

# SMK 50 VUOTTA

## Torsten Hjorth

suomentanut Carl Henning  
julkaistu SMK:n vuosikirjassa 1980

Ensimmäiset veneet liikkuvat moottorin voimalla Suomessa vuonna 1900, ja jo neljä vuotta myöhemmin järjesti Nyländska Jaktklubben maan ensimmäiset moottorivenekilpailut. Olympiavuonna 1912 osallistui neljä suomalaista venettä pohjoisella Itämerellä järjestettyyn avomerikilpailuun. Kesällä 1924 otti Helsingfors Segelsällskap ulkolaitamoottoriveneiden kilpailut ohjelmaansa, ja maaliskuussa 1928 perustettiin Helsingin Ulkolaitamoottoriklubi (Helsingfors Utombordsmotorklubb).

Vuonna 1929 esitti nimimerkki HL, (Henning Lindholm) Frisk Bris-lehden numerossa 10 erityisten moottorivenekerhojen ja moottoriveneiliiton perustamista. Hän lopetti kirjoituksensa kysymykseen: "Missä on se aloitekykyinen moottoriveneen omistaja, joka uskaltaa tehdä aloituksen. Jatkosta ja lopustakin tulee varmasti hyvä."

### 1930–1939

Tukholman kuninkaallisen moottoriveneklubin hieman vauhdittamana kutsui insinööri Gustaf Souranderin johtama työryhmä koolle kokouksen, jonka tehtävänä oli "tutkia mahdollisuuksia kerätä Suomen moottorivene miehet yhteisen viirin alle". Kokous päätti yksimielisesti ehdottaa perustettavaksi Suomen Moottoriveneklubi, jonka kotipaikka olisi Helsinki, mutta toiminta-alue koko maa.

Ja Finlands Motorbåtsklubb - Suomen Moottoriveneklubi - perustettiinkin Helsingin Handelsgilletissä 14. maaliskuuta 1930. Sääntö-, toimintasuunnitelma- ja kustannusarvioehdotukset hyväksyttiin, ja klubin ensimmäiseksi kommodoriksi valittiin Gustaf Sourander. Klubi rekisteröitiin ja otettiin jäseneksi Kansainväliseen moottoriveneunioniin; näin kerhosta tuli Suomen moottoriveneurheilua valvova kansallinen viranomainen.



*SMK:n ensimmäinen kilpailu Laajalahdella. Ainoa ruotsalainen kilpailija veneessään.*

Innoissaan ja tarmokkaana aloitti klubi toimintansa. Tunnukseksi vahvistettiin kultaisen renkaan kehystämä, valkoisella pohjalla oleva sinivalkoinen risti, jonka keskellä on Suomen vaakunaleijona; "kampanjaviiriksi" tuli vihreä, kaksikielinen viiri, jonka oikeassa yläkulmassa on klubin tunnus. Kauppa- ja teollisuusministeriö vahvisti kerholipun, jossa oli sama tunnus.

Näiden tunnusten alla käytiin kaksi moottorivenekilpailua Laajalahdella Kalastajatorpan edustalla, ja paikalle kerääntynyttä suurta yleisöä pidettiin ajan tasalla silloisen tekniikan huippusaavutuksella, kovaäänislaitteilla. 23. elokuuta 1930 vihittiin Pohjoissatamassa pieni laiturin, ja 7. syyskuuta kiinnittyi moottorivene LX 15 ensimmäisenä SMK:n lipun alla purjehtivana veneenä KMK:n laiturin Tukholman Djurgårdsbrunnsvikeniin. Vuoden lopussa oli klubiin liittynyt jo 56 jäsentä.

Toisen toimintavuoden aikana nousi Pohjoissataman laiturin viereen uusi paviljonki. Helsingin Ulkolaitamoottoriklubi hajotettiin 20. toukokuuta, ja siitä jäi SMK:lle muistoksi komea kiertopalkinto. Klubin ensimmäinen pitkän matkan ajo, ns. maratonajo suuntautui 20. kesäkuuta 1931 Porvooseen. Laaja-lahdella kilpailtiin taas kahdesti; toiseen osallistui kolme ylivoimaista ruotsalaista ajajaa. Ja maan ensimmäiset viralliset ennätyskokeetkin järjestettiin, vaikka tulokset jäivät vaatimattomiksi: A-pikaveneluokassa 17,5 solmua, B-pikaveneluokassa 20,0 solmua, C-pikaveneluokassa 29 solmua sekä sisämoottori-veneillä 29,5 solmua. Jäseniä oli nyt 119.



*SMK:n kunniajäsenet C-M. Bergroth ja Torsten Hjorth.*

Nuorta klubia kohtasi suuri menetys 17. maaliskuuta 1932, kun insinööri Gustaf Sourander kuoli. Hän oli suurella tarmolla ja menestyksellä tehnyt aloitteen kerhon perustamiseksi ja johtanut sen toimintaa kahden vuoden ajan. Uudeksi kommodoriksi valittiin johtaja Walter Gräsbäck. Heinäkuussa osallistui SMK:sta kolme joukkuetta ruotsalaiseen suurkilpailuun, Mälarin ympäriajo, jossa Henning Lindholm kiipesi kunniakkaalle toiselle sijalle passiveneluokassa. Elokuussa klubi järjesti ensimmäisen propagandakilpailun Pentalassa, ja siitä tuli suurmenestys: 26 venekuntaa ja nekin enimmäkseen perheveneitä.

Vuoden 1933 kevätkokouksessa muutettiin klubin sääntöjä siten, että purjehdusseurojen moottorivenejaostot saattoivat liittyä klubiin ns. jäsenyhdistyksinä: ensimmäinen oli Airisto Segelsällskap. "Vanhojen" ajojen lisäksi järjestettiin neljä sarjakilpailua Pohjoissatamassa, ja 28. heinäkuuta ajettiin ensimmäinen Loviisan ajo. Päivä oli myrskyisä, ja vain kolme venettä kulki reitin loppuun. Norrkullaan tehtiin propagandaretki 16 veneen voimin 21. heinäkuuta. Sinä vuonna esittäytyi ensimmäisen kerran myös uusi kansainvälinen dinghy-vene, joka pelasti ulkolaitakilpailut moniksi vuosiksi eteenpäin.

Vuosikokouksen jälkeen syntyi uusi perinne: jäsenet naisineen kokoontuivat hilpeälle illalliselle, jonka jälkeen tanssi jatkui kauas pikkutunneille. Tätä onnistunutta "Nachspieliä" seurasivat monet yhtä onnistuneet jatkot.

Kesällä 1934 yhdistettiin Porvoon sekä Loviisan ajot, ja tämä matkakilpailu (jossa mitattiin sekä tarkkuus että nopeus) ajettiin reitillä Helsinki–Porvoo–Loviisa. Nopeimman ulkolaitaveneen aika oli 2,25,20 ja nopeimman sisämoottoriveneen 2,09,32.

Kesän suurtahtumaksi nousi ensimmäinen Kaivopuiston ajo 926 metriä pitkällä kolmioradalla 6000 maksaneen katsojan seurattessa kilpailua Kaivopuiston kallioilta. Dinghy-veneet ja sisämoottoriveneet ajoivat 20 kierrosta, mutta hydroplaanit jopa 40 kierrosta. Klubi oli uhrannut paljon aikaa ja vaivaa kilpailulle, josta tuli suuri, jopa taloudellinenkin menestys.

Kaivopuiston ajoa jatkettiin vuoteen 1938 saakka vuosittain, ja yleisöä oli aina yli 6000, kerran jopa 7000. Kunnioittivatpa tasavallan presidentti sekä hallituksen että eduskunnan jäsenet kerran yhtä kilpailua läsnäolollaan. Veneet ajoivat nyt kymmenen kierroksen erinä. Vuonna 1937 järjestettiin ylimääräisenä numerona ns. kuolonhyppy: hydroplaani ponnahti kelluvasta "hyppyrystä" ilmalentoon palavan renkaan läpi. Yhdessä Kaivopuiston ajossa oli keskeyttäneitä dinghy-luokassa niin paljon, että vain kolme tuli maaliin 15 aloittaneesta. Nimimerkki CL piti Frisk Bris -lehdessä syynä "trimmausta".

Keväällä 1935 ilmestyi klubin ensimmäinen vuosikirja, joka sisälsi mm. lyhyen historiikin, jäsenluettelon, säännöt, ohjeet ja veneluettelon. Samana vuonna ajettiin ensimmäistä kertaa Tammisaaren ajo, 66 meripeninkulmaa. Nopein oli B-luokan dinghy-vene: 2,56,12 ankaralla kelillä.

Pohjoissataman laituri kävi ahtaaksi, ja sen rinnalle hankittiin ponttonilaituri, jota mm. käytettiin Kaivopuiston ajojen varikkona. Vasta vuonna 1938 lisättiin laituriin sen T-osa.

Kesällä 1936 voitti Otto Brandt Oslovuonon ympäriajossa oman luokkansa ja tuli koko kilpailussa toiseksi. Viborgs Läns Segelförening, Borgå Segelsällskap ja Östra Nylands Segelförening liittyivät SMK:n jäsenyhdistyksiksi, ja esimerkiksi seurasi seuraavana vuonna vielä Ekenäs Segelsällskap. Hallitus piti 25 pöytäkirjoihin vietyä kokousta.

Walter Gräsbäck kieltäytyi terveydellisistä syistä kommodorin tehtävistä, ja 1937 valittiin hänen seuraajakseen insinööri Thorwald Tawast. 1930-luvun viimeisinä vuosina oli kilpailutoiminta vilkasta, ja kerhon ajajat osallistuivat lukuisiin kilpailuihin sekä Ruotsissa että Norjassa. Myös Viipurissa kilpailtiin. KMK:n ja KSSS:n kansallisiin matkakilpailuihin Ruotsissa osallistuivat kilpailun ulkopuolella Torsten Hjorth ja Johan Hongell Pentitalaan: he sijoittuivat yötaipaleella toiseksi ja päivätaipaleella kolmanneksi.

Vuonna 1938 päätettiin sitten perustaa Suomen Moottoriveneliitto. Kun klubi 1930 perustettiin, oli toiminnan tarkoituksena kattaa koko maa purjehdusseurojen jäsenyyden kautta. Yhdistyslakiin tehty muutos teki kuitenkin mahdottomaksi sekä yksityishenkilöiden että yhdistysten kuulumisen jäsenenä samaan yhteenliittymään. Siksi klubin säännöt oli muutettava ja liitto perustettava. Suomen Moottoriveneliiton - Finlands Motorbåtsförbundetin perustava kokous pidettiin 6. heinäkuuta 1938. Liiton ensimmäiseksi puheenjohtajaksi kutsuttiin insinööri Th. Tawast.

Vuonna 1939 klubi julkaisi käsikirjan, joka sisälsi omat säännöt ja ohjeet sekä koko maan moottoriveneurheilua koskevat säädökset. Taivaanranta alkoi kuitenkin Euroopassa tummeta eikä tämä ollut tietenkään jättämättä jälkiään klubin toimintaan. Vielä ehdittiin järjestää joitakin kilpailuja, mutta Kaivo-puiston ajo jo peruutettiin.

Kun lippu purjehduskauden loputtua laskettiin, oli samalla klubin ensimmäinen vuosikymmen päätöksessään. Kymmenen vuotta kestänyt menestyksekäs toiminta oli päättynyt tuntemattoman pituiseksi ajaksi.

## 1940–1949

Seuraavan kerran lippu nostettiin vasta 5. heinäkuuta 1940, ja paviljonki pidettiin kuukauden verran avoinna, jotta jäsenet voisivat tavata toisiaan. Moottoriveneellä kulkeminen oli kiellettyä. Klubin myöhästynyt 10-vuotisjuhla vietettiin lipunnoston yhteydessä, ja silloin jaettiin ensimmäisen kerran SMK:n vastaperustetut ansiomerkit. Kesän aikana keskusteltiin myös retkeilysaaren ostamisesta, mutta päätös lykättiin tulevaisuuteen.

Kun klubilla ei voinut olla mitään toimintaa, laskettiin herrojen jäsenmaksu puoleen eli sataan markkaan.

Seuraavien vuosien aikana varusti yksi venehullu moottoriveneensä mastolla ja purjeella, toinen ajoi takakannelle sijoitetulla puukaasuttimella ja muutamien "perätuuppareiden" käyttövoimana oli karbidi. Eräät moottorivenemiehet siirtyivät oikeisiin purjeveneisiin.



*"Pikku Folkkari" ja "Iso Folkkari". Venetyypit syntyivät kilpailun tuloksena 40-luvulla.  
Kuvat vuodelta 1949, jolloin polttoainesäännöstely kumottiin.*

Sääntömääräiset kokoukset pidettiin, mutta toimikuntia ei nimitetty. Kun tulevaisuus alkoi valjeta, julisti klubi suunnittelukilpailun uusien venetyyppien saamiseksi. Mielessä olivat retkeilyvene (maksimipituus 6,25 metriä, 3,5–5 hevosvoiman sisämoottori) ja pitkänmatkanvene (pituus 8 metriä, moottori 8–14 hevosvoimaa). Tuloksena olivat "pikku folkkari" ja "iso folkkari", joita rakennettiin useita kappaleita. Perähytti oli nyt lyönyt itsensä läpi.

Vuonna 1946 sai jo anomuksesta nestemäistä polttoainetta tarpeellisia matkoja varten, ja klubin laiturit avattiin osaksi. Jäsenmaksu korotettiin takaisin 200 markaksi herroilta. Morassa järjestettyihin Ruotsin Grand Prix -ulkolaitakilpailuihin osallistui klubista neljä ajajaa, jotka voittivat maaottelun.

Kesällä 1947 alkoi elämä merellä vilkastua, mutta polttoainesäännöstely esti vielä kilpailujen järjestämisen. Kansanhuoltoministeriöltä anottiin yhteisesti värejä ja lakkoja jäsenten veneitä varten, ja puolet anomuksista hyväksyttiin. Suomen Suurkisojen aikana järjesti SMK Soutustadionin edustalla kilpailun, joka onnistui sekä urheilullisesti että taloudellisesti. Inflaation kiihtyvä vauhti pakotti nostamaan jäsenmaksuja: herroilta perittiin jo 1000 markkaa, naisilta 400 markkaa ja junioreilta 200 markkaa.

Suomen Moottoriveneliitto ei päässyt lainkaan toimimaan ennen vuotta 1946, jolloin sen organisaatio vasta alkoi muotoutua. Jäsenyhdistysten määrä kasvoi, ja uusia kerhoja perustettiin ympäri maata. SMK oli siihen asti hoitanut kansallisen kilpailuviranomaisen tehtävät ja maksanut vuotuisen jäsenmaksun kansainväliselle liitolle. Nyt oli sopiva ajankohta luovuttaa kansalliset tehtävät kansainvälisen liiton suostumuksella Suomen Moottoriveneliitolle. SMK oli tehnyt oman osuutensa koko maan moottoriveneurheilun hyväksi.

Polttoainesäännöstely päättyi 1949, ja kerhotalo laitureineen kunnostettiin ensimmäistä kertaa kymmeneen vuoteen. Klubin taloudellisen tilan kohentamiseksi järjestettiin arpajaiset, jonka päävoiton oli 7,5 metrin sisämoottorivene: rahaa kertyi 169 274 markkaa. Kilpailutoiminnan aloittivat vaatimattomasti tarkkuusajot Loviisaan ja Norrkullaan sekä nopeuskilpailu Pohjoissatamassa.

Marraskuussa 1949 päätti klubi oikeuttaa Suomen Moottoriveneliiton käyttämään SMK:n tunnusta jäsenkerhojensa viireissä, joiden värit liitto itse päättäisi.

## 1950–1979

SMK oli vuonna 1950 tullut täysi-ikäiseksi (mikä merkitsi siihen aikaan 21-vuotiasta) ja antanut oman panoksensa koko maan moottoriveneurheilulle. Nyt klubi saattoi keskittyä palvelemaan parhaalla mahdollisella tavalla omien jäsentensä tarpeita ja harrastuksia.

### Klubin kommodorit

Klubin kommodorit ja heidän toimikautensa käyvät ilmi jokaisen vuosikirjan alusta. Kukin heistä on ansiokkaalla tavalla vienyt klubin asiaa eteenpäin. Kauimmin on SMK:ta yhtäjaksoisesti johtanut C-M. Bergroth eli vuosina 1954–1966.

Tämä oli klubille suurta kasvun aikaa, ja kommodori oli itse kaikessa mukana. Hän osallistui navigaatiokilpailuihin ja ralleihin. Hän oli läsnä nopeuskilpailuissa, kokouksissa ja juhlissa. Kun hän 1966 kieltäytyi uudelleenalinnasta, kutsuttiin hänet klubin ensimmäiseksi kunniajäseneksi, ja hän osallistui yhä Mirka IV -veneellään kotimaisiin kilpailuihin ja Pohjoismaiseen Moottoriveneralliin.

Vuonna 1972 hän täytti 80 vuotta, ja silloin perustettiin hänen nimeään kantava rahasto, josta klubin kilpa-ajajille myönnetään matka-avustuksia; varoja myönnettiin myös kerhohuoneen kunnostamiseen ja uudelleen kalustamiseen.

Klubin monista tarmokkaista varakommodoreista ansaitsee erikoismaininnan 1970 edesmennyt Birger Blomqvist. Hän oli varakommodorina kaikkiaan kahdeksan vuotta vuosina 1953–1960. Ennen vuotta 1953 oli hän hoitanut monia vuosia rahastonhoitajan ja sihteerin tehtäviä.

Lisäksi hän oli pitkään aktiivikilpailija, ensiksi kilpa-ajajana, sittemmin navigoijana, ralliajajana ja kilpailujohtajana. Eräessä haastattelussa, joka julkaistiin vuosikirjassa 1960, kertoo hän mm. veneilystä silloin, kun ei saatu bensiiniä: "Asensimme Svedlund-puukaasuttimen Gray-moottorilla varustetun 8,5-metrisen veneen peräkannelle ja teimme monia matkoja sotakesinä. Homma oli luonnollisesti vaivalloista. Koko peräkajuutta oli ahdettu täyteen paperisia hiilisäkkejä. Nuohoaminen ja rassaaminen oli alituista. Mutta eräs etu puukaasuttimella, tai tässä tapauksessa oikeammin hiili-kaasuttimella, oli: siinä saattoi savustaa kalaa". Haastattelu päättyy toteamukseen "olin hämmästynyt jäsenten klubiaan kohtaan osoittamasta uhrautuvaisuudesta ja vapaaehtoisesta panoksesta". Ja näin sanoi juuri Birko Blomqvist, joka oli tehnyt eniten - mutta hiljaisuudessa.

## **Klubin säännöt, kokoukset ja juhlat**

Vuosien kuluessa on klubin sääntöihin tehty kokemusten ja uusien olosuhteiden sanelemia muutoksia. Vuonna 1933 tehtiin sääntöjen 6. pykälään jäsenyhdistyksiä tarkoittava lisäys, joka taas poistettiin vuonna 1938. Ensimmäisten sääntöjen mukaan kommodorit ja hallitusten jäsenet valittiin vuodeksi kerrallaan, ja heidät voitiin valita uudelleen.

Uudistetuissa säännöissä määrätään kommodorin vaalikaudeksi yksi vuosi, varakommodorin kaksi ja hallituksen jäsenen kolme vuotta; vain kommodori voidaan välittömästi valita uudelleen. Vuonna 1967 toimeenpannussa sääntömuutoksessa muuttui toimintavuosi, joka siihen saakka oli ollut 1.11.–31.10. kalenterivuodeksi. Sääntömääräiset kokoukset pidetään 15.3. (vuosikokous) sekä marraskuussa (vaalikokous).

Viimeisin muutos tapahtui 1979, jolloin klubin toiminta-alue laajeni käsittämään moottoriveneurheilun lisäksi muunkin veneurheilun. Lisäksi kävi mahdolliseksi perustaa klubin sisällä erilaisia jaostoja.

Klubin jäsenet on säännöllisesti kutsuttu vakiokokouksiin, ja kutsua on tavallisesti noudattanut 25–40 henkilöä. Loistava poikkeus oli syksyn 1977 vaalikokous, jolloin yli sata jäsentä uhmasi sadetta ja myrskyä jäänmurtaja Urholla, missä kokous seurasi kiertokäyntiä. Tämän ennätyksen löi vaalikokous vuonna 1979, jolloin 113 jäsentä päätti mm. perustaa purjevene- ja navigaatiojaostot. Ylimääräisiä kokouksia on pidetty ylen harvoin ja silloinkin vain sääntömuutosten edellä.

Näiden kokousten lisäksi on järjestetty kerhoiltoja, joiden ohjelmassa on ollut esitelmää ja keskusteluja ajankohtaisista aiheista sekä kursseja ja koulutustilaisuuksia, joiden osanottajamäärä on usein noussut suureksi. On opiskeltu moottorioppia, veneenhoitoa, meriturvallisuutta, navigaatio- ja nopeuskilpailujen järjestämistä jne. Näihin tilaisuuksiin on kutsuttu myös toisten kerhojen edustajia. Kaksi navigaatiokurssia vuosina 1973–74 johti siihen, että 21 henkilöä suoritti rannikkolaiivuritutkinnon.

Yhteishengen lisäämiseksi järjestivät klubimestarit monien vuosien aikana kuukausilounaita esitelmineen, pakinoiteineen ja elokuvaesityksineen. Joululounas on ollut suosiossa, samoin Fårholmenin rapukestit. Pajalahden satamassa aloitettiin 1978 hauska perinne: tanssi joulukuusen ympäri glögi-, virvoke- ja makkaratarjoiluineen.

Suuria tilaisuuksia olivat klubin 10-, 20-, 25-, 30- ja 40-vuotisjuhlallisuudet, lukuisat talvitanssiaiset sekä kilpailurahaston ja Fårholmenin hyväksi järjestetyt juhlat. Aikakauden vaihtuminen heijastuu juhlapukeutumisen muuttumisena: ensin oli frakki, sitten tuli smokki ja nyt käy tumma puku.

Vanha talkoohenki elää vielä talvisäilytyspaikoilla ja Fårholmenilla järjestetyissä talkoissa.

## **Jäsen- ja muut merkit**

Klubin jäsenmerkki oli alusta saakka vihreä kerhoviiri. Sitä pidettiin myöhemmin liian isona, ja vuonna 1953 vahvistettiin uudeksi merkiksi klubin tunnus sijoitettuna vihreään, halkaisijaltaan 15 mm:n mittaiseen ympyrään. Kevätkokouksen mielestä merkki oli onnistunut, mutta muut jäsenet eivät sitä hyväksyneet, ja vanha merkki otettiin uudelleen käyttöön.

Vuonna 1963 vahvistettiin uudeksi merkiksi entistä hieman vähemmän lepattava kerhoviiri tankoineen.

Vuonna 1939 perustettiin SMK:n kultainen ja hopeinen ansiomerkki, kultainen, hopeinen ja pronssinen kilpailijamerkki sekä hopeinen merimatkamerkki.

Vuonna 1960 oli perustettava korkea-arvoisempi kilpailijamerkki. Pulma ratkaistiin elegantisti lisäämällä kultamerkkiin briljantteja, yksi kutakin yhtä kultamerkkiä varten tarvittavaa pistemäärää vastaamaan.

Vuonna 1964 perustettiin harrastusmerkki niitä jäseniä varten, jotka kauan olivat aktiivisesti toimineet klubin puolesta. Ensimmäinen näiden merkkien jako tapahtui 23. maaliskuuta 1965 silloin viimeisiä aikojaan toimineessa hotelli Kämpissä.

Vuonna 1950 vahvistettiin klubin merkeille uudet säännöt: vanha nimitys "tunnusmerkki" ("tecken") muuttui "merkiksi" ja sana "ajaja" sanaksi "kilpailu", ajajamerkistä tuli kilpailumerkki. Tämän lisäksi otettiin käyttöön kultainen merimatkamerkki.

Tähän vuosikirjaan sisältyy täydellinen luettelo klubin jakamista ansiomerkeistä jakovuosineen. Luettelo on samalla kertomus niistä ihmisistä, jotka menneinä 50 vuotena ovat uhranneet runsaasti sekä aikaansa että työtään moottori-urheilun ja SMK:n hyväksi.

## Satamakysymys

Monien jäsenten mielestä klubi on sama asia kuin satama. Satamakysymykseen kuuluvat niin ikään talvisäilytys, Fårholmen ja Porkkalan satama.

Vuosina 1950–51 rakennutti Helsingin satamalautakunta uuden T-osan vanhan laiturin jatkeeksi, joka kerhorakennuksen lisäksi varustettiin kuntoon vuoden 1952 olympialaisvieraiden tulvaa varten. Veneitä ei tosin tullut aivan tulvimalla, mutta laituri oli nyt ensiluokkaisessa kunnossa. Seuraavien vuosien aikana rakennettiin rantojen suojaus valmiiksi, hankittiin betoniponttonit, ja niin oli klubilla vuonna 1960 käytössään 174 venepaikkaa.

Samana vuonna asetettiin satamakomitea, joka valmisteli uuden satamaohjesäännön. Portti pidettiin nyt lukittuna, ja jokainen venepaikan haltija sai oman avaimen. Satamasta tuli pian liian pieni alati kasvavalle venemäärälle, eivätkä edes vanhat jäsenet aina saaneet venepaikkaa. Klubi ehdotti kaupungin satamalautakunnalle, että nykyinen laituri yhdistettäisiin Tervasaareen johtavaan penkereeseen, johon kiinnitettäisiin lisää betoniponttoneja.

Vuonna 1964 siirtyi pienvenesatamien hallinto Helsingin kaupungin urheilu- ja ulkoiluvirastolle, ja toiveet suuremmasta ymmärtämyksestä klubia kohtaan raukesivat. Sen sijaan tuli yhdentoista vuoden aikana viisi vuokrankorotusta (25–66 prosenttia kerralla), ja näiden lisäksi määrättiin ei-helsinkiläiset maksamaan kolminkertaiset korvaukset.

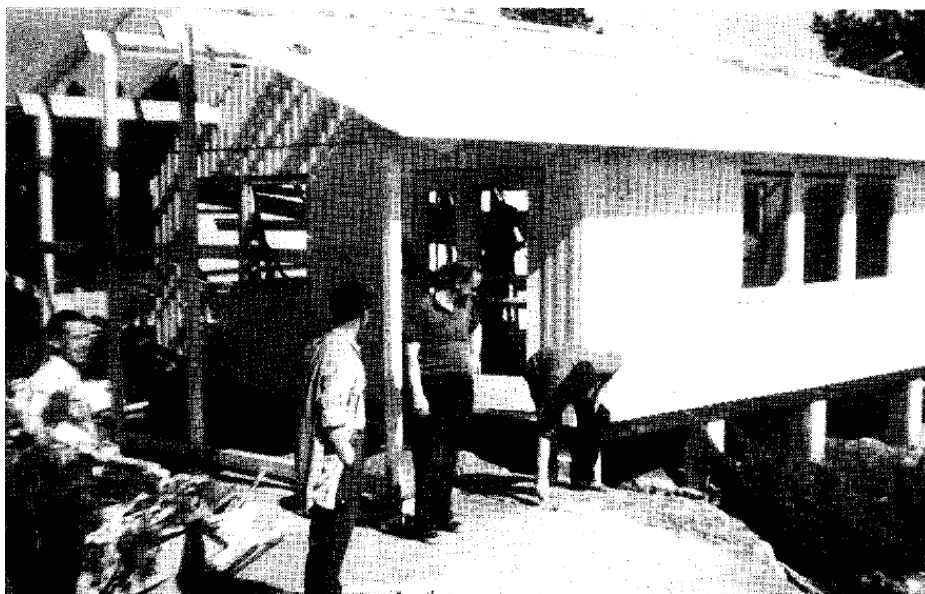
Pohjoissatamaa ja Tervasaarta varten tehtiin lukuisia suunnitelmia, ja klubin laituri joutui vaaravyöhykkeeseen. Varautukseen pahimman varalle klubi teki sopimuksen suuresta joukosta venepaikkoja Lauttasaaren Pajalahteen suunnitellussa suuressa venesatamassa.

Vuonna 1975 tuomittiin Pohjoissataman uloimman laiturin pohjoinen siipi revittäväksi: sen mukana meni 18 prosenttia venepaikoista. Sen tilalle saatiin Pajalahteen vuonna 1976 joukko ponttoneja. Työt jatkuivat uudessa satamassa, ja seuraavana vuonna oli siellä käytettävissä 77 paikkaa ponttonien ja laiturin vieressä. Isommat veneet tarvitsevat leveämpiä paikkoja; tämän ongelman selvitti osaksi Pajalahteen valmistunut aallonmurtaja, jonka suojasta klubi sai 21 ison veneen paikkaa.

Klubilla on nyt käytössään 250 venepaikkaa, joista kolmasosa on Pajalahdessa. Tämä satama ei valitettavasti vielä kykene tarjoamaan samanlaisia palveluja kuin Pohjoissatama.

**Veneiden talvisäilytys** on kauan ollut pulma Helsingissä, ja siksi klubi solmi yhteistyösopimuksen HMK:n ja HMV:n kanssa: kaikki kolme saivat vuokrata käyttöönsä suurehkon alueen Pornaistenniemeltä. SMK:n osuus alueesta on 5080 neliometriä, ja 2380 neliön lisäalue saatiin käyttöön vuonna 1978, jolloin hankittiin myös oma traktori perävaunuineen. Koko alue on aidattu ja vartioitu; sitä on myös käytetty runsaasti.

Pajalahden sataman välittömästä läheisyydestä on klubi vuokrannut 3780 neliömetrin alueen kerhorakennusta, autopysäköintiä ja talvisäilytystä varten. Aluetta ympäröi kaksi metriä korkea verkkoaita, ja se on ollut täydessä käytössä. Itänurkkauksessa on vartiokoju, mutta valitettavasti sieltä puuttuvat vielä sekä vesi että WC.



*Porvoon maalaiskunnassa sijaitseva Fårholmen ostettiin 1954 ja klubitilo rakennettiin samana kesänä. Talkoisiin osallistuivat myös Erkki Ellenberg, Kurre Rosvall, Leo Martin ja Jalle Bergström.*

**Fårholmen.** Vanha haave klubin omasta retkeilysaaresta voitiin toteuttaa, kun Fårholmenin saari Porvoon maalaiskunnasta ostettiin vuonna 1954. Samana kesänä pystytettiin saarelle lähinnä parinkymmenen klubilaisen talkootyöllä uusi kerhorakennus. Saaresta tuli suosittu retkeilykohde, mutta sen satama tuotti jatkuvia hankaluuksia. Vuonna 1956 rakennettiin vahva laiturin kymmenelle veneelle, mutta se katosi jäljettömiin vuoden 1961 syysmyrskyssä. Sitä korvaamaan lahjoitettiin ensin ponttoni ja rakennettiin myöhemmin uusi laiturin, mutta liian avoimelle sijoitettu rakennelma tuhoutui sekin.

Satamaa pystyy suojaamaan vain koilliseen piestä saarta kohti kulkeva aallonmurtaja, joka rakennettiin 1976, mutta sekään ei kestänyt liikkuvan jään aiheuttamia rasituksia. Kesällä 1966 rakennettiin viimein kauan kaivattu sauna.

Norrkullan ajon jälkeen vuonna 1955 järjestettiin Fårholmenilla rapukestit, joista pian tuli perinne. Saaren vesistä nousee kalaa; ovatpa ne antaneet ankeriaitakin. Kesällä 1973 käytiin saarella merkintöjen mukaan 220 kertaa.



**Porkkala.** Toinen vanha toive, ankkurointipaikka länteen päin ajettaessa, voitiin toteuttaa vuonna 1966. Klubi vuokrasi pienen alueen Porkkalan Tullandetin lahdelman rannalta ja rakensi sinne laiturin ja käymälän. Valitettavasti kävijöiden määrä ei ole vastannut odotuksia.

## Nopeuskilpailut

Vuosina 1940–49 olivat 30-luvun dinghy-veneet kadonneet kokonaan, samoin muut nopeat veneet ja moottorit. Kun kilpailutoiminta taas alkoi, olivat välineet vähälukuisia, ikäkuluja ja epäluotettavia. Uusien moottorien tuonti oli mahdotonta, mutta silloin eräät innokkaat rakensivat itse C-luokan kilpakoneita JAP-moottoripyörämoottoreista sekä itse valmistamistaan vaihdelaatikoista ja muista voimansiirtolaitteista. Uudet hydroplaanit toivat radoille taas kerran vauhtia ja jännitystä.

Vuonna 1953 rakensivat muutamat nuoret jäsenet sarjan A-luokan kilpaveneitä, hydroplaneja, uusia moottoreita saatiin vihdoinkin, ja niin kasvoi A-luokka maan suurimmaksi. 1950-luvun loppu toi junioriveneen Jinxin eli Mäkärän, joka oli tarkoitettu 10 hevosvoiman standardimoottorille.

1950-luvun loppua kohti alettiin tuntea yhä suurempaa kiinnostusta nopeita ja merikelpoisia, samalla sekä kilpailuihin että vapaa-aikaan soveltuvia veneitä kohtaan. Niitä kutsuttiin urheiluveneiksi. 1960-luvulla herättivät taas kiinnostusta avomeren yli vedetyt matkakilpailut, jotka vastasivat kansainvälisiä Off-Shore -ajoja. Ne toivat mukanaan uudentyyppisen pohjoismaisen matkailuveneen eli ns. T-veneeseen, joka oli urheiluveneen ja pikaveneen välimuoto.

Vuosien mittaan kävi viimein mahdottomaksi Helsingissä järjestää sellaisia suljetun radan pikavenekilpailuja, jotka olisivat samalla kertaa tyydyttäneet sekä yleisöä, kilpailijoita, järjestäjiä, viranomaisia että klubin taloudenhoitajaa. 1930-luvulla Kaivopuiston ajot olivat oiva tulolähde, mutta vuoden 1950 jälkeen nekin alkoivat tuottaa tappiota.

Vaikeuksista huolimatta klubi kuitenkin järjesti lähes joka vuosi vähintään yhden suuren ratakilpailun joko Kaivopuistossa, Soutustadionilla, Pohjoissatamassa, Pentalassa tai Norrkullassa. Muutamat Pohjoissataman kilpailuista järjestettiin yhdessä naapurikerhojen kanssa, jolloin työ ja tappiot voitiin jakaa.

Ainoat tulot saatiin ohjelmalehdistä ja lahjoituksista. Vuoden 1955 Kaivopuiston ajosta tuli klubin historian kallein: tappiot nousivat 192 000 markkaan.

Kilpailujen tulokset löytyvät vuosikirjojen sivuilta. Suurta mielenkiintoa herättivät Ruotsin ja Suomen väliset maaottelut, jotka läntiset ystävämme useimmiten voittivat. 1960-luvun loppua lähestyttäessä kiinnostus hydroplaanikilpailuja kohtaan laski, mutta T-venekilpailuja kohtaan nousi. SMK levitti innokkaasti tietoa uudesta kilpailulajista, ja sen tiimoilta kokoontui vuonna 1968 yhteen 126 henkeä, joukossa muittenkin kerhojen edustajia.

Viimeinen Tammisaaren ajo pidettiin vuonna 1972, jonka jälkeen sen korvasi Porkkala-ajo. Kilpailuihin liittyvät turvallisuustoimenpiteet asettivat järjestäjille suuria vaatimuksia. Yksi seuraus oli se, että klubi ja HMKV sopivat Finn Gulf Racen ja Porkkala-ajon järjestämisestä vuorovuosina ja silloinkin yhteistoiminnassa.

Valitettavasti oli Finn Gulf Race lopetettava vuonna 1975 satama-alueen nopeusrajoituksista johtuen, eikä kilpailua sen jälkeen ole järjestetty. SMK saattoi jatkaa Porkkala-ajoaan, koska niiden reitti kulki satama-alueen ulkopuolella. Kesäksi 1978 oli Porkkala-ajo entiseen tapaan kuulutettu pidettäväksi, mutta liian vähäiset ilmoittautumiset pakottivat klubin peruuttamaan ajot, eikä tämänlaatuista kilpailuja ole sen jälkeen nähty Helsingin vesillä.

Kilpailuihin osallistuttiin kautta maan ja jopa ulkomaillakin, ja klubin ajajat tavoittelivat menestyksellisesti Suomen, Pohjoismaiden, Euroopan ja koko maailmankin mestaruuksia. Vuonna 1954 aloitti Leon Basilier hyvien sijoittumisten sarjan tultuaan kolmanneksi A-luokan EM-kilpailuissa Länsi-Berliinissä. Seuraavana vuonna hän voitti sekä PM:n että Ruotsin Grand Prixin samassa luokassa. 1964 voitti S.O. Fagerström J-luokan (175 kuutiota) EM-kisat Länsi-Berliinissä ja samana vuonna sekä A- että B-luokkien PM-kisat. Monien vuosien aikana voittivat SMK:n jäsenet A-, B- ja C-luokkien Suomen mestaruudet. Vuonna 1967 jaetuista 19 SM-mitalista keräsivät SMK-laiset kokonaista 11. Sekä kultaa, hopeaa että pronssia tuotiin kotiin myös T-veneiden PM-kilpailuista.

Erinomaisten tulosten joukosta kannattaa muistaa Timo Mäkisen voitto Round Britain Powerboat Recessa 1969, Jan Bäckströmin OA-luokan maailmanmestaruuspronssi, Ullamaria Smedsin ja Heli Kerttulan PM-kulta ja SM suurten ulkolaitaveneiden N-luokassa sekä Martti Wellströmin EM-hopea E-luokassa.

Stig Fagerström, jota myös S-O:ksi kutsutaan, oli vuosina 1955–1972 klubin menestyksekkäin kilpaveneajaja: paitsi J-luokan Euroopan mestaruutta hän saavutti 9 PM-kultaa ja 6 PM-hopeaa, 20 kultaa ja 5 hopeaa sekä SM-kisoissa että muissa huomattavissa kilpailuissa. Hän osallistui 239 kilpailuun, joista hän voitti 123. Näistä kilpailuista oli 41 kansainvälistä, joista hän voitti 15, mm. A-luokan kilpailun Länsi-Berliinissä ja toisen sijan Euroopan Grand Prixissä. Kilpailumerkkiinsä hän on saavuttanut 12 briljanttia, ja tämän lisäksi hänet on palkittu Helsingin Ulkolaitamoottorikerhon muistopalkinnolla ikuisiksi ajoiksi sekä kutsuttu SMK:n ainaisjäseneksi.



*Stig Fagerström eli S-O on kautta aikojen klubin menestyksekkäin kilpajaja, tässä ikuisiksi ajoiksi Helsingin Ulkolaitamoottorikerhon muistopalkinnon saaneena.*



*Pohjoismaisen Moottorivenerallin moninkertainen voittaja Sven "Wadde" Wadstein. Yhdeksännen rallin voitollaan 1967 hän sai ikuisen kiinnityksen KMK:n lahjoittamaan Bärnsten-pokaaliin.*

Viime vuosien aikana on nopeuskilpailuja kohtaan tunnettu mielenkiinto SMK:ssa tasaisesti laskenut. Moottoriveneilyn luettelossa kilpailuluvan omistavista ajajista on 176 nimeä, mutta heistä on vain 6 klubilaista.

## Ennätykset

Jo vuonna 1931 merkittiin muistiin ensimmäiset vaatimattomat suomalaiset moottoriveneiden nopeusennätykset, joita sittemmin paranneltiin Kruunuvuorenselän solmumittausväleillä. Vasta

1960 määritti klubi Vartiokylän lahdella kansainväliset määräykset täyttävän ennätysradan. Ajanotto tapahtui sähköisesti.

Ensimmäiset kokeet tehtiin 20. syyskuuta 1960, ja ne johtivat seitsemään uuteen Suomen ennätykseen. Kun Stig Fagerström yritti lyödä C-luokan maailmanennätystä, hänen ajokkinsa kaatui puuskaisessa tuulessa, ja ajaja loukkaantui pahasti.

Vuonna 1962 onnistui Fagerström vihdoin lyömään kolme ulkolaitaveneiden maailmanennätystä: 8-luokassa 125,09 km/t, CS-luokassa (standardimoottorilla) 116,67 km/t sekä C-luokassa 142,54 km/t.

Kun Vartiokylän lahden radan yli rakennettiin silta, otettiin uusi rata käyttöön Sipoonlahdella, ja siellä Fagerström paranteli ennätyksiään monta kertaa. Hänen hallussaan on nyt kymmenen kansainvälisen liiton kunniakirjaa todisteena hyväksytyistä maailmanennätyksistä.

## Navigaatiokilpailut

Ensimmäiset perheveneille tarkoitetut kilpailut olivat tasoituskilpailuja, mutta 30-luvun alussa niiden tilalle tulivat ns. Nordströmin säännön mukaiset taloudellisuuskilpailut. Niistä ei pidetty, ja jo vuonna 1932 otti klubi käyttöön Ruotsin navigaatioseuran ns. navis-säännön, ja tätä kilpailumuotoa alettiin kutsua tarkkuuskilpailuksi. 1950-luvun lopulla lisääntyivät navigointiin liittyvät tehtävät, ja nimi muutettiin navigaatiokilpailuiksi. Vuodesta 1952 alkaen järjestettiin niitä myös öiseen aikaan.

Uudesta kilpailulajista oli kaikille veneilijöille hyötyä, ja suosittu siitä tulikin. Valitettavasti joutuivat kilpailijat ja johto joskus tukkanuottasille kinatessaan radan todellisesta pituudesta, ajanotosta ja tuloslaskennasta. Jotta ei vastaisuudessa kävisi näin, keskusteltiin navigaatiokilpailuista klubi-illoissa, joissa määriteltiin tarkemmat ohjeet sekä toimitsijoille että kilpailijoille.

Aluksi oli osallistuminen Loviisan, Tammisaaren, Pentalan ja Norrkullan kilpailuihin todella vilkasta, mutta se taantui vähitellen ja on siitä asti aaltoillut. Kaupungin lähellä pidetyt kilpailut tulivat suosituimmiksi. Jokaisen Pohjoismaisen Moottorivenerallin yhteydessä järjestettiin suuri navigaatiokilpailu. Kun Helsingin seudulle perustettiin uusia venekerhoja, lisääntyivät kilpailutkin niin, että lopulta kamppailtiin Helsingin aluemestaruudesta, jonka SMK:n Åke Falin ja Seppo Nevalainen voittivat kokonaista seitsemän kertaa. Nykyisin kilpaillaan myös Suomen mestaruudesta. Joukkuekilpailuissa Leipäkorista (HMK:ta vastaan), Ravusta (NJK:ta vastaan) ja C-M. Bergrothin kiertopalkinnosta (ESS:ää vastaan) korjasi SMK lopulliset voitot, mutta lahjoitti palkinnot takaisin kiertoon.

Klubin monien taitavien navigoijien joukosta tulkoon mainituiksi Volter Henricson, Kurt Rosvall ja Kurt Sundvall sekä Kurt ja Ann-Mari Jansson, joista viimeksi mainitut ovat voittaneet kultaa ja kunniaa myös T-venekisoissa.

---

## Pohjoismainen Moottoriveneralli

Suuren kansainvälisen Pavillon d'Or -moottorivenekilpailun innoittamina sopivat Ruotsin Kuninkaallinen Moottoriveneklubi ja Suomen Moottoriveneliitto vuosittain pidettävästä vastaavasta pohjoismaisesta kilpailusta. KMK lahjoitti kiertopalkinnoksi hienon Bärnsten-pokaalin, ja SMVL järjesti ensimmäisen rallin heinäkuussa 1956. Maalina oli Rödhamn Ahvenanmaalla. Loppuun asti ajaneista 26 veneestä oli kuusi SMK:sta kommodori C-M. Bergrothin Mirka III lippulaivanaan. Seuraavana kesänä oli KMK isäntänä ja maali oli Högbötessä.

Kuudennen rallin, joka 1961 suuntautui Bergaan Tukholman eteläiseen saaristoon, voitti SMK:n Juri Puhk; hänen kilpailumatkansa oli 957 meripeninkulmaa. Rallin yhteydessä järjestetyn

navigaatiokilpailun 13-luokan voittivat Leo Martin ja Holger Idman. Tämän jälkeen ralli järjestettiin joka toinen vuosi, ja seitsemännellä rallilla Helsingissä 1963 juhlistettiin 25 vuotta täyttävää SMVL:ää. Kaksitoista klubin venettä oli mukana, ja voitto tuli SMK:n Sven Wadsteinille, joka Gung-Ho -veneellään ajoi 1147 mpk.

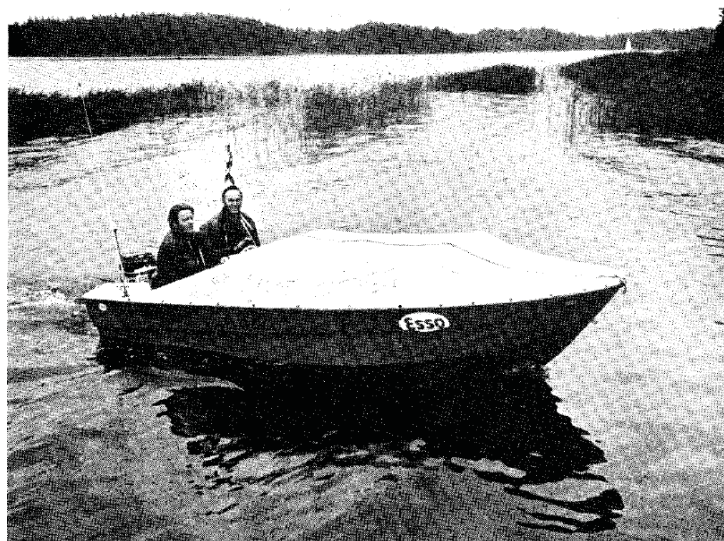
Kesällä 1965 KMK täytti 50 vuotta, ja siksi maali oli Tukholmassa, minne myös sen vuoden Pavillon d'Or oli suunnattu. Kahdeksan SMK:n lipun alla purjehtivaa venettä osallistui Pohjoismaiseen ralliin Mirka IV lippulaivanaan. Sitä paitsi Karl Aspelin osallistui Grizzlyn ohjaimissa Pavillon d'Or -kisaan ja tuli kunniakkaalle kolmannelle sijalle 1902,5 meripeninkulmallaan. Koko pohjoismaisen rallin voittivat jälleen Sven Wadstein ja Gung-Ho. Juhlallisuuksien yhteydessä ojennettiin C-M. Bergrothille ja kahdelle muulle klubilaiselle Ruotsin kultainen navigaatiomerkki.

Vuoden 1967 rallin, joka oli yhdeksäs, voitti taas kerran Wadstein, ja hän sai ikuisen kiinnityksen Bärnsten-pokaaliin. Navigaatiokilpailun voittivat Kurt ja Ann-Mari Jansson. Tämän rallin jälkeen ei enää puhuttu koko kilpailun voittajasta, vaan kilpailu järjestettiin kolmessa luokassa - alle 8 solmua, 8–12 solmua ja yli 12 solmua. KMK ja SMK lahjoittivat kolme uutta kiertopalkintoa, yhden kutakin luokkaa varten.

Kymmenennen rallin jälkeen – jossa Wadstein voitti oman luokkansa – sai C-M. Bergroth KMK:n kunniaplaketin osallistumisestaan kymmeneen Pohjoismaiseen Moottoriveneralliin. 1973 sai Torsten Hjorth saman plaketin ja vuonna ja vuonna 1975 Alex Oborin SMVL:n vastaavan plaketin. Tähän lisättäköön, että Oborinilla oli matkassaan kaikkien aikojen nuorin jungmanni, ikä lähtöhetkellä kokonaista neljä viikkoa. Toivottavasti häneen iski rallikärpänen, sillä SMK:n osanottajamäärä on laskenut huolestuttavasti.

## Merimatkat

Merimatkat ovat aina kiinnostaneet klubin jäseniä. Usein on Tukholma ollut kohteena, mutta eivät Göteborg tai Gotlantikaan ole jääneet tuntemattomiksi. Eräät retket ovat suuntautuneet sisäjärville, mm. Kolille asti. Kaksi pisintä klubin lipun alla tehtyä matkaa suuntautuivat Englantiin: vuonna 1968 kävivät Kalle Aspelin ja Grizzly edestakaisin Lontoossa ja vuonna 1972 N-O. Eklundh ja Noeba Ramsgatessa. Ainutlaatuinen oli Aspelinin matka 4,9 metrin ulkolaita-veneellään Grizzly Juniorilla Helsingistä rannikkoa pitkin Ouluun ja sieltä Kajaaniin, Joensuun ja Viipurin kautta takaisin Helsinkiin. Matkaa tehtiin jokia, järviä ja kanavia pitkin, ja vain 70 kilometriä 2260:sta (1200 mpk) kulki vene perävaunun päällä. Ajoaika oli 62 tuntia.



*Grizzly-Junior ajoi Suomen ympäri vuonna 1972. Kuskina Karl Aspelin kera Ulf Granströmin.*

## Suomen Moottoriveneliitto

Aluksi oli SMK:n edustus liiton johdossa vankka, mutta yhtä luonnollisesti se laski, kun liiton muu jäsenmäärä nousi. Liiton puheenjohtajana toimi vuosina 1949–1968 Torsten Hjorth ja 1974–76 Reijo K. Kuusinen. Varapuheenjohtajina ovat olleet Willy Bengelsdorff, Leon Basilier ja Reijo K. Kuusinen. Useat klubilaiset ovat edelleenkin SMVL:n hallituksessa ja sen eri toimikunnissa.

## Vuosikirja

Vuosikirjaa voidaan kutsua klubin kasvoiksi. Ensimmäiset ilmestyivät vuosittain 1935–38, ja tauon jälkeen aloitettiin uudelleen vuonna 1950. Sen jälkeen kirja on ilmestynyt säännöllisesti joka vuosi.

Vuosikirja on kaksikielinen ja sisältää vuosikertomuksen, jäsen- ja veneluettelon, kilpailutulokset, veneiden katsastusmääräykset, taulukot ja paljon veneilijän tarvitsemaa erikoistietoa. Kirjoituksissa käsitellään mm. navigaatiota, veneitä ja moottoreita, meriturvallisuutta, meripelastusta, ympäristönsuojelua. Niiden joukossa on kertomuksia pitkistä matkoista ja kilpailuista. Klubin säännöt ja merkkihjeisto on julkaistu aina uudelleen muutosten jälkeen. Vuosikirjoissa 1935, 1955 ja 1970 on lyhyitä historiikkeja itse klubista. Vuosikirjassa 1950 on kertomus "Seikkailu Porkkalan niemen edustalla", josta käy ilmi, kuinka vaikeata Neuvostoliiton vuokra-alueen kiertäminen tuolloin saattoi olla.

Vuosikirjasta on vähitellen tullut yhä parempi ja täydellisempi, ja se on nykyisellään lähes välttämätön käsikirja pitkillä merimatkoilla. Vuosikirjaa on myös pidetty hyvänä ilmoitusvälineenä, ja tämä onkin tuonut klubille tarpeellisia tuloja.

## Talous

Klubin talous on keväitä 1957 ja 1958 lukuun ottamatta ollut vakaa ja sallinut sekä poistot että rahastoinnin, samoin kuin kilpailujen sekä opetus- ja tiedotustoiminnan taloudellisen tukemisen. 1930-luvun taloudellisesti onnistuneet Kaivopuiston ajot johtivat pikavenerahaston, myöhemmin kilpailurahaston perustamiseen; siitä ovat lukuisat klubin kilpa-ajat saaneet tukea.

Kun jäsenten määrä kasvoi ja toiminta jatkuvasti lisääntyi, eivät vapaaehtoiset voimat enää yksin riittäneet klubin vetämiseen. Jo 1950-luvun puolivälissä kokeiltiin osa-aikaista kamreeria ja myöhemmin asiamiestä, mutta kokeilut eivät onnistuneet.

Vuodesta 1959 otti Holger Idman kantaakseen vastuun klubin kassasta ja sihteeristöstä toimistonhoitajanaan Gun (Kisse) Idman. Tällä miehityksellä sujui toiminta aluksi hyvin, mutta 1974 kävi työtaakka liian raskaaksi. Silloin palkattiin toiminnanjohtaja, mutta hän erosi 1977. Eläkkeelle siirtynyt Holger Idman kiinnitettiin vihdoinkin 1. elokuuta 1978 klubin toiminnanjohtajaksi apunaan toimistonhoitaja Kaija Heikkilä. Nyt oli klubilla oikea mies paikallaan. Kisse Idman erosi terveydellisistä syistä palveltuaan klubia sitä ennen 20 vuoden ajan, joista 9 vuotta sihteerinä; hänelle ojennettiin SMK:n kultainen ansiomerkki.

Klubin kuluista ovat palkkakustannukset suurimmat. Toiseksi suurin menoerä on satamavuokra, joka on noussut kiivaasti. Nämä kustannuserät on rahoitettava venepaikkamaksuilla ja jäsenmaksuilla. Jäsenmaksujen samoin kuin jäsenmäärän kehitys vuosien mittaan käyvät ilmi erillisestä taulukosta.

## Vilkaisu taaksepäin – ja tulevaisuuteen

Yhteenvedona 50 vuoden toiminnasta voi lyhyesti todeta, että

– Henning Lindholm arvioi kehityksen kulun aivan oikein Frisk Bris -lehdessä vuonna 1929, kun hän lopetti kirjoituksensa moottorivenekerhoista ja -liitosta sanoihin: "Jatkosta ja lopustakin tulee varmasti hyvä." Nyt meillä on aktiivisesti toimiva moottoriveneliitto, jossa on 96 jäsenyhdistystä, 25 000 jäsentä ja 7000 rekisteröityä venettä.

– SMK:n perustajan toive Suomen kaikkien moottoriveneläijöiden kokoamisesta saman viirin alle on myöskin toteutunut. SMK:n tunnus on – erivärisellä pohjalla – nyt kaikkiaan 66 kerhon viirissä.

– SMK on kasvanut kerhoksi, jolla on 793 jäsentä, 304 katsastettua venettä, 254 venepaikkaa kahdessa satamassa ja kaksi telakointipaikkaa n. 250 venettä varten, oma kerhosaari ja ulkosatama.

– Kilpailutoiminta on aaltoillut, ja missäpä aaltoilu olisi enemmän paikallaan kuin merellä. Klubi on menestynyt erittäin hienosti sekä koti- että ulkomaisilla pikaradoilla. Tällä hetkellä on kilpailuinnostus aallonpohjassa, mutta seuraavan aallonhuipunakin on pakko joskus tulla.

Ensimmäisenä kohtana tulevaisuuden toivelistalla kilpailutoiminnan vireytymisen ohella on Tervasaaren kysymyksen lopullinen ratkaisu niin, että klubi saa pysyvän ja tarpeeksi suuren sataman Pohjoisrannan varrelta, minne klubi on vuodesta 1930 lähtien kasvanut kiinteäksi osaksi kaupunkikuvaa. Seuraavana toivelistalla ovat lisäpaikat ja klubirakennus Pajalahteen paremman palvelun tarjoamiseksi kaikille jäsenille.

Kun Suomen Moottoriveneklubi oli perustettu, kirjoitti Frisk Bris: "Kerho on perustettu hyvin eksklusiiviselle pohjalle, ja tarkoituksena on alusta alkaen pitää lippu korkealla." Sen ajan eksklusiivisuus ei tänään paljoa paina, mutta "lippu korkealla" merkitsee jatkuvaa velvollisuutta esiintyä merellä oikeassa merimieshengessä, noudattaa kirjoitettuja ja kirjoittamattomia lakeja ja pitää veneensä – uuden tai vanhan, ison tai pienen – hyvässä kunnossa ja hyvin varustettuna. SMK:n lipun ja viirin alla purjehtiva vene on esimerkkinä muille. Se on meidän velvollisuutemme omaa klubiamme ja sen perustajia kohtaan.

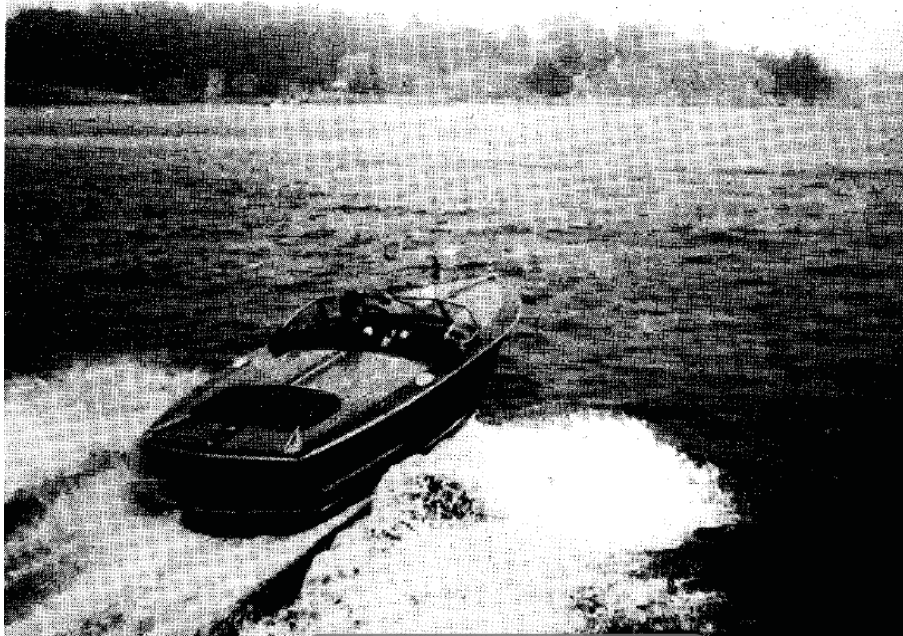
Torsten Hjorth

*SMK:n 50-vuotishistoriikin laatija Torsten Hjorth on ollut klubimme jäsen vuodesta 1930. Hän kuului 30-, 40- ja 50-luvuilla useaan eri otteeseen SMK:n hallitukseen mm. varakommodorina. Vuosina 1959–1967 hän toimi Suomen Moottoriveneliiton puheenjohtajana. Vetäytyttyään liiton eri luottamustehtävistä ja jäätyään eläkkeelle toimestaan hän otti vastaan SMK:n kommodorin tehtävän, jota hän hoiti vuosina 1972–74. Tämän kauden jälkeenkin hän on aktiivisesti osallistunut klubin toimintaan ja ollut aina tarvittaessa käytettävissä mitä moninaisimpiin tehtäviin – aina historiikin kirjoittajasta koneenkäyttäjään. (Viime vaalikokouksen jälkeen järjestetyssä filmiesityksessä Totti toimi koneenkäyttäjänä.) Ei ainoastaan tämä historiikki vaan myös ne, jotka julkaistiin klubin 25- ja 40-vuotisjuhlakirjoissa, ovat hänen käsialaansa.*

*Torsten Hjorth on menestyksellisesti osallistunut kaiken tyyppisiin kuluneiden 50 vuoden aikana järjestettyihin moottorivenekilpailuihin: rata- ja matka-ajot, talous-, tarkkuus- ja navigaatiokilpailut sekä rallit. Kilpailun johtajana, toimitsijana ja kuuluttajana hän on toiminut lukemattomia kertoja.*

*Itsestään selvää on, että juuri Torsten Hjorth oli Suomen puolelta aloitteentekijänä Pohjoismaisen Moottorivenerallin aikaansaamiseksi. Myös nopeiden kilpaveneiden ja "tavallisten" moottoriveneiden suunnittelijana Torsten Hjorth on tullut tunnetuksi.*

*Hjorthille on myönnetty klubimme kultaiset ansio-, kilpailu- ja merimatkamerkit ja SMK:n kunniajäseneksi hänet kutsuttiin vuonna 1975. Lisäksi mainittakoon, että hänelle on myönnetty myös SMVL:n kultainen ansiomerkki no. 1, Urheilun kultainen ansioristi sekä KMK:n kultainen navigaatiomerkki. Torsten Hjorth on myös maamme ainoa KMK:n ainainen kunniajäsen.*



*Tottin menopeli vuosimallia 1938.*