

En liten notis ur GSS historia

Vid sortering och sammanställning av Götas arkivmaterial från åren 1973 fram till 2000 fanns även en skokartong med gamla kvitton från tiden 1918 till 1923. Den hade hittats i samband med att GSS flyttade från Gröndalvarvet 1984, och innehöll verifikationer på bl a hyra för Jungfruholmarna 1919-1922, hyra av strandområde å Långholmen 1922, medlemsavgifter och avgifter till organisationer.

Men det som väckte intresset till att återge nedanstående artikel, var den bland kvittona upphittade ekonomiska redovisningen av transport av lottbåten G. S. S. 1923 till och från Göteborg där det seglades om Skärgårdskryssarepokalen i 30-kvm-klassen den 7-10 juli 1923.

Nu gällde det att söka i GSS gamla årsböcker och mycket riktigt i årsboken 1924 hittades:

"Med Götas lottbåt i Göteborg

SKÄRGÅRDSKRYSSAREPOKALEN, som ju alltid varit en synnerligen eftersträvarvärd segertrofé, har åter hamnat i Stockholm.

Föregående gång, år 1919, var det på initiativ och bekostnad av bröderna Larsson som sällskapet med Lill-Jo-Jo och hr Sjögren vid pinnen hemförde pokalen från Göteborg. Året därpå lyckades Aeolus representant Nidingen återerövra pokalen till Göteborg för alltid. En ny pokal uppsattes och första tävlingen om densamma hölls 1922 utanför Långdrag. Vid denna tävling lyckades hr Lövmärk åter komma först och hade därmed präntat den första in-teckningen i den nya pokalen. Göta S. S. hade samma år en mycket lyckad Holm 22 till lottbåt, vilken i sin klass erövrade alla förstaprisen vid K. S. S. Sandhamnsregatta även lämnande de mycket fruktade finnarna efter sig. Nu hade tanden blivit blodad och varför skulle inte skärgårdskryssarepokalen kunna komma i Götas händer.

Styrelsen med benäget bistånd av alla lottförsäljande medlemmar vågade försöket att bygga en större båt, en 30:a och det slog väl ut. Men sedan kom kostnaden för Göteborgsfärden, och har man, som ordspråket säger, tagit f-n i båten så måste man ro'n i land. Då hade vi ej annat än att vädja till medlemmarnas goda vilja och denna fattades ej. Några erbjödo sig genast att vara behjälpliga med att segla båten till Göteborg.

Hjalmar Sunesson och Einar Söderström togo första sträckan, närmare bestämt Söderköping. På aftonen den 26 juni föll ett fint duggrejn och



luften var blytung när de lade ut med båten från Sofieberg. Starten skedde alltså ej under de angenämaste förhållanden. Erik Larsson och undertecknad (J. Westerberg) skulle sammanträffa med dem i Söderköping varifrån Söderström skulle återvända hem. På lördagskvällen den 29 juni avreste vi från Stockholm, luften var varm och kvalmig samt tåget överfullt av semesterfirande stockholmare på väg till olika tillflyktsorter. Vi fingo alltså tillbringa resan till Norrköping stående i korridoren. Efter några timmars uppehåll i Norrköping fortsatte vi till Söderköping dit vi ankommo på söndagsmorgonen. Vi sågo oss fögäves omkring efter Hjalmar, som vi hade räknat med skulle vara oss till mötes vid stationen. Efter något funderande åt vilket håll vi skulle söka båten då det ej var någon sjö synlig, fingo vi se den långa masten sticka upp bland lövverket. Vi styrde våra steg åt det hållet och snart voro vi framme, men ombord snarkade tydligen Hjalmar så hårt att det slog ringar i vattnet kring båten. Vi hojtade och skreko och lyckades verkligen till sist få se ett yrvaket anletsdrag i kappluckan. Snart voro vi och gepecket ombord och färden i diket skulle börja. Motorn plockades fram och hängdes på och så långt gick det ju bra, med att sen få den att gå blev värre, och Hjalmars berättelse om att de fått landhalat från Mem, då det var omöjligt att få liv i motorn verkade ej heller vidare förhoppningsfullt. Erik tycktes emellertid ha föresatt sig att propellern skulle gå runt om han så skulle hala i balanshjulet hela tiden. Trägen vinner emellertid och till allas vår glädje började motorn gå och vi töffade iväg mot närmaste sluss. Här mötte oss en liten rar tös med famnen full av blåklint, och så fortgick det sluss efter sluss och snart hade vi hela båten full utav alla möjliga sorters vackra blomster. Frånsett slussarna som voro rätt så besvärliga, var färden på grund av det vackra vädret synnerligen angenäm. Det var som att färdas fram genom en lövskog, där de med saftigt gräs bevuxna kanalstränderna endast gjorde tavlan ännu vackrare.

Tisdag middag passerade vi Sjötorp och nu var det slut med kanalen, men utkomna på Väneren en bit var det även slut med motorn, ty axeln hade gått utav. Som det endast blåste

en svag motvind som mot kvällen alldeles dog ut, och motorhjälpen nu var ur räkningen, började det se tämligen tröstlöst ut att hinna fram till fredag som var första tävlingsdagen. På onsdagen blåste en svag vind i samma riktning, det blev alltså att kryssa, men på grund av den dåliga vinden kommo vi ej heller denna dag så långt vi beräknat. Vi anropade alla förbipasserande fartyg om bogserhjälp men fögäves. När det började lida mot kvällen och vi fortfarande hade åtskilliga mil kvar till Vänersborg, hade vi nära nog uppgivit hoppet.



Men det var tydligen inte meningen att vi skulle göra resan förgäves. Ett tremastat motorfartyg vars höga rigg vi sett i flera timmar hade verkligen en skeppare ombord med hjärtat på rätta stället. Han hade förståelse för vår begäran och vi fingo en tross, och släpade så med till Göteborg. Det gick ju ej så fort ty bogseringen tog 18 timmar, men väl framme i Göteborg sträckte vi segel och hade snart sikte på Långdrag. Längst ut på piren satt Jo-Jo-Kalle väntande, ty han hade rest tåget ned, även han hade börjat tvivla att vi skulle komma. Någon upptagning av båten var ju ej att tänka på, då tiden var så långt framskriden, men vi krängde henne och sköljde bort det värsta."

Så långt nedresan.

Sedan följer detaljerade beskrivningar över 5 dagars spännande kappsegling i Göteborg och Långdrag.

Vem vann? Göta så klart. Med J. E. Westerberg som rorsman i G. S. S. 1923/42. I hård konkurrens av Sveriges nio bästa SK 30:or.

Historien slutar inte här. Bland kvittona, som totalt redovisade kostnader på 644:60, finns ett från Aktiebolaget Amerikanska Motor Importen på reparation av propelleraxel: 42:75, sen

gick det bara 1 dag då en ny utombordsmotor av fabrikat Svalan inköptes hos Bröderna Friländer, Göteborg. Priset för motorn blev 325:60. Dock kunde den gamle bortauktioneras till någon Götamedlem, vilket inbringade 208:-.

Med den nya motorn och redovisade bensinkvitton vet man att rorsman och besättning välbehållna återvänt till hemmahamnen. Där om vittnar även att G. S. S. 1923 med J. Westerberg vid rodret framgångsrikt kappseglat under hösten.

Några uppgifter om 30 kvm. skärgårdskryssaren G. S. S. 1923.

I styrelseberättelsen för år 1922 (GSS årsbok 1923) finns att läsa :

1923 års lottbåt blir en 30 kvm. skärgårdskryssare och är, även den, beställd å Knut Holms varv, Gamleby, samt lotteriansökan beviljad.

I samma årsbok finns specifikation och dimensioner, materialier, lösa inventarier, över skärgårdstrettian som fick segelnummer GSS 1923, 42 det första året som båten deltog som GSS representant i kappseglingar.

GSS medlemmar deltog aktivt i lottförsäljningen och lyckades kamma hem 8.530:- kostnaden för båten belöpte sig till 6.784:94, alltså en god affär.



Ur styrelseberättelsen för år 1924 kan saxas:

Sällskapets utlottningsbåt för året, ritad av ingenjör Yngve Holm och byggd på Knut Holms yachtvarv, Gamleby, en 30 kv-m:s skärgårdskryssare, vanns vid dragningen den 7 sept. av herr T. Johansson, Brännkyrkagatan 146, Stockholm, på lotten 2830.

Under den gångna sommaren har flera fartyg framgångsrikt fört Sällskapets färger på andra kappseglingar. Sålunda erövrade G. S. S. lottbåt, med hr



John Westerberg som rorsman, 3:dje pris vid Stadshusregattan på midsommarafon, i samma klass startade 33 st. fartyg.

Denna segling arrangerades i samband med invigningen av Stockholms Stadshus.

I seglartidningen "Till Rors" fälldes omdömet om G. S. S. lottbåt: "En 30:a, som framdeles torde komma att låta tala om sig, är G. S. S. lottbåt."

Detta omdöme var nog så riktigt. Vid seglingarna om 30 kv-m. S. k. pokalen i Göteborg den 7-10 juli 1923 erövrade G. S. S. lottbåt detta åtråvärda pris, som hela Sveriges seglarvärld talar om, till G. S. S. och Stockholm. En honnör för rorsman och besättning.

Vidare har verkställare J. Bergkvist förärat Sällskapet en halvmodell i mahogny av utlottningsbåten för år 1923 (vinnaren av skärgårdskryssarpokalen) som uppsatts i klubbhuset.

Ingenstans i GSS årsböcker går det att finna att vinnaren av lottbåten, T. Johansson, fört densamma, utan under 1923 förblev John Westerberg framgångsrik rorsman.

Som försvarare av Skärgårdskryssarpokalen, har GSS inför 1924 emottagit utmaningar från Kungl. Svenska Segelsällskapet, Stockholms Segelsällskap, Stockholms Segelklubb, Segelsällskapet Brunnsvikens, Brunnsvikens Yachtklubb, samtliga i Stockholm, samt från Gamleby Segelsällskap, Gamleby och Nykterhetsvännernas Segelsällskap, Norrköping. G. S. S. ställde upp med 1924 års lottbåt, även nu med J. Westerberg som rorsman. Hur det gick med skärgårdskryssarpokalen? Den hemfördes till Gamleby med Knut Holm som rorsman i "Bimbi III".

I startlistan på åtta fartyg, fanns bl a "Thalatta" som seglar för K. S. S. S. med E. Lundberg som rorsman. Thalatta är f. d. G. S. S. 1923/24 och har nu fått permanent segelnummer S17. Thalatta, med hovrättsassessor E. Lundberg som ägare, var registrerad i GSS eskader under några år men försvann när E. Lundberg böt fartyg. Thalatta skrotades omkring år 1995.

(Den som djupdykt i Götas arkiv är Dieter Bergau)