killar’ klarar vi det själva” Göteborgs-Posten 1995-03-16.
Langbakk, S., ”Grannarna rasar! Militärt övningsfält ny rallycrossbana”, Arbetet 1975-04-25.
Mölndals motorklubb 1922-1932., Mölndals-tr., Mölndal, 1932.
Mölndals motorklubb 40 år: [1922-1962], klubben, Mölndal, 1962.
Norlén, G., ”Stockrace – nya flugan” Göteborgs-Posten 1981-11-06,
Reimertz, E., ”Mölndals MK satsar 100 000 på Kvibergs rally-crossbana”, Göteborgs-Posten 1975-04-11.
Reimertz, E., ”Utbynäsborna efter information om rallycrossen: Vi överklagar inte”, Arbetet 1975-04-26.
Riddarbjelke, B., ”Alla ville vara med på de gamlas utflykt”, Mölndals-Posten 2021-10-07.
Rosnell, K., ”Stopp för rallycross i Göteborg?” GT 1978-09-22.
Snap Shot, ”När automobilutställningen nalkas, ett och annat om det moderna fortskaffningsmedlet” Svenska Dagbladet 1903-05-10.
Strömberg, B., ”Visst händer det nå’t i rallycross” GT 1975-05-20.
Strömberg, B., ”Otroligt men sant: Rallycrossen slog ut ’Änglarna’ i Göteborg”, GT 1975-10-13.
Sundberg, S., ”Skandal släppa in bilarna på Ullevi” GT 1976-05-08.
Svanberg, Å., ”Vilken anslutning!”, Expressen 1966-08-20.
Svenska Dagbladet, ”Licens för alla tävlingsbilister från 1 april 1926” 1925-12-01.
Svenska Dagbladet, ”Trav-galoppbana och flygplats på Åbyfältet” 1933-07-19.
Tvärnit, 1970-1989, 2006-2020.
Uhlin, L., ”Den ofarliga sporten för alla – men inte för pappas plånbok”, Göteborgs-Posten 1988-06-22.

Mölndals Motorklubb fyllde 100 år 2022 och det skall givetvis uppmärksammas! I denna minnesskrift får du följa med genom klubbens hela historia genom såväl goda som dåliga tider. Boken är rikt illustrerad och visar inte enbart de många varierande fordon som klubben använt sig av utan också människorna. En betydelsefull del i klubbens historia är det starka sociala engagemanget som gett klubben ett gott rykte och en viktig roll i Mölndals samhällsliv.



