

5. Göta Segelsällskaps sjösättningar och upptagningar under 100 år.

## **Sjösättningsrampen år 1984, och Tengvallvagnen år 1985.**

Stockholms stads idrottsförvaltning, som efter många framstötter av Götas styrelse, (och efter flera diskussioner med Långholmsgruppen, en sammanslutning av de boende på Långholmen, som egentligen inte ville ha oss där), erbjöd G.S.S. att hyra fängelsegården som uppläggningsplats för sina båtar. Vi skriver 1983-84.

Nu blev det plötsligen bråttom. Hittills hade Götas båtar legat på bägge sidor om Sofiebergsvägen, på slipplanen och framför Tvättstugan. Dessutom väntades många båtar från Gröndalsvarvet, där vi hade blivit uppsagda.

Hur skulle transporter ske ifrån vår slip ända in till fängelsegården? Det utarbetades olika planer och ritningar. Alla båtar måste passera genom muröppningen. Det fanns förslag på att skapa en väg genom Reimers BS´ varvsområde, men då ville även de få uppläggningsplats på gården. Men det skulle inte finnas plats för dem.

Slutligen fastnade man för förslaget att bygga en ramp ned i vattnet intill platsen för nuvarande jollebryggan, fd G.S.S. Kanotsektions brygga. Man hade även säkerställt att kunna hyra en hydraulvagn och traktor för uppdragningar och sjösättningar. Och så blev det.

I Göta Segelsällskaps årsbok 1985 har Bosse Fagerström dokumenterat byggandet av vår nuvarande sjösättningsramp i text och bild. Så står det:

”Nu är det klart!

Styrelsen satte allt på ett kort och körde igång. Så blev resultatet.

Ett gäng med en stor kran på larvfötter kom ner till Göta i kanalen och på tre veckor var det klart. G.S.S. hade fått sin nya ramp. Toppen!”

Bosse berättar vidare i ord och med egna fotografier:

”Om du är intresserad så visas här vad som hände under arbetets gång. Det var faktiskt imponerande att se ”krangubbarna” i arbete. Härlig blålera var det första som kom upp. Sedan jämnades fallet på rampen till rätt vinkel. Därefter lades en glasfibermatta ut lika stor som hela rampen som är 19 meter lång och 5 meter bred. Efter mattan svetsades en sort järnväg, alltså 2 st räls 19 meter långa med tvärgående balkar på 4 meters avstånd mellan rälsen.

Sedan var det dags för fyllning med makadam (stenkross), åtskilliga kubik gick det åt. Vår egen Götakille Roffe Roos, som är en av dykargrabbarna i Ekens Marin och Lefte Wiegurd, hade tagit till uppgift att kontrollera ”bygget” och gick ner i plurret för kontroll att makadammet låg där det skulle.

Efter en del justeringar hissades däckets på plats.

Så var det tid för Roffe Roos att godkänna jobbet och efter en del diskussioner konstaterades att allt var ganska gott.”

(Nu är det såhär: Bosse Fager var nog inte på plats de dagar som alla stålplåtar svetsades ihop på Tvättstugeplanen, men det blev en ansevärd stålplatta, 19 x 5 meter, försedd med sidoplåtar och ändstopp, som en jättekran lyfte på plats).

Den 27 oktober 1984 drogs den första båten upp på den nya rampen. Det blev Svenne Drotts Folkbåt S1070, Viktoria II. Vi såg att han gick omkring och tuggade på naglarna innan det begav sig. Men det kunde vi snart se att allt fungerade perfekt.

Att det gick bra berodde på att rampen fungerade som planerats och att våra goda vänner Mellström & Co ställde upp med 2 dragvagnar och traktorer och sitt gedigna kunnande i dylika sammanhang.

"Morsning, vi ses på grodhavet!" Hälsar Bosse Fagerström med text och bild.

Rampen kostade 92.000:- Kr + 8% + moms. Ritningar finns i GSS kansli.

Vår egen Tengvallvagn beställdes september 1984, leverans skedde i mitten av april 1985, lagom till sjösättningen. Kostade 129.000:- Kr + moms! En investering värd att vårda!

De första åren hyrde vi traktor och körde med egna chaufförer,

**sen kom Peter Lindroos, Götas trofaste traktorförare!**