

SVERAS Historia

Organisation

Motorsporten i Sverige föddes med flygande fanor och klingande spel. Impulsen gavs av den internationella automobil- och motorbåts-utställningen på Gamla Idrottsparken i Stockholm, som pågick under tiden 16-24 maj år 1903. Det var i samband med avslutningen av utställningen, som ett historiskt sammanträde ledde fram till ett förslag om bildandet av en "Stockholms Motor Klubb" med Clarence von Rosen som initiativtagare. På hösten samma år var skapelsen färdig, men nu omdöpt till "Svenska Automobil Klubben", SAK. Det inte minst viktiga i stadgarna var att klubben, sitt namn till trots, även skulle verka för främjandet av motorbåtsporten genom alla till klubben anslutna motorbåtsägare. Man kan därför säga att motorbåtsporten föddes på hjul. Under åren 1903 till 1915 arbetade SAK för motorismens utveckling både till lands och vatten. År 1908 fick föreningen kungligt beskydd och ändrade namn till "Kungliga Automobil Klubben", KAK.

KMK

Motorbåtmännen inom KAK fann det angeläget att, som motvikt till det år 1914 bildade "Svenska Motorbåtsällskapet", skapa en fristående båtorganisation. Från början inriktade man sig på att bli en klubb med kunglig stämpel. Dessa aspirationer förverkligades också på rekordtid. Inom några månader efter bildandet av "Svenska Motorbåts Klubben", närmare bestämt den 28 maj 1915, fick den också kungligt beskydd och kunde anta namnet "Kungliga Motorbåt Klubben".

KMKR

De svenska snurrevikingarnas härnadståg 1930 gjorde tiden mogen för skapandet av ett organ som speciellt ägnade sig åt racersporten. En kommitté tillsattes för att utreda frågan, och resultatet blev så positivt att man enhälligt fastslog att bilda en raceravdelning inom KMK. Den 5 december 1930 bildades KMKR som kom att vara Sveriges auktoritet inom racerbåtsporten fram till starten av SVERA.

1904 Första tävlingsåret - Vikingabragd

På flera sätt är 1904 ett märkesår för motorbåtsporten i Sverige. Då deltog för första gången en svensk båt, ingenjör C.G. Petterssons egenhändigt konstruerade och byggda "Vikingen", försedd med en svenskbyggd Reversator-motor, i den s.k. Kielregattan. Båten vann sin klass och hemförde bl.a. "Daimler-kannen". Första tävlingen i Sverige Någon vecka senare deltog "Vikingen" i Sveriges första kända motorbåtsstövling, den 24 juli i Marstrand, och vann en ny seger. Tävlingen arrangerades av den 1902 bildade Göteborgs Motorklubb. Denna klubb uppgick år 1905 i SAK, "Svenska Automobil Klubben", och därmed var bandet knutet mellan ost- och västkust. Första tävlingen i Stockholms skärgård Den 4 september 1904 hölls den första motorbåtsstävlingen i Stockholms skärgård. Stora banan utgick från start- och mållinjen utanför Rindöbaden, genom Tynningösund, över Torsbyfjärd, söder om Kungarne, förbi Stora Höggarn, Askrikefjärden och runt Storholmarna. Vidare Askrikefjärden tillbaka, norr om Granholmarna, genom Tenösund och över Vaxholmsfjärden till mållinjen. Anslutningen var stor, liksom i Marstrand ett 40-tal båtar. Åskådartillströmningen var närmast överväldigande. Tävlingen blev lyckad, även om bensenmotorerna krånglade lite till mans. Fotogenmotorerna klarade sig däremot bra. Tävlingsens snabbaste båt var 14-knoparen "Togo" som ingenjör Henning Forslund inköpt i Köpenhamn och i sista stund fått upp till Stockholm. "Togo"

såg ut att bli en klar segrare, då han låg långt före alla andra, men han slog av på farten utan att tänka på handikapen, och så blev "Togo" slagen av en 7-knoppare. En ringa tröst var att "Togo" hade lyckats gå om Vaxholms roddarlag, som påstod sig ro 12 knop, och som den dagen beredde sig stort nöje genom att ro ifatt motorbåtarna.

1907 - Distanstävlingar

Vid de första tävlingarna var det motorns driftsäkerhet som fällde utslaget. För att fästa uppmärksamheten på sjödugligare båtar uppsattes år 1907 ett vandringspris av ingenjör Fritz Egnell, tillsammans med de tyska firmorna Bosch och Zeiss, med just detta syfte. Den första tävlingen om priset gick från Vaxholm via Sandhamn och Dalarö till Saltsjöbaden, en gångtid på 8-10 timmar. Följande sommar utsträcktes tävlingen ett stycke till havs och samlade ett trettiootal båtar. Avsevärda förbättringar uppvisades, men det var lite si och så med både utrustning och kunnande vad gäller navigation. Kompassen betraktades som något tämligen överflödigt.

Utomskärstävlingar på långa distanser blev nu på modet. Vid den här tiden var det ju inbordare som gällde, och för att få några extra knop åtgick många hästkrafter som också medförde många extra kilon. En känd spiral som också kan omräknas i kronor. I kvadrat! Då passade det bra med en tävlingsform där inte endast hastigheten var utslagsgivande. Under 1914 inställde KAK alla tävlingar på grund av den utrikespolitiska spänningen. Däremot arrangerades distanstävlingar i skärgården både 1914 och 1915 av det nybildade "Svenska Motorbåtssällskapet". Ett fyrtiootal båtar deltog, däribland utombordare som klarade sig utomordentligt bra.

1919 - Mellankrigstiden

Sommaren 1919 kunde de efterlängtade tävlingarna återupptas. Den första hölls vid Högböte i mitten av juni, men endast fem deltog då de flesta ännu inte hunnit rusta sina båtar. Desto livligare blev deltagandet vid KMKs och KSSSs gemensamma regatta vid Saltsjöbaden den 30-31 augusti. Ett trettiootal båtar deltog här i tävlingen om det nyuppsatta vandringspriset Fylgiapokalen. Höjdpunkten sommaren 1920 ur publiksynpunkt blev racertävlingarna i Saltsjöbaden den 29 augusti och 12 september, där "Hunter II" med sina drygt 30 knop var snabbast. Intresset för denna tävlingsform höll i sig, så följande år startade inte mindre än 11 racerbåtar i striden om Fylgiapokalen. Utombordsmotorn utvecklas och gör motorbåtsäget mer överkomligt för gemene man. Inte mindre än 75 tävlande påstås ha deltagit vid en regatta i Stockholm år 1922. För att samordna den internationella motorbåtssporten bildas detta år "Union Internationale Motonautique", UIM, och får sitt säte i Belgien.

1927 - Premiär för utombordsracers

År 1927 kan noteras som starten för rundbanetävlingar liknande dagens form. Den lätta utbordaren gav god fart på en lätt båt trots en inte allt för imponerande effekt. Det, jämfört med inbordarracers avsevärt mycket lägre priset, gav möjlighet för flera intresserade att börja tävla. Många jämsnabba ekipage på en kort rundbana bjöd på täta och spännande fighter i publikens smak. Premiären ägde rum vid den första av en serie tävlingar för utombordsracers vid Saltsjöbaden. Bengt Unander-Scharin segrade i klass C, 500 cc, vilken var den enda klass som kördes. År 1928 börjar man också tävla på Djurgårdsbrunnsviken och vid Vaxholm. Segrare blev Erik Pehrson resp. Bengt Unander-Scharin. Man kan förvånas över hur snabbt Svenska förare gav sig ut i Internationell konkurrens. Redan år 1929 segrar Gunnar "Bullen" Jacobsson med Johnson-motor, i klass C vid tävlingar i Detroit, USA och Bengt Unander-Scharin och Erik Pehrson tar varsin seger och varsin andraplats i klass C i Lido, Italien. Den

första tidens båtar var smala och förhållandevis långa "runabouts", flatbottnade eller med tvärsteg, och styrdes med motorns styrspak. Körningen i högre fart skuttande i vågorna blev ganska okontrollerad så snart infördes rattstyrning och fjärreglage till gasen.

1930 - Mälaren Runt

Detta år instiftades och för första gången kördes denna på sin tid världens längsta tävling för utbordare. Starten gick vid Stadshuset via Ormudden, Nybyholm, Västerås, Mälarbaden, Strängnäs, Mariefred, Södertälje och åter till målet vid Stadshuset. Vid varje nämnd plats var ett tankningsuppehåll inlagt. Hela sträckan blev 274 km. Första året var endast för racerbåtar, den tidens hydros. Av 16 startande fullföljde endast två. Segraren hette Göran Meyersson och körde en Forslund-båt med Archimedes BSRB, 350 cc, med en medelfart av 18,5 knop. Tävlingen fick verkligen stor uppmärksamhet, så motortillverkare som Archimedes, Evinrude och Johnson ställde i fortsättningen upp med riktiga fabriksteam. Från och med 1931 infördes också en passbåtsklass, den tidens sportbåt. Många ställde upp i racerklassen med lätta och snabba rundbanebåtar med knästående körställning. Det måste varit tufft att i fyra och en halv timme kämpa med Mälarens vågor i sådana "galoscher". Därför utvecklades en speciell "Mälarnrunt-båt", en kraftigare stegbåt med sittande körställning, som kunde hålla en högre medelfart i vågorna.

Racerklassens segrare: 1931, Robin Carlsson, Century Cyclone/Johnson PR 60, 500 cc, 28,4 knop. 1932, Gideon Forslund, Forslund/Johnson, 30,2 knop i full storm. 1933, Robin Carlsson, Century/Johnson, 30,2 knop. 1934, Bo Hjort, Wagner/Elto, 24,6 knop. 1935, Edgar Söderström, Cedermark/Archimedes B-3, 31,0 knop. 1936, Ferdinand Grumme, Bogbåt/Evinrude 4-60, 1000 cc, 32,2 knop. 1937, Sture Selander, Cedermark/ Archimedes B-3, 33,7 knop. Passbåtsklassens segrare: 1931, Gösta Holmström, Forslund/Archimedes BSRB, 19,2 knop. 1932, Sinar Runius, Runius-Karlsborg/Penta T-1, 500 cc, fyrtakt, 14,0 knop. 1933, Tore Ståhl, Forslund/Johnson, 19,8 knop. 1934, Erik Berg, Archimedes F-båt/Archimedes B-3, 22,8 knop. 1935, Jörgen Nielsson, F-båt och B-3, 21,4 knop. 1936, Sture Selander, F-båt och B-3, 24,5 knop. 1937, Jörgen Nielsson, F-båt och B-3, 23,4 knop. Efter 1937 blir det inget mer "Mälaren Runt".

Vikingatåg per snurra

Året 1930 drog ett lag svenska snurreraceråkare under KMK's standert och med KMK-sekreteraren, mariningenjör Carl C:son Böös, ut på ett vikingatåg till kontinenten. Den viktigaste tävlingen gällde landskampen mot Tyskland och matchen om Prix des Nations i Potsdam. Svenskarna, representerade av Bo Hjort, Erik Pehrson och Bengt Unander-Scharin, vann en knapp seger med tyskarna hack i häl. Man kammade dessutom hem ett flertal ståtliga priser i extratävlingar. Bland annat segrade Ferdinand Grumme i klass X, 1000 cc. Från Potsdam drog man sedan vidare till Bayonne i Frankrike, där nya segrar inhöstades. De svenska förarna fick definitivt blodad tand på att mäta sina krafter med den europeiska eliten, något som i fortsättningen har gett väldigt god utdelning. Erik Pehrson segrade i klass B, 350 cc, med Archimedes och i klass X med Soriano B4. Bengt Unander-Scharin blev dessutom etta i klass C i Karlshagen, Tyskland. År 1931 blir Gunnar "Bullen" Jacobsson, Johnson, etta i klass C i Lido, Italien. Stig Lindqvist, Johnson, segrar i klass C i Budapest, Genève och Potsdam. Även detta år vinner Sverige landskampen i Potsdam med ett lag bestående av Bengt Unander-Scharin, Stig Lindqvist, Kurt Oldenburg och Bo Hjort. Bengt Unander-Scharin avlider 1931, och

som minne inrättas ett vandringspris "S-1 Pokalen", efter hans startnummer. Priset är ständigt vandrande och tillfaller den som samlat mest poäng, år efter år. Gunnar "Bullen" Jacobsson erövrar priset varje år fram till 1937.

1935 - Racerbåtsporten sprids över Sverige

Från att helt ha dominerats av Stockholmsområdet sprids nu, år 1935, racerbåtsporten till Dalarna, med tävlingar i Falun, Mora och Smedjebacken. USA leder utvecklingen både av båtar och motorer, så de snabbaste ekipågen köpes därifrån. Ofta genom Ed Hauptner, som när säsongen var över, köpte upp de segerrikaste racerbåtarna och exporterade dem till Sverige. Man kunde köpa en vinnande Jacoby, Vincent eller Wagner-båt för en tusenlapp och en racertrimmad Elto, Evinrude eller Johnson kostade inte mer.

Första tävlingen om SM

På den perfekta arenan Djurgårdsbrunnsviken körs den första tävlingen, liksom de följande före kriget, om SM den 1/9 1935. Tävlingen i klass A, 250 cc, var svag. Vicke Tempelman kom först iväg med sin Gyro-motor, men får av oförklarlig anledning stopp. Så Gunnar Lindqvist, Crandall/Johnson, blir i lugnt tempo, 22,4 knop, den första svenska mästaren. I klass C, 500 cc, delades de startande upp i två försöksheat. Curt Anders Lindqvist segrade i det första och Gunnar Jacobsson i det andra. I finalen ledde Curt Anders nästan ända fram till mållinjen då Hauptner-motorn hostade till och Åke Johansson, Wyner/Hauptner, tog segern med sitt stävbeslag aningen före. Medelfart 34,5 knop. I klass X, 1000 cc, vann övertygande Torsten Hafström, Gidde-låda/Evinrude 4-60, 36,5 knop, före favoriten Kurt Oldenburg i fina rostfria Fagersta-sponsrade "Silverkulan". År 1936 vinner "Dubbel-Nisse" Nils Nilsson, Trim, klass C i Potsdam.

Årets SM-segrare

Klass A, Gunnar Faleij, Vincent/Johnson; klass C, Bertil Nilsson, Wagner/Trim; klass X, Bo Hjort, Wagner/Hauptner-Elto. År 1937 sätter Gunnar Faleij sitt första världsrekord i klass C med 85,52 km/h 1937. Ferdinand Grumme segrar i klass X i Berlin. Årets SM-segrare: Klass A, Gunnar Faleij, Vincent/Johnson; klass C, Curt Anders Lindqvist, Wagner/Elto; klass X, Torsten Hafström, Gidde-låda/Evinrude 4-60. Gunnar Faleij segrar i klass C i Starnberg och i Genève 1938. Årets SM-segrare: Klass A, Olle Bergström, Johnson; klass C, C.G. "Basker-Wille" Wendelin, Jacoby/Johnson; klass X, Ferdinand Grumme, Bogbåt/ Evinrude 4-60.

1939 - Europas Grand Prix i Mora

Här fick publiken bl.a. se, för första och sista!? gången i Sverige, kanske världens genom tiderna mest extrema utombords racermotor. Schweizaren Paul Schillers Soriano, en boxersexa, 4-takt OHC, 1000 cc, med kompressor och cirka 90 hkr, tillverkad i 15-20 exemplar. Utveckling och tillverkning finansierades av en spansk markis med rötter i Italien, Riccardo Soriano d'Ivanrey och konstruktör var den inom båtkretsar kände fransmannen Paul Bonnemaïson. Tyvärr startade inte motorn i lördagens starka blåsväder, men i söndagens regnväder gick det bättre, med en heatseger som resultat. Max Pinnand, Tyskland, segrar i klass A före Nisse Johansson och Gino Alquati. Alla med Johnson motorer. I klass C vinner Curt Anders Lindqvist, Wagner/Evinrude, före Edvin Schönning, Jacoby/Evinrude, och Giuseppe Guerini, Riva/Johnson,. Klass X vinnas av Tiny Ramsay, Finland, före Curt Oldenburg och Thom Rönström, samtliga Evinrude. Internationellt sett satte Sverige ett glansfullt

utropstecken som slut på förkrigstävlandet genom att hemföra landskampen mot Italien, Tyskland och Frankrike. Tävligen "Grossen Preis von Deutschland" gick i Starnberg den 28-30 juli. Curt Anders Lindqvist segrar i klass C, Edvin Schönning tvåa och "Baskerville" C.G. Wendelin trea.

1945 - Efterkrigstiden

Första tävlingen efter andra världskriget arrangeras av SMK Norrköping den 26 augusti 1945. Tävligen ägde rum på Motala Ström vid den nybyggda Riksbron, välkänd för alla trafikanter på Riksettan (E4). Nisse Johansson hade just flyttat till stan och intresserat Arne "Vargfar" Bergström och SMK för en tävling, ivrig att komma igång. För att få tillstånd fick deltagarna lova att köra på som det hette "eget innehav" av bränsle. Suget efter motortävlingar måste ha varit stort efter krigsårens stillestånd då tiotusen åskådare ställde upp. Genom närheten till banan, de amfiteatraliska stränderna och bron som läktare fick alla en kontakt med händelserna som knappast kunde vara intimare. Ekipagen var väl inte i bästa trim men följande segrare kunde koras: Klass J, 175 cc, Arthur Kroon, Falun, Evinrude; C, 500 cc, och X, 1000 cc, C.G. Wendelin, Stockholm, Johnson; Standard under 10 hkr, Sven Nilsson, Norrköping, Evinrude samt standard över 10 hkr, Thure Johnson, Stockholm, Trim.

Gunnar Faleij tar sitt andra världsrekord i klass C med 99,19 km/h. Det skedde den 15 september - just som driv- och smörjmedelsrestriktionerna hade börjat lätta - på Siljan under mycket gynnsamma väderleksförhållanden. Storm över Sveriges GP i Mora den 9-10 juni 1946. Trots det omilda vädret blir det årets stortävling, inför över 10.000 åskådare båda dagarna. Endast nordiskt deltagande. Finland vinner landskampen sedan både Edvin Schönning och Nisse Johansson vurpat. Segrare, klass J: Evert Pettersson, A: Nisse Johansson, C och X: Åke Jadén.

Rolf von Heidenstam, Vincent/Johnson, segrar i klass A vid Europas GP i Genève den 27-28 juli före Gino Alquati Riva/Johnson och Vittorio Viganò Lariano/Johnson. Första SM efter kriget avgörs på Ulvsundasjön i Stockholm och får följande mästare: Klass J, Harriette Leidesdorff, Crandall/Evinrude, 24,4 knop; A, Nisse Johansson, NJ/Johnson, 35,3 knop; C, Job Söderström, Jacoby/Trim, 39,2 knop; X, Nisse Nilsson, Wagner/Evinrude 4-60, 43,5 knop.

Sveriges GP i Mora den 12-13 juli 1947. Som vanligt när Gunnar Faleij är i ledningen för arrangörsstaben blir det upplagt för en tävling i storformat, men så här tätt efter krigsslutet är det omöjligt att locka kontinentala förare till Norden. Då är det mycket lättare att locka publiken. 25.000 såg tävlingarna på Saxviken, i det nästan obligatoriska regnvädret. Men vid starten för C-klassen på söndagen bröt solen igenom och skapade den verkliga feststämningen. Favoriter fanns det gott om, men inte någon överlägsen segerherre. Nästan vartenda lopp bjöd på sensationer och omkastningar. Segrare i klass J: Evert Pettersson, A: Nisse Johansson, CS: Harry Hellström, C: Carl Hellberg och X: Åke Jadén. SM för utbördare gick på sjön Tisken i Falun och årets svenska mästare blev: Klass J, Evert "Oka-Pelle" Pettersson; A, Nisse Johansson, NJ/Johnson; C, Gunnar Faleij, Jacoby/Johnson; X, Nisse Nilsson, Wagner/Evinrude 4-60. Standardracerklassen, 500 cc, såg Harry Hellström NJ/Evinrude som segrare och i sportbåtar, 500 cc, vann Nils Undall, Trim.

1948 - SVERA bildas

Förslag väcktes bland de klubbar i landet, som anordnat hastighetstävlingar, om bildandet av en särskild sammanslutning för racerklubbar med uppgift att

åstadkomma en enhetlig ledning av racersporten. Detta markerade starten för bildandet av SVERA, Svenska Racerbåtförbundet

Skribent: Per Benson