



1925—1965

JUBILEUMSSKRIFT



För alla transporter har BLOMS fordonet



BLOMS ÅKERI AB

Linköping

LINKÖPINGS MOTORSÄLLSKAP

40 ÅR

1925—1965

Ansluten till:



Riksidrotts-
förbundet



Ragnar Gullberg

När SVEMO bildades 1935 visste jag att Linköpings MS fanns men hade inte haft någon kontakt med klubben tidigare. 1935—39 var klubben dock en mycket livaktig medlem. Så kom kriget och satte ett tillfälligt stopp för verksamheten till 1945 och då hade staden Linköping fått två klubbar. Ibland är detta stimulerande för verksamheten men den inbördes striden mellan de två motorklubbarna var nog här mera till skada än till gagn. Så småningom kvarstod i SVEMO endast den äldsta klubben — Linköpings Motorsällskap — och när klubben nu går att fylla 40 år vill jag å SVE-MO:s och egna vägnar gratulera till allt värdefullt arbete som utförts och uttalar förhoppningen om ett långt fortsatt samarbete till motorcykelsportens bästa.

Stockholm i oktober 1965

Ragnar Gullberg



Major H. Palmi

Svenska bilsport av idag och för 40 år sedan — skillnaden förefaller mig stor. Knappast anade väl de av bilsport intresserade som på det "glada" tjugotalet tog initiativ till bildandet av motorklubbar att den sport som ju då utövades av ett exklusivt fåtal under loppet av några decennier skulle utveckla sig till en svensk folksport. Men de anade säkert icke heller vilka mödor och bekymmer som deras klubbar många gånger skulle möta och vilket motstånd som måste övervinnas för att det skulle finnas plats för den tävlingsverksamhet som det ökade intresset krävde.

De svårigheter som förelegat har krävt stora insatser av och inom klubbarna. Det är därför en glädje att kunna konstatera att så många har hållit ut och att kedjan av klubbar ständigt ökats så att Svenska Bilsportförbundet i dag består av över 250 föreningar med mer än 40.000 medlemmar. Det pionjärbete som de "gamla" motorklubbar en gång utfört har visat sig vara till glädje för svensk ungdom av i dag och skapat ett samlande intresse för stora grupper i vårt samhälle.

När nu Linköpings Motorsällskap jubilerar vill jag gärna till en lyckönskan för den 40-åriga lyckosamma verksamheten foga en förhoppning om fortsatta framgångsrika resultat i klubbens arbete.

H. Palmi



Birger Åhs

KAK:s Landsförbund kan i likhet med Linköpings MS och de flesta äldre motorklubbar i vårt land genomgått skiftande öden i form av omorganisationer under årens lopp. Allt detta bottnar i den överraskande och för många oväntat snabba utveckling, som främst bilismen kännetecknats av under efterkrigsperioden. Organisationerna—klubbarna har jämsides strävat efter att så snabbt som möjligt inte bara anpassa sin verksamhet efter den nya situationen utan helst ligga ett eller annat steg före utvecklingen — i sanning inte alltid så lätt!

Från vårt håll har genom åren alltid framhållits att en god lokal aktivitet visserligen är utmärkt men att den i och för sig inte är nog — särskilt de bilburna medlemmarna, som nu är i stor majoritet, bör genom sin lokala klubb få något mera. Detta "något" måste ligga i själva medlemsskapet och inte kräva någon aktivitet eller speciell prestation av medlemmen. Detta "något" måste vara allmängiltigt utformat och ta sikte på några av medlemmens vanligaste behov som bilist — det skall kunna ses som en billig — mycket billig — försäkring att tillgå, då behov uppstår. Detta "något" är vad KAK/L kan erbjuda med sitt service-medlemskap: det ger medlemskap i den lokala motorklubben extra attraktivitet med sin service i den centrala riksorganisationen.

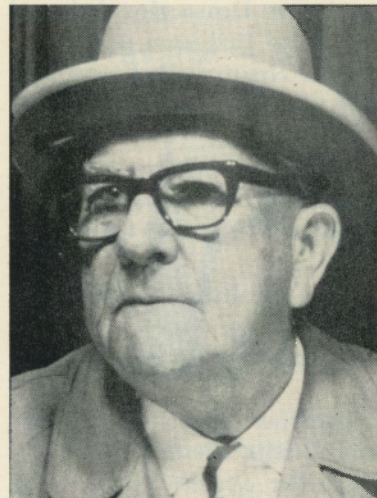
De förutseende ledarna inom Linköpings MS insåg värdet av denna medlemskaps komplettering på ett mycket tidigt stadium. Redan då service-medlemskapet i KAK/L var helt frivilligt gavs det starkt stöd — när det för några år sedan gjordes allmänt för alla klubbens medlemmar tvekade inte de ledande i LMS: klubben gick helt och fullt in för KAK/L:s nya giv. På sitt sätt var LMS:arnas ställningstagande för oss centralt ingen större överraskning. Starka band mellan klubben och KAK/L har alltid eftersträfvats av klubbledningen. Att lokala problem och svårigheter inte alltid gjort möjligt att i allt fylla önskemålen är en annan sak: viljan har alltid funnits, viljan att göra det bästa.

Att se tillbaka är i sig självt inte särdeles fruktbärande men kan vara försvarligt vid ett jubileum. Främst har emellertid KAK/L-klubbarna blicken riktad framåt. Centralt och lokalt är man förvissad om att stora och delvis nya uppgifter i en snar framtid kommer att aktualiseras för våra klubbar. Inte bara som följd av övergången till högertrafik får klubbarna mer och mer ägna sig åt trafiksäkerhetsinsatser. Svårigheterna på tävlings-sidan bidrar också till denna omställning. Reell bevakning av och insyn i det lokala trafiksäkerhetsarbetet måste också bli centrala uppgifter för en förutseende och dynamisk motorklubb — plus mycket annat till bilisternas och samhällets gagn.

Vi vet att LMS går in i ett nytt decenium just i denna anda: att göra bästa möjliga insats för medlemmarna, för samhället. Därför är vi också inom KAK/L glada över att få räkna klubben bland de våra. Vi är beredda ge den allt stöd i dess fortsatta arbete. Och vi vill medverka till att bygga LMS starkare och handlingskraftigare och attraktivare för varje år.

Birger Åhs

LMS UNDER DE 40 ÅREN



1:e ordf. Georg Kindstrand



Nuv. ordf. Ivan Blom

- 1925—1939 Festlig tid med glatt klubbiv och friskt tävlande.
- 1940—1945 Krigså. Inga tävlingar men trivsamt klubbgemenskap.
- 1946—1958 Tävlingsåren med guldglans. De stora tävlingsåren.
- 1959—1965 LMS övergår allt mer till att ta hand om ungdomen.

Det hela började med annonser i de lokala tidningarna som uppmanade alla motorintresserade i trakten att komma till Arbetareföreningen i Linköping tisdagen den 18 juni 1925. En skara entusiaster infann sig till mötet som hölls i Röda rummet. Under kvällens lopp beslutades att en motorklubb skulle bildas i staden. Namnet blev Linköpings Motorcykelklubb. Namnet ändrades dock efter en kort tid till Linköpings Motorklubb.

Vid klubbens första sammanträde — som hölls knappt två veckor senare på Tinnerbäcksgången — valdes en interimstyrelse.

Ordförande blev Sigurd Carlsson, sekreterare Carl Gustaf Sundin, kassör Axel Johansson och klubbmästare O. A. Larsson.

Redan den 27 september körde klubben sin första tävling. Märkligt nog inte i Linköping utan start och mål var förlagt till Söderköping! Premiärtävlingen var en landsvägskörning med motorcykel. Carl Viktor Widmark vann före Folke Hell.

Två skickliga mc-förare som under de närmaste åren skulle skänka mycken glans åt klubben.

Tävling nummer två arrangerades den 11 oktober. Denna gång dock med start och mål vid Ryds gård vid Linköping. Folke Hell vann den uppgörelsen med 12 prickar. Tvåa och trea blev Carl Nyström och Gustaf Sundin. Prisutdelningen ägde rum vid en supé på Grand Hotell tre veckor senare.

För att fruar och fästmän skulle få en inblick i motorsportlivet tog klubbmedlemmarna med sig sina damer på en utflykt som företogs söndagen den 13 september. Färden gick över Borensberg, Motala, Varamon och åter till Linköping.

Den första ordinarie styrelsen fick klubben vid årsmötet i början av 1926. Följande valdes: Ordförande G. Kindstrand, vice ordförande T. Andersson, sekreterare S. Bohman, kassör E. Andersson och klubbmästare O. A. Andersson.

Under 1926 blev det ordentlig fart på klubbens verksamhet. Fem tävlingar genomfördes och 16 ordinarie protokollförda sammanträden hölls. Fyra av tävlingarna var tillförlitlighetsuppgörelser och den femte var en tolkningstävling. Det senare innebar att en skidåkare tolkade efter bil eller motorcykel. Medlemsantalet steg till 120.

Fartfester på Folkungavallen

Nästa år kördes de två första "speedwaytävlingarna" i Linköping. Fast år 1927 kallades tävlingsformen Jordbanetävling. Dessa tävlingar genomfördes på Folkungavallen. Den första i juli och den andra i november. Tävlingsledare vid båda tillfällena var Einar "Blåvik" Andersson. Stor publik vid dessa tävlingar och pengar till klubbkassan.

Dessutom kördes tre tillförlitlighetstävlingar för solomaskiner, sidvagnsmaskiner och bilar. En kräftskiva i Berg hörde till årets trivsellarangemang för medlemmarna och deras damer.

1928 ökade antalet medlemmar till hela 203 personer. En hög siffra för en så ung klubb. Ett klubbrum anskaffades. Även det året en jordbanetävling på Folkungavallen. Dessutom två tillförlitlighetstävlingar och en orienteringsuppgörelse. Vid backtävlingar på Omberg erövrade fyra av klubbens förare första pris i olika klasser. Dessutom noterades hyggliga resultat vid tävlingar i Rökullabacken.

LMK:s första stora internationella framgång kom under 1929.

Då erövrade klubbmedlemmarna Folke Hell och Carl Viktor Widmark den belgiska motorcykelfirman F. N.:s guldpokal åt LMK. Hela världens

Trävaror — Snickerier — Byggnadsmaterial



RÄFÖRÄDLINGEN

Industrigatan 11 Linköping, Tel. 130115 växel



Jöhnckes

motorcyklister fick varje år på hemmaplan tävla om inteckning i den förnämliga trofén. Prestationerna bedömdes efter ett poängsystem. Klubben fick även ta emot en guldplakett från F. N.-fabriken.

Premiär för jordbanetävlingar i elljus var det den 4 oktober 1930 på Folkungavallen. Ett mycket ovanligt evenemang på den tiden.

Året blev för övrigt något av ett mellanår för klubben. Med ringa tävlingsverksamhet. Detta berodde till största delen på de förhöjda sanktionsavgifter som klubbarna skulle betala till Svenska Motorcykelklubben. Mot detta protesterade LMK och andra av landets klubbar. Därigenom var första steget taget till en utbrytning ur Svenska Motorcykelklubben.

Tuff kvinna på mc

Första tävlingen under 1931 var en tolkningstävling. I motorcykelklassen segrade C. V. Widmark. Men i tävlingen inträffade "sensationen" att motorcykeltävlande fru Signe Malmberg blev tvåa före bl. a. Martin Fransson. Det hörde ju inte precis till vanligheterna att kvinnor körde mc. Inte ens under den utpräglade motorcykelepoken på 30-talet. Ännu mindre att damer deltog med framgång i männens tävlingar. Det behöver väl knappast omtalas att Signe är Elis Malmbergs kära hustru. Hon brukade även köra till förlitlighetstävlingar.

Båda två är fortfarande aktiva inom klubben. Elis i styrelsen och Signe brukar vara med på tävlingarna som funktionär.

Intresset för tillförlitlighetstävlingar hade börjat minska både bland förare och publik. Rena hastighetstävlingar ansågs nu intressantare. För att tillgodose den smakriktningen arrangerades två jordbanetävlingar på Folkungavallen under 1931.

Den tendensen höll i sig även 1932 då det blev verkligt dåligt med deltagare i tillförlitlighetstävlingarna. En av de planerade tävlingarna fick inställas då deltagarantalet underskred de åtta startande som stipulerats.

Stjärnor på stybben

Vid jordbanetävlingarna det året deltog smått legendariska figurer som Einar Lindqvist (då LMK:are), Evert "Kumla-Frasse" Fransson och "Skepparn" Ivar Skeppstedt. Einar Lindqvist vann till hemmapublikens stora förtjusning båda tävlingarna.

Den bästa LMK-prestationen under nästa år gjordes av Einar "Motala" Lindqvist som för tredje gången i följd segrade i jordbanelopp på Folkungavallen. I 1933 års tävling på kolstybben dök upp nya sedermera myc-

MERCEDES-BENZ, DKW, SIMCA



Västra vägen 4, Linköping, Tel. 013/12 99 33

Välj rätt — välj Duraflex

Persiennner

Gardiner

DURAFLEX PERSIENNER AB

Drottninggatan 36, Linköping,
Tel. 013/131844, 128549, 142718

ket kända herrar som "Varg-Far" Arne Bergström, som blev fyra i klass A Racer, och Gunnar Bartelsson. Den senare för övrigt tvåa i hela tävlingen. Dessutom noteras att även Bertil Carlsson fanns bland de startande.

En planerad istävling inställdes på grund av dåliga isförhållanden.

1934 blev ett dåligt tävlingsår. Endast två arrangerades. En tillförlitlighets- och en jordbanetävling. I den senare lyckades äntligen "Skepparn" slå Einar Lindqvist på Folkungavallen. Men för att klara av detta tvingades Skeppstedt sätta nytt banrekord.

10-årsjubileum firades 1935 med stor fest på Stora Hotellet. Vid den tidpunkten såg styrelsen ut så här:

Ordförande Georg Kindstrand, sekreterare Martin Fransson, kassör Sven Svernlöv samt ledamot utan speciell funktion Theodor Svensson. Suppleanter var Elis Malmberg, Axel Svensson och Harald Håkansson.

Publikrekord med över 3.000 åskådare noterades 1936 vid jordbanetävlingen på Folkungavallen. Vilket gav klubben ett välbehövligt tillskott till kassan. Endast två tävlingar genomfördes under året.

1936 blev ett viktigt år i klubbens historia. Vid ordinarie sammanträde den 22 september beslutades enhälligt att LMK skulle ansluta sig till den nya motorsportförbund som bildats i landet, nämligen Sveriges Motorfederation. Genom detta var utbrytningen ur Svenska Motorcykelklubben fullständig.

Nästa år kan betecknas som ett normalår med tämligen goda tävlingsprestationer av klubbmedlemmar.

Malmberg kör fort

Goda tävlingsinsatser gjordes under 1938. Speciellt framträdde då Elis Malmberg med en rad segrar på motorcykelsidan. Bland annat segrade han i SMK:s Midvintertävling, som kördes på glashala vägar som kantades av åtskilliga hemliga tidskontroller. Han vann även en annan lika såphal och besvärlig tävling det året, nämligen Örebro Motorcykelklubbs jubileumstävling.

Noteras kan även att Hilding Almekvist slog "Varg-Far" Arne Bergström i en tillförlitlighetstävling för bilar.

Mindre roligt var däremot att jordbanetävlingen på Folkungavallen fick inställas. Beroende på att det var omöjligt att få hyra tävlingsplatsen av Föreningen för idrottens befrämjande i Linköping. Avgjort en besvikelse för åtskilliga tusen motorsportintresserade Linköpingsbor.



Lönnerbergs

Industrigatan 4, Linköping, Tel. 12 93 10

Centrum & Vallatvätten

Snickaregatan 16
013/14 51 08

Syregatan 6
013/14 16 62

.....
— Tvättar allt åt alla —
.....



1965 års styrelse: Stående fr. v. J. Öрман, E. Malmborg, E. Sandberg, sittande fr. v. R. Jansson, I. Öрман, I. Blom, ordförande. T. h. 1965 års kommittéer.

Som vanligt ordnades dock den årligen återkommande julfesten på Stora Hotellet. Först fest för barnen på eftermiddagen och supé med dans för de vuxna på kvällen.

År 1939 arrangerades endast en tävling av klubben. Nämligen den stora Femklubbarstävlingen. Elis Malmborg, Bengt Svensson och Hilding Almekiev lyckades genom skickligt genomförda lopp vinna lagtävlingen åt LMK. En stark prestation. Segervane Malmborg vann motorcykelklassen och Svensson och Almekiev blev etta och tvåa bland bilisterna. Genom detta erövrade de i lagtävlingen för alltid det uppsatta vandringspriset till klubben. Malmborg vann även expertklassen i stortävlingen Väst-Sverige runt.

I september började så det andra världskriget.

Trots kriget kunde Linköpings Motorklubb ordna tre tävlingar under 1940. Två av dessa uppgörelser innehöll något säregna inslag. Medan den tredje var en helt vanlig biltävling på Roxens is.



Hästkrafter på Roxen

I den första tävlingen söndagen den 11 februari* på Roxen ingick trav, tolkning efter motorcykel och bil och ren biltävling! Noteras kan att klubbens nuvarande ordförande Ivan Blom var förare åt segrande biltolkare Evert Andersson. På tredje plats kom skidåkande (!) Elis Malmberg med Thedde Svensson som förare. Bitande kallt på Roxenisen. Minus 25 grader.

En månad senare kördes en ny tävling på isen. Den gången deltog endast bilar. Behållningen av dessa två tävlingar tillföll Linköpingsortens Luftvärnsförening.

I början av december kördes den första gengastävlingen här i Östergötland. Start och mål vid Gamla Idrottsplatsen i Linköping. I den kristidsbetonade kraftmätningen deltog både person- och lastbilar.

Ingen tävling kunde arrangeras under 1941 på grund av att bensinstopp och körförbud proklamerats av myndigheterna.

Trots att tävlingsverksamheten låg nere under krigsåren utvecklades dock en livlig klubbverksamhet med sammanträden och fester. Under 1943 kunde till och med noteras en ökning av medlemsantalet med 17 personer.

En bra sak utträttade klubben 1944. Tio mindre bemedlade barn kläddes då genom klubbens försorg upp från topp till tå.

En Pojkracertävling med lådbilar utan motor ordnades samma år i Rosengatans utförsbacke vid S:t Larsbron. Inte mindre än 37 grabbar från fyra städer tävlade. Stor publik. Behållningen gick till Barnens dag.

1945 blev ett betydelsefullt år. Klubben började förberedelsearbetet på byggandet av Motorstadion vid Kärnavägen.

I mars firades 20-årsjubileum med en rejäl fest på Storan. Styrelsen hade då följande sammansättning: Ordförande Theodor Svensson, vice ordförande Adam Wiklund, sekreterare Hilding Almek, kassör Harry Wahlbin och klubbmästare Eric Johansson. Antalet medlemmar steg från 88 till 126.

5.000 vid premiären

Äntligen kom så den första motortävlingen. Efter fem års nödtvunget uppehåll. Premiärtävlingen söndagen den 20 januari 1946 blev en isbane-uppgörelse för motorcyklar på Tinnerbäcksbadets is. 5.000 åskådare såg "Kumla-Frasse" vinna samtliga sina heat och bli totalsegrare i hela tävlingen.

Under året arrangerades senare två tillförlitlighetstävlingar, en backtävling i Törnviksliden och en jordbanetävling.

Nybyggnader - Ombyggnader - Reparationer



BYGGNADSFIRMA ERLING SANDBERG AB

Majeldsvägen 4 B
Telefon 14 77 14, 13 83 19
LINKÖPING

BYGGER PÅ
FÖRTROENDE



HEMMET, BILEN, FASTIGHETEN, VILLAN, FÖRETAGET, ER SJÄLV

FÖRSÄKRINGSBOLAGET
Allmänna Brand
OMSESDIGT AV 1842

Ågatan 43 - Linköping - Tel. 10 22 50

Efter ett intensivt arbete och ekonomiskt stöd från klubbmedlemmarna blev Linköpings motorstadion så pass färdig att en tävling kunde arrangeras söndagen den 13 oktober.

Klubben kunde då ordna sin första "riktiga" speedwaytävling. Fast det hette visst Dirt Tracktävling på den tiden. Segrare blev Bertil Carlsson från Djursholm. Evert Boo och Linus Eriksson kom på sjunde och åttonde plats.

Första tävlingen under 1947 blev en internationell isbanetävling i Linköpings motorstadion. Linus vann med Evert Boo som tvåa.

En utomordentlig prestation gjorde Rolf Nilsson det året genom att bli Nordisk mästare i backåkning i sidovagnsklassen.

Tävlingsverksamheten ökade våldsamt både här i Linköping och över hela landet. Exempelvis kan nämnas att Gunnar Boo deltog i 36 hastighetstävlingar det året. Evert Boo och Linus Eriksson körde i sin tur 23 respektive 21 tävlingar.

Medlemsantalet ökade kraftigt under 1947 från 182 till 257.

Motorstadion utökas

Den efterlängtnade läktaren i Motorstadion — för 2.500 personer — uppfördes under 1948. Vilket bland annat medförde att det ekonomiska resultatet av tävlingarna förbättrades betydligt det året.

Den första svenska speedwayserien startades. LMK:s lag som döpts till Filbyterna lyckades vinna denna försöksserie. Laget bestod av Hans Engborg, Linus Eriksson, Gösta Zanderholm, Gunnar och Evert Boo med Dick Weider och Stig Carlsson som reserver.

På grund av ett nytt krisläge på bensinfronten hade Svemo stoppat alla landsvägstävlingar under året. En så kallad beredskapstävling fick dock ordnas den 1 oktober. Klubbens förstalag segrade i lagtävlingen genom Elis Malmberg (mc-klassen), N. O. Lindberg (bil) och G. Dahlin (sidvagnsklassen).

Under 1949 kunde kvällstävlingar köras i Motorstadion sedan banbelysning installerats under året.

Filbyterna blev trea i speedwayserien efter Vargarna och Monarkerna. En del av klubbens förare hade börjat delta i "scrambletävlingar". En tävlingsform som dock kvickt bytte namn till motocross.

1950 blev ett betydelsefullt år för klubben. Under året företogs en sammanslagning av Linköpings Motorklubb och SMK Linköping. Det nya namnet blev Linköpings Motorsällskap. Styrelsen fick den här sammansättningen:

Allt i byggvaror

Firma
BYGGE
E. BENGTSSON AB

Alkagatan 4, Linköping, Tel. 013/13 03 20

IN- och UTRIKES TRANSPORTER

till lands, till sjöss och i luften...

AB SVENSKA GODSCENTRALER

Linköpingskontoret

Tel. 013-12 92 85 växel

Ordförande Sten Ferm, vice ordförande S. Tillberg, sekreterare B. Lundberg och kassör Harry Wahlbin. Tage Bergman blev materialförvaltare, Curt Lindqvist klubbmästare och tävlingskommittén kom att ledas av Ragnar Engborg.

Filbyterna speedwaysegrare

Filbyternas speedwaylag vann serien och blev genom detta Sveriges första officiella lagmästare i speedway. 1948 års serie, som ju också vanns av LMK-laget, var en försöksserie. När Vargarna vann året därpå blev de "endast" seriemästare. Filbyterna fick alltså den första SM-titeln!

Linus Eriksson tog i den serien 197 poäng av 216 möjliga. Övriga människor i laget var Kjell Carlsson, Dick Weider, Gösta Kugelberg, Gösta Zanderholm och Stig Carlsson. Som reserver körde Gunnar Johansson och Torsten Carlsson.

Som väl många kommer ihåg avgjordes serien vid "stenkastningsmatchen" i Norrköpings motorstadion. Hemmapubliken hade ställt in sig på att Vargarna skulle slå Linköpingsförarna i matchen. Och därigenom vinna serien.

När det mot slutet av tävlingen blev tämligen klart att så inte skulle bli fallet började hetlevrad och besviken publik att kasta sten på några av Filbyterförarna. Några större stenbumlingar var det dock inte och ingen människa skadades. Det var onekligen liv och spänning i speedwaymatcherna på den tiden.

Linköpings Motorsällskap deltog även i den för året nya motocrossserien. Laget blev trea i sin grupp. Birger Nord hamnade på femte plats i den individuella prislistan när serien var färdigkörd.

Det året blev alltså ett av de bästa i LMS historia!

Även under 1951 var tävlingsverksamheten mycket omfattande dock utan några större framgångar för klubbmedlemmarna. Noteras kan att fem bilar från LMS deltog i KAK:s Midnattssolsrally. Bertil Götherström erövrade silvermedalj i Italiens sexdagarslopp för motorcyklar.

Intensiva tävlingsår

Inte mindre än tolv speedwaytävlingar arrangerades i Motorstadion under 1952 och en motocrosstävling i Berga hage. I speedwaylaget härjade då en rödhårig Tranåsgrabb med namnet Ove Fundin. När serien var färdigkörd stod han som Filbyternas bästa poängplockare. Ingen anade väl då att han skulle bli flerfaldig världsmästare. Expertisen ansåg nog att han åkte litet stelt och konstigt även om det gick fort för det mesta.



för god service vänd Eder med förtroende till

BP BENSINSTATION

Malmslättsvägen, Linköping, Tel. 013/12 37 99

*Säg Tingsryd nu också så får Ni ett gott öl
goda läskedrycker
och den erkänt goda Citrusdrycken*

CAR

Ordertelefon 013/13 10 51

Det året tog Götherström guldmedalj i Italiens sexdagarslopp. Kraftig ökning av medlemsantalet från 279 till 325 vid årets slut.

Klubbens förnämsta tävling genom tiderna arrangerades i Motorstadion den 21 juni 1954. Nämligen Kontinentfinalen i speedway-VM. Och nog blev arrangemanget uppskattat alltid. Det kom inte mindre än 12.000 betalande åskådare till tävlingen. Publikrekord. Ove Fundin, Rune Sörmander och Sune Karlsson kom på de tre främsta platserna.

Den gången hade LMS en nära nog otrolig tur med vädret. Under hela tävlingen rådde uppehållsväder varför det hela blev en sportsligt rättvis och snygg historia. Men minuterna efter det hela tävlingen var slutförd bröt ett hiskligt oväder löst. Med åska och 50-talets värsta ösregn.

Ove Fundin lyckades således komma till VM-finalen på Wembley men tävlingen blev inte vidare lyckad för "Rackarn".

Filbyternas motocrosslag vann Östra distriktets serie det året. Bästa LMS-förare blev Bosse Abrahamsson som blev trea i den individuella prislistan. I övrigt bestod segerlaget av Rolf Blom, Uno Kindstedt, Göran Berg och Lasse Andersson.

1955 återfanns Ove Fundin på nytt i VM-finalen på Wembley. Den gången gick det betydligt bättre än första gången och han placerade sig som femma. Filbyterföraren Stig Pramberg och Dan Forsberg vann svenska speedwaymästerskapet i lagåkning.

Klubben firade 30-årsjubileum med stor bankett på Frimis. Med deltagande av cirka 200 medlemmar och inbjudna från KAK, Svemo, Polisen, Staden, m. fl.

Ett stort år för Linköpings Motorsällskap blev onekligen 1956 då följande trevliga saker hände:

Klubbens förste världsmästare

Då fick klubben sin första Världsmästare genom att Ove Fundin vann VM-finalen i speedway. Dessutom körde Peo Söderman så bra att han blev final-femma. Två Filbyterförare bland de fem främsta i världselitens topp-tävling för året. Inga dåliga grejer!

Vidare kunde klubben stoltsera med att ha landets högsta sammanlagda publiksiffra i sin Motorstadion. Över 50.000 betalande åskådare samlade tävlingarna den sommaren och hösten.

Vid en landskamp mot England kantades banan av drygt 10.000 personer. Näst högsta publiksiffran noterades vid en Stock-Cartävling i juni. Till den uppgörelsen kom sex tusen åskådare.

Motocrossgrabbarna hamnade på andra plats i svenska mästerskapet och blev även tvåa i distriktsmästerskapet.

LMS arrangerade tre Stock-Cartävlingar i Motorstadion, varav en gällde svenska mästerskapet. Fyra tillförlitlighetstävlingar kördes. Den anrikaste — Roxenrundan — samlade över 60 deltagare det året.

Noteras bör även att LMS vann inträde i KAK:s Landsförbund.

Som en kuriositet kan dessutom berättas att SM i hundkapplöpning arrangerades i Linköpings motorstadion. LMS stod dock inte som värdar för den ovanliga tävlingen.

1957 var det ytterst nära att LMS skulle få ett nytt världsmästerskap i speedway. Ove Fundin och Barry Briggs tog 14 poäng var i VM-finalen. Vid omkörningen lyckades Briggs dock sätta Ove ur spel med en kraftig axeltackling, och vinna heatet och därmed världsmästerskapet.

1957 var för övrigt sista året Ove körde för Filbyterna innan han gick över till Kaparna.

Crossåkare vann SM

LMS motocrosslag vann serien och det första officiella SM-tecknet för lag med förarna Bosse Abrahamsson, Bengt Spångberg, Jan Andersson och Inge Johansson i finaltävlingen.

Ur tävlingssynpunkt började 1958 mycket bra med välregisserade isbanelopp för bilar på Kanaldammen vid Bergs slussar söndagen den 3 mars. Trots det mulna vädret kom 5.000 till den spännande tävlingen. Både standardbilar och midgetracers deltog. Gösta Zanderholm var tävlingsledare.

Beträffande isbanetävlingar så har klubben även ordnat några sådana för motorcyklar på Tinnerbäcksbadets is under de senare åren. Vid en av dessa isracinguppgörelser deltog flera ryska landslagsmän. Även en så prominent person som Ove Fundin försökte sin lycka på Tinnerbäcksisen. Men någon större succé som isracingförare gjorde kanske inte den förre Filbyterföraren. Åtminstone inte om man jämför med hans fenomenala förmåga på stybben sommartid.

Med sorg i hjärtat erinrar man sig även att 1958 var det sista år som Filbyterna tävlade i allsvenska speedwayserien. Publikintresset började att minska i hög grad både i Linköping och i landet i övrigt.

Trots detta kunde LMS bjuda motorentusiasterna på speedway även under 1959. Trots att inga seriematcher kördes i Motorstadion. Den 2 maj kördes exempelvis en träningstävling med nya unga förarbegävningar. 21

maj arrangerades en Stjärnspeedwaytävling. Mest inkomstbringande var dock Stock-Caråkandet och motocrosstävling.

1960 blev det bättre fart på speedwayåkandet. Filbyterna ställde upp med ett lag i division II. Under Janne Örmans ledning vann laget serien. Bäste poängplockare blev Tore Kindstrand. Som trots avsaknad av allsvensk rutin lyckades komma med som reserv vid stora speedway-SM i Stockholms stadion. L. E. Claesson placerade sig som trea i junior-SM.

Vid motocrosstävlingen på Bergabanan blev arrangörerna glatt förvånade över att det kom 2.500 åskådare trots att inga stjärnförare deltog.

Sjöswärd tog guld

Gladde gjorde även Bo Sjöswärd som lyckades köra sig till en guldmedalj i Internationella Six Days. Han fick även tjänstgöra som ledare för det svenska laget vid Tatra Trial i Polen.

Två trialtävlingar arrangerade LMS under året. Dag Wasén blev trea i DM.

1960 var också det år som Floyd Paterson gästade Motorstadion för uppvisningsboxning. LMS stod dock inte för det arrangemanget.

standards
med modet i centrum

Den välsorterade specialaffären för

HERR-, JUNIOR- och TONÅRSKLÄDER

standards
KLÄDER
Stora Torget I CENTRUM Linköping

Även under 1961 gjorde mc-åkande T-föraren Bo Sjöswärd utmärkta lopp och fick guldmedaljer i både Polska Tatra Trial och tyska mästerskapen Onkel Toms Hytte.

De två tillförlitlighetstävlingarna Roxenrundan och Vintersvängen arrangerades av LMS med Elis Malmberg som tävlingsledare. Speciellt Roxenrundan fick mycket förarberöm. Ungdomskommittén ordnade i oktober under ledarskap av Olle "Gjutarn" Nilsson en speciell tillförlitlighetstävling för mc-förare. Två andra väl genomförda arrangemang förde med sig att förarna i det gebitet ansåg att LMS:s Trialtävlingar var de mest välordnade i hela landet. Alf Löfqvist var tävlingsledare.

Ett stort evenemang var en gräs-TT tävling för bilar som kördes tillsammans med seriemotocross på regementets övningsområde. Perfekta arrangemang och relativt stor publik. Ett envist regnande under sista halvan av tävlingen ställde dock till förtret både för de tävlande och publiken. Tage Bergman var ledare för den nya tävlingsformen.

Premiär för speedcar

I början av säsongen ordnade LMS den första riktiga Speedcartävlingen i staden. Banan i Motorstadion var dock inte speciellt bra. Tävlingar med dessa vagnar skall köras på permanentad bana om sporten skall komma till sin rätt.

Beträffande Trialsporten bör kanske omtalas att den sporten hade premiär i Linköping redan söndagen den 23 november 1958. Drygt ett år senare blev Dag Wasén distriktsmästare i Östra distriktet. Den finaltävlingen arrangerades av LMS vid Berga och Ljungsbro.

Trial har sedan blivit en populär publiksport både här i staden och i Bersbo, dit klubben senare flyttat dessa evenemang. LMS har även fått förtroendet att ordna en SM-tävling.

Vad tillförlitlighetstävlingarna beträffar så kan noteras en festlig historia som f. d. speedwayföraren Torsten Carlsson råkade ut för under LMS-tävlingen Vintersäsongen 1960.

På andra varvet hamnade han bakom ett brudfölje som parkerat sina fordon på en smal väg. En stor mängd bilar stod parkerade på tävlingsbanan. Torsten försökte ta sig förbi genom att delvis köra i det grunda diket. Men snön var rikligare än han trott. Så ekipaget fastnade. Då kom bröllopsgästerna rusande till hjälp. Och började häva upp bilen på vägen. Iförda frackar och klänningar. Bilen kom upp på vägen och Torsten kunde fortsätta.

I februari 1962 blev Linköpings Motorsällskap medlem i Svenska Riksidrottsförbundet.

Under året arrangerades åtta tävlingar. Därav tre trialtävlingar. Tillförlitlighetstävlingen Vintersvängen kördes med många startande varför tävlingen gav hyggligt ekonomiskt resultat. Tävlingsledare Roland Almek. Speedwaylaget åkte ur division II. Även motocrossåkarna hade ett dåligt år. Huvudsakligen beroende på ungdomlig orutin.

Ökad ungdomsverksamhet

1963 ökade medlemsantalet till 226 personer. Det blev ett kort gästspel för Filbyternas speedwaylag i division III. Serien vanns och nästa år blev det åkande i den högre serien. Motocrosslaget i 250 cc-klassen klarade sig bra i serien och kom på andra plats. Specialtrial i Bersbo. Många deltagare och stor publik. Två tillförlitlighetstävlingar kördes, Roxenrundan och Vintersvängen.

Sören Björk blev under 1964 svensk T-mästare bland B-juniörerna på mc. Trea blev Jan Samuelsson och 5:a Björn Johansson. Östgötamästare i T-åkning för bilar blev Toivo Melonen efter fina insatser i Östgötaserien. Speedwaylaget körde i division II utan att nå toppresultat.

Förhandlingar om motorsportområde på Sviestads ägor upptogs med Linköpings stad.

För första gången i LMS:s historia hade föreningen under vinterhalvåret 1963—64 två fritidsgrupper anmälda till Linköpings stads Ungdomsråd. Ledare var Janne Öрман.

För att råda bot på ledarbristen inom ungdomsverksamheten i staden medverkade LMS i samverkan med Ungdomsrådet och andra organisationer i en kampanj för att värva ledare.

Sviestadbanan invigd

Den trevligaste händelsen under 1965 har varit att klubben, efter intensivt arbete av medlemmarna, kunnat köra den första motocrosstävlingen vid Sviestad. 2.500 arbetstimmar gick det åt innan premiärtävlingen kunde arrangeras söndagen den 5 september. Närmare 2.000 åskådare kantade banan trots det dåliga vädret. Tävlingsledare var Esser Möjegård.

Filbyternas speedwaylag i division II har under året inte haft lyckan med sig. Två seriematcher har arrangerats i Motorstadion.

Betydligt bättre gick det för Linköpings Motorsällskap i årets Östgötaserie i OT för bilar. Klubbens lag kom på en god tredjeplats i den hårda

Svenska Valvoline Oil AB

Luntmakargatan 77, Stockholm VA - Tel. 010/23 47 10



Distriktsrepr. John Johansson

Videgatan 3 B, Linköping - Tel. 013/13 17 95

konkurrensen. I Vintersvängen konstaterades med glädje att en av klubbens biltävlingsveteraner Bengt Svensson på nytt ställde upp i en tävling. Med "Drosk-Johan" Folke Johansson som kartläsare.

Ulf Lönnström gjorde en mycket bra prestation genom att bli tvåa i årets junior-SM i T för motorcyklar.

Den i särklass bästa LMS-prestationen under året utfördes dock av A-junioren Sören Björk när han en vecka före klubbens 40-årsjubileum lyckades vinna sin klass i årets mycket strapatsrika motorcykeltävling Novemberkåsan. I sträng kyla och på glashala vägar avgjordes tävlingen i Västmanland.

Tävlingen var mycket påfrestande för de 126 startande förarna. Endast ett trettiotal kom till målet i Västerås. Nämnas kan exempelvis att mångfaldige vinnaren av Novemberkåsan Rolf Tibblin tvingades bryta sedan ögonen frusit igen för honom.

Linköpings motorsällskap har under det senaste året fått ett 60-tal nya medlemmar. Antalet LMS:are uppgår nu till nära 300 personer.

Lars Grönlund