

De första tio åren av SMK Hörbys historia...

Det var riktigt kallt kvällen den 15 januari 1960. Inne på Autocentralens kontor vid Ringsjövägen, Hörbys Opel, Chevrolet och Bedford handlare satt bilförsäljare Otto Ekberg och avslutade köpekontraktet på en ny svart Opel Kapitän. En av byns taxiägare hade efter månader av tuffa förhandlingar äntligen gjort slag i saken. Smolket i bågaren var ju inbytesbilen, en Chevrolet Belair -54:a med över femtiotusen mil på mätaren plus rost både här och där.

- Får prova att sälja den till den där finne raggarkillen som jobbar på Addo, tänkte Otto för sig själv.
- Fast då får jag antagligen hans hemska lfa -53:a i inbyte och den går ju aldrig att sälja, inte ens för skrotpris till 35:an.

Otto packade ihop papperna och stoppade ner dem i portföljen. Nu hade han annat att tänka på, kaffekokningen inför kvällens möte och det var hög tid. Efter lunchen på "klassen" på Stora Hotellet, biff a' la Lundström som serverats av Gulli, hade Otto gått över till Henrys Conditori och köpt en veteflåta. Passerade Lundströms på vägen tillbaka till jobbet, pratade lite med Anton själv, tyvärr en Fordman och inhandlade ett kvartskilo av Lundströms egenrostade bönor. Nu kranade han upp vatten, satte kastrullen på spisen i klubbrummet och väntade på att det skulle koka upp.

Hemma på Skolgatan vred samtidigt folkskollärare Bengt Rynge om nyckeln i den stålgrå Folkvagnen och den pigga 34-hästaren vaknade till liv. I fönstret kunde han se hustrun Barbro plocka undan efter kvällsmaten och ungarna Claes, Gunilla och lilla Marie stegade som vanligt runt.

- Skönt att komma hemifrån en stund, tänkte Bengt.

Eftermiddagens snack med åttonde klassens värsting Nisse gjorde honom fortfarande mer än irriterad.

- Undrar om det gör någon nytta med uppsträckningen inne på lärarrummet. Han är ju helt omöjlig, och hamnar garanterat på uppfostringsanstalt, blev analysen.

Några minuter före klockan sju, hördes friherre Fredrik Ehrensvärds karaktäristika steg ute på gårdsplanen. Samtidigt svängde charkuterist Franz Meissner upp sin Chevrolet och bakefter kom Rynge's folkvagn.

Herrarna gick in i klubbrummet där kaffedoften bådade gott för kvällen. De fyra herrarna hälsade i hand och satte sig kring bordet med den ljusa Perstorp-skivan. Efter några minuters kallprat tog Ehrensvärd till orda.

- Mina herrar jag hälsar er hjärtligt välkomna. Anledningen till att vi samlats här i kväll är för att bilda en motorklubb.

En motorklubb bildas.

En och en halv timme senare hade de fyra bildat en motorklubb om än fortfarande namnlös. Till ordförande utsågs Fredrik Ehrensvärd, vice ordförande Bengt Rynge, sekreterare Otto Ekberg och som kassör valde man Franz Meissner.

Första punkten i protokollet efter valen, var ett beslut att starta en "kartläsningskurs" som Bengt Rynge blev ansvarig för. Andra punkten blev att ansöka om medlemskap i Svenska Motorklubben om tillstånd att få starta en lokalavdelning i Hörby. Avslutningsvis bestämdes att Ehrensvärd " ... *meddelar tidningen Mellersta Skåne om klubbens bildande*".

En månad senare var det dags för det andra mötet och nu hade Svenska Motorklubbens Centralstyrelse gett klartecken till klubben, vars fullständiga namn blev Svenska Motorklubbens Hörbyavdelning, förkortat i likhet med SMK:s stadgar till SMK Hörby. Medlemsavgiften bestämdes till 15 kr/år.

Bengt Rynge hade också fullgjort sitt uppdrag och skaffat fram två personer villiga att leda kartläsningskursen. Frukthandlare Ture Schott och bilförsäljare Kjell Svensson accepterade uppdraget och kursstart bestämdes till torsdagen den 25 februari. Totalt 20 kurskvällar á två timmar var det planerat för och platsen var Föreningsrummet på Stora Hotellet.

Kursavgiften blev 15 kronor för medlemmar och en femma extra för icke SMK:are. Arvodet till Schott och Svensson sattes till 200 kronor plus kaffe efter varje avslutad kurskväll.

Andra styrelsemötet i SMK Hörby avslutades med att de bägge kursledarna invaldes i styrelsen.

Dags för årsmöte.

Sommaren förflöt och det tredje styrelsemötet hölls inte förrän den 23 augusti, men redan nu kan man ana att det har börjat knaka lite i den nybildade klubben. Kartläsningskursen som lockade trettio deltagare, fick avbrytas efter bara ett par kvällar då Svensson blev sjuk och lades in på sjukhus. Avbrottet innebar att intresset svalnade så pass att kursen aldrig återupptogs. Samtidigt meddelade sekreterare Ekberg att han inte ville fortsätta med sitt uppdrag efter årsmötet. Hur som helst beslöts att årsmötet " ... äger rum onsdagen den 14/9-60 klockan 19.00 på Stora Hotellet i anslutning med dans".

Vid det första årsmötet behöll Ehrensvärd posten som ordförande medan Kjell Svensson gick in som ny viceordförande efter Rynge som istället blev sekreterare. Meissner fortsatte som kassör medan Otto Ekberg tog hand om rollen som klubbmästare.

En av SMK Hörbys mest tongivande personer under åren har varit Mauritz "Macke" Elofsson och första gången Mackes omnämns i protokollen är den 8 april 1961. Då beslutar man att skjuta upp den planerade "10-mils tävlingen" och istället satsa på en större tävling till hösten. Första tävlingskommittén bestod av Fredrik Ehrensvärd, Kjell Svensson och så Macke Elofsson och som " ... behjälplig till Elofsson vid tävlingens tillkomst valdes Bengt Thulin".

Vid det här laget 1961, hade klubben drygt sjuttio medlemmar och dessa bidrog till en lyckad Knutsfest på Stora Hotellet vilken gav hela 700 kronor i vinst.

Bencker ny ordförande.

Första ordförandeskiftet kom redan vid det andra årsmötet då Försäljningschef Bertil Bencker valdes till ny ordförande efter Ehrensvärd. I stort sett alla som startade klubben ersattes och bara kassören Franz Meissner blev kvar. Nya namn var Lars Nilsson, vice ordförande, Rune Quist, sekreterare, Elsa Sjöbeck, vice sekreterare. Dessutom utökades styrelsen med Ove Persson, Nils Jönsson och Bengt Thulin.

Fortfarande var inte klubbens stabilitet vad gäller styrelseposterna stark. Redan vid nästa årsmöte 1962 byttes stora delar av styrelsen ut. Bencker omvaldes som ordförande, medan verkmästare Erik Persson blev ny vice. Till sekreterare valdes bilförsäljare Per-Åke Mårtensson medan Ove Persson gick in som vice sekreterare och Elsa Meissner blev vice kassör. Till ledamöter nyvaldes Hans Svensson, Macke Elofsson, Lennart Engholm, Leif Lindfors, Sten Andersson och Bertil Rubin.

Efter några år blev klubben allt stabilare och vid årsmötet gällande verksamhetsåret 1965 var det bara Per-Åke Mårtensson som av sagt sig som sekreterare. Han ersattes av revisor Kjell Lundgren som sedan behöll posten långt in på sjuttiotalet.

Men redan året därpå blev det nya rockader sedan Bertil Bencker av sagt sig ordförandeskapet på grund av flytt till Kristianstad. Ny ordförande blev vice ordföranden Erik Persson som i sin tur ersattes av Gustaf Malmlöf, välkänd profil i Hörby som innehavare av Gulf-macken på Ringsjövägen. Ny kassör blev Bertil Rubin då Meissner valt att lämna efter fem år på posten.

Vid femårs jubileet kunde man konstatera att medlemsantalet uppgick till 127 stycken som alla betalat 15 kronor i medlemsavgift. Bokslutet 1965 visade att klubbens inkomster blev totalt 13 195,55 kr. När så utgifterna inskränkte sig till 9 605,96 kr gav detta sedan klubben en total kassabehållning av 12 965,93 kr. Klubbens ekonomi var med andra ord mycket stark och detta efter bara fem verksamhetsår.

SMK Hörby växer.

De följande åren växte sig klubben allt starkare både ekonomiskt och tävlingsmässigt. Medlemsantalet hade 1969 ökat till 149 medlemmar inklusive då 23 damer som ingick i den då två år gamla SMK Hörbys Damklubb. Men årsmötet i klubblokalen på Liljegatan den 1 november 1968 blev dramatiskt. Ordföranden Erik Persson hade i förväg aviserat att han önskade avgå, samtidigt som valberedningen misslyckats både med övertalning och att hitta ett nytt namn till posten. Under mötet gjordes ett sista försök, men Persson var obeveklig och konstaterade dramatiskt inför medlemmarna.

- Är där ingen som ställer upp som ordförande så lägger vi ner klubben!

Efter detta hot föll Bertil Rubin, tidigare kassör men vid tillfället inte längre medlem i styrelsen, till föga och tog över ordförandeklubban. Utan hans uppoffring kunde mycket väl SMK Hörbys historia annars ha slutat här, blott åtta år efter starten.

Rubin satt bara ett år varefter Macke Elofsson tog över ordförandeklubban. En klubba han inte släppte förrän efter tjugofyra år då Thorvald Wikström tog över. Wikström i sin tur var ordförande till 1998 varefter artikelförfattaren tog över stafettpinnen i tre år. Wikström gjorde då en ettårig comeback innan det var dags för Lars Servin att föra SMK Hörby skutan vidare in i framtiden. Sedan några år tillbaka är det nu Magnus Helgesson som är ordförande

Noterbart är att under klubbens sextio verksamhetsår har man bara haft nio olika personer på ordförandeposterna. Dessutom var hälften av dessa verksamma under de tio första åren.

Första klubblokalen på Liljegatan.

Till att börja med hade SMK Hörby ingen egen klubblokal. Merparten av klubbens möten och kurser hölls i Föreningsrummet på Stora Hotellet. Men även Conditori Svea och Restaurang Intim användes till olika träffar. Allt som tiden gick och verksamheten svällde blev behovet av en egen lokal allt mer tydlig. Samtidigt undersökte man möjligheterna att bygga en bana för nymodigheten "Speedcar", det som senare döptes om till go-kart. Gamla soptippen vid Karnas Backe tyckes vara ett lämpligt område för en sådan bana och här kunde man även då bygga ett eget klubbhus. I Höör fanns då redan en speedcar-bana, men detta var inget som hindrade enligt ett styrelseprotokoll från 1963. Nu var varken Hörby Köpings Fastighetsnämnd eller Hälsovårdsnämnden intresserade av att hjälpa till så projektet rann ut i sanden.

Strax före jul 1964 fick Erik Persson nys om att fotbollsföreningen IFK Hörby skulle lämna sin lokal på Liljegatan. Lokalen låg i källaren i Harald Gustafssons tämligen nybyggda hyreshus.

- Den passar oss perfekt, menade Erik på styrelsemötet.

- Dessutom, om vi kan dela hyran med Kommunalarbetarförbundet som jag vet letar efter lokal, blir det inte så dyrt...

Klubben slog till och hyran blev 50 kr/månaden vilket styrelsen tyckte var en rimlig kostnad och dessutom övertog man lite av IFK:s gamla möbler till en kostnad av 200 kronor.

Fredagskvällar blev SMK:s ständiga mötestid då man disponerade lokalen själv enligt avtalet med fackföreningen.

Ett drygt år senare stod klubben som ensam hyresgäst sedan fackföreningen hittat en större och bättre lokal. I den här trånga och föga ändamålsenliga lokalen fanns SMK Hörby fram till 1976. Då erbjöd Hörby Kommun klubben den så kallade "Ahlstadskas fastigheten" mitt emot gamla kvarnen på Slagtoftavägen. Efter en omfattande renovering av medlemmarna själva blev detta klubbens fasta punkt fram till 2004, då man övertog IK Lågans klubbhus. Även detta renoverades av medlemmarna och nu har SMK Hörby en ljus, ändamålsenlig klubblokal med tillhörande förråd.

Första T-Tävlingen 1963.

När SMK Hörby bildades fanns det i princip tre olika tävlingsformer som klubbens medlemmar kunde ägna sig åt. Bilorientering vanligen kallad O-tävling, Tillförlitlighet förkortades kort och gott T-tävling och så en kombination av de båda, OT.

I O-tävlingarna gällde det för ekipaget att hitta bemannade och obemannade kontroller längs en hemlig bansträckning. Kartläsaren fick "körordern" i sin hand trettio sekunder före start och skulle sedan med hjälp av denna pricka in kontrollerna inom föreskriven tid annars blev det prickbelastning.

T-tävlingen är det som vi idag allmänt kallar "Rally". Att på avlysta specialsträckor köra så snabbt som möjligt och på transportsträckorna däremellan vara som vilken trafikant som helst. OT var en kombination av bägge tävlingsformerna och innehöll både O-sträckor, där det gällde att hitta kontroller och specialsträckor där man körde fortast möjligt. OT försvann tidigt på sextiotalet.

Bara halvåret efter klubbens bildande ansåg styrelsen att man var mogen för att arrangera den första egna tävlingen, en Bilorientering och den skulle köras redan i november. Nu gick det inte riktigt så enkelt som man trodde, utan ganska omgående flyttades tävlingsdagen till söndagen den 4 december. Just i tävlingsfrågan dök den första "krisen" upp i klubben. Vid oktobermötet 1960 ansåg vissa att man skulle satsa på en större tävling direkt. Kjell Svensson hade dock kraftiga invändningar mot detta.

- Absolut nej! Jag föreslår istället att vi kör korta interna tävlingar och gör detta i samråd med våra grannklubbar, var hans förslag.

- Vi klarar inte av att arrangera en stor tävling ännu då det behövs mycket mer funktionärer än vad vi har. Jag röstar nej!

Styrelsen gick på Kjells linje och beslöt att ordna månadstävlingar istället för den större mer krävande varianten.

Premiärtävlingen sköts upp ännu en gång på grund av dåligt väder och kördes inte förrän den 29 januari 1961, alltså ganska exakt ett år efter att klubben startat. Tävlingen följdes sedan av flera liknande korta så kallade "tio-milatävlingar" under året.

Men en större tävling hägrade och till sist kunde inte styrelsen motsätta sig kraven från tävlingskommittén. I april 1961 klubbades beslutet att arrangera en "större tävling" till hösten" och Macke Elofsson utsågs till tävlingsansvarig, tillsammans med övriga i styrelsen.

Den 15 november arrangerades då klubbens första riktiga tävling, OT-tävlingen Hörby-Rundan med enligt årsmötesprotokollet, "talrika besökare". Två Hörbyekipage vann sina klasser, i A-juniorer segrade Lennart Hansson/Bertil Rubin och i B-juniorklassen, Gunnar Nilsson/Althéa Nilsson.

Årets därpå kände sig Macke Elofsson och de andra så varma i kläderna att man beslutade sig för att köra en T-tävling. Men då precis som nu, var det brist på funktionärer. Bengt Thulin lugnade då Macke.

- SAK, Skånska Automobilklubben har lovat att hjälpa till, jag har pratat med Åke Fremark så det är inga problem, avslöjade Thulin på mötet i mars, bara fem månader innan tävlingen skulle köras.

Namnet på tävlingen blev helt enkelt "T-tävlingen" med start och målplats på Bil & Traktor i Hörby. I tävlingsledningen fanns Macke, Erik Persson, Per-Åke Mårtensson och Bertil Bencker och med över sjuttio anmälda ekipage fick klubben en flygande start som arrangör. Tidningen Mellersta Skåne införde en artikel fyra dagar före start, där signaturen Saj skrev:

"Anmälningar har inkommit ända från Göteborg och Gävle så nog kommer klubbens första tävling att bli en verkligt fin tävling" och fortsatte.

"Det är mycket arbete klubben lagt ner på banan och fortfarande putsas det till här och där och på lördag står den 150 man starka funktionärsstaben på plats med sina startflaggor och tidtagarur".

Bland deltagarna återfanns hela den sydsvenska eliten med namn som, Lennart Diebitsch, Kaj Bornebusch, Åke Fremark och slutliga segraren Ulf Svensson från Ljungby i en Saab Sport. Bäst av hemmaförarna lyckades inte oväntat Bengt Thulin med en andra plats i A-juniorklassen även han med en Saab Sport.

Samarbete med SAK.

Första T-tävlingen fick mycket gott betyg vilket sporrade Macke och de övriga till en fortsättning. Funktionärsbiten var ett problem som man delade med SAK med säte i Malmö. Nu utvecklades ett intimt samarbete mellan klubbarna både vad gällde funktionärer och deltagande i respektive klubbars egna "träningar". Samarbetet innebar även att klubben fick fyra sidor i SAK-Posten, Malmöklubbens fina och påkostade klubbtidning. Före detta var ett stort problem att få ut medlemsinformation och detta löstes då på ett smidigt sätt med SAK-Posten.

Från SAK kom 1964 förslaget att man skulle samarrangera en riktigt stor T- tävling där vardera klubb ansvarade för sex specialsträckor. Förslaget klubbades igenom och en "samarbeteskommitté" bildades i januari 1964.

Under våren som blev intensiv med flera gemensamma klubb tävlingar, jobbades det också frenetiskt med att få stortävlingen med DM-status, i hamn. Tävlingen döptes till pampiga "Örestadspokalen" och planerades att köras den 22 augusti 1964. SAK bidrog till prisbordet med ett vandringspris, en ståtlig pokal "Guldbilen" och som kröntes av en bil i äkta guld.

Örestadspokalen kördes med lite drygt 90 startande och fick mycket beröm. I årsboken Motoråret kunde man läsa följande

"Trånga passager, fint underlag och omväxlande snabba och svåra sträckor var en meny som gillades av både aktiva och publik. Sista sträckan kördes genom ett högt vattenstånd där den våta varan stod i kaskader."

"På ett annat avsnitt åkte man rakt igenom en lada. Publiken stod i gödselstacken som var bästa utsiktsplats".

Första priset som var hela 1000 kronor i kontanter och detta lockade bland annat Malmö tandläkaren Lennart Diebitsch i en splitt ny Austin Cooper S, hämtad direkt från England och "som skulle vara kapabel för 200 km/tim". Nu packade Hundkojan ihop på den sjunde sträckan, precis som märkeskollegans Lars Kralls bil som då ledde tävlingen. Nu vann Ulf Svensson från Ljungby, precis som i klubbens T-tävling året före.

Bästa hemmaförare blev Kenneth "Kennetsme" Larsson som i par med Kjell Viktorsson vann B-juniorklassen med en VW 1500S och detta i konkurrens med över femtio andra i klassen.

Samarbetet med SAK hade dock gnisslat en hel del där åsikten i SMK Hörby att allt för mycket jobb hamnade hos dom. När så Malmöklubben dessutom hamnade mest i rampljuset trots att merparten av jobbet gjorts av SMK Hörby, var intresset minst sagt ljumt för en fortsättning. SAK var dock mycket positiva och ville fortsätta på den inslagna vägen. Vid ett styrelsemöte på Café Svea beslöt man att än en gång ställa upp och samarbeta. Kravlistan från SMK Hörby var dock större den här gången och bland annat skulle tävlingen köras under nytt namn som SMK Hörby bestämde.

- Går SAK:arna inte med på detta så kör vi vår tävling själv, menade ordförande Bencker.

SAK var inte villiga att gå klubbens krav till mötes och så sent som i juni 1965 beslöts att samarbetet på tävlingsfronten skulle upphöra. Kort varsel, då årets tävling var planerad till den 2 oktober. Men detta var inget som satte ner arbetsglädjen hos Macke och de andra i tävlingskommittén.

- Nu kör vi på det är flera månader tills det är start!

Första TV-Svängen körs 1965.

Ett problem var vad tävlingen skulle heta. Man beslöt att ordna en namntävling bland klubbens medlemmar och till slut fastnade styrelsen för Bengt Thulins förslag, "TV-Svängen". Thulins tankar gick till Hörbys nya stolthet, TV-masten och när så första specialsträckan "Ulatofta" strök förbi masten ute i Östra Sallerup, då var namnet solklart.

Den 2 oktober startade så den allra första TV-Svängen och inte ens Macke trodde då att den skulle bli en

av landet mest långlivade rallytävlingar. 2020 körs den 56:e upplagan av TV-Svängen..

Start och mål var förlagt till ANA-Motors anläggning på Råbygatan och härifrån gav sig drygt åttioekipage iväg, ledda av Hässleholmsparet Bertil Lind/Anders Ericsson i en Ford Cortina GT. Första start var klockan 19.00 och inte förrän strax före 22.00 startade sista i bil från Råbygatan.

Banan som innehöll tio specialsträckor gick via Ulatofta, Tattarp, Herröd, Skåningsboda, Linnekulla, Hulta, Törastorp, Attarp. Fulltofta och som sista sträcka kördes en sträcka strax norr om Höör

I startlistan fanns tio SMK Hörby-ekipage, Kenneth Larsson VW 1500S, Bert Hermansson Renault R8 Gordini, Stig Kristiansson Saab Sport, Nils Rungstam Renault R8 Gordini, Bengt Borggren VW 1200, Per-Assar Andersson Renault R8 Gordini, Gert Asplund Saab Sport, Kjell Andersson Volvo Amazon och som sista hemmaekipage, Rolf Martinsson i en Austin Cooper.

Nu var ingen av hemmaåkarna favorit till totalsegern utan den ansågs vara vikt för Saabs "fabriksförare" Åke "Bryggaren" Andersson med kartläsaren Bo Thorszelius från Uppsala.

Bryggaren i sin Saab Sport pallade för trycket och vann tämligen komfortabelt sedan värste utmanaren, Ljungbys hundkojeförare Lars Krall tvingats bryta efter en avåkning på Törastorpssträckan.

Av hemmaförarna slutade Kenneth Larsson/Sven Torstensson trea i A-juniorklassen medan Nils "Nicke" Rungstam/Bengt Björkqvist vann B-juniorklassen med Gert Asplund/Bo Hildingsson som trea.

På det dignande prisbordet stod klubbens stolthet, priset till Totalsegraren, en "transistor-TV" som inhandlats förmånligt hos Martinssons Radio & TV. Priset åkte med Bryggaren hem till Uppsala. När så TV-Svängen fyllde fyrtio år kom 1965:års segrare tillbaka till Hörby och skänkte tillbaka TV-apparaten som numera intar hedersplatsen i klubblokalen.

Med sista bil i mål runt 04.00 på söndagsmorgonen hölls inte prisutdelning förrän på kvällen klockan 18.00.

På Café Svea samlades pristagarna för att hämta pokaler, fika och så naturligtvis eftersnack.

Årets därpå var ännu mer intensivt för Macke och de andra som höll i klubbens tävlingar. Redan den 9 maj var det tid för O-tävlingen "Hörby-Rundan" med nästan femtio startande. Vann gjorde Trelleborgarna Werner Sjöstedt/BO Herlöfsson.

Bryggaren vinner TV-Svängen igen.

I början av september var det tid för andra upplagan av TV-Svängen och som vanligt var det Macke som höll i trådarna. Tävlingen ingick precis som 1965 i DM för Södra Bilsportförbundet och vann gjorde återigen Åke "Bryggaren" Andersson som kom till Hörby som SM-ledare. Som bäste Hörbyförare slutade B-junioren Per Harrysson/Jan Giertz med sin Saab 96 genom klasseger.

Att det var en tuff tävling kunde man läsa i Mellersta Skåne på måndagen .

"En förare från Gislaved lyckades vända sin Saab på vänstersidan för att slutligen hamna på taket. Men de fartfyllda grabbarna fick bilen på rätt köl och fortsatte till mål. De ville till och med ha sin bil besiktigad för skadeprickar. Det är alltså friskt mod i de här fartkämparna då det gäller tillförlitlighet".

1967 innebar problem för TV-Svängen då den skulle köras veckorna före högertrafikomläggningen. För första gången hade man i landet infört allmän hastighetsbegränsning till 90km/tim. Bara några veckor före tävlingen förstod klubbledningen att detta skulle ställa till problem

- Vi kör ju mycket fortare än nittio så vi måste nog söka dispens hos polisen, konstaterades det.

En dispensansökan skickades till Kungl. Majestät. som skickade den vidare till Länsstyrelserna i Malmöhus och Kristianstad län vilka tillstyrkte. Men hos Vägverket stötte man på patrull, avslag och hela TV-Svängens existens var i fara. Länspolismästare Hans Fjelner såg dock inga problem.

- En avlyst väg faller inte under vägtrafikförordningen och de bestämmelser som stadgas där.

Byrådirektör Nellborn på Statens Vägverk var av annan åsikt och menade .

- Verket är kritiskt inställd till avlysning av allmänna vägar för tävlingsändamål.

Men den elfte augusti, bara en dag före att TV-Svängen skulle starta kom så beskedet från Kommunikationsdepartementet., ” Svenska Motorklubben Hörby har av regeringen fått dispens från allmänna fartbegränsningen på vissa specialsträckor i samband med en tillförlitlighetstävling den 12 augusti”.

De åttio anmälda ekipagen och tävlingsledningen med framförallt Kjell Lundgren i spetsen, kunde pusta ut det blev tävling, men Lundgren var irriterad.

- Allt det här bråket och extraarbetet har tillkommit enbart för att Länsstyrelsen i Kristianstad dröjt. Från Malmöhus har den här detaljen varit avklarad sedan länge, men det brukar vara så med Kristianstad, en massa krångel.

När det så äntligen blev tävling stod Värnamoparet Bertil Johansson/Anders Fransson som segrare med en ny Saab V4:a. Hemmaseger blev det med Stig Kristiansson/Bengt Nilsson i A-juniorer grupp 1. Första segern i en lång rad för Stig som nu bytt ut sin trilsande Saab Sport mot nya vassa Opel Rally Kadett. Nu fungerade TV-Svängen som ett urverk och i de tre näst följande upplagorna var det Stockholmaren och fabriksföraren hos Opel, Janne ”Satan” Henriksson som vann tre år i rad.

Stig Kristiansson, mesta föraren i SMK Hörby.

Att plocka ut enskilda framgångsrika förare och kartläsare är naturligtvis oerhört svårt i en så stor klubb som SMK Hörby. Åtskilliga namn har passerat under klubbens femtio år, men den som utan tvekan varit mest framgångsrik under klubbens första årtionden är Stig Kristiansson. Stig fyller 80 i år och är den som tävlat allra längst, hjälmen lades inte på hyllan förrän i mitten av 2000-talet. Då hade han över fyrtio år som aktiv rallyförare bakom sig.

Bilmekanikern från Starrarp inledde karriären i mitten på sextioalet med en Saab Sport som krånglade för det mesta. Via en Opel Kadett 1100 Coupé blev det riktigt snurr på framgångarna 1968, då han satte sig i Opels nya rallyvapen Rally Kadetten. I den silverfärgade blixten kom segrarna nu tätt för Stig med svågern Bengt Nilsson som kartläsare. Det första av de näst intill oräkneliga DM-gulden kom samma år, då han vann grupp 1-klassen.

Segerraden i både enskilda tävlingar och olika mästerskap blev lång för Stig som i slutet av sextioalet fick sällskap i den nu röda Rally Kadetten av barndomskompisen Hans-Lennart Hansen som kartläsare. Paret fortsatte via diverse Opel-modeller att vinna i stort sett allt i Sydsverige fram till 1978. Då lämnade Hansen bilen och ersattes av Roland Brorsson som delade bil med Stig till en bit in på åttioalet. Då hade sonen Joachim blivit så gammalt han kunde kliva i högerstolen. De sista femton åren av den aktiva karriären körde Stig i klassen ”Klassiska Rallybilar” första åren med en stor Opel Rekord Coupé 6 och på slutet Porsche 911 S.

Förste föraren i SMK Hörby som gav stora rubriker var bilförsäljaren Bengt Thulin. Thulin var framgångsrik med sina Saab Sportar under en kort period i början av sextioalet och vann flera klassegrar.

Största framgången var kom i SM-tävlingen Sydrallyt, en lång tävling som kördes i både Skåne och Småland. Trots att Thulin bara var A-junior chockade han omgivningen och körde in som femma i SM-klassen före betydligt mer namnkunniga förare. Tyvärr innebar framgången även att han tröttnade på det hela och avslutade en mycket lovande karriär alltför fort.

1969 är ett märkesår i SMK Hörbys historia, då tog nämligen SMK Hörby för första och enda gången hem lagsegern i en SM-tävling. Det var i tredje deltävlingen av SM i T, Bergslagsrundan i trakterna kring Kristinehamn som det historiska inträffade. I laget ingick Stig Kristiansson/Hans-Lennart Hansen Opel Rally Kadett, Larry Svensson/Fred Roswall Saab V4 och Rolf Boström/Bengt Olsson Saab V4.

Larry Svensson och Rolf Boström som ingick i laget tillhörde de absolut snabbaste förarna inom Södra Bilsportförbundet som var gemensamt med Småland. Medan Larry körde mjukt och vägvinnande så var Boström hans raka motsats. Otaliga är historierna om hans vilda körstil, bland annat rullade han två gånger och vickade Saaben på sidan tre gånger i TV-Svängen 1970.

Andra duktiga förare under klubbens första tio år var bland annat Kenneth Larsson, Macke Elofsson, Per Harrysson, Stefan Lind, Nils Rungstam, Erik Persson, Lars Palm och Bert Hermansson för att nämna några. Bland kartläsarna var det också många duktiga namn Urban Kollberg, Olle Ottosson, Olle Bengtsson, Assar Olsson, Kjell Viktorsson, Sven Ottosson och Lars Stjärnberg tillhörde de mera framgångsrika under klubbens första år.

Iskörningen, grunden till ekonomin.

Ett av klubbens första arrangemang utanför tävlingarna var iskörningen på Ringsjön. Första gången detta skedde i klubbens regi var 1963. Den 16 januari framlade tävlingskommittén att klubben borde *"... anordna en halkövning vid Hörby Ringsjöstrand å det snaraste då isen har erforderlig tjocklek. Upplogning av banan sker genom hyra av Hörby Köpings traktor till en kostnad av 25 kr/timmen, enligt herr Erik Perssons uppgift"*.

Det blev succés direkt och lördagen den 2 februari skulle halkövningarna ske under mer organiserade former. Till exempel skulle tillstånd hos Landsfiskalen inhämtas, denne hade dock synpunkter.

"Banan måste vara längre än den gamla och den som herr Erik Persson skissat på mäter 6 km vilket härmed godkännes".

KAK, Kungliga Automobilklubben tog även de kontakter för att få till en samövning i halkkörning. Major Wessel i KAK gav SMK Hörby dispens för att genomföra "KAK:s manöverprov på is" med åtföljande diplom som bevis på genomfört prov. Isen var hela 37 cm tjock så detta behövde man inte oroa sig för.

En uppmuntran la styrelsen in inför den här stora uppgiften och det gällde de egna funktionärerna. *"Om arrangemanget på isen går bra så bjuder klubben funktionärerna på kaffe med smörgås"*.

Det blev mycket smörgåsar för halkövningarna blev en stor framgång. Under fyra helger gjordes totalt 655 starter, varav 160 provade på att klara KAK:s manöverprov. Dock klarade bara 48 förare det knepiga provet och fick diplom. Avgiften på 5 kronor för SMK:are och 8 kronor för övriga inbringade totalt 3 109 kronor.

Årets därpå gav iskörningen ännu bättre resultat med en inkomst på drygt 8 000 kronor.

På en enda helg i slutet av februari 1965 kom över 200 bilar och provade på halkan på Ringsjön. Detta gladdde "Isgeneralerna" Erik Persson och Hans Svensson som lade ner ett jättejobb med den snötäckta isen. Deltagarantalet överträffades året därpå och siffran fördubblades till 400 ekipage på en enda helg.

Pengarna strömmade in och har sedan dess förvaltas väl av klubbens kassörer. Det är nog ingen överdrift att säga att sextiotalets iskörningar lade grunden till den goda ekonomi som än i dag finns i SMK Hörby.

Ett annat populärt inslag var när SMK Hörby bjöd in till "Manöverbana med högerkörning" inför högertrafikomläggningen 1967. På Parktorget gjordes en bana i ordning och som hölls öppen två timmar varje dag. Torsdagarna var dock reserverade för *"kvinnliga förare som lätt annars kunna stressa av de mer erfarna manliga förarna"*. Som övervakare av manöverprovet fungerade Förste polisassistent Herman Sjögren och när premiärbilisten på banan, Bilskollärare Bertil Månsson i sin vita bilskole-Amazon provade högerkörning, fick han naturligtvis godkänt.

Vad hände sedan?

De första 60 åren av SMK Hörbys historia kan kort och gott sammanfattas som framgångsrika och positiva. Tre gånger har klubben stått som arrangör av SM-deltävlingar i rally, 1971, 1976 och 1996. Däremellan har man även kört SM i Bilorientering 1977 och 1990. Nordiska Mästerskapet avgjordes i TV-Svängen 1993. Idag har klubben 330 medlemmar och är den sjätte största inom Södra Bilsportförbundet.

Epilog

... Ehrensvärd tackade för intresset och knackade symboliskt i bordskivan med sin reservoarpenna för att markera att mötet var slut. Ekberg höll upp det sista av kaffet medan Rynge tog ännu en bit vetekrans och sa fundersamt.

- Vad tror ni egentligen, kan det bli något av en motorklubb i Hörby?

Ehrensvärd stängde locket på sin slitna bruna portfölj, tittade på Rynge innan han svarade.

- Ingen aning, nu har vi i alla fall satt igång, så får vi se hur länge det varar!

Tommy Svensson

Sekreterare i SMK Hörby och medlem sedan 1968.



Vid klubbens 20-års jubileum 1980 på Stora Hotellet träffades de tre av grundarna som fortfarande var i livet. Fr.v Otto Ekberg, Franz Meissner, Fredrik Ehrensvärd i samtal med hedersordförande Mauritz "Macke" Elofsson. Bild: Tommy Svensson



En av de stora profilerna genom åren Kjell Lundgren, för upp sträcktiderna för TV-Svängen 1968.



I den trånga klubblokalen på Liljegatan jobbas det intensivt inför TV-Svängen 1969. Artikelförfattaren sitter som sexa i höger kant av bordet, vid sidan av Kjell Lundgren som styrde jobbet med järnhand.



Prisbordet från en tidig upplaga av TV-Svängen med nymodigheter som Transistor-TV och Transistorradio vid sidan av mer traditionella pokaler.



Saabs fabriksförare Tom Trana ger sig iväg från Scan som var start och målplats i TV-Svängen 1970. Starten lockade som vanligt man ur huse i Hörby.



En av de mest aktiva i SMK Hörbys barndom var Ove Persson, längst till höger. Här agerar han TK-chef vid Ulatoftasträckan 1968 och skickar iväg bröderna Dick och Egil Länje, SMK Helsingborg i deras årsgamla Volvo Amazon 123 GT.



TV-Svängen har alltid haft ord om sig att vara tuff och utslagsgivande. En som kan skriva under på detta var Ingemar Johnzon från Varberg. Han fick 1970 lasta sin kvaddade Volvo Amazon på en timmerbil för att få hem den till Halland. Bild: Tommy Svensson



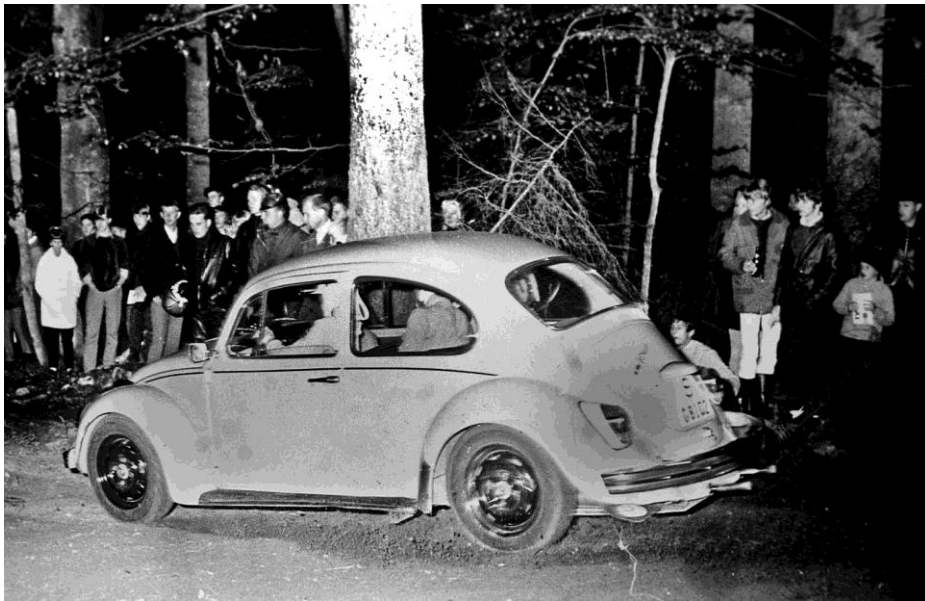
En stor förarprofil i klubben var Stefan Lind. Här har han precis klarat förbesiktningen inför TV-Svängen med sin våldsamt trimmade DKW F12, året bör ha varit 1967.



Stig Kristiansson med kartläsare Bengt Nilsson i mål efter ännu en klassseger i TV-Svängen 1970.



Vinnarbilen nummer ett i slutet av sextiotalet var Opels nya Rally Kadett. Här pressar Stig med kartläsare Hans-Lennart Hansen Rallykadetten mot ännu en seger.



TV-Svängen har alltid varit en folkfest och lockat ut mycket publik i skogen. På bilden från 1968, passerar smålänningen Sven-Olof Fröjd med en splitter ny VW 1500 åskådarna på specialsträckan i Fulltoftaskogen.



Förste förare från SMK Hörby som på allvar lät tala om sig var Bengt Thulin när slutade som total klassfemma i SM tävlingen Sydrallyt.



Kenneth Larsson med kartläsare Sven Torstensson har precis kommit i mål som trea i A-juniorklassen i den första TV-Svängen 1965. Paret körde en VW 1500S.



Klubbens egen Per Harrysson provar på iskörning ute på Ringsjön med sin Saab 96 år 1964. Som mest lockade iskörningen 400 ekipage på en och samma helg.

Ljungbypar segrade i Örestadspokalen Hörbyekipage största överraskningen

ETT hörbyekipage stod onekligen för den största överraskningen i tävlingen om Örestadspokalen, vilken avgjordes på de melansånska vägarna under lördagskvällen och natten till söndagen. Tävlingen, som ingick som DM-final i Södra distriktets tillförlitlighets-DM, hade samlat närmare 100-talet ekipage, därav ett 50 man starkt fält för B-juniorer, vilken klass hemfördes av SMK:s i Hörby Kenneth Larsson och Kjell Viktorsson. Klar segrade i seniorklassens 23-milabana, därav elva mil specialsträckor, blev paret Ulf Svensson/Lennart Odegaard, Ljungby MK, som därmed erövrade det fina vandringspriset Örestadspokalen — en silverpelare krönt med en miniatyrbils i guld.

Kvällens och nattens positiva överraskning var tvivelsutan den prestation, som B-juniorer Kenneth Larssons körning utgjorde. Han presterade nämligen en körning, som till och med var bättre än de flesta seniornas. På de tio specialsträckorna, som juniorerna körde mot elva för seniornas, var det endast segraren Ulf Svensson, som klarade sig bättre än hörbyekipaget. Och ändå var det bara Kenneth Larssons andra T-tävling. Den utmärkta insatsen lovar onekligen gott för framtiden.

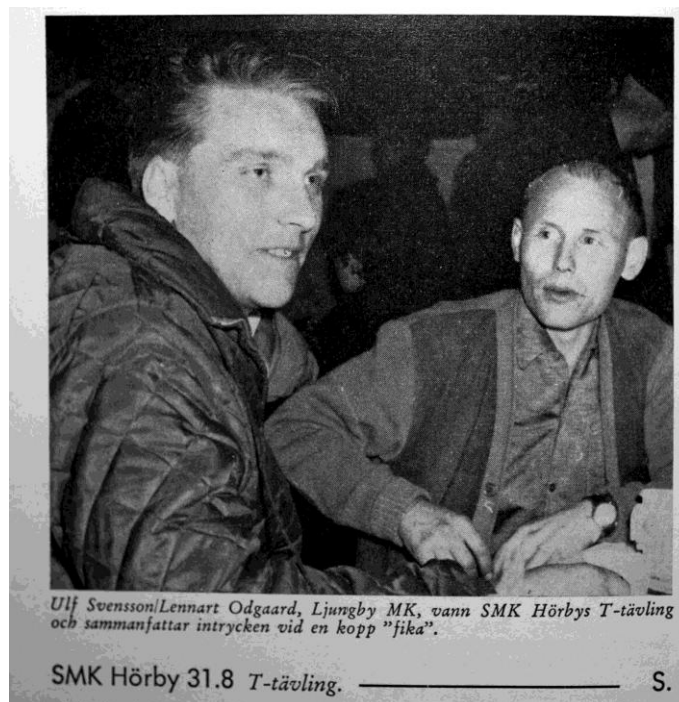


Segrarna i seniorklassen Ulf Svensson och Lennart Odegaard från Ljungby MK.

Klipp ur årsboken Motoråret från 1964 på segraren i Örestadspokalen, Ulf Svensson, Ljungby.



1969 är ett märkesår i SMK Hörbys historia, då vann klubben Lagtävlingen vid SM i T i Kristinehamn. Grabbarna som gjorde det och som hänger på Saaben är fr.v längst fram, Hans-Lennart Hansen, Stig Kristiansson. Bakom, fr.v Bengt Olsson, Larry Svensson, Fred Roswall och Rolf Boström.



Ulf Svensson/Lennart Odgaard kopplar av med en fika efter segern i SMK Hörbys första tävling "T-Tävling" 1963.



Ordföranden, den åttonde i ordningen sedan begynnelsen 1960, Lars Servin framför klubbhuset på Norregatan i Hörby. I händerna håller han Totalsegerpriset i den allra första TV-Svängen 1965 som segraren Åke "Bryggaren" Andersson skänkt tillbaka till klubben. Bild: Tommy Svensson



Erik Persson var isgeneral vid sidan av sitt styrelsejobb samt blev ordförande 1966-68..



Bertil Rubin räddade SMK Hörby genom att gå in som ordförande efter ett stormigt årsmöte 1968.



Halkövningarna vid Ringsjöstrand

Tidningen Mellersta Skåne hade flera stora artiklar om iskörningen på Ringsjön 1965.



Skånska AK:s "Örestadspokalen" blev en mycket hård tävling för syd-Sveriges elit. Lennart Diebitsch hade med en ny Cooper SS — specialtrimmad och direktimporterad från England — satsat allt på att vinna tävlingen, men grejorna höll inte den gången! — Infälld tusenkronorsvinnaren och segerherren Ulf Svensson, Ljungby.

Ett klipp ur Motoråret 1964 som visar hur svårt och trångt det var på specialsträckorna i Örestadspokalen.



Mauritz "Macke" Elofsson är den ordförande i SMK Hörby som suttit längst 1970-1994. Han var också klubbens tävlingsledare från 1963 fram till mitten av åttiotalet.

Fotnot.

Citat som inte anger källa samt inledning och avslutning är hämtade ur skribentens vidlyftiga fantasi. Där inget annat anges är bilderna ur SMK Hörbys arkiv och upphovsmännen är okända.