

3. Göta Segelsällskaps sjösättningar och upptagningar under 100 år.

Tiden i Gröndalsvarvet åren 1931 – 1985.

Så här står det i årsboken 1932 om verksamheten 1931:

”Ägaren till varvsområdet på Reymersholm uppsade vårt hyreskontrakt för avflyttning den 1 oktober 1931, varför vi måste se oss om efter ett annat varv åt de båtar, som legat där. Det har även lyckats. Sällskapet har förhyrt det område på Gröndal där Nya Varvet drivit sin rörelse, samt inköpt skjul, slip och en del inventarier av de tidigare innehavarna, varför Sällskapet nu kan erbjuda varvsplatser under tak till 70-talet båtar. I kassasammandraget finns utgiftsposten kronor 3.025:- för inköpet av Nya Varvet.

År 1932 har hr Israelsson skänkt räls till ombyggnaden av slipen, och hr N. Friman virke till en brygga”. Att hålla varvsbyggnaden i skick var ett ständigt bekymmer. Man lappade och lagade tak, slip, väggar, alltid med tanke på våra 1-årskontrakt med rivningshot. Men det jobbigaste blev snöskottning av taket som var av korrugerad plåt. Snön skyfflades över den ena takåsen efter den andra innan den nådde marken.

Redan efter några år efter att Göta flyttat in, kan man i styrelseberättelser läsa att varvets varande var i fara på grund av stadsplaneringen, det skulle byggas bostäder där. Facit är, att det år 2012 fortfarande står samma skjul som G.S.S. lämnade i början av 1985. Kurre Henning kallade år 1985 till gravöl den 5 juni, vilket hörsammades av sörjande Gröndalare innan flytten till Långholmen.

Numera är Träbåtssällskapet Skeppsmyrans inhysta där. Varvet fyller 101 år 2012, och vill du se mer om den omfattande verksamheten som pågår fortfarande, samt även historien före, kolla deras hemsida: www.skeppsmyrans.se.

Men det var ju sjösättningar/upptagningar detta skulle handla om.

Gröndalsvarvet har en slipvagn där båtar ställes och dras upp längskepps. På två eller tre ställen inne på varvet finns det sidoräls åt höger och vänster där slipvagnen kunde växlas in, och på så sätt kunde varvets utrymme effektivt fyllas med segel- och motorbåtar.

I början drogs slipspelet för hand, men rätt snart installerades en elektrisk motor som drog winschspelet.

För att baxa in båtarna i varvets skrymslen dit inte rälsen nådde fram, användes ”Kärringen och Lunan”, två outhärliga hjälpmedel för att få båten på plats. Men utan en ”myndig” varvschef gick det långsamt. På den tiden hette han ”Kryssar-Jerker”. Han hade inte så stor disciplin över gubbarna (säkert ett 20-tal gubbar som stöttade båten på bägge sidor) och kommandoorden måste ofta upprepas, ”Åt Gröndal – Åt Beckers!” varför den gode Jerker blev alldeles hes på kvällen. Med motorbåtar, när de förflyttas med hjälp av rullar, Kärringen och Lunan är det ett förfärligt lyftande och hängande på för och akter innan de komma till plats. Vid ett tillfälle kommanderade Jerker: ”Aktern skall närmare fören”. Lyckligtvis åtlyddes han ej.

Kärringen och Lunan kräver en särskild förklaring. Om man Googlar, hamnar man på fruntimmer och på månen. Som jag minns är Kärringen en bastant trappstegsformad träbalkskonstruktion, tung som bara den och Lunan är en lång träregel med ett vinklat metallbeslag i änden. Med Lunan bildas en hävstång som på olika avsatser på Kärringen, med gubbarnas hjälp, väger upp båtars stävar när de för hand baxas in på rätt plats.

Även tiden för GSS i Gröndal skulle ta slut. Dels var vi uppsagda varje år (från mitten av 30-talet!) från området, dels ville Göta samla hela sin eskader på Långholmen.

Flytten till Långholmen skedde under 1984-85.

En del betongbryggor flyttades från Gröndal till Långholmen. Varvet skulle rivas.

Gröndalsvarvet står kvar än idag (2012) och inifrån hörs flitiga Skeppsmyror vårda och renovera sina klenoder, skärgårdskryssare och motorbåtar. Vid vårt senaste besök i varvet år 2012, kunde vi konstatera att det i Gröndalsvarvet nu ser likadant ut som för 43 år sedan när Göta lämnade varvet.