

4. Göta Segelsällskaps sjösättningar och upptagningar under 100 år.

Långholmsvarvet från 1920 - talet fram till 1984.

Ur årsbok 1945, sid 89:

De första åren (1895 och framåt) låg flertalet av våra båtar vid gamla Liljeholmsbron (pontonbron) men redan tidigt gjordes talrika försök att få hyra en gemensam hamn, där sällskapet skulle kunna känna sig mera hemma. Några båtar lågo tidigt i Långholmsviken ("Långholmskanalen" vanligen kallad) på både Långholmen och Reymersholme, men de hade bara förtöjt sina båtar där och hade egentligen ej rätt därtill.

Under tiden för första världskriget gjorde Sällskapet flera framställningar till Stockholms stad om att få hyra det nuvarande hamnområdet på Långholmen. Men dåvarande chefen för Långholmens fängelse motsatte sig detta bestämt och lade därmed hinder i vägen för denna lösning. Först 1921, fick sällskapet kontrakt på området när en ny fängelsedirektör tillträtt, som ej var emot denna sak, men som sagts, hade många Götabåtar redan begagnat detta område.

I styrelseberättelsen för år 1921 saxas: Äntligen har det även lyckats styrelsen, att för sällskapets räkning, av Stockholms stad förhyra ett strandområde å södra sidan av Långholmen, att användas till hamn- och förtöjningsplats för sällskapets båtar. En ny hisskrona har, med varvschefens förmedling, inköpts för att användas å varvet vid båtarnas upptagning och sjösättning.

Då, (och framtill 1997), tecknades det 1-åriga hyreskontrakt och detta har självfallet inverkat menligt på viljan till kostsamma investeringar. Trots osäkerheten om framtiden gjordes stora arbetsinsatser av medlemmarna och 1930 fanns det bryggplatser för 60 båtar.

Ur styrelseberättelse för år 1929, årsbok 1930:

Sällskapets materiel har tillökats med en ny slip och slipvagn på varvet vid Långholmen varvid en del medlemmar med K. Tärnholm, som "Primus motor", utfört ett gott arbete. Slipvagnen har levererats av Mekaniska Verkstaden Ideal för ett mycket lågt pris.

Ur styrelseberättelsen för år 1939 i årsbok 1940:

Långholmsvarvets material har även förnyats i stor utsträckning och genom iordningsställande av ett flyttbart spel med fasta dubbar och kastblock har förflyttningar av större båtar mycket underlättats. I samband därmed skänkte kapten C. G. Gustavsson en ankarkätting och flera medlemmar nedlade intresserat arbete. Styrelsen har under året, på uppmaning, undersökt möjligheterna att elektrifiera slipspelet men ha de höga kostnaderna f. n. lagt hinder i vägen. Slipspelet blev elektrifierat år 1950.

Ur styrelseberättelsen för år 1949:

Långholmsvarvet har utökats med ett mindre markområde, (framför Tvättstugan) som vi fått disponera av fängelsets mark, och hösten 1949 ligger 108 båtar och kanoter på Långholmen.

En ny vagn för transport av segelbåtar konstruerades och tillverkades av Nils Kling, som även blev varvschef 1 juli.

Ur styrelseberättelse för år 1950:

Långholmsvarvet har hösten 1950 rekordantal av upplagda båtar. Där ligger 123 st. båtar och kanoter. (Samtidigt ligger 60-70 båtar i Gröndalsvarvet).

På Långholmsvarvet har under året ej företagits några större reparationer eller förändringar. Det elektriska spelet och speciellt bromsanordningarna utsattes för stora påfrestningar genom den branta slipen och har i sommar reparerats. Den nya vagnen för båttransporter inom varvsområdet har visat sig tjänstgöra till stor belåtenhet.

Hur såg det då ut på Långholmen under senare tid fram till 1984?

Vår, sommar och höst guppade Götas båtar väl förtöjda, först vid egenhändigt, senare av Idrottsförvaltningen byggda bryggor, utmed Långholmskanalen.

På vintern låg båtarna uppställda på bägge sidor om Sofiebergsvägen, de drogs upp med slipen, först per handkraft, senare med elektriskt spel, baxades upp på Flintavagnen (en stabil träkoloss med järnskodda trähjul under kölen) eller transporterades på Nisse Klings "moderna" vagn dragen av många gubbs och några kvinns. Båtarna stöttades på båda sidor av ännu fler händer under sin stundom vingliga färd mot uppställningsplatsen. Ropen: ÅT SJÖN!!, ÅT LAND!! ekade tvärs över Långholmsviken. PUH! Det gick bra den här gången också. (Det här med båttransport med kölen i såpade rännor finns tyvärr inte dokumenterat).

På senare år blev det ännu modernare. Med båten väl uppe på slipen, gafflade Truckservice tag under kölen och körde båtar utefter Sofiebergsvägen mot uppställningsplatsen. Och tyngre, större båtar lyftes med en jättemobilkran, placerades på slipplanen där det fanns plats för ca 15 båtar.

Sista uppdragningen med båtar utefter Sofiebergsvägen med dragrep och kärra, med många gubbs på varje sida, med Truckservice och med mobilkran skedde år 1983.

Därefter kommer moderna tider, båtuppställning på fängelsegården, sjösättningsrampen och Tengvallvagnen.