

## Göta Segelsällskaps historia, från bildandet år 1895

Initiativet att bilda Göta Segelsällskap togs av G. F. Petterson, "Pråmpelle", tidigare ägare av Lövholmsvarvet.

Han utfärdade följande inbjudan:

"Som många herrar båtägare, boende i trakten af Liljeholms-, Bergsunds och Essingsvikarna, uttalat som sin önskan att få ett nytt segelsällskap bildat, och på grund af att Kungshatts och Mälaresegelsällskaper äro hvad man kallar slopade, tager undertecknad sig härmed friheten inbjuda alla hederliga och ordentliga herrar båtägare och segelsportmän, att med mig göra gemensam sak och bilda ett nytt segelsällskap. För detta ändamål fordras först och främst god enighet och organisering. Äfven anser jag att vi, för att få så många tecknande som möjligt, låta en teckningslista cirkulera, och sedan ett par sammanträden hållits, tror jag förvisso, att vi skola kunna stipulera stadgar så att vi få ett segelsällskap bildat.

Därför torde hvar och en av herrar segelsportmän infinna sig å Lindströms Caffé (klubbrummet)

Nya hornsgatan No188 lördagen den 10 Aug. kl. 8 e.m. för vidare rådplägning.

Med största högaktning

Lövholmsvarvet den 8 Aug. 1895.

G. F. Petterson"



Hornsgatan 188 är nuvarande Hornstulls strand där Kvartersbiografen ligger.

Man var genast enig om att bilda ett segelsällskap, men om namnet var det många förslag. Sista voteringen stod mellan "Segelsällskapet Stjärnan" och "Göta Segelsällskap". Det sista förslaget blev antaget med stor majoritet. Ett seglivat rykte vill göra gällande att namnvalet var en följd av att

pansarbåten Göta byggts på Bergsund. Detta är dock felaktigt, då fartyget gick av stapeln på Lindholmens varv i Göteborg 1898. Namnet får nog ses som ett uttryck för de nationalromantiska strömningarna vid denna tid. 26 personer och 11 båtar hade anmält sitt intresse och redan den 1 september anordnades den första kappseglingen.

## Till huvudmenyn



Man var stolt över att tillhöra ett segelsällskap och det yttre synliga tecknet på detta var mössmärket. Det första formgavs av C. A. Söderberg men några ansåg att det påminde om ett renhållningsmärke vid den tiden och ett nytt kom 1901. Då hade man å andra sidan slagit på för stort, för annat uniformsklätt folk gjorde nu honnör för medlemmarna. 1907 fastställdes det avbildade märket (som nu inte längre finns).

Förutom sommarhögtidsdagar med regattor hade man gemytliga fester även under vintern. Då var Bergsundspaviljongen den mest anlitade samlingsplatsen. Paviljongen, som uppfördes 1883, låg ungefär vid nuvarande Lindvallsplan. Den uppläts av varvet till arbetarna "att av dem fritt begagnas dock inte för politiska eller religiösa sammankomster".

Den första vinterhögtidsdagen firades 1897 med bal och supé och salen var rikt dekorerad med flaggor och vimplar som välvilligt utlånats av flottans kontrollanter vid varvet. De första åren låg båtarna förtöjda vid flottbron till Liljeholmen, men 1915 byggdes en ny träbro som inte var lika båtvänlig. Man flyttade till stranden bredvid bron och hade redan tidigare sökt sig till Långholmen. Det kan nämnas att den nuvarande Liljeholmsbron invigdes 1928 och att den blev sista uppgiften för Bergsunds Varv och Mekaniska Verkstad. Varvet lades ner året därpå och därmed sattes punkt för den nära 200-åriga tunga industrin på västra Södermalm.



Mälare-Rosdålsförenings åttioårs var Långholmens eldteater. Det invigdes den 15 juli 1884 och låg på den plats där nu Göta Segelsällsups slip ligger. Det övertogs 1898 av Stockholms Roudförenings och fyrtioårs senare år till Djurgårdsförenings. Bildtaget från invigningen Stockholmsförenings 1912. Foto SSM

Under tiden för första världskriget gjorde sällskapet flera framställningar till Stockholms stad om att få hyra det nuvarande hamnområdet på Långholmen. Fängelsedirektören motsatte sig detta bestämt och först 1921, då en ny direktör tillträd, fick Göta SS



sitt första arrende.

Då som nu var det 1-åriga kontrakt och detta har självfallet inverkat menligt på viljan till kostsammare investeringar. Trots



1984 skedde den sista gjutningen vid Göta Segelsällskap med dragrep och kärra. I bakgrunden fängelset med sitt saktorn. Foto Per Lindman



## [Till huvudmenyn](#)

osäkerheten om framtiden gjordes stora arbetsinsatser av medlemmarna och 1930 fanns bryggplats för 60 båtar. 1948-49 byggdes sammanhängande bryggor utmed hela stranden i sällskapets regi. Trettio år senare var bryggorna nergångna men nu lät man staden utföra arbetet och man betalade en arrendeavgift.

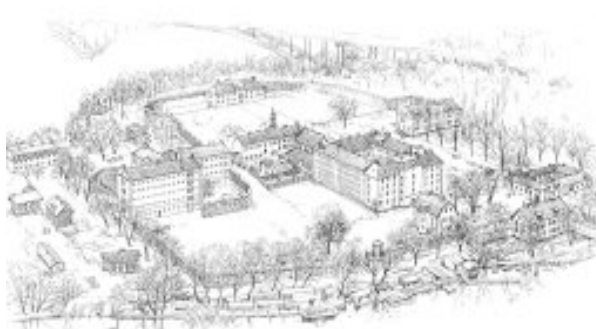
Redan från begynnelsen var vinterförvaringen ett ständigt bekymmer. Fram till 1913 togs båtarna upp på närbelägna varv men detta kostade pengar. Det året lyckades Göta SS få hyra den tomt öster om Charlottenburg på Reymersholme som tidigare disponerats av uppsades SS, Stockholms Ångslupsbolag. 1930 kontraktet och året därpå delades Göta i praktiken om än inte formellt, i två sektioner. Den ena flyttade till Gröndal, där slip och bryggor övertogs från Nya Varvet. Den andra kom till Långholmen, där redan tidigare ett trettiotal båtar hade vinterplats. Det skulle sedan dröja femtio år innan sällskapet fick gemensam hamn på Långholmen.



Nya kontrakt upprättades och snart kunde 100-talet båtar placeras på ömse sidor av nuvarande Sofiebergsvägen och framför Tvättstugan.

Det från början handdrivna slipspelet som nu elektrifierats står på samma plats som en gång Mälare-roddklubbens båthus gjorde för 100 år sedan. Det var svårt att hands-kas med de tunga båtarna på det trånga utrymmet och ända fram till 1950, då en slipvagn tillverkats, användes den urgamla metoden med såpade rännor.

Besluten om en uppsnyggning parkområdena i början av medförde att Göta SS fick vinterplatser utmed kanalen erbjuds i stället en större sammanhängande uppställningsyta innanför fängelsemurarna. Dit flyttade och nu kunde även båtarna från plats.



av  
1980-talet  
lämna sina  
och man

man 1984  
Gröndal få

En ny ramp byggdes samma år nedanför Tvättstugan och en modern traktordriven slipvagn, Tengvallvagnen, införskaffades som medgav en enkel uppdragning av de allt större båtarna.

## [Till huvudmenyn](#)

De 1-åriga kontrakten hindrade mer ambitiösa insatser. Klubbens få byggnader kring det gamla varvsområdet är därför anspråkslösa. Till vänster om slipspelet står ett litet grönmålat skjul av korrugerad plåt "Tärnholms skjul", där ägaren förvarade sin motorbåt under



1920-30-talen. Efter ägarens död 1945 försågs det med skåp för medlemmarnas attiraljer.

Telefonkåken var tidigare badhus på Reimersholme och ställdes på plats 1940. Väggarna pryds av båtmotiv, konstnärligt utförda av hamnchefen vid denna tid, Einar Söderlund. Trots sina blygsamma 12 kvm fungerade den under många år som, ett litet, primitivt klubbhus. Vid en Luciafest lär den enligt trovärdig uppgift ha rymt 32 personer! Numera används den till eftersnack vid en öl och macka efter kvällsseglingarna på våren.

Röda mastskjulet bredvid Telefonkåken inköptes 1948.

Det tillbyggdes samtidigt med ett litet verkstadsutrymme där den skicklige svetsaren Gösta Berndtson under närmare 40 år hjälpte sin klubb med arbeten på mastkranar, slippspel, bryggor och mycket annat.



Det gröna mastskjulet intill Tvättstugeplanen från 20-talet kallades tidigare för "kanotskjulet", eftersom man där förvarade segelkanoterna. Kanotsektionen var på 1940-50-talen mycket livaktigt med ett 30-tal inregistrerade kanoter.

Sin bästa varvsbyggnad fick Göta SS, då man 1984 arrenderade Kommunala Båthuset, "Roddarskjulet", nedanför Sofieberg, som övergivits av roddarna några år tidigare. Huset renoverades utvändigt genom AMS försorg och invändigt inredde medlemmarna själva praktiska ställningar för master och segeljollar, samt en verkstad.



Ett riktigt klubbhus hade länge stått på sällskapets önskelista och 1979 fick man arrendera det lilla stenhuset på Reimersholme, som tidigare rymt spritfabrikens transformatorstation. Det anses gå

## [Till huvudmenyn](#)

tillbaka till tiden för Jones & Co:s fotogenfabrik från 1862. Ett mödosamt arbete nedlades, inte minst av sällskapets pensionärer, på den invändiga renoveringen. Det visade sig emellertid att bl. a. takomläggning och revertering skulle medföra orimliga kostnader.

När man 1986 erbjöds en lokal i Spinnhusets västra flygel, direkt intill båtuppläggningsplatsen på fängelsegården, accepterades detta tacksamt.

Även nu ställde pensionärerna upp och tillsammans med yrkeskunniga medlemmar iordningsställdes

den ca 100 kvm stora f.d. skomakarverkstaden, som kunde invigas vintern 1988.

Här finns ett välinrett kök, ett litet kansli samt matplats för upp till 60 personer.

I första hand är lokalen avsedd för medlemmarnas raster, styrelse- och andra möten.

Lokalen kan även uthyras till segelföreningar och för medlemmars privata fester.

Glädjande nog kunde Sällskapet teckna 20-årskontrakt på hyra av varvsplanen

och hamnen 1996, som säkerställer Götas varande på Långholmen.



Redan vid slutet av 1800-talet var Jungfruholmarna utanför Gällstaö på Ekerölandet ett omtyckt utflyktsmål. 1915 arrenderade Göta SS holmarna av Ryttmästare Ihre på Ekebyhov och 1936 förvärvades de slutgiltigt för en summa av 13.500 kr.

Som klubbhus inköptes 1918 Stockholms Skridskoförenings paviljong för 625 kr. Den låg förtöjd vid Mälarvarvet och bogserades ut till Jungfruholmarna, där "krokanen" som paviljongen döptes till, blev samlingspunkten för glada fester och segeltorkning under närmare 40 år.

Sportstugan som fanns på stora holmen, byggdes 1941 och tjänade som intendentbostad ända fram till 2007, när den fick ge plats för Glashuset.

I sportstugans källare, "Einars Källare", samma Einar som prytt väggarna inne i Telefonkåken, dryftades många klubbangelägenheter under trivsamma former.

Till sällskapets 60-årsjubileum, 1955, invigdes det nuvarande klubbhuset. Efter en tävling i Tekniska Högskolans arkitektkurs, antogs det vinnande förslaget, ritat av ark. Björn Cederström.

Jungfruholmarna har varit den givna sommarhamnen för generationer av medlemmar. Där har också de uppskattade seglarlägren för ungdomar varit förlagda, anordnade av ungdomssektionen de senaste 25 åren.

Många av de äldre medlemmarna orkar inte längre att hålla båt, men har kvar sitt brinnande intresse för seglingen och Sällskapet. Dessa har bildat "Götaveteranerna" år 1952, och numera träffas man under trivsamma former, ordnar fester och berättar aldrig sinande minnen från den tid då det begav sig.

Här intill står och sitter glada  
Veteraner efter årets sillunch

En numera svunnen, tidsperiod infann sig under första hälften av 1900-talet.

För att dryga ut Sällskapets kassa, lottade G. S. S. varje år ut segelbåtar, de sista åren även motorbåtar, som uppställdes på stadens torg som lockade hoppfulla köpare att förverkliga drömmen om härliga sjöturer.

Alla större båtklubbar lät någon känd konstruktör rita en segel- eller motorbåt som byggdes hos någon båtbyggare över vintern och på våren stod båtarna skinande blanka, doftande av linolja och fernissa. "Köp en lott!" Bara två spann!!

"1907 byggdes sällskapets första utlottningsbåt och sedan fanns det lottbåtar varje år (fram till 1952). Lottbåtarna seglades första året av sällskapet, före utlottningen, och G.S.S. hade tur med sina båtar. Det må vara osagt om förtjänsten var konstruktörernas eller rorsmännens, men i varje fall blev Götabåtarna fruktade på olika kappseglingsbanor, t.o.m. nere i Kiel." Skrev Valter Sjöstedt i årsboken 1960.

Ur årsberättelsen för år 1916: ... Årets utlottningsbåt, en 22 kvm. skärgårdskryssare, konstruerad av Herr K. E. Sjögren och byggd å Erikssons varv i Strängnäs....Båten kostade 1.639:10 och lottförsäljningen inbringade 2.000:-. En ringa vinst detta året, andra år kunde den uppgå till 3-4.000:- kr.

Särskilt bör lottbåten GSS 1928 nämnas. En 30 kvm. skärgårdskryssare ritad herr K. E. Sjögren, bygges hos båtbyggare E. Eriksson, Strängnäs, efter Svenska Seglarförbundets bestämmelser av år 1925. Båtens namn blev SATANA. S49.

Lotteriets intäkter blev 8.356:- kr och kostnaden 7.890:85 kr, alltså en liten vinst för Sällskapet. Varför nu särskilt nämnas? Jo, på tegelväggen i klubbhuset på Jungfruholmarna hänger hon. SATANA 30:an S49. En modell i skala 1:10, en gåva av Bertil och Edvin Uddén, någon gång i början av 1930-talet.

Den fina modellen av Göta 30:an som hänger på tegelväggen i klubbhuset på Jungfruholmarna är en gåva av Svenska S30 Förbundet 1979.

S 30:ans tillkomst beskrivs i GSS' årsböcker 1971, 1973 och 1974.

Initiativet till Göta 30:an togs 1970 av GSS' ordförande Sven Ejdestam och en motion till Svenska Seglarförbundets Seglardag att bygga en skärgårdskryssare i plast antogs.

Modellen till vänster har Ove Oskarsson byggt, ställdes ut på båtmässan 1970 eller 1971 i SSF's monter och är sedan dess spårlöst försvunnen.

Finns det något finare än att en vanlig vardagskväll åka ner till båten i Långholmskanalen, bryggsegla, njuta av en macka med fika i kvällssolen, se kanoterna glida förbi och lyssna till turistbåtarnas guider ”och till vänster har vi det gamla fängelset, som numera är vandrarhem”.

Visst är Götas medlemmar privilegierade, som mitt i stan har en så skyddad och vackert belägen hamn. Tänk att kunna ta med sig gäster, kanske långväga ifrån, på en tur på Riddarfjärden, se tunnelbanan och fjärrtågen rulla över bron, göra ett slag utanför Mälardrottningens fönster där matgästerna förtjust vinkar, sakta glida utmed Stadshusträdgården, där brudpar och bröllopsvittnen väntar på sin tur till vigselrummet, beundra fasaderna på Norr Mälarstrand och sedan segla ut vidare ut i Mälaren förbi Fläsket, Kungshatt och till Jungfruholmarna.

Delar av texterna ovan är ursprungligen författade av Götamedlemmen Per Lindman, som även i dokumentär-boken ”Långholmen – den gröna ön”, skrivit om ”Båtklubbarna på Långholmen”, samt senare kompletterade och redigerade av Maivor Bergau för publicering i Jubiléumskryssaren nr 3, 1995.

Resten av historien är plockat ur G.S.S. årsböcker, en historisk skatt!