

2. Göta Segelsällskapets sjösättningar och upptagningar under 100 år.

## **Reymersholmsvarvet, åren 1913 – 1931.**

Vi tar det från början.....

De första åren, alltså kring förra sekelskiftet, låg Götas båtar förtöjda vid flottbron mellan Södermalm och Liljeholmen. Vinterförvaringen var ett ständigt bekymmer. Fram till 1913 togs båtarna upp på närbelägna varv men detta kostade pengar. Det året lyckades G.S.S. få hyra en tomt, öster om Charlottenburg på Reymersholme av Gröndalsbolaget, och som tidigare disponerats av Stockholms Ångslupsaktiebolag.

Ur årsboken 1939 saxas:

”Sjösättningskranen köptes av Stockholms Yllefabrik. Det var en svängkran med gjutjärnsstativ, bestående av en kraftigt förankrad pelare, vilken möjliggjorde, att armen kunde gå runt utan hinder av stöttor. Armen var av trä och kroken var fäst i ett enkelt block. Stagen från krannocken till stativets överdel var av järn. Spelet hade 2 utväxlingar och spärr men saknade bromsband, varför alla båtar måste vevas ned vid firning.

Båtarna lyftes upp med hjälp av stroppar, som höllos isär av en krona av hopsvetsade tubrör. Att få dessa stroppar på rätt ställe på båten var ibland mycket knepigt och ofta måste ett par eller flera man slå sig ned på för- eller akterdäcket som barlast under luftfärden för att hålla båten i balans.

På land ställdes sedan båtarna i kälkar, vilka gjorde förflyttningarna ganska riskfria, vilket nog behövdes, ty när jag (artikelförfattaren Erik Jansson) började på varvet, så hade båtägaren i regel en hel liter med sig och efter varje båt blev det supar med tilltugg, varigenom arbetsstyrkan efter tiotalet upptagningar kunde vara ganska glad.”

I Göta Segelsällskaps första årsbok, ett häfte från år 1918, finns bl a lite historik om Reymersvarvet som förtjänar att citeras:

” Under sommaren 1913 gick därför styrelsen i författning om förhyrande av den plats som sällskapet nu disponerar över. Det var från början endast en backe som stupade ned mot sjön samt betäckt med en mängd stora stenblock. Nu började en mödosam tid, medlemmarna uppbadades för att hjälpa till med platsens iordningsställande, varje kväll samlades sedan ett 20-tal som med friska tag flyttade stenblocken, planerade marken och fyllde ut groparna tills det blev den plan vi nu ha. Därefter byggdes förvaringsskjulet samt uppsattes staket. Ett arbete som förtjänar att ej glömmas då det utfördes endast för intressets skull, det kan i förbigående nämnas att många som tillbragde sina kvällar med detta stränga arbete ej voro båtägare. Under denna tid hade det lyckats styrelsen att få köpa en lyftkran för båtägarnas upp- och nedtagande ur och i vattnet. Den stod hoprostad på en gjuten betongbädd i Långholmskanalen, det blev ett styvt arbete med att få den isär och tagen i land, den stod nämligen 3 meter från stranden, men även detta lyckades varefter den transporterades över backen och uppsattes, väl avslipad och smord, för sitt kommande arbete.”

År 1916 fanns det 54 segelbåtar och 15 motorbåtar registrerade i Sällskapet, av vilka de flesta troligen hystes på Reymersvarvet. År 1920 fanns där ett 80-tal båtar upplagda.

Tomten på Reymersholme uppsades 1 oktober 1931. Under åren hade medlemmarna ständigt utökat varvsområdet genom idog grävning, ty området, en kraftig nerförsbacke, var från början avsedd som landfäste till en broförbindelse mellan Reymersholme och Liljeholmen som sedan inte blev av.

Götas båtar blev härefter hänvisade till Gröndalsvarvet som inköpts samma år.