SBK KONTAKT

2022:1 Södertälje båtklubbs medlemsblad

Byte av flytkroppar

Innehåll

Ordföranden har ordet 3
Tändkulemotorer 4
Årets öppning av Slandö
Kalv begav sig den 7/5 6
Kompassens män-
med bäring på trivsel 8
Redaktören har ordet 7
Våren väcker varven 11

Sänd in dina bidrag till Jan Sundkvist. Skriv texten i Word eller anteckningar och skicka med bilderna separat.

Jan Sundkvist
Majtorpsvägen 2
15270 Södertälje
Email: jan.sundkvist@gmail.com
Telefon: 073-6876228

Copyright: SBK KONTAKT. Överträdelser beivras.

Ordförande har ordet

Äntligen! Båten ligger i sjön med mast och segel, första övernattningen på kalven avklarad med trevlig samvaro med andra klubbkompisar.

Mycket händer på kalven just nu – entusiasmen spirar och man känner verkligen en samhörighet när man kommer dit. När man tittar in i hamnvärdskontoret som med rask takt håller på att färdigställas med Anders och Linus i spetsen så anar man att det kommer bli väldigt ombonat att vara hamnvärd även under lite kallare dagar när man måste söka skydd för väder och vind. Det är några få men yrkesskickliga hantverkare som engagerar sig i bygget för att hinna färdigt i sommar.

Jag ska i denna spalt reflektera över min situation och mina åsikter (ej att förknippa med klubbens värderingar) i vår anrika förening utan att gå vidare in på personer. – Om någon har synpunkter så tar jag gärna emot ett telefonsamtal.

Det har genom årens lopp verkat medlemmar som har satt sin prägel på Södertälje båtklubb, en del sedan länge borta och några som dessvärre nyligen lämnat oss. Jag har tillbringat hela mitt liv i klubben så jag minns en del men inte alla, många nya medlemmar har tyvärr ingen kännedom om dessa herrar och damer som format Sbk, vilket jag tycker är väldigt tragiskt. Jag skulle i detta fall önska att några åtog sig att sammanställa material till en historisk tillbakablick som vi kan publicera på hemsidan så att personer ur vår historia får fortsätta att finnas kvar även för kommande generationer. Det har under mina år i styrelsen skett stora förändringar vilket ibland har mottagits med blandade reaktioner. Det intressanta är att de flesta inte verkar notera om vad som händer trots att vi varje år har ett årsmöte med alla dokument redovisade utan vaknar endast till när fakturan ser konstig ut…

Av ca 380 medlemmar så var det ca 45 som engagerade sig och röstade – uruselt! Ordningsregler uppdateras löpande och det är varje medlems skyldighet att känna till våra styrdokument. Innan vi skickade ut vårens avier så gick det ut ett mejl till samtliga medlemmar som informerade om hur man skulle agera om man ansåg att avin var felaktig. Trots det så hörde de flesta av sig till kassören istället för styrelsen med sina funderingar vilket var helt fel.

Det finns några frågor som har funnits långt tillbaka i tiden:
– Hur kommunicerar vi på bästa sätt så att vi når så många som möjligt?
– Hur får vi förståelse för fattade beslut?
– Hur får vi medlemmar att engagera sig?
– Hur får vi medlemmar att **LÄSA** det vi skriver?

På den traditionsenliga öppningen av klubbens pärla - Slandö Kalv så noterades att endast 7 st (av totalt 210 registrerade båtar i klubben) fanns i hamnen. En eloge till de 23 medlemmar (av totalt 380) som ställde upp och iordningställde holmen för säsongen. Är inte Kalven viktigare än så för flertalet medlemmar?

Hannele och Carin i festkommittén med Ingelas hjälp såg till att det serverades en superb sill lunch med paj och korv.

14 Maj var det tänkt att en kappsegling skulle till -Mälarödistansen - som tyvärr fick ställas in då det var för få anmälda båtar. Introduktion för nya medlemmar fick flyttas pga för få anmälda, Navigation och sjövett fick ställas in pga för få anmälda. Glädjande är att seglarskola för vuxna gick att genomföra med 4 deltagare!

Jag började jobba i frågan ”vart är vi på väg” 2017 och skapade då ”strategi 2030” vilket presenterades på ett medlemsmöte som mottog presentationen positivt. Om jag efter 6 år vid posten som ordförande frågar mig själv om vi lyckats få med alla på tåget så får jag nog dessvärre säga att många står fortfarande kvar på perrongen och inte har förstått att i en ideell förening så hjälper **ALLA** till med sysslorna. I de nya ordningsreglerna gör styrelsen gällande att alla båtägare bör vara aktiva med sin båt och inte använda Sbk som en parkeringsplats, om så är fallet så kan styrelsen inleda en diskussion om avveckling av båtplatsen vilket är en sista men drastisk åtgärd för att behålla Södertälje båtklubb som en allmännyttig ideell förening och inte en marina, med allt vad det innebär.

Om jag får lämna det negativa bakom och se framåt så är de flesta funktionärsposterna tillsatta vilket tyder på att det finns en kärntrupp med medlemmar som värnar om vår förening och ställer upp i ur och skur mer än vad jag kan förvänta mig – TACK! Dessa medlemmar ska vi vara rädda om och bästa sättet att uppskatta deras arbete är att medverka på de evenemang som de tillställer oss.

Väl mött på våra arrangemang!
Ordförande

Jonas Magnusson

Tändkulemotorer.

”Allt som rinner och brinner” – så beskrev en gång Sören Gustavsson kraven på bränslen som en tändkulemotor går igång på. Detta i en tidigare artikel om klubbens träbåtar. Kravspecifikatioen får nu ändras till ”Allt som rinner och brinner utom hydraulolja”. Bästa bränslet är Eldningsolja 1 – diesel behöver spetsas med lite olja, annars blir det för magert.

Sören har nu sålt båten, som lyckligtvis blir kvar i klubben, men tändkulor har han fortfarande gott om och nu fick redaktören en intervju i vårsolen med demonstration. Det blev omedelbart nostalgirysningar – vi är inte på Brännö brygga, utan på Sörens garageuppfart, men nog hörs ändå dunket från en fiskebåt och blundar man i vårsolen, förflyttas man rakt ut i skärgården (eller till Mälaren, för Sören berättar att när han dunkade förbi Ragnhildsborg, brukade en god vän tacka honom för skönheten i ljudet från tändkulan).

Sören är medlem i SBK sedan 1961 och seglade kanot i ungdomen, tills han tände på kulan. Tändkulan, alltså.

Ursprungligen teletekniker blev han nämligen gjutare – först i faderns gjuteri i Ragnhildsboirg och sedan med eget företag i Turinge. De första lärdomarna i yrket fick Sören av skickliga yrkesmän i dåvarande Wedaverkens gjuteri och i den egna verksamheten blev det sedan huvudsakligen gjutning av aluminium, rödgods (koppar,bly,zink), brons(koppar,tenn) och mässing (koppar,tenn). Gjutning går i korthet till så, att man först tillverkar modeller i alträ för att utifrån dessa sedan göra gjutformar i med bentonitlera och sand med vatten som bindmedel. Sandformen bultas samman för hand runt trämodellen, som sedan avlägsnas. Det är inte så enkelt som det låter: man måste beräkna släppmån och krympmån. Metallen krymper, när den svalnar, så modellen måste vara större än det önskade resultatet. Aluminium, t.ex, krymper 1,2 %, så snickeriet kräver stor noggrannhet och hög skicklighet av modellsnickaren. I sitt gjuteri kunde nu Sören tillverka egna reservdelar till sina motorer och för en motor från Bröderna Nilsson i Västervik gjorde han svänghjul, cylinder, topplock, tändkulehuvud och ljuddämpare. I original fanns bara vevhus, vevaxel, vevstake och kolv.

Ursprungligen kunde Sören ingenting om tändkulemotorer, men i SBK fanns ju Uno Svensson, ägare till ”Femtiofyran” – en vit gammal fiskekoster, registrerad som just ”54”. Minnesgoda äldre klubbmedlemmar kommer ihåg hur ”Femtiofyran” alltid torrsattes sist och sjösattes först, eftersom hon fick stanna på sin pallning över sliprälsen på Mälarbadet under vintern. Uno var f.d. fiskare och kunde umgås med tändkulor. Av honom fick Sören de första lärospånen. Tändkulemotorns egen natur väckte kärleken till tekniken och det är kanske naturligt att i just Sörens fall motorn fanns, innan den egna båten byggdes.

Tändkulemotorn är en egenartad konstruktion, berättade Sören: ingen dieselmotor, utan en tvåtaktsmotor med låg kompression som går på brännolja – en lågvarvig maskin : 500-600

varv, de större 300 på fullvarv, utom Västerviks ”lättviktare” på drygt 150 kg, som kommer upp i 900 rpm. Att umgås med tändkulemotorer är en självfull och kontemplativ tillvaro, där tjusningen uppstår redan i startproceduren: värm upp tändkulan i gjutjärn, gärna med gasol, tills den blir varmt röd, handpumpa bränslet in i den ihåliga kulans brännkammare och veva sedan igång härligheten. Man vevar baklänges till tändning och iakttar då hur motorn dunkar igång för att sedan själv vända sin rotationsriktning. Här drar sig redaktören till minnes en upplevelse utanför Trosa, där det skulle pilkas torsk från en gammal fiskebåt och skepparen lade foten på ett enormt svänghjul, sparkade till och sedan satte sig tillrätta på en lös bräda strax ovanför svänghjulet för att sedan obekymrat styra ut mot Sankhällans fyr. Svänghjulet roterade lättjefullt någon halvmeter nedanför brädan och sällskapet ombord iakttog med skräckfylld beundran hur skepparen smidigt parerade sjögången med brädan, som löst gled mellan två reglar. På frågan om det inte var farligt, blev svaret: ”Jag vet, så det är lugnt”. Tändkulekulturen skapar lugn och harmoni. Sören avråder dock från att sparka igång motorn och det förstår man, när man anar vridmomentet i det stora svänghjulet. Större motorer startas dessutom med antingen tryckluft eller tändpatron, som en hagelpatron ungefär. Upplevelsen i Sörens garage och verkstad, med åtskilliga tändkuleklenoder längs väggarna och på golven, vackert renoverade och skönheter i sin tekniska fulländning, lever kvar hos redaktören och några presenteras här i bild. Ett varmt tack till Sören Gustavsson, en tändkulekulturens bevarare!

Årets öppning av Slandö Kalv begav sig den 7/5.

Ett tjugotal medlemmar tog sig ut till Slandö Kalv för att hjälpa till med öppning.

Påkopplande av vatten, städning av stugor, toaletter och duschar.

Dansbanan väcktes till liv. Urban Sandh hissade Klubbflaggan.

Timmarna runt lunch fick vi söka oss inomhus då vädergudarna kom med både vind och väta från nordväst an en hastighet av 16m/s.

Det borrades ned ett nytt flaggstångsfäste ut mot Björkfjärden på berget bredvid det gamla fästet.

Träd och sly röjdes med motorsåg runt det gamla pumphuset uppe vid storstugan.

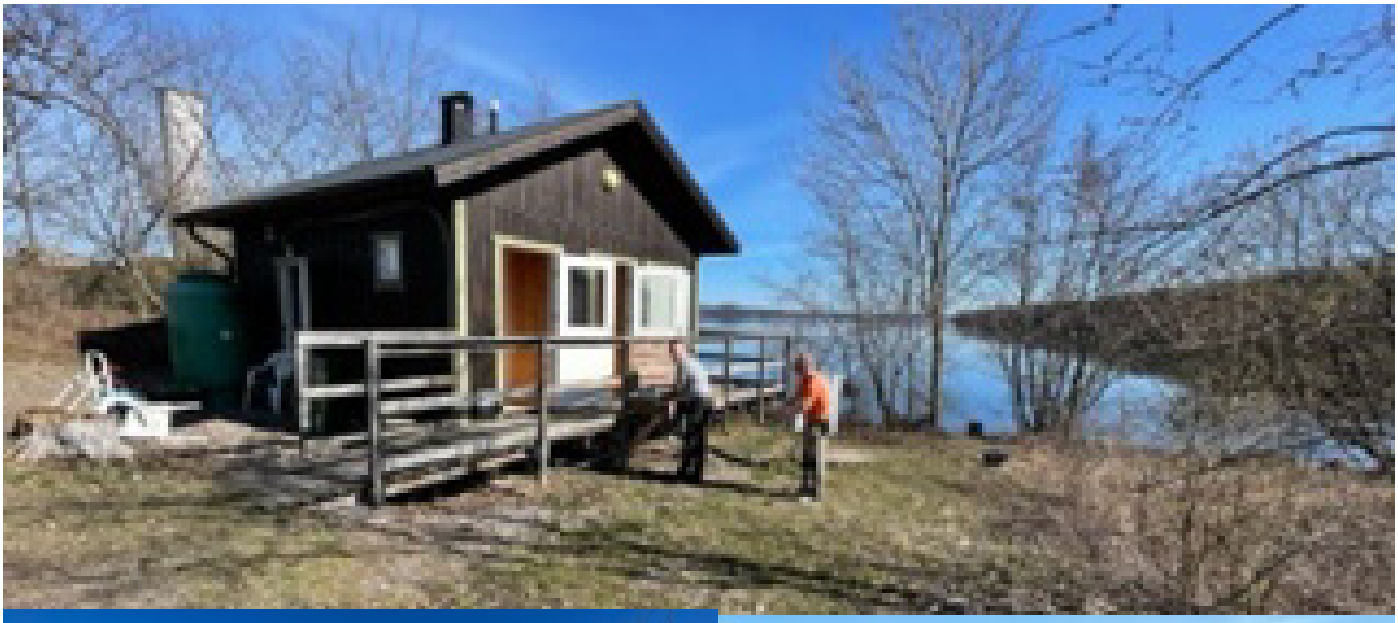
Brasa med sly eldades och kubb klövs för att senare kunna fylla vårt vedförråd till bastun.

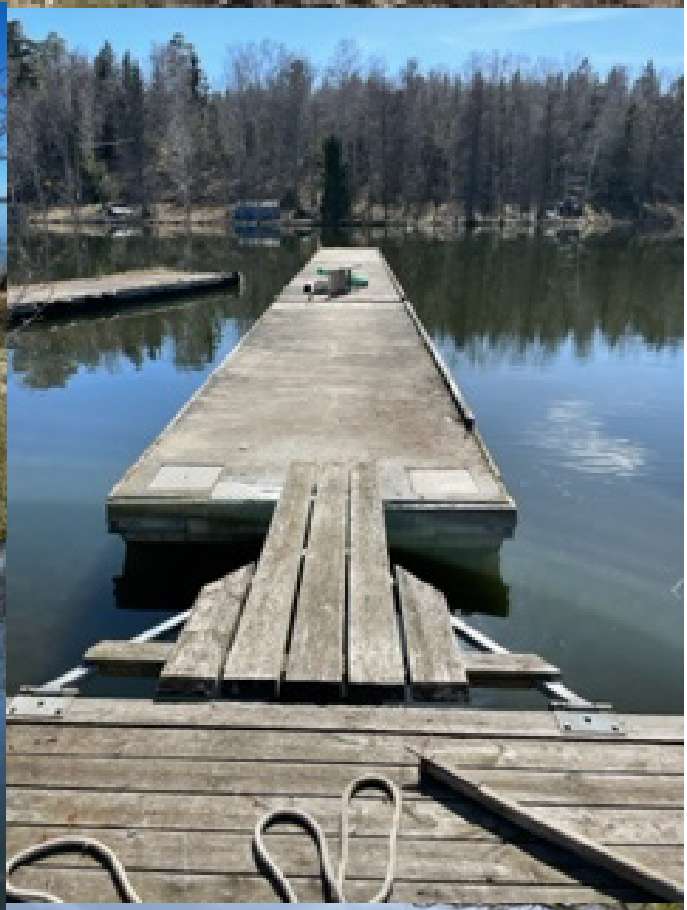
De som stannade kvar över natten till söndag belönades med en arbetarbastu och en liten brasa vid eldplatsen.

Nu grillplats byggdes på norra bryggan, och pråmen körde ut virke som lastades av på ön för kommande altanbygge.

Änderna visade sig från sin bästa sida och kom ombord en stund för att välkomna starten på säsongen.

Linus Reuter





Kompassens män - med bäring på trivsel

Med en och annan blick i backspegeln, men inte med backslaget i, utan med full fart framåt styr herrarna Göte Fransson, Sören Gustavsson och Leif Jangren mången välsignelsebringande verksamhet i klubbhuset. Osökt dyker Runebergs Fänrik Stål upp: ”Till flydda tider återgår min tanke än så gärna. Mig vinkar från förflutna år så mången vänlig stjärna…” – redaktören lyssnar och antecknar vad som timat haver.

Det började med att nyss bortgångne ordföranden i SBK, Urban Gradin, frågade Göte och Sören om de ville åtaga sig skötseln av Kompassen. Senare anslöt sig Leif, först som Hang Around men snart som Fullvärdig Medlem i gruppen. Under flera år har gentlemännen hunnit servera korv och öl på städdagar, mackor och kaffe vid bommars upptagning och iläggning, ärtsoppa med punsh vintriga torsdagar samt ordnat pubaftnar. Dagen för denna intervju visar mångsidigheten i uppdraget: i vårsolen planteras blomlådor och varma små solar av Tagetes radas längs altanen.

Här följer nu herrarnas egna ord och Göte börjar: I början av 1960-talet debuterade jag i SBK i en Stjärnbåt (som jag nu minns det, en liten kappad dagseglare var det i alla fall) och min bror Per lärde mig seglingens grunder. Per tillhörde järngänget kanotseglare och där fanns även SBK-profiler som Sören Gustavsson, Henn Avasalu och Dan Yderström. Det blev emellertid ett uppehåll i klubblivet, jag var ju ung och ville ut i världen, så 1965 realiserade jag mina tillgångar, båten och en Volkswagen Cabriolet, för att emigrera till New York. Med pengarna i bröstfickan begav jag mig till amerikanska ambassaden och i receptionen meddelade jag min avsikt att arbeta i USA och därför behövde ett visum för ändamålet. Man frågade hur jag tänkt klara mitt uppehälle i landet och jag drog då helt enkelt upp min sedelbunt ur skjortfickan och bredde ut summan på bordet.

Detta var nu inte svaret på frågan, fick jag veta, men Fru Fortuna var vaken! Som jag stod där och påpekade, att jag faktiskt offrat både bil och segelbåt för min dröm, passerade i samma ögonblick en herre, som stannade upp och frågade om jag var seglare. Och så: ”So am I. We will handle this matter”. Det var ambassadören.

Resan över Atlanten gick med Svenska Amerikalinjen och för att göra en lång historia kort, arbetade jag som grafisk designer på CBS i New York, men så, efter ett halvår, inträdde ett nytt läge: eftersom jag var i USA på immigrantvisum, blev jag kallad till militär mönstring och där bedömdes jag som fullt stridsduglig och efter tre år och många ständigt avslagna överklaganden kom en inkallelseorder till U.S.Army med tillhörande svarsbrev mitt under brinnande Vietnamkrig. Nu tog jag mig till Canada och därifrån meddelade jag US Army detta på ett postkort och det nöjde man sig med. Nu blev det Montreal i ett halvår med avancerad jollesegling på S:t Lawrence River. Jag hängde i trapetsen på en Jolly Bob – liknande Flying Dutchman – vilket med tiden ledde till ett Honorary Membership i S:t Lawrence Yacht Society. Men livet tar sina vändor och efter ytterligare ett halvår var jag hemma i Sverige igen.

Nu köpte jag en folkbåt – eller snarare en av de tre båtar, som deltog i tävlingen om vilken båt, som skulle utses till Den Svenska Folkbåten. Initiativtagare till det projektet var ju skeppsredaren Sven Sale’n, som ville få ut svenska folket i segelbåt. Med den båten i SBS hade jag Fifång och Anderviken som hemmavatten.

Men livet skiftar och båten omsattes till en nedlagd skola i Småland – ett gediget träbygge, det också.

Men inte nog med det – livet fortsatte med växlande vind och 1982 övertog jag föräldrahemmet alldeles ovanför vårt klubbhus och så blev det båt igen: ”Slandö-Axels” gamla skötbåt, kappad och med inombordare. ”Slandö-Axel” var f.ö. pappa till gamle SBK-medlemmen Anders Eriksson.

Skötbåten byttes med tiden mot en ombyggd livbåt i trä – funnen drivande på Nordsjön med tomma årtullar. I livbåten kunde man läsa byggåret: 1904. I SBK hette båten ”Åsa”, ägd av klubbmedlemmen Åström.

1992 sålde jag Åsa och och köpte snipan Ellinor, byggd på Fågelö i Trosa. Efter ett lårbensbrott under vårrustningen år 2020 fick Ellinor ligga kvar i skjulet . Goda klubbkamrater såg till henne och höll bordläggningen fuktig, så hon inte gistnade. Våren 2021 sålde jag Ellinor, men nu är hon såld igen och kommer att följa sin nye ägare

till Lettland. Tråkigt att se denna väl bibehållna skönhet lämna klubben. Som landkrabba i Kompassen lever jag dock vidare inom klubbens hägn.

Sören tar vid: Sedan 1961 har jag tillhört SBK med en C-kanot som första egna båt. Det blev två mesanmaster totalt, C-lådorna C 128 och C 222, som följdes av E-kanoten E 80. Kanotseglingen – en äventyrlig sport – avtog mot slutet av 1960-talet, men seglingarna ner till Harstena i söder och upp till Adelsö i norr lever i minnet. Harstena betydde en veckas segling söderut men tre dagar norrut genom sjöbrisen! Adelsö drog också lite extra, för där var det dans varannan lördag. Festliga tillställningar med härliga inslag, som jag nu bevarar för mig själv och överlåter åt läsaren att fylla i. Visst var det fröjd och gamman och drag i lådorna, men Handelsman berömde oss kanotseglare för att vi var livliga men trevliga och skötsamma, till skillnad från raggarna, som tog sig dit med färjan och härjade.

Efter kanotseglingen blev det helt annorlunda, för nu köpte jag en motorbåt och med den kom min första tändkulemotor. Kontraster, kan man säga!

Men så blev jag seglare igen – två folkbåtar och en Rival – tillsammans bortåt tjugo åt i segelbåt.

Slutligen lockade åter tekniken och tändkulan kom till heders i ”Sofia”, men tiden går och hon väntar nu på att vårdas av nya händer.

Numera är jag hedersmedlem i SBK efter mer än femtio år i klubben och i det perspektivet minns jag gamla tider, då segelbåtarna sjösattes med handkraft – kölen stående i en u-balk med rullar på undersidan.

Raska mannar sprang fram och tillbaka för att hantera plåtarna, som bildade en flyttbar stålbana fram till slipvagnen, där båtarna sedan fick hävas upp. En manlig tillvaro, där kvinnornas uppgift blev att få hem sina karlar i ena eller andra tillståndet av lycka eller förfall. Man besvärades sällan av någon tilltagande nykterhet och dagen därpå kunde någon medlem återfinnas sovande i skjulet. Man kan säga att det var andra tider.

Leif minns: Att som pojke få växa upp i Spillersboda uti Roslagens famn i början av 50-talet och se fjärden fyllas av mesanriggade kanoter och möta Calle Schewen, konstnären Roland Svensson och atlantseglaren Felix Brandsten sätter spår. I mitt fall sjösattes där en dröm om en segelbåt.

Det dröjde till slutet av 70-talet innan drömmen förverkligades i form av en Mustang Junior, kappad dagseglare och lillasyster till Mustang, som fajtades om att bli OS-klass, men det blev ju i stället utmanaren Soling. Jag fick vinterplats i Grödinge och sommarplats alldeles söder om Mälarbadet, där kommunala bryggor låg längs Hansta Strand.

Nu bodde jag emellertid granne med Bill Gustavsson, känd som framgångsrik ensamseglare på SBK:s klubbtävlingar i sin IF-båt och Bill inspirerade mig till köp av en IF med segelnummer 85.

Då hade jag redan fått både vinter- och sommarplats på Mälarbadet och en dag började Arne Jonsson prata om att sälja, så den 3 juni 1987 skrevs köpekontraktet. Båten, byggd 1968, hade köpts ny från varvet i Marieholm av Sten Andersson, far till våra klubbkamrater Stellan och Göran Andersson. Grabbarna var med och seglade hem Margona sista biten. Efter vad jag hört, var det flera IF-båtar som då seglades hem från Marieholm och hamnade här i stan, bl.a. Bill Gustavssons.

I samband med att det utgick ett påbud om båtregister, blev Margona i stället MAJ 85 och från början var vi tre ägare. Nu är vi två – jag själv och Hiroshi Tanaka.
Som eldig pådrivare fick oss Stefan Lillieborg i sin gula IF La Jeune att börja tävla lite mer på allvar.

Vi har deltagit i IF-SM, både i Uppsala och Björkfjärden, där vi kom femma totalt, men den verkliga fjädern i hatten var att vi tog en spik i ett race! Här vill jag ge en eloge till Lasse Andersson, som värvats att sköta pinn och hans son Max, som gastade. Lasse är ju son till Bosse Andersson i Star Crack och bror till Leffe i Scampi. Med stigande ålder känns det emellertid som att själva seglingen blivit mindre viktig än den sociala samvaron i klubben och jag börjar se hur bryggsegling har sina poänger, men nu, när båten efter två år på land åter ligger i sjön, hoppas jag kunna få mina barnbarn att komma med ut och få känna på hur härligt det är med segling.

Redaktören

Redaktören har ordet

Jaha, då ska vi se:

Öl i kölsvinet – kall och god	check!
Coca-Cola ditto	check!
Bullens pilsnerkorv	check!
Vita bönor	check!
Soldatens ärtsoppa	check!
Zoegas kaffe	check!
Ahlströms bilar	check!
Segel satta	check!
Rullfocken snurrar	check!
Ankare på plats	check!
Bensin	check!
Motorn går som en symaskin	check!
Sjökort	check!
VHF	check!

Då så: allt klart för bryggsegling!
Leif Jangrens tanke på bryggseglingens förtjänster inspirerar nu red. till samma filosofiska förhållningssätt till båtlivet. Med kryckorna säkert surrade på fördäck och väl inövad koreografi för ombordstigning: ut längs styrbords y-bom, stadigt grepp om mantåget, lyft vänster ben likt dansösen som gestaltar den Svarta Svanen i Svansjön, svinga benet utåt-uppåt över mantåget, inte ramla i sjön nu! Äntra! Sätta flaggan.

In i ruffen, sätta på radion och sedan i lä under sprayhooden. En kölsvinskall öl. Så bryggseglar man! Hustrun kompletterar med något att äta.

Inget mer?
Jo, ut mot Kalven en sväng. Mariefred? Gripsholms värdshus över natten?

Efter Midsommar skärgården – inte så långt och länge som förr, men ändå: skärgårdsegling!

40 år sedan lilla Amigo rymde fyra döttrar, varav den yngsta i barnvagnsinsats och frisk vind över Mysingen. 1983.

Men nu är det 2022 och red. fyller åttiotvå. Då blirebryggan!

Redaktören

Våren Väcker Varven

Mellan 24 mars och 14 maj strövade redaktören runt på Mälarbadet och Karlberga för att dokumentera vårens ankomst i klubbens liv.

Det började på Mälarbadet, där äldre män lugnt balanserade på flytbryggorna bland travarna av upplagda bommar. Lite flashback till förra seklets timmerflottning, då modiga män klev runt i timmerbrötarna. Så många stålbommar på så liten yta. Stor risk att trampa fel i fackverket och sluta sina dagar i iskalla Mälarvågor. Vinden tjöt i byarna.

Varför nu detta mandomsprov? Denna självuppoffrande målmedvetenhet? Jo, byte av en del flottörer innan bomiläggning. Inget märkvärdigt kanske, men tungt, kallt och ihärdigt. Det är så det går till i en ideell verksamhet.
Bland flera andra log Christer Jernholm glatt och omfamnade ännu en skinande röd flottör.
Tusan vad det blåste!

Och tack vare denna insats av arbetslaget kunde bomiläggning ske enligt plan den 10 april.

Sedan sjösättningar, också enligt plan. Kalven öppnades den 7 maj och Kompassen fylldes av nytt liv.
På Valborgsmässoafton skulle bland andra båtar även redaktörens lilla Amigo 23 i sjön, så red. städslade svärson och dotterson, förberedde sina kryckor till avtalad tid för att leda och fördela arbetet och tog sig en belåten kopp

kaffe. Lugna puckar. Då ringde slipbasen – ”Vi sjösätter din båt nu, det blir inte så många idag. Kan du komma tidigare? - Men jag får inte tag i svärsonen nu på direkten! Vi ordnar det!” Och när red. kom till varvet, var Amigon redan på väg upp på vagnen. Sedan var det bara trucken och sjösättning ”Men startbatteri och bensin då? Det kommer ju svärsonen med på avtalad tid. Det är lugnt, vi flyttar båten lite framåt efter bryggan, så ligger den bra, tills assistansen anländer”. Tusen tack, slipbasen!

I skrivande stund ser red. tillbaka på våren och dagens besök på Karlberga, där solen sken över strävsamma båtägare. I det stora skjulet nedanför den vackra lilla stugan stod Lars Gunnar Andersson och förberedde masten till sin Mälartrettia – 12,5 meter vackert glänsande trämast. I sjön väntade den slanka vita skönheten bredvid Lars-Olof Johanssons mahognymöbel – en A-tjugotvåa skärgårdskryssare, som speglade hur vågorna lekte mot lackytan. Vilka kulturbärare klubben har!En promenad genom Karlbergavarvet ledde till möte med familjen Krzyczkowski – pappa Leszek och dotter Camilla samt son Krystian, som renoverade sin Rock 20 i skjulet med sikte på snar sjösättning. Familjens Bayliner 34 var redan i sjön, längst ute på bryggan. Familjens lilla svarta ”småfralla” – en fransk bulldogg på två år - nosade ivrigt och provsmakade på hundars vis red’s fingrar med en vänlig slick. Promenaden ledde också till möte med red’s bryggrannar, Ola Svenson med hustru Birgitta, som rustade sin Prime Finnmaster 8.

I August Strindbergs ”Röda rummet” var där ”ett liv och ett kiv”, medan ”solen sköt hela kvastar av strålar åt öster”. På Karlberga var liv men på intet vis något kiv – trivsel och samförstånd rådde, medan solen faktiskt gjorde som Strindberg sa – sköt hela kvastar av ljus mot öster och lät Mälarbadet bokstavligen bada i vårljuset. Därifrån lät Swetruck höra sitt dieselrytande över Snäckviken och allt var således i sin ordning, som det ska vara en lördag i maj.

Nu följer en bildkavalkad som får visa hur våren väcker varven och bilderna får bära sitt eget budskap.

8
NMASTER
WHAT THE

29
SWE
29
29
SWE