

SVERIGES MOTORFEDERATION

Sportens organisatör och administrator

Sveriges Motorfederation, riksorganisationen för svensk motorsport, är en samorganisation för automobil- och motorcykelsporten i Sverige med ändamål att sammanföra å ena sidan de klubbar, som utövar automobilsport, och å andra sidan de klubbar, som utövar motorcykelsport, för att möjliggöra en för landet gemensam, men för vardera sportgrenen fullt självständig ledning av såväl automobil- som motorcykelsporten. Den är vidare vårt lands erkända organisation, som genom Automobilsektionen för KAK:s uppdrag i Sverige företräder de erkända automobilklubbarnas internationella förbund, Fédération Internationale de l'Automobile (F.I.A.), och som genom Motorcykelsektionen såväl inom som utom landet företräder motorcykelklubbarnas internationella förbund, Fédération Internationale Motocycliste (F.I.M.), tidigare kallad F.I.C.M.

Till grund för dess organisation ligger en mellan ombud för KAK och Sveriges Motorcykelfederation vid F.I.C.M.:s kongress i Paris den 6 november 1935 träffad överenskommelse.

Sveriges Motorfederation har under årens lopp utvecklats till en stor organisation. Det torde finnas få svenska specialförbund, som kan uppvisa en snabbare frammarsch. Den, som skriver detta, kan i varje fall icke erinra sig någon annan tävlingsgren, som beskrivit en liknande rekordartad utvecklingslinje.

Svemo kom till 1935

Sveriges Motorfederation bildades 1935. Vi, som var med vid tillkomsten — framför allt då initiativtagaren och drivande kraften till sammanslutningen direktören Axel Löfström i Malmö samt vidare ingenjören Erik Bodin, Gävle, fabrikören Gösta Ekberg, Tomelilla, brukstjänstemannen Ragnar Gullberg, Karlskoga, advokaten A. Göhrn, Lund, ingenjören Sven Svensson, Göteborg, artikelförfattaren m. fl. — kunde väl då knappast tänka oss den kommande utvecklingen.

Upptakten till bildandet av en motorfederation i Sverige kom i början av 1930-talet, då inom den svenska motorsporten sedan länge rådande meningsskiljaktigheter av olika anledningar aktualiserades, vilket mot slutet av år 1934 resulterade i bildandet av en stark opposition mot F.I.C.M.:s dåvarande representant i Sverige, S.M.K. (Svenska Motorklubben). För att i denna situation finna en för alla parter lämplig lösning hänsköt S.M.K. frågan till F.I.C.M., vilken föreslog bildandet av en motorcykelfederation på demokratisk basis, till vilken alla Sveriges motorcykelklubbar erhöll rätt att ansluta sig.

Därmed hade tanken på en dylik federation väckts. S.M.K:s Centralstyrelse uttalade sig i november 1934 till förmån för bildandet av en motorcykelfederation och lät utarbeta ett stadgeförslag. Sedan detta

förelåg färdigt, inbjöds samtliga motorcykelklubbar i landet till ett möte för att taga ställning till bildandet av det föreslagna förbundet. Emellertid kunde på grund av oppositionens energiska arbete planerna på skapandet av en riksorganisation för motorcykelsporten i Sverige vid detta tillfälle ej fullföljas.

Den uppkomna situationen var nu kritisk och vid F.I.C.M:s kongress i maj 1935 behandlades särskilt frågan angående organisationen av den svenska motorcykelsporten, varvid beslöts, att en nationell, demokratisk motorcykelfederation måste vara bildad i Sverige före F.I.C.M:s kommande höstkongress. Vid det sammanträde, S.M.K:s Centralstyrelse kort därefter höll, beslöts, att så snart den planerade motorcykelfederationen blivit vederbörligen erkänd, till denna överlåta S.M.K:s medlemskap i F.I.C.M. En kommitté tillsattes även för utarbetande av ett nytt förslag till federationsstadgar och utfärdade sedermera inbjudan till landets motorcykelklubbar att ansluta sig till federationen.

Klubbarna kallades till möte i Jönköping den 21 och 22 september, och vid detta möte, som i allt präglades av en anda av samförstånd och optimism, konstituerades Sveriges Motorcykelfederation. Ej mindre än 34 klubbar anslöt sig omedelbart och alla tecken tydde på, att den nya federationen erhållit en lovande start.

Konkurrensen dyker upp

Under tiden hade emellertid oppositionen utvecklat stor aktivitet och översvämmat landets klubbar med propagandaskrivelse. På hösten 1934 hade en sammanlutning bildats under benämning Sveriges Förenade Motorklubbar, vilken under sommaren 1935 ombildades till Svenska Motorsportsförbundet. Detta förbund anhöll hos F.I.C.M. om medlemskap i den internationella motorcykelfederationen.

Vid F.I.C.M:s kongress i Paris i november 1935 erkändes Sveriges Motorcykel-



Svemos generalsekreterare Ragnar Gullberg styr och ställer med det mesta inom svensk motorsport. Alla viktiga ärenden passerar hans vakande argusögon.

federation officiellt som dess representant i Sverige och därmed blev den nationella motorcykelfederationen ett fullbordat faktum. Vid den nyssnämnda F.I.C.M.-kongressen träffades mellan K.A.K:s och den nya federationens representanter en överenskommelse, varigenom grunden lades till ett gott samförstånd mellan de båda erkända motororganisationerna i Sverige. I enlighet med denna överenskommelse tillsatte Motorcykelfederationen vid federationsmötet i Göteborg i januari 1936 en underhandlingskommitté i och för underhandlingar med de till Federationen ännu icke anslutna klubbarna under K.A.K:s förmedling. Dessa förhandlingar pågick under hela våren 1936 med sammanträden såväl i Stockholm som i Malmö och resultatet av desamma blev för den svenska motorsporten i dess helhet synnerligen lyckligt, i det att K.A.K. och Motorcykel-

federationen i bästa samförstånd kunde enas om bildandet av den redan vid Göteborgsmötet föreslagna samorganisationen av automobil- och motorcykelsport, Sveriges Motorfederation. Det lyckliga resultatet kunde till stor del tillskrivas det förtjänstfulla sätt, varmed den av K. A. K. utsedde ordföranden, kaptenen Erik Bernström, ledde underhandlingarna.

Det praktiska Svemoarbetet

Sveriges motorfederation eller Svemo, som organisationen kort och gott kallas i dagligt tal, består i september 1951 av 208 motorklubbar med c:a 25 500 medlemmar och verkar som riksorganisation för svensk motorsport. Såsom sådan upprätthåller Svemo i första hand kontakt med de internationella organisationerna inom motorsporten samt har att i Sverige omsätta de impulser och uppslag, vilka ovannämnda kontakter kan ge upphov till.

Federationen ser som en av sina främsta uppgifter att verkställa kontroll vid alla tävlingar med motorfordon i Sverige och har härvid i första hand inriktat sig på att skapa gemensamma tävlingsregler och utöva effektiv granskning av säkerhetsanordningarna vid hastighetstävlingar för att så långt som möjligt förebygga olyckshändelser. Federationens verksamhet i dessa avseenden har rönt förståelse från såväl motorklubbarnas som myndigheternas sida. Omedelbart efter kriget fastställde Sveriges Motorfederation sitt nationella tävlingsreglemente för motorcyklar,

utarbetat främst av direktören Axel Löfström i Malmö, och efter hand har sedan speciella reglementen för olika tävlingsformer tillkommit. Federationens kontrollanter har hos myndigheterna vunnit förtroende för sina synpunkter på skyddsanordningar vid hastighetstävlingar och man har från myndigheternas sida visat stort intresse för Svemoexperternas råd och anvisningar. Glädjande nog har även, trots att antalet hastighetstävlingar stigit i svindlande skala, olycksfallsstatistiken kunnat hållas på låg nivå. Från försäkringshåll har även erkännande givits Svemo för denna dess verksamhet.

Bland övriga uppgifter, som åvilar Svemo, vill jag särskilt nämna eftersyn av, att tävlingsreglementen efterlevas, lämnande av tillstånd till tävlingar, registrering och kontroll av samtliga licensierade förare i Sverige, uppgörande av nationell tävlingskalender samt tillvaratagande och befrämjande av de till Svemo anslutna klubbarnas intressen.

Motorsporten är förenad med större risker, än vad fallet är med sport i allmänhet, och ställer därför helt naturligt större krav icke endast på de aktiva utövarna av sporten utan även på ledningen av densamma. Det torde emellertid icke vara förmätet att påstå, att Sveriges Motorfederation under de gångna åren handlat i medvetande om detta ansvar och väl fyllt sin uppgift, varigenom den bidragit till att hos myndigheter och allmänhet skapa en viss goodwill för den hårda och äventyrliga motorsporten.



Är räkenskaperna i ordning? Fru Märta Tallberg, som handhar Svemos kassa — och den är inte så liten! — har tydligen något ekonomiskt spörsmål att diskutera med ingenjör Holmström.

Är licensen i ordning? Erik Friberg på licensavdelningen kan snabbt kolla den saken i sitt kartotek, som omfattar alla landets licensierade förare.



En stor del av korrespondensen, i synnerhet den som rör tävlingstillstånd, åvilar Ragnar Sandberg, som här dikterar ett viktigt brev till någon av de många klubbarna för korrespondenten fröken Birgit Hagberg.

