



50 ÅR

HISTORIK
1929 1979

Förord.

Nu när motorklubben fyller 50 år, ligger det nära till hands att man tänker tillbaka på de gångna åren och frågar sig hur verksamheten har ändrats. När jag gör detta kommer jag fram till att principerna i stort sett inte ändrats alls. Följande huvudprinciper har gällt genom åren:

- Personer med ett brinnande intresse för motorsport samlas i en förening.
- Med gemensamma ansträngningar försöker man arrangera olika aktiviteter med förankring i motorsport, t. ex. tävlingar.
- Dessa tävlingar går i stort sett ut på att med ett motorfordon förflytta sig så fort som möjligt mellan två punkter.

Sedan har givetvis former för verksamheten, regler och dylikt anpassats efter tidens krav, men den största förändringen har skett på det tekniska området. Här har även motorsporten bidragit stort till en ökad säkerhet för privatbilismen. Men det största bidraget som motorsporten lämnat till samhället, vilket ofta glöms bort, är på det sociala planet. Åtskilliga är de ungdomar som kommit till motorklubben under åren och där fått känna gemenskap och kunnat utveckla sitt intresse.

Att titta framåt och försöka se vad som kommer att ske kan vara svårt. Man frågar sig bland annat vad t. ex. "energikrisen" kan få för verkan på motorsporten. En annan sak som vi tyvärr under de senaste åren kommit i kontakt med och som kanske kommer att göra det svårare för oss i framtiden, är att myndigheternas krav på oss ständigt ökar. En sak är jag dock övertygad om, motorsporten kommer att fortleva så länge det finns någon form av motorfordon. Motorsporten är en allt för stor folkrörelse för att dess motståndare, som tyvärr finns, skall ha några framgångar.

När jag suttit och läst igenom gamla protokollsböcker, är det speciellt två saker jag önskar:

Den första är att man kunde vrida tiden tillbaka 50 år och få vara med på Hotell Karl när motorklubben bildades. Därefter förflyttar man sig med en lätt vridning knappt en månad framåt i tiden och ställer upp i den första tävlingen motorklubben arrangerar, sittande i t. ex. en Chevrolet av 1929 års modell.

Den andra jag önskar är att kunna samla och lyssna till samtliga de eldsjälar som drivit klubbens verksamhet framåt genom åren. Jag är övertygad om att 24 timmar inte skulle räcka till. Samtidigt skulle man givetvis spela in samtalen och bevara dessa till eftervärlden.

Båda dessa saker är tyvärr omöjliga att genomföra, men jag vill på det varmaste tacka alla de medlemmar som genom åren arbetat på ett uppoffrande sätt för motorklubben.

Tore Bigsten
Ordförande



Hotell Carl, GMK bildas 1929

HISTORIK

1929

Utdrag ur *Protokoll* fört vid möte å Hotell Karl i Götene den 18 okt. 1929 kl 8.30 em med intresserade för bildandet av en motorklubb.

§ 2

Frågan angående bildandet av en motorklubb upptogs mestadels till behandling. Efter övervägande och diskussioner beslöt mötet enhälligt att bilda en fristående motorklubb, utan anslutning till någon som helst landsorganisation.

§ 6

Fråga angående mössmärke väcktes likaledes, vilken fråga också livligt utsattes för diskussion. Bland förslagen framkom att låta utlysa en pristävling bland medlemmarna om bästa förslag till mössmärke. Men på grund av att ej någon kassa finns inom klubben avslogs förslaget.

Detta med mössmärke diskuterades livligt under de första åren och bedömdes som en mycket viktig fråga. Varje bil- och motorcykelförare med självaktning skulle ha ett sådant märke i sin "Vegamössa".

Utdrag ur *Protokoll* fört vid konstituerande sammanträde med Götene Motorklubb å Hotell Karl i Götene den 15 november 1929.

§ 1

Till ordförande för mötet valdes enhälligt Urmakaren J L Ahlstrand, och till sekreterare Josef Holmgren.

§ 6

*Val av styrelse till årsmötet i februari 1930
Till ordförande valdes Byggmästare Sanfrid Kroon
v. ordf. Urmakare J L Ahlstrand
sekreterare Fabrikör Josef Holmgren
v. sekreterare Inspektör Karl Areadius
kassör Handelsbiträde Åke Andersson
ordf. i permanenta tävlings- och turistkommittén Sägverksägare Arthur Storck
klubbmästare Mejerist Paul Larsson
konsultativ ledamot Reparatör Carl Stålheim
styrelsesuppleanter Handlanden Bertil Ullberg
Åkeriägare Sven Borell*

*I permanenta tävlings- och turistkommittén valdes:
v. ordf Kemikaliehandlare Axel Carlsson
sekreterare Handelsbiträde Arthur Ekman
tävlingsstarter Åkeriägare Sven Borell
materialförvaltare och v. tävlingsstarter Reparatör Henning Lund
Till revisorer valdes Poststationsföreståndare E Westergren och Handelsbiträde Arthur Ekman samt till suppleanter för dessa Svarvaren Ivar Olsson.
Övriga personer som röstades in på detta möte var:*

*Sägverksägare Erik Storck
Sadelmakare Sigfrid Hellborg
Handelsresande Algot Persson
Handelsbiträde Karl Johansson
Reparatör Ragnar Svensson
Mjölaren Erik Persson
Lantbrukaren Evert Gilbertsson
Lantbrukaren Evald Svensson
Fabrikör Josef Holmgren
Mjölaren Einar Holmgren
Handlande Axel Carlsson*

Klubbarbetet startade nästan omgående, och redan den 8 december genomförde motorklubben sin första tävling, en orienterings- och precisionstävling öppen enbart för GMK:s medlemmar. Tävligen kördes i två klasser, en automobilklass och en motorcykelklass. Tävlingssträckans längd var 149 km och var närmaste väg mellan Götene, Eggby, Varnhem, Dala, Broddetorp, Vreten, Värsås, Varing, Odensåker, Timmersdala och tillbaka till Götene. När man tänker på att det var vinter och inte precis några autostrader man åkte på måste det betraktas som en stor prestation att bara ta sig runt. Resultatet blev:

Automobilklassen		Motorcykelklassen	
Åke Karlsson	Chevrolet	Arthur Ekman	Saroléa
Sven Borell	Chevrolet	Mats Borell	F.N.
Erik Persson	Oakland	Carl Stålheim	Ariel
Karl Andersson	Pontiac	Bertil Tholerius	Saroléa
Sanfrid Kroon	Chevrolet	Bertil Ullberg	Ariel
Ragnar Svensson	Chevrolet	Carl Arcadius	A.J.S.
Sigfrid Hellborg	Oakland	John Carlsson	H.D.
Josef Holmgren	Ford		
Axel Karlsson	Ford		
Karl Johansson	Oldsmobil		

Intresset var på topp och man drog igång med en omfattande tävlingsverksamhet, fester o. dyl. Första årsmötet hölls den 12 februari 1930, och där beslutades att man skulle söka inträde i Svenska Motorklubben, vilket man även erhöll i september samma år.

Efter ytterligare några klubbävlingar arrangerade man 1931 den första tävlingen öppen för medlemmar från andra klubbar. Samma år beslutar man att delta i lag i orienteringstävlingen "Skaraborgskannan".

På hösten 1931 började man diskutera om att arrangera en backtävling och redan nästa år, närmare bestämt den 12 juni, körde man den första backtävlingen i Karlforsbacken, Lerdala. Man genomförde även backtävlingar där 1933 och 1934 och planerade även en tävling 1935, vilken dock inte kunde genomföras p.g.a. att tillstånd på backens sista avsnitt ej kunde erhållas.

GMK sysslade inte enbart med tävlingar utan var även engagerade kommunalt som kommunens trafiksäkerhetskommitté. Som sådan hade man förkärlek för trafikdelare. man blev till och med tillägnad en vers i Götenevyn 1932 som löd: "Vid Karlavägens västra slut, har GMK satt upp en strut, som skydd mot våra kommunikationer. Men vi hellre sett, Konrad oss en blinkfyr gett. Men vi får inte ha för stora pretentioner."

Under första hälften av 30-talet var GMK mycket aktiva på tävlingsfronten, och man arrangerade upp till fyra tävlingar per år. Ett tag diskuterades även markinköp för en jordbana och man förde även diskussioner med andra klubbar för att kunna lösa banfrågan. En jordbana i Axvall låg mycket nära till hands, men efter åtskilliga turer fram och tillbaka lades projektet ner.

Verksamheten trappades ner något under andra hälften av 30-talet för att under åren 1939 - 1947 ligga nere helt p.g.a. kriget. 1947 drogs verksamheten igång lite försiktigt, men den började komma igång på allvar när GMK ställde upp med lag i moto-crosstävlingar 1954. Det var ett gäng "skinnknuttar" som gick med i motorklubben och började tävla. Detta höll man på med fram till 1962. Under de år som "Pilarna" deltog i moto-cross-serien belade man som bäst totalt två andra- och två tredjeplaceringar. Under dessa år sysslade man även med biltävlingar av olika slag. Man var medarrangör i "Skaraborgsnatta", och i bil-O hade klubbens medlemmar fina framgångar, som toppades av ett Svenskt mästerskap genom paret Freddy Blomberg/Ingolf Elmhammar 1964.

I och med de framgångar GMK hade inom bil-O ökade intresset för verksamheten. Intresset ökade också totalt för motorsport över hela landet, och många profiler kom fram inom motorsporten som t. ex. Erik Karlsson "På taket". Båda dessa saker gav till resultat att medlemsantalet ökade kraftigt för GMK. När man sedan 1966 började diskutera anläggandet av en racing-bana på Kinnekulle, fick GMK ytterligare en ökning i medlemsantalet, med medlemmar från både när och fjärran. Efter ett omfattande förarbete av Gustav Larsson och Co kunde man 1969 genomföra den första racing-tävlingen på Kinnekulle-Ring där bl. a. Ronnie Pettersson deltog i F3.

Premiärtävlingen blev mycket lyckad med bl. a. ca 13.500 st åskådare. Verksamheten på "Ringen" var kantad av både ris och rosor. Efter några års blomstrande verksamhet började intresset för banracing att svalna och publiktillströmningen till tävlingarna började avta, och därmed blev det svårigheter att få det att gå ihop ekonomiskt.

Trots att de ekonomiska problemen hopade sig, tappade man inte sugen inom GMK. 1974 börjar man anlägga en Rally-Crossbana på Kinnekulle-Ring och 1975 körs den första rally-crosstävlingen. Under några år var allt frid och fröjd, men när det kom till GMK:s kännedom att SSK, vilka arrenderar anläggningen, skrev kontrakt med Falköpings MK utan att GMK blivit tillfrågade blev besvikelsen stor. Det är fortfarande dags dato oklart varför SSK handlade som de gjorde, men en sak är säker. Den sista (senaste?) tävlingen GMK arrangerade på Kinnekulle-Ring, vilket skedde våren 1978 och var en SM-kvaltävling i Rally-Cross, blev en stor succé både arrangörmässigt och publikmässigt.

Parallellt med banracingen startades en sektion för gokart (Formel K) 1972. I samma veva började två medlemmar att planera en gokartbana i Vättilösa vilken blev färdig våren 1973. Det stod klart ganska snart att det fanns ett stort intresse för denna sport, och på grund av detta erbjöds klubben att överta banan, vilket också skedde 1974. Samma år kördes den första gokarttävlingen vilken var en klubbävling. Den första bandelen höll inte mått för att kunna köra öppna tävlingar, varför beslut fattades att bygga ut banan. Den 12 oktober 1975 kördes sedan den första nationella tävlingen på Eklund Ring i Vättilösa. Nu hade GMK äntligen fått en verksamhet där man även når det yngre gardet. Men ack, säg den glädje som varar för evigt. De tre senaste åren har bestått av skrivelser, överklagande, regeringsbeslut m.m. m.m. Allt detta beroende på att en granne till banan, vilken tidigare godkänt var verksamhet, tycker att det bullrar för mycket. Verksamheten har under denna tid fortgått och vuxit. GMK har under åren haft fina framgångar och har många duktiga förare, speciellt i klass F-mini och klass C.

Men tyvärr, nu när GMK firar sitt 50-årsjubileum finns fortfarande inget beslut som man har att rätta sig efter vid den fortsatta planeringen av verksamheten på gokartbanan.

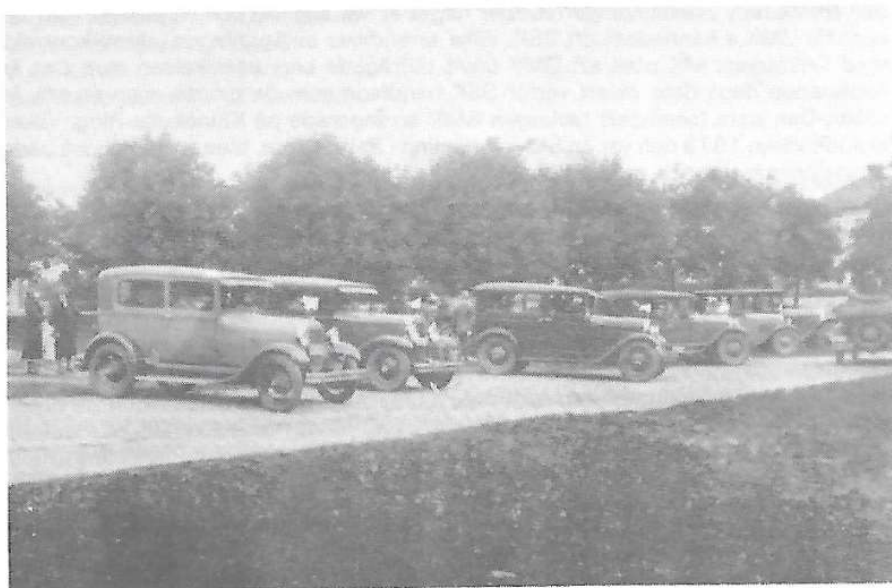
Innan historiken avslutas, måste nämnas att GMK under 70-talet inte bara haft problem med myndigheter och annat smått och gott, utan man har haft en hel del sportsliga framgångar, där Hans Hallberg toppar med sina SM-tecken i Road-Racing. 1976 firade GMK även 10-årsjubileum för "Götene-Rundan", och samtidigt konstaterar man att bredden på rally-sporten aldrig varit så stor.

De äldres utfärd.

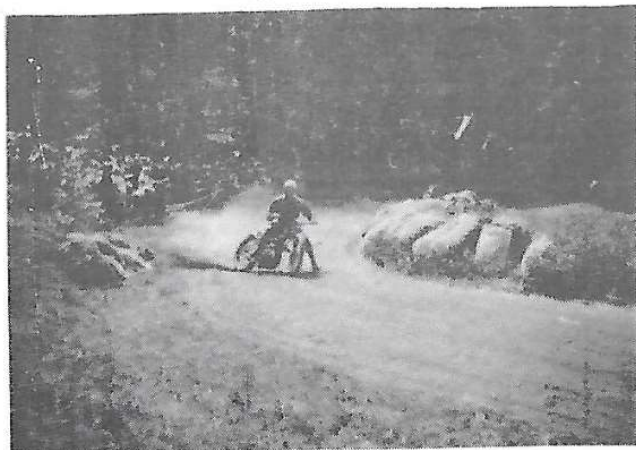
Det finns en tradition som man inom Götene Motorklubb är mycket mån om att bevara, nämligen "De äldres utfärd". Dessa utfärder har GMK arrangerat årligen sedan 1932, enbart med uppehåll för krigsåren. Som exempel på att traditionen är djupt förankrad hos medlemmarna kan nämnas, att när GMK drog igång verksamheten efter krigsuppehållet, 1947, så var just "utfärden" det man först tänkte på och arrangerade.

Idag är den inte bara en angelägenhet för motorklubben, utan även företag och privatpersoner i kommunen ställer upp och stöttar motorklubben.

Både traditionen och den uppskattning som de äldre visar motorklubben, gör att de med all säkerhet även i framtiden genomför "De äldres utfärd".



De gamlas utfärd 1932 från Lilla Torget



Ragnar Svensson
Karlforsbacken 1932

Ordförande

Sanfrid Kroon	1929-35
Gideon Zachrisson	1936-39
Sanfrid Kroon	1940-50
Harry Persson	1951-53
Gustav Larsson	1954-57
Erik Gustavsson	1958
Hans Lundgren	1959-60
Hasse Rydberg	1961-62
Sven Ekström	1963-64
Arne Falk	1965
Per O Claesson	1966-67
Arne Falk	1968-73
Karl-Gustav Andersson	1974-76
Tore Bigsten	1977-

Sekreterare

Josef Holmgren	1929-30
Karl Accadius	1931
Carl Stålheim	1932-34
Åke Andersson	1935-37
Per Andersson	1938-39
Algot Persson	1940-47
Gösta Pettersson	1948
K. E. Strömbäck	1949-52
Erik Gustavsson	1953-56
Fritz Lantz	1957-60
Rolf Gårdh	1961-70
Sven-Erik Abelsson	1971-76
Rolf Gårdh	1977
Ulf Gustavsson	1978-

Kassör

Åke Andersson	1929-34
Algot Persson	1935-38
Sven Vilsson	1939-60
Carl Albansson	1961-62
Per O Claesson	1963-65
Bertil Höög	1966-71
Bengt Ahlstrand	1972-73
Kjell Andersson	1974-75
Berndt Holgersson	1976-



Gideon Zackrisson, Chevrolet, Karlforsbacken 1932