



Historik

Kallhälls Båtklubb
1921-2003

Denna historik tillägnas våra medlemmar, som har gjort och gör en stor insats för klubbens verksamhet. De som under åren gjort många fina insatser men som inte längre är med oss och som vi med stor tacksamhet minns för att de sett till att vi får vårda ett kulturarv.



Omslagsbilden: Claes Svensson i sjömanskostym - längst föröver - ombord på sin far Rudolfs båt någon gång på 1920-talet. (Claes är idag 83 år). Slipar-Kalle är i båten till vänster.

Text och layout: Hans Larsson, där annat ej anges.

Bearbetning och slutgiltig layout: Elis Pettersson.

Utgiven av: Kallhälls Båtklubb, Box 2047, 176 02 JÄRFÄLLA. 1 maj 2003

Förord

Kallhälls Båtklubb som bildades 1921 är nu inne på sitt 83:e verksamhetsår.

Det känns därför naturligt att ge en återblick om klubbens historia och en dokumentation av vad som hänt under åren. I dag finns inga kvar, som kan berätta om klubbens första år och hur det gick till när den bildades. Efter bästa förmåga har denna historik satts samman med underlag från gamla protokoll och årsberättelser, intervjuer med äldre medlemmar, jubileumsboken som gavs ut när klubben fyllde 50 år 1971, samt uppgifter från Järfällas kommunarkiv, Järfällaboken, artiklar i Bolinderbladet, Järfällabygden och från Bolindermuseet.

En mycket trevlig och givande historisk kväll var den 1 februari 1996 när Bengt Flodqvist, Gösta Ekelund, Gunnar Karlsson-Landois, Ture Mölleberg och Bengt Westling var gäster i klubbhuset och med hjälp av bandspelaren samlades ihop tre timmars minnen åt eftervärlden. De hade mycket att berätta och som delvis återges i denna skrift. Allt kanske inte är lämpligt för tryck.

Koncentration på historiken har gjorts för tiden fram till 1990-talet, då det därefter är mer modern historia som många minns och finns väl dokumenterad i bl.a. KaBK-Nytt. Ur det rikhaltiga materiel som gått igenom kan man se hur mycket slit och uppoffrande arbete det ligger bakom uppbyggnaden av den klubb vi har i dag och ofta har det under många år skett med kärva ekonomiska förhållanden både för klubben och medlemmarna.

Drivkraften till allt ideellt arbete var förr liksom nu kärleken till sjön och båtlivet.

KaBK är en av de äldsta föreningarna inom Järfälla så här finns även lite av Kallhälls historia och hur samhället och båtklubben växte upp under stark inverkan från Bolinders. Ambitionen var från början att ta fram en jubileumsskrift i samband med 75-årsjubileet, men då klubben samtidigt genomgick ett av de största ingreppen i verksamheten med dubbelspårans utbyggnad över hamnområdet samt att det

var stora kostnader för nya pontoner prioriterades krafterna och de ekonomiska resurserna till att på bästa sätt lösa de problemen för att sedan kunna ge ut skriften i samband med 80-års jubileet. Det blev dock en ytterligare fördröjning, dels för att inspirationen tillfälligt avtagit, dels för att sjukdom däckade författaren samt att det var svårt att få fram bilder från kommunens bildarkiv på grund av digitaliseringsarbete av deras bildmateriel.

Tyvärr är inte alla bilder från original, utan en del är skannade från böcker och tidningsartiklar varför kvalitén ej är den bästa, men att de har sådant historiskt värde att de bör vara med.

Många medlemmar som gjort mycket förtjänstfulla insatser för klubben har kanske inte blivit omnämnda, men är därför inte bortglömda eller förbigångna. På sidan över utdelade hederstecken och de som är utnämnda till hedersledamöter samt i funktionärsförteckningen finns namn på många som jobbat hårt för klubbens fortlevnad.

Den minnesgoda läsaren kan säkert finna felaktigheter och sakfel, men hoppas ändå att när du läser detta och tittar på bilderna med axplock ur klubbens historia skall finna det intressant att få en inblick i vad som tilldragit sig i båtklubben.

Kallhäll i mars 2003

Hans Larsson

Som ort finns Kallhäll omnämnd i den äldsta jordeboken från 1534 och hela Järfälla var vid sekelskiftet 1900 en utpräglad jordbruksbygd. Det fanns flera gårdar och den största var Kallhälls gård som på 1500-talet var ett biskopshemman men sedan hade många olika ägare som arrenderat ut marken. 1906 såldes Kallhälls Gård till grosshandlaren och konsult C. H. Heurlin som året innan invalts som styrelseordförande i J & C. G. Bolinders Mekaniska Verkstad och han överlät omgående köpet på bolaget.

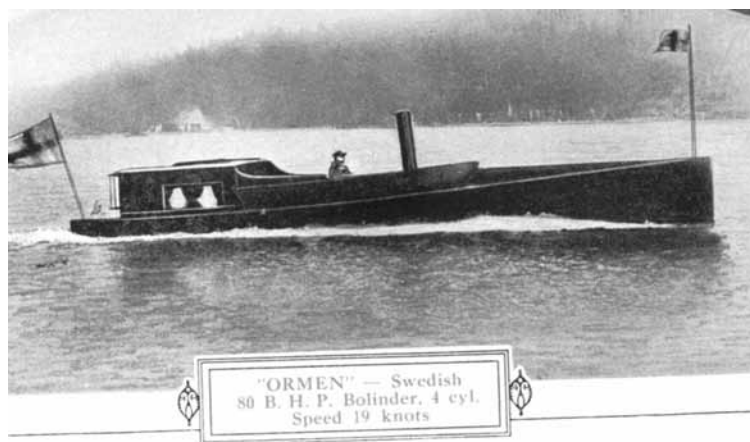
Bolinders startades 1845 då bröderna Jean och Carl Gerhard Bolinder började att driva en mekanisk verkstad med gjuteri på Kungsholmen i Stockholm. I början av 1900-talet diskuterades en utflyttning då byggnaderna var gamla och slitna och något expansionsutrymme inte fanns. Genom köp av Kallhälls Gård kom Bolinders att äga marken från stranden och ända upp mot Enköpingsvägen. Gården var 170 tunnland och genom området gick även Västeråsbanan.

Samhället kom att domineras starkt av Bolinders och kanske framför allt av dess dåvarande egocentriska direktör Erik August Bolinder. Han bestämde inte bara på fabriken utan även över det mesta i Kallhäll och det kom inte minst att påverka båtklubben. När han förevisade fabriksområdet för besökare pekade han även på båthamnen och lär ha yttrat: *"Det är mitt hela skiten!"*

Bl. a. skrevs in i klubbens arrendekontrakt att medlemmarna skulle vara anställda eller tidigare anställda hos Bolinders. Denna passus fanns med till mitten på 50-talet och när Birger Dahlerus översänder ett brev den 30 juni 1953 om att båtklubben kan få disponera ett större område avslutas brevet: Vidare ber jag få meddela, att jag dessutom ställer det villkoret, att båtklubbens område endast får disponeras av anställda hos Bolinders eller tills vidare av f.d. Bolindrare. Bolinders hade även anknytning till sjölivet med produktion av marinmotorer och när företaget omorganiserades 1933 började även tillverkningen av utombordsmotorn Trim.

Att E. A. Bolinder var kung i Kallhäll bevisas inte minst av att tågen fick vänta i Stäket när han skulle genom broarna med sin lustjakt.

Det var en båt, Ormen, som var 19 meter lång och givetvis utrustad med Bolindermotor. I bland var det dock inte tid att vänta på broöppning för vid ett tillfälle skulle det slås nytt rekord på sträckan Sigtuna - Kallhäll och då fick skepparen order att köra under broarna och offra gösstaken och skorstenen. Båten låg förtöjd vid ett berg ungefär där marinan i dag har sin båthall. En annan gång blev Bolinder omkörd av en något snabbare båt och då togs denna båt, som i folkmun



"Ormen" Bolinders båt. Skepparen var inte något vidare skyddad för väder och vind

kallades "Ormen Långe", upp för att aldrig mer sjösättas. Även respekten för andras fiskevatten nonchalerades helt av Bolinder och han gav skepparen ordern: Här fiskar vi så betalar jag sedan. Fiskvattnen var strikt uppdelat mellan markägarna. Skepparen var Emil Ekelund, som var med och bildade Kallhälls Båtklubb.

Trots en del motsättningar och ändringar av ägarförhållanden som industrin i Kallhäll genomgått har förhållandet till båt klubben varit mycket bra och värdefull hjälp har lämnats både ekonomiskt och med material.

Båtliv i Kallhäll före 1921

Det har givetvis mycket gamla anor då närheten till vattnet gjorde att intresset för båtar och sjön fanns långt innan det blev något organiserat båtklubbsliv.

Inte minst var båtarna viktiga för fisket som utgjorde en ofta nödvändig del av försörjningen. Enligt uppgifter fanns det under åren 1910 - 1920 ett antal båtägare i Kallhäll som hade sina båtar efter stranden där dagens båthamn är placerad.

KaBK bildas

Klubben kom till genom att några - som arbetade på Bolinders - av fabriksledningen fick löfte att disponera mark där det var lämpligt att både sommar- och vintertid ha båtarna. Det blev vid Alkärret eller som en del äldre medlemmar uttrycker sig "Skitviken"

Platsen var från början en åmynning där mycket av avloppen från samhället mynnade ut. Stranden gick nästan ända upp till den nuvarande järnvägstunneln. Nuvarande hamnplanen var från början en slaggstipp från gjuteriet som efterhand fylldes ut. Grinudden och större delar av Marinans mark var ej utfylld.

KaBK blev en av de första föreningarna för fritidsverksamheter inom Järfälla kommun och definitivt den första båtklubben.

Stäkets Motorbåtssällskap bildades 1930 och Jakobsbergs Båtsällskap 1964.

Några handlingar om verksamheten finns inte bevarade för tiden från 1921 till maj 1925, där den första återfunna protokolls-boken börjar. Genom intervjuer med äldre medlemmar samt uppgifter i Järfälla Kommuns arkiv finns fakta för att klubben bildades 1921.

I den första styrelsen ingick Sigfrid Nejström som ordförande och övriga ledamöter var Fritz Ramsten, Emil Färnström, Theodor Thörnqvist, Emil Ekelund och Manne Spångberg. 1921 var 391 personer mantalsskrivna i Kallhäll. 1925 var inträdesavgiften 5 kronor och årsavgiften 3 kronor.

Ett medlemsmöte i maj 1925 beslutade att bygga en ny brygga parallellt med den gamla men inte som tidigare på tunnor utan på pålar. Styrelsen fick uppdraget att införskaffa material.

Bryggorna kom under många år att vara det stora problemet då hårda vindar och islossning gjorde att det var och vartannat år måste utföras tidsödande och kostsamma reparationer.



Första bryggan i mitten på 1920-talet. Den vita båten närmast tillhörde Rudolf Svensson, som var kamrer på Bolinders.

Inträde i klubben söktes av stationsförman Andersson, härdaren Gustafsson och gjutaren Lindau. Protokollsförare var Ferdinand Karlsson.

Årsmötet 17 juni 1926 leddes av Theodor Thörnqvist och till styrelse valdes som ordförande Josef Hammarlund, sekreterare Georg Lindau och kassör Ejnar Ekdahl.

Frågan om stadgar togs upp till behandling men mötet ansåg att när klubben varken hade vatten eller mark var det inte nödvändigt med några stadgar. Ett annat förslag var att klubben skulle skaffa ett märke som skulle innehålla bokstäverna KBK.

Ändrades senare till KaBK när klubben blev medlem i Mälarens Motorbåtsförbund.

Antal medlemmar 1926 var 30 och antal boende i Kallhäll 400 personer. Inkomsterna var 135 kronor och utgifterna 42 kronor.

Då bryggan, som byggdes 1925, blev delvis spolierad av hårda vindar och is beslutades på ett extra möte 2 maj 1927 att lägga ett anbud på 60 meter av gamla Nockebybron. Man enades om 450 kronor. (Det var en stor summa på den tiden)

Budet antogs och den inköpta brodelen bogserades sedan med en av Bolinders bogserbåtar till hamnen under Emil Färnströms ledning. Bogseringen kostade klubben 15 kronor.



En nybyggd båt tas ut från källaren i ett av de röda husen där centrum i dag är beläget. Personerna på bilden. Från vänster Greta Hellström, Birger Scholin, Gunnar Pettersson, K.J. Karlsson, Georg Karlsson och Alma Karlsson. Bilden från 1928

En kommitté med Färnström, F. Karlsson och Asp utsågs för att tillsammans med styrelsen iordningställa den nya bryggan.

Några av våra äldre medlemmar har berättat att förutom en bra funktion som brygga så blev den gamla brodelen ett bra fiskeställe då den genom åren blivit kraftigt beväxt och fisken där hade ett bra "matställe" och var sugna på att nappa på kroken.

Årsmötet 1927 omvalde Hammarlund till bensinförsäljare och han skulle erhålla 1 öre per liter + procent på det som såldes. Försäljningen av bensin kom under många år att ge

klubben ett gott tillskott i kassan.

Det blev en del timmer över när den gamla bryggan revs och föreslogs att det skulle sågas upp till pannved och delas upp mellan medlemmarna. De medlemmar som gått in i klubben efter bryggans färdigställande skulle inte få någon del av veden. Man ville även bygga en ny slip för segelbåtarna och man beslutade att vända sig till verkstadsledningen på Bolinders för att få en plats samt att den byggdes av dem.

Den slipen var belägen mellan det s.k. första och andra badberget d.v.s. norrut mot Stäket.

Där fanns ett slipspar och en vändskiva för att i första hand ta upp segelbåtarna men även några av de större motorbåtarna använde denna upptagningsplats.

Spelet finns fortfarande kvar nedanför nuvarande gång/cykelvägen.

För att få en slipvagn lånade man av Bolinders en s.k. kärnugnsvagn och av någon anledning blev den ej återlämnad och användes sedan något modifierad ända fram till 1962.

Inkomster och utgifter för 1929 balanserades på 430 kronor. Förslag till standart godkändes och styrelsen fick uppdraget att upprätta ett hamnreglemente.

Ny fabriksledning

Under 1930 blev det ny ledning för Bolinders vilket innebar ett mer gynnsamt förhållingsläge för båtklubben. På årsmötet 1931 behandlades en skrivelse från de boende i Stäket och mötet uppmanade medlemmarna att ta det försiktigt vid färd genom det trånga sundet. Beslutade även att sänka årsavgiften till 1 krona.

Klubben fick inträde i Mälarens Motorbåtsförbund under 1931. Förhållandet med Bolinders gnisslade dock ibland, som inför upptagningarna 1931 då en förfrågan gjordes till disponenten Hellström att få använda kranar, samt transportera båtarna genom verkstadsområdet. Det avslogs av Hellström.

Innan klubben hade någon egen slip lyftes båtarna upp med Bolinders fasta kran och kördes på vagnar till uppläggningsplanen. Den kranen användes för övrigt även som mastkran för segelbåtarna.

BOLINDER'S

FABRIKS AKTIEBOLAG
KALLHÄLL

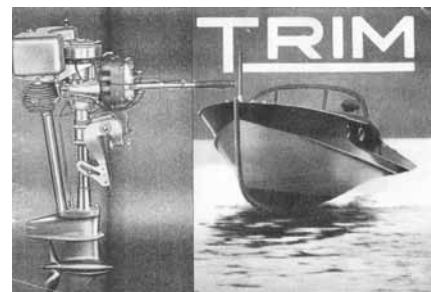
*Företaget hade stor inverkan på KaBK:s uppbyggnad och fortlevnad.
De hade även en marin anknytning med motorer och båtar.*



Erik August Bolinder var den som bestämde över samhället och båtklubben.



Tillverkning av råoljemotorer var en stor produkt.



När försäljningen av råoljemotorer avtog under 30-talet startades tillverkning av utombordsmotorn Trim 1933 och hölls igång till krigsutbrottet. En del motorer såldes även efter krigsslutet.



Båtar ingick i försäljningsorganisationen som hade sitt försäljningskontor på Birger Jarlsgatan 46 och demonstration vid Djurgårdsbron. Många var säkert de "Bolindrare" som köpte båt hos bolaget. Trimbåtar var ofta utlottningsbåtar hos KaBK.



Ett besök på Bolindermuseét i Folkets Hus rekommenderas.

Ett av uppsvingen på samhällsstegen var att skaffa en egen båt och ofta blev det en begagnad eller att man med hjälp av goda kamrater byggde den själv. Det fanns inte som i dag sovsäckar och övriga attiraljer för bekväm övernattnings utan stora delar av hemmets bohag släpades med vid sjöturen. Fritidsklädseln var striktare förr i tiden och skepparen hade ofta vit skjorta och slips samt den obligatoriska vita vega-mössan med svart skärm.

I vårt förvar finns en klubbvisa diktad 1931 av dåvarande ordföranden Joel Lindholms fru, Tora, och den innehåller mycket om dåtidens vedermödor att med de relativt små båtarna ge sig ut på sjön. Vid ett tillfälle hade 5 damer begivit sig till Svartsjölandet för att plocka slånär och inför hemfärden hade det blåst upp så de kunde inte ta sig tillbaka till Kallhäll med sin båt utan var beredda att övernatta i en lada. Ekman och Hammarlund saknade dock sina kvinnor och med en större båt åkte de på kvällen för att hämta dem. I visan uttrycks det på följande sätt:

*Men Ekman gick till Hammarlund och sade si så här nu
våra fruar sitter kanske på ett ensligt kär vi måste åka efter
dem och det i denna kväll från äventyret alla fem de komma
till sitt tjäll*

Första tävlingen

1932 tillsattes den första tävlingskommittén och en tävling ordnades söndagen den 2 juli och gick från bryggan och runt Eldholmen och åter till bryggan. 23 kronor anslogs till inköp av priser och segrade gjorde en yngling med namnet Gösta Ekelund. 1934 anordnades en fest på Skoggarn i samband med en motorbåstävling den 2 juli. Till festen inbjöds Rotebros manskör och Bolinders musikkår.

På årsmötet samma år fick styrelsen i uppdrag att försöka skaffa en klubbholme. Ordförande Georg Karlsson kunde senare meddela att han fört förhandlingar med kapten Dyrssen på Öraker att hyra en del av Skoggarn till ett pris av 50 kronor per år med kontrakt på ett år i taget.

I verksamhetsberättelsen efterlystes ett större intresse för klubbens möten samt att bättre respektera andras fiskevatten.

Från ett medlemsmöte den 3 september 1935 framgår att det kunde vara svårt att få medlemmarna och ställa upp till arbete. Bl.a. måste bryggan repareras inför höstens befarade stormar men viljan att hjälpa till var så dålig att Ernst Råå avsåg sig att vara bas för han tyckte han fick göra det mesta själv. Beslutades höja årsavgiften med 5 kronor för att kunna betala dem som utförde jobb i klubben.

Fiskelyckan var däremot god för det påtalades att det togs för stora fångster samt att det såldes fisk, vilket kunde få den inverkan att klubben kunde mista sina fiskerättigheter.

Uppmanades att inte tala så mycket om när man fick för stora fångster för då kunde fiskeintendenten ha åsikter.

Enligt uppgifter i Svenska Båtkalendern hade klubben 1935 58 medlemmar och 47 motorjakter. (Var fanns segelbåtarna?)

Utlottningsbåtar

För att förbättra ekonomin hade många båtklubbar på 30- och 40-talet en utlottningsbåt och där utgjorde KaBK inget undantag, så inför 1936 beslutades att lott ut en båt, som var inköpt till ett pris av 250 kronor och 400 lotter av 1 krona styck skulle säljas. Varje medlem fick 10 lotter att sälja. Båten vanns på lott 192 av Elis Johansson i Kallhälls Villastad.

Det var de populära campingbåtarna, ofta utrustade med en Trimmotor, som var utlottningsbåtar. Ibland fanns även vinnaren bland klubbmedlemmarna, som den gången på 50-talet då ordföranden Eivar Gyllberg köpt vinstlotten.

Försäljningen gick ofta till så att båten var lastad på en av Bolinders lastbilar och man åkte runt i grannskapet och sålde lotterna.

15 årsjubileum

I samband med årsmötet 1936, där klubben samtidigt firade sitt 15-årsjubileum, bekräftade ordföranden J. G. Lindholm att klubben ej hade några protokoll för de första 5 åren men att det fanns fakta för att klubben bildades 1921 och att det ej blev någon riktig ordning med protokoll och räkenskaper förrän 1925.

Första hamnen ?



En av de första pontonbryggorna.



Viking Pettersson, Hans Olsson och Rude Nilsson på segelbåtsvarvet. Enligt Viking röjde man för hand marken för att ge plats för vinteruppläggningar. Ser man på marken i dag så har naturen återtagit det mesta av den röjda ytan. Ett rostigt slipspele står kvar.



Rude Nilsson med hela familjen i sin "Petterssonbåt" någon gång på 50-talet. Rude har även haft flera segelbåtar bl.a. en Neptunkryssare. Medlem sedan 1936.



Joel Lindholm fiskar på Kvarnklacken 1934. Kvarnklacken är belägen SSW om Foderholmen och enligt sägen har den fått sitt namn av att en skuta lastad med kvarnstenar sjönk där. Är fortfarande ett populärt fiskeställe. Joel var ordförande 1931 - 1932, 1935 och 1947 - 1948. Fick förtjänsttecken 1961 och blev hedersledamot 1964.

Hamnområdet



Hamnområdet 1968 innan Parca Marin byggt bryggor och lagt ut pontonen.



Hamnområdet 1975 innan Golfhallen, Marinen och Piluddens Båtklubb.



Hamnbild från 1965



Grinudden förstärks.



Jan-Eric och Gösta monterar Y-bommar.



Aulis och Roffe reparerar A-bryggan 2001

En precisionstävling för motorbåtar anordnades den 26 juli 1936 och där deltog 29 båtar. Som framgår av resultatlistan var navigationskunskan- det väldigt bra med mycket små differenser mot idealtiden. På den tiden var det i princip bara klockan som var hjälpmedlet vid navigationen. Möjligen kunde någon ha en släplogg och ibland kunde motorns varvräknare vara en hjälp att in- dikera farten.

Höststormarna 1937 totalförstörde bryggorna och på ett extramöte i maj 1938 beslutades att anställa 10 man som skulle iordningställa nya bryggor och en timpenning av 1,25 skulle utbetalas. Man försökte få anslag från bensinskattemedel men det lyckades icke då inte Bolinders ville skriva ett kontrakt för området på minst 35 år. I stället tillskrevs Bolinders om hjälp får att få till stånd en bättre hamn.

Resultat för de 6 bästa

Namn	Idealtid	Använd tid	Tidsfel
1. A. Åman	1.31.17	1.31.28	0.11
2. L. Rosén	1.13.56	1.14.20	0.24
3. G. Ekelund	0.50.03	0.50.58	0.55
4. E. Råå	1.30.33	1.31.28	0.55
5. E. Karlsson	0.53.31	0.54.40	1.09
6. A. Ericsson	1.17.08	1.18.35	1.27

Vid möte tillsammans med Dir. Dahlereus och greve Mörner från Bolinders direktion diskuterades att få ett nytt hamn- område och föreslogs "sjövikens" mellan tippen och det så kallade första badberget till en ny båthamn.

Vidare anhöll man om bolagets stöd att tillhandahålla material billigt och begärde även att få låna en pråm med pålkran och andra verktyg. Ville även få en plats på tippen (nuvarande hamnplan) för att uppföra ett klubbhus. Direk- tionen beviljade framställningarna med ett förbehåll att om industrin skulle behöva området inom 15 år skulle klubben

BOLINDERS
FABRIKS AKTIEBOLAG

MEDDELANDE

Datum 9/9-38

Till Herr Kastlander

Från Kostnadsavdelningen, L. Sundquist

Angående kostnaderna för material som levererats till Kallhalls båtklubb.

Diverse virke	640:56
81 st. pålar	364:50
Diverse järnbult	292:02
Cement och sand	16:35
Trätkärl och rötmta	105:88
Kätting	181:13
Linor	39:60
Verktyg	22:15
Tomfat	62:-
Brännolja	2:31
Tjärpapp	9:30
Spik, skruv, mutter m.m.	147:27
Utförda transporter m.m.	15:74
	<u>1898:81</u>

L. Sundquist

ersättas för det nedlagda arbetet. Av Bolinders fick klubben 1500 kronor till ekonomisk hjälp för bryggbygget och som bas fungerade Emil Färnström.

Hamnanläggningen invigdes den 10 september under hög- tidliga former där byggherren överlämnade hamnen till klubben.

En episod i det sammanhanget var att Färnström, som var byggbas på Bolinders, och bland annat hade hand om sågen, hade gett löfte att klubben skulle få hämta virke under en kväll och bära ut så mycket de hann med. Men han hade nog inte tänkt sig att de skulle hinna bära så mycket för från virkeslagret var en hel stabbe borta nästa morgon varvid Färnström utbrast: "Det var fan vad dom hann mycket"

I Bolinderbladet nr 5-6 1938 fanns följande artikel:

Bolindarne få egen båthamn

Stort intresse för friluftsliv

I Bolinders Kallhäll är intresset för friluftsliv och idrottsliga lekar stort, större kanske än på annat håll. I det lilla samhället äger man duktiga brottare, ett gott fotbollslag och ett framstående bandylag ingående i det nationella seriesystemet samt säkra boxare.

Det största intresset finner man dock för båtsporten - i främsta rummet motorbåtssporten. Tacka för det, skulle många kanske säga. Bolinders tillverkar ju utombordsmotorn Trim. Att det var utombordsmotorer, som från första början satte fart på intresset, det var kanske mer en händelse, ty Trim fanns inte på den tiden. Det var nämligen 1921, som Kallhälls Båtklubb bildades. Det var på salig Svalans tid, som gav den lilla impulsen till bildandet av en båtklubb.

Vid målet . . .

Nu står den livaktiga sammanslutningen vid en av sina milstolpar, man har efter mer än 15 år fått en verkligt god båthamn i närheten av verkstadsområdet. tack vare Bolinder's Fabriks A.-B., som ställt allt byggnadsmaterial till förfogande samt klubbens energiska och uppoffrande medlemmar, som lämnat arbetskraften.

I närvaro av ett 60-tal medlemmar samt greve Stellan Mörner, som representant för Bolinder's Fabriks A.-B. invigdes den ny båthamnen lördagen den 10 september.

Båthamnens tillkomst är en hel historia, tragisk med rosade poänger, skulle man kunna säga.

Det har blåst många starka stormar, det har varit många stormiga och förhoppningsfulla sammanträden för frågans slutliga lösning.

De höstliga stormarna . . .

Den tragiska sidan representeras av de höstliga stormarna, som gång på gång spolierat såväl bryggor som båtar. Mälarviken Görväln kan vara rätt så vredgad ibland., när sydvästen blåser som friskast, då går det vågor . . . höga som hus. Bryggorna ha kastats upp på stranden tillsammans med

vrakspillrorna av ståtliga motorbåtar och seglare. Tröttnat på eländet har säkert många gjort . . . kärleken till sjön har varit dem för stark och nya ansträngningar ha resulterat i nya och rekonstruerade farkoster. En båthamn - en verklig sådan - har stått som ett önskemål. Förslag till lösningar - både ur såväl konstruktivt som ekonomiskt avseende ha sett dagen - men alla har varit mer eller mindre olösliga tills Bolinder's Fabriks A.-B. i år erbjöd klubben sitt stöd i form av fri material. Då fanns det många och villiga händer till hands. Sakkunnigt folk fanns det även, som ställde sin erfarenhet till förfogande. Till dem räknar vi byggmästare Fernström i Kallhäll - vid det festliga invigningstillfället överlämnades en hedergåva till honom för hans insats.

1500 arbetstimmar...

Hr Kurt Kastlander, byggnadskommitténs ordförande hälsade först gästerna välkomna till den lilla invigningshögtidligheten, varpå han i korta ordalag redogjorde för arbetet, som dragit inte mindre än 1500 arbetstimmar. Han framförde ett tack till bolaget, som bistått klubben i deras strävan med material samt rosade medlemmarna för deras brinnande intresse och tackade dem för deras uppoffrande arbete.

Härefter överläts ordet till Greve Stellan Mörner, som talade



å Bolinder's Fabriks A.B:s vägnar. Hans tal formades till en hyllning åt livet i naturen, som skänkte rekreation och vederkvickelse åt vår tids jäktade människor. Han insåg det stora värdet för företaget i allt friluftsliv, som inte enbart gav nöje åt sina utöware utan förnyade energiförråd.

Så utbringade greve Mörner ett fyrfaldigt leve för Kallhälls livaktiga båtklubb.

Festlig avslutning

Senare på kvällen aväts en välarrangerad invigningssupé å Kallhälls hotell. Det hela gick i gemytets tecken. Tal hölls av hr Kastlander, som närmare redogjorde för klubbens verksamhet sedan dess start och sysselsatte sig mest med hamnbyggets skiftande och långa historia. Så utbragtes ett leve för Bolinder's Fabriks A.B. Byggmästare Fernström fick sitt officiella erkännande i form av lovord och hedersgåva. På hyllningarna svarade greve Mörner för företaget och hr Fernström framförde sitt tack. Härefter var man mogen att övergå till kaffet och "doppen" och dansen till KBK:s eget lilla kapell, fiol, dragspel och banjo.



Byggbasen Kurt Kastlander överlämnar hamnen till klubben. I bakgrunden K.J. Karlsson, Verner Ekman, Albert Hedberg och V. Bäckman

Av artikeln framgår att det till stor del var Bolinders som styrde i samhället Kallhäll och båtklubben var helt beroende av dess godtycke.

Tyvärr blev hamnanläggningen inte så långvarig, höststormen några år senare spolerade alltihop.



De nya bryggorna för omkring 50 båtar

Krigsåren

Verksamheten under början av 40-talet kom starkt att påverkas av andra världskriget och bensinstoppet medförde att den enda sjösport som kunde utövas var rodd och segling. Det var inte ovanligt att man rodde ut till Norra Björkfjärden för att fiska och Skoggarn och Svartsjölandet ansågs som ganska nära mål. Båtarna var lättrodda och försedda med två par åror och då roddarna ofta var armstarka gjutare kunde farten bli upp mot 4 knop. De flesta motorbåtarna stod på land och segelbåtsbeståndet var bara 4-5 båtar.

På årsmötet 1941 kunde ordförande meddela att klubben erhållit formulär för ansökan om linolja och terpentin för båtutrustningen. Man beslutade även på mötet att de som låg efter med avgifter skulle få betala för uppläggningsplatserna. Då krigsvintrarna var ganska stränga ägnades mycket tid att såga bort is runt bryggorna så att de skulle klara islossningen. Från 1941 års verksamhetsberättelse kan vi saxa följande: *Styrelsen vill till slut tacka för visat förtroende under det år som gått samt hoppas att motorerna snart skall börja surra på sjön.*

Trots de dystra tiderna utfördes en del förbättringar och ombyggnader med bl a utökning av uppläggningsplatsen och en väg drogs fram till hamnen.

Efter krigsslutet kom båtlivet snabbt igång och från verk-

samhetsberättelsen för 1945 och 1946 noteras att 4 stycken vågbrytare och en pontonbrygga har tillverkats, området inhägnats med staket och det har byggts en bensinbod.

Till vågbrytarna gick åt en del smidesgods och trots pågående metallstrejk lyckades klubbens ordförande få industrins och fackföreningens tillstånd att starta smedjan och utföra dessa arbeten.

Under hela krigstiden hade klubben arrenderat fiskevatten för att bedriva pimpelfiske vid Eldgarns kronoegendom och Bolinders Fabriks AB:s vatten. Tillstånd för fiske beviljades av Kungl. Maj:ts Befallningshavande i Stockholms län och klubben fick i december 1948 nytt tillstånd gällande tiden 1 januari 1949 till och med december 1953.

Fisket, som kanske då var ett ännu större fritidsintresse än i dag, var på den tiden inte fritt. Vid Eldgarnsö var fiskaren Sjögren kung och en årlig utgift bestod av att uppmantra



Leo Holm. Uppsyningsman för fiskevattnen

honom med en lämplig gåva. En del tjuvfiske förekom bland medlemmarna och greve Mörner på Hälleboda ansåg sig drabbad och en brevväxling uppstod mellan honom och klubben om var gränsen för hans vatten gick. Mörner översände kartor och uppmanade medlemmarna att endast

fiska på de vatten där tillstånd fanns.

Hälleboda gård, som brann ned i slutet av 70-talet, låg på kullen strax norr om där utsläppet för vattenvärmeverket mynnar ut.

På vårmötet 1946 togs för första gången frågan upp att kontakta Lennartsnäs gård om hyra av Eldholmen. Förhandlingarna med baron Uggla blev segdragna men den 19 juni 1948 blev man överens och hyran sattes till 600 kronor per år och när kontraktet var klart visade Bolinders ännu en gång sin välvilja genom att betala halva arrendekostnaden.

Besöksfrekvensen blev inte riktigt så stor, som man räknat med och från årsberättelsen 1948 citeras följande:

Medlemmarna torde vara medvetna om svårigheterna att hyra en lämplig holme för en billig slant. Styrelsen hoppas att medlemmarna besöker holmen i större utsträckning än föregående sommar. (Den uppmaningen har återkommit med jämna mellanrum under senare år)



Vårrustning 1948 på gamla varvet beläget längre norrut mot Stäket.

Från vänster på bilden Börje Engberg, Henry Karlsson, Eivar Gyllberg, Ernst Lundström, Tora Lindholm. Barnen i båten är Inger Lagerström och Kjell eller Hans Engberg.

Båtarna tillhör Henry Karlsson, Joel Lindholm och Ernst Lundström

Motorbåttävlingarna kom ganska snabbt igång efter krigsslutet och den 24 augusti 1946 ordnades en "idealtävling" med 14 deltagare.

Att det var kärva tider framgår inte minst av dåvarande kassören Gösta Ekelunds berättelser att han fick uppsöka medlemmarna för att driva in avgifterna. Vid ett tillfälle besökte han en familj, som inte kunde betala och sa då att de blev uteslutna ur klubben. Det kunde de inte acceptera och som den snälla person Gösta var betalade han deras avgift, 4 kronor, ur egen ficka med löftet att få igen pengarna när det blev bättre tider.

Bolinders hade satt upp ett vandringspris för motorbåttävlingarna och 1949 kom Gunnar Karlsson-Landois och Gösta Ekelund på samma poäng efter de tävlingar som ingick.

Kallhäll den 12 maj 1949

Förteckning över båtar och båtägare i Kallhälls Båtklubb.

	Karl Wahlström	Inombord.	<u>Segelbåt</u>
Ernst Råå	"	Pelle Wallin	
Edvin Lindberg	"	Bengt Larsson	
Bengt Westling	"		<u>Segelbåt med utombord.</u>
Erik Hammarlund		Sven Rydberg	
Gunnar Philipsson			
Henry Nilsson	"	<u>Segelkanot</u>	
Gösta Bringstrand	"	Sten Blom	
Valter Lindholm	"	Sture Blom 1 st	
Sven Ågren	"		
Joel Lindholm	"		
Ernst Lundström	"	<u>Paddelkanot.</u>	
Henry Karlsson	"	Gösta Moberg	
Emil Färnström	"	Kurt Hansen	
Lennart Öberg	"	Ingemar Gren	
Hans Olsson	"	Gösta Sohlberg	
<u>Utombordare:</u>	"	Gösta Gustavsson	
Gustaf Dahlin		Olga Svensson	
Evert Carlsson		Henry Karlsson	
Gunnar Karlsson			
Åke Tjärnberg		<u>Roddbåtar</u>	
Kurt Kastlander		Edmund Rydberg	
Olof Svensson		Sven Larsson	
Manne Spångberg		Bror Grahm	
Albert Hedberg		Eivar Gyllberg	
Gunnar Pettersson		Ernst Hedberg	
Sven Friberg		Nils Ahlsén	
Gösta Ekelund			
Oskar Gren			
John Pettersson			
Emil Svensson			
David Jonsson			
Kurt Färnström			
Helge Andersson			

Nya bryggor

1950 var det åter aktuellt att bygga nya bryggor och det var innan tippen (Grinudden) var helt utfylld så det måste läggas ut någon form av vågbrytare och innanför 4 flytbryggor.

Alla medlemmar skulle hjälpa till och de som uteblev utan giltigt skäl och inte skaffat en ersättare skulle debiteras med 2,50 per timme. Mycket timmer gick åt till dessa vågbrytare och klubben fick fälla träd på Bolinders mark ovanför huvudkontoret. Rude Nilsson berättar att eftersom han var en god simmare fick han det föga avundsvärda jobbet att dyka ned under stockarna och schackla fast kättingarna.

Ur klubbens stadgar från 1950 lyder § 9:

Klubbens medlemmar skall i sjö uppträda på ett för klubben värdigt sätt samt i trånga sund, kanaler, eller eljest där fara för andras egendom kan föreligga framföra båt så varsamt som möjligt.



På bilden från vänster. Eivar Gyllberg, Joel Lindholm och Gunnar Karlsson-Landois

Vid årsmötet 1951, när klubben var 30 år, tilldelades 2 medlemmar som var med vid bildandet, Emil Ekelund och Manne Spångberg, klubbens hederstecken.

1953 var det 106 medlemmar och Eldholmen hade varit livligt besökt med lyckade fester! (Tidigare uppmaning att bättre besöka Eldholmen tog tydligen skruv.)



God anslutning vid det 30:e årsmötet.

Till Bolinders gjordes en förfrågan att få utöka hamnområdet så det även skulle omfatta strandremsan mellan nuvarande området och badberget, samt ha rätt att dra fram en väg över bolagets mark och att från verkstäderna få dra ut elström till hamnen. Förfrågan behandlades välvilligt.

Klubben sökte då bidrag på 10.000 kronor från Järfälla kommun för att kunna utföra arbetena och därmed bättre kunna tillgodose efterfrågan på båtplatser inom kommunen.

Fick avslag då kommunfullmäktige inte ansåg motivet som tillräckligt starkt. Då var det åter dags för Bolinders att vara generösa med bidrag i form av pengar och material.

De ville eventuellt flytta hamnområdet till viken norr om trädgårdsbryggan, (mellan nuvarande Piluddens båtklubb och stenbryggan) och då upplåta marken på en längre tid. I verksamhetsberättelsen för 1955 talas om att många medlemmar inte upptäckt Eldholmen som mål för kvällsutflykter

med bad och vackra solnedgångar.

Bränsleförsäljningen var god och under året såldes 10.000 liter.

1956 avgick Birger Dahlerus som chef för Bolinders då företaget såldes till Svenska Maskinverken.

Järfälla - Bygden 1956 uppmärksammar klubben med en artikel:

En av Järfällas utan tvekan intressantaste, och för många den tjugigaste föreningen att tillhöra, finner vi i Kallhålls Båtklubb. Av namnet framgår, att det är båtägare som slutit sig samman för att under några allt för korta sommarmånader vistas på sjön och få en behaglig avkoppling från arbete och vardag.

Klubben har gamla anor; den bildades 1921 och har sedan dess med undantag för krigsåren, då ingen bensintilldelning medgavs, fört en synnerlig aktiv tillvaro.

Den viktigast uppgiften för klubben under alla år har varit, att hålla en någorlunda ändamålsenlig brygga i stånd för båtarna. Detta har inte varit lätt. Minst 4 stycken har uppförts och varav de 3 första förstörts av ogynnsamma väderförhållanden. Bl.a. har isen under vintrarna ställt till åtskillig förtret. Den första båtbyggan snickrade man själv ihop och placerade alldeles intill Bolinders fabriksområde, där även de efterföljande bryggorna placerats. Den andra blev gamla Nockeby-bron, som emellertid slogs sönder genom blåsten hösten 1937. Året därpå uppfördes så nr 3 i ordningen, som säkerligen var den besvärligaste att få till stånd. Man arbetade under sommaren varenda kväll i skift. Från Bolinders Fabriksaktiebolag hade en präm ställts till förfogande, som kom till utmärkt hjälp vid pålningsarbetet. Byggmästare Fernström ledde arbetet på sin fritid. Det dröjde emellertid inte så många år förrän även den bryggan fick skatta åt förgängelsen. Vi får därför hoppas, att vädrets makter är gynnsammare inställd till den brygga med vågbrytare som nu används av klubbens båtägare.

Som många andra större båtklubbar håller man sig med en klubbholme - man hyr Eldholmen av Lennartsnäs gods

för en summa av 600 kr. per år varav Bolinders bidrar med hälften. Till Eldholmen kan medlemmarna över helgerna bege sig och njuta av sol och bad. Här har blivit tradition, att varje sommar ordna två fester - dansbana finnes - varav den ena kombineras med en tillförlitlighetstävlan mellan motorbåtarna.

Det gäller inte i denna tävlan, att köra så fort som möjligt. Man skall i stället försöka hålla kursen, som i förväg bestäms, så noggrant som möjligt och med den fart som man själv vid starten uppgivit som den lämpligaste för sin båt.

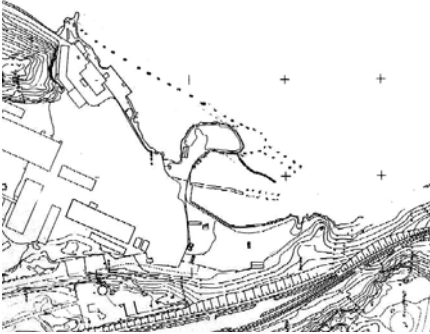
Det är självklart att man också i stor utsträckning ägnar sig åt fiske. Klubben betalar för närvarande 375 kr. om året för rätten till fiskevattnen utanför Eldgarns gård. Det kanske inte alltid är så lätt att veta vad gränserna går för de olika fiskevattenområdena eftersom varje klubbens årsberättelse avslutas med en uppmaning till medlemmarna att respektera andras fiskevatten.

Vid pratstunden med klubbens nuvarande ordförande Ernst Wickström och styrelseledamoten Gunnar Pettersson får vi veta, att man för närvarande varmt hoppas på, att av de nya ägarna till Bolinders Fabriks AB få en skriftlig förbindelse på rätten till båthamnsområdet under minst 25 år. Med en sådan förbindelse finnes sedan stora möjligheter till ekonomisk anslag från statens bensinskattemedel för en verklig upprustning och utökning av bryggområdet. Även kommunen skulle i så fall kanske kunna ha möjligheten att hjälpa till.

Det är åtskilliga arbetstimmar som de aktiva båtägarna lagt ner på arbete med de gemensamma bryggorna och sina båtar, men man har säkerligen fått tillbaka hundrafalt i form av härlig sommarrekreation under den tid man haft sin båt i sjön.

Skiss över Bolinderområdet och hamnen på 50-talet.

Innan utfyllnad gjorts mot Grinudden. Bryggor mot hamnplanen är byggda. Observera den vik som går in där Marinans byggnad i dag är placerad. Streckade linjen visar hur mycket området är utfyllt. Från udden syns de vågbrytare som lagts ut. Se bilden nedan.



Bryggan mot hamnplanen byggs.



Längst in i hamnbassängen.



Innan A-bryggan.



Tidig strandlinje.

Eldholmen



*Flygfoto över Eldholmen.
Bilden tagen innan bastubygget.*



Dansbanan rivs 1949 av Ernst Wikström, Viking Pettersson, Armas Hirvonen och Gunnar Pettersson. Dansbanan kom ursprungligen från festplatsen Hammaren i Jakobsberg.



Långbord på Eldholmen. Från vänster Åke Hellmans fru och son samt Sven Eriksson. Till höger Åke Hellman som skymmer Viking Pettersson samt Gunnar "Pesse" Pettersson och Ernst Wikström.



"Pesse" har fiskat abborrar.

Ökat medlemsantal

Medlemsantalet ökade och 1957 var det uppe i 181 personer varav 95 var båtägare och för första gången inbjöds andra klubbar att delta i Eldholmsregattan. De inbjudna var från Stäket, Sigtuna, Upplands-Väsby och Uppsala. 27 båtar deltog och startavgiften var 2 kronor. KaBK fick samma år Mälarens Motorbåtsförbunds förtjänstdiplom.

Ett arrendeavtal tecknades med Maskinverken för båtklubbens mark omfattande tiden 1 juli 1958 till och med den 30 juni 1973 mot en årlig arrendekostnad av 10 kronor per år inklusive el samt möjligheter att låna mobilkran vid sjösättningar och upptagningar. Samtidigt kunde ett nytt kontrakt tecknas för fiskevattnen för ytterligare 5 år.

Vid ansökan 1958 till kommunen gick det bättre att få anslag för av sökta 15.000 fick man 5.000 att utbetalas under 1959.

I ett protokoll från 1958 nämns om ett hus, villa 28, som Maskinverken skulle överlåta till klubben mot rivning och uppsättning inom hamnområdet som klubbhus. Huset var dock i så pass dåligt skick att det ej var möjligt att återställa. 1959 beslutade om bevakning av hamnen nattetid samt att man skulle skaffa postgirokonto.

Under 50-talet blev det även fler segelbåtar i klubben och bland de nya seglarna kan nämnas Bengt Westling och Rude Nilsson som skaffade Neptunkryssare och meteorologen Rydberg en Folkbåt. Tidigare seglare var Pelle Wallin, Hans Olsson, Rydbergsbröderna, Stora Johan, Pesse m.fl. som hade eller haft äldre båtar av skärgårdskryssartyp och segelkanoter. Någon större tävlingsverksamhet hade dock inte förekommit. Däremot var tävlingsintresset bland motorbåtarna stort med 25-30 startande på de olika tävlingarna som klubbarna i Mälaren arrangerade. KaBK hade många goda framgångar och fick ett aktat namn för sina goda navigatörer.

Bland fina resultat kan nämnas Bengt Westlings andraplats vid Mälarens Motorbåtsförbunds precisionstävling i Sigtuna den 29 juni 1957 där 45 båtar startade.

Vid samma tävling kom Ernst Wickström 12:a.

Eldholmsregattan 1959 vanns totalt av Bengt Westling och

han fick den första inteckningen i det av Svenska Maskinverken nyuppsatta vandringspriset.

För att få en bättre organisation kring tävlingarna fanns en sammanslutning ESG (Ekoln, Sigtuna, Görveln) där de olika klubbarna var representerade. Dess främsta uppgift var att sammanställa tävlingsprogram och regler.

Ny klubbholme

Under 1960 diskuterades att i stället för Eldholmen försöka hyra Skoggarn med fiskevatten som klubbholme och bilda en fiskesektion inom klubben samt förbereda införandet av fiskekort. En av orsakerna var att vissa ansåg att Eldholmen låg för nära Kallhäll och inte blev något riktigt utflyktsmål. Dess bättre blev detta aldrig verklighet. Eldholmen, eller som den heter i jordregistret Ekholmen, blev kvar som klubbholme och har varit och är mycket uppskattad av medlemmarna.

Schaktningen för en ny slip påbörjades under 1961 och samtidigt slopades segelbåtsvarvet som upptagningsplats. Den slipvagn, som fortfarande är i bruk tillverkades då och under 1965 förbättrades slippbadden ytterligare. Den har mycket lite påverkats av tidens tand och utgör ett bevis för att yrkesskickligt folk gjorde jobbet.

På årsmötet upptogs under rapporter att iordningställande av slipen hade skett och att det kallats folk till detta. Ordföranden uttryckte sig enligt följande: *"I samband med arbetet på slipen ber jag nu om ursäkt ifall vissa uttryck eller uttalanden kan blivit gjorda som kan ha sårat eller stött någon. I vissa fall har det dock varit väl befogat."*

Medlemsstopp

I slutet av 50- och början av 60-talet var det mycket nybyggnad i Kallhäll och många med sjösportsintresse flyttade hit. Årsmötet 1961 beslutade därför om medlemsstopp tills vidare p.g.a. att det inte inom rimlig tid kunde beredas några båtplatser till alla som sökte. På samma årsmöte utsågs en av grundarna till klubben, Emil Ekelund, till hedersledamot. Claesson framkom med förslaget att parkera bilar inom hamnområdet sommartid men Wickström yrkade avslag på

detta och mötet höll med Wickström.

Tidigare hade detta varit tillåtet men det hade av någon anledning inte slagit väl ut. Till historien hör att Claesson och Wickström sällan hade samma åsikter i något ärende.

Medlemsantalet 1960 var 281 och båtbeståndet var 101 motorbåtar, 11 segelbåtar och 17 kanoter. Under samma år färdigställdes även landbryggan mot hamnplanen. Några kloka ord framgår av verksamhetsberättelsen 1960:

Klubben har nu verkat i 40 år och 1961 skall ju bli något av ett jubileumsår.

Ett sådant skulle kanske av många betraktas som ett festens och nöjets år, men tyvärr, än är målet avlägset innan vi kan slå oss till ro och betrakta det gjorda med tillfredsställelse och belåtenhet. Låt oss i stället betrakta 1961 som ett år då mycket blev utfört och på så sätt ha jubileumsåret i glatt minne.

Kunde de då ana hur rätt de skulle få med tanke på kommande förhandlingar och ovisshet kring vår båthamn?

Vid ett styrelsesammanträde lämnade ordförande en redogörelse från den lyckade jubileumsfesten med anledning av klubbens 40 år och kunde meddela att lyckönskningstelegram hade anlänt från Uppsala och Sigtuna båtklubbar och att det deltog 83 personer.

Citat ur protokollet: *Dom kunde glädje sig åt en strålande och värdig ram kring festen och den kärnfulla dova klangen av den av Helios och SMV skänkta gamla Bolinderklockan, åt de många lyckönskningstalen, standerterna från MMF, SBU och Järfälla Kommun samt den värdiga glansen kring utdelandet av hederstecken i guld till gamla kämpar. En lyckad fest väl värd att bevara i minnet och en hyllning åt en livaktig 40-åring.*

Klubbens huvudsponsor, Svenska Maskinverken, lär ha betalat kalaset.

Den omtalade malmklockan hade tidigare varit fabriksklocka på Bolinders och användes att ringa in till arbetets början och slut. Direktören Bolinder lär ha yttrat att eftersom det mest var "bonddrängar" anställda begrep de endast när man ringde i en klocka att arbetet skulle börja. Annars var det mest vanligt med en ångvissla. Klockan förvaras nu på Bolindermuseet i Folkets hus och tas ned till hamnen vid

högtidliga tillfällen.

Nya pontoner

Under 1961 fick klubben ett räntefritt lån på 75.000 kronor av Järfälla Kommun att amortera under 25 år med de första 5 åren amorteringsfria. Lånet omsattes till inköp av 3 stycken betongpontoner samt 35 meter brygga utmed tippen.

Kommunen var sedan generös nog att efterskänka 63.000 kronor som återstod av lånet genom ett beslut i kommunalfullmäktige den 28 oktober 1968.

Nordvästra udden (Grinudden)

Klubben begärde under hösten 1962 hos Maskinverken att få utöka området genom att tippa bergmassor för att erhålla en kraftig vågbrytare mot hamnen och för att kunna bereda fler båtplatser. Tippmassor fanns det gott om från bebyggelsen av de nya bostadsområdena. SMV hade inget att invända mot utfyllnaden och ur deras svarsbrev av den 29 oktober 1962 citeras: *Vi accepterar också att Ni vid utfyllningen av den arm, som utgår från vår materialgård, transporterar massorna över vårt verkstadsområde. Det är dock önskvärt att denna arm utföres först och under så kort tidsrymd som möjligt, så att vi blir av med genomfartstrafiken.*

Befintliga och blivande ytor på armen som ansluter till vår materialgård förbehåller vi oss rätten att utnyttja som upplagsplats, och ha för avsikt att inhägna detta, dock på ett sådant sätt, att ni liksom nu få erforderligt utrymme för Edra landbryggor.

Vi förutsätta att planerade arbeten utföres helt i Eder regi, och utan kostnad för oss, och vid eventuellt framtida återtagande av Edert område, de nu utförda fyllnadsarbetena tillfalla oss på de villkor som äro stipulerade i arrendekontraktets punkt 4.

Den punkten i arrendeavtalet hade en passus med följande lydelse:

Skulle jordägaren före arrendetidens utgång med hänsyn till planeringen av jordägarens verksamhet å fastigheten Kallhäll 1.22 få ett enligt jordägarens mening avgörande motiv för att före den 30 juni 1973 disponera området för

egna ändamål, äger jordägaren på ett års varsel uppsäga kontraktet till upphörande.

Skulle jordägaren begagna sig av denna uppsägningsrätt, är jordägaren skyldig att av arrendatorn inlösa sådana av arrendatorn efter den 1 juli 1958 utförda anläggningar, vilka rimligen icke kunna av arrendatorn flyttas från området.

Passusen bestod av ytterligare text, som visar att klubben var mycket beroende av SMV:s välvilja, vilket även hade inverkan på vad som kom att investeras inom området.

Namnet Grinudden tillkom i början på 70-talet då delen vid mastskejlet användes som vinteruppläggning för ett antal båtar.

De som blev placerade där tyckte att det var lite blåsigt och allmänt grinigt att ha båtar där och då döptes udden till Grinudden. Det uttrycket kommer fortsättningsvis att användas i denna skrift.

Vårmötet i maj 1963 beslutade att KaBK skulle ansluta sig till Svenska Seglarförbundet så klubbens seglare fick möjlighet att delta i kappseglingar. Då SSF var ansluten till Riksidrottsförbundet erfordrades en stadgerevidering.

Ytterligare förbättringar gjordes i hamnen och bl.a. tillverkades 28 sjöbodor och då segelbåtsbeståndet hade ökat blev de kombinerade med ett mastskejl. På mittenpontonen placerades även en mastkran och en sommarvattenledning anslöts till området.

Det förekom mycket tjuvfiske på de vatten, som klubben arrenderade så det tillsattes 1966 särskilda uppsyningsmän, som hade rätt att avvisa och anmäla dem som ertappades.

På grund av att en del medlemmar inte gjort sin vaktjänst föreslog styrelsen årsmötet 1965 att den, som ej fullgjort vaktjänst kan nekas att vinterförvara sin båt på klubbens område.

Från verksamhetsberättelsen för 1964 görs följande citat: *Kanske året 1964 bör rubriceras som ett mellanår i betraktande av utförda arbeten och insatser; kanske har det under året hållits ett för högt tempo, kanske har klubben tillfört så många nya medlemmar vilka ännu ej vuxit in i vår typ av verksamhet, kanske har de ej heller blivit omhändertagna och bemötta på ett sätt som skulle gagnat klubben bättre, med*

dessas frågor obesvarade vill styrelsen tacka för det år som gått, lämna sitt arbete till årsmötets granskning och uttrycka förhoppningen att det som under året bedömts negativt under 1965 skall förbytas i positivt seende.

Vårmötet 1965 beslutade att skaffa någon form av vaktur med nycklar uppsatta på vissa ställen för att bättre kunna kontrollera vaktgången.

Klubben fick låna vakturen av Maskinverken men tydligen gav kontrollen inte väntat resultat.

Höstmötet behandlade upptagningsdagarna och det var då inte lika noga med att båten var helförsäkrad för enligt planen skulle den 9-10 oktober bli den stora upptagningsdagen för sjöförsäkrade båtar och till medlemmar utan sjöförsäkring väddjades att ta upp den 16-17 oktober

Medlemsstoppet hävs

Inför 1967 föreslog styrelsen att medlemsstoppet skulle hävas och genom annonsering i ortspressen togs medlemmar in och invaldes vid vårmötet 1968.

För att lättare kunna sjösätta och ta upp båtarna med Maskinverkens mobilkran beslöts att gjuta en speciell upptagningsramp.



Armas Hirvonens egenhändigt byggda båt i full fart på Görveln.

Båtbeståndet hade kontinuerligt ändrats från de från början små öppna båtarna via campingbåtarna, de ruffade "Petterssonbåtarna", de smala segelbåtarna med låga fribord och nu började det även komma båtar byggda i plast.

Många av de äldre träbåtarna var byggda av sina ägare och genom plastens inträde, som byggmateriel, blev det åter en ordentlig fart på amatörbygge och där det även ibland kom fram båttyper som kanske inte borde ha byggts.

Men det blev även många lyckade konstruktioner, som kunde framställas till rimliga kostnader.

Bland amatörbyggda båtar hos KaBK kan nämnas Armas Hirvonens egenhändig ritade och byggda vackra motorbåt i mahogny, samt Håkan Karlssons linjesköna Topaz som han själv plastat upp.



Sjösättning av Håkans Topaz

Nytt segelsällskap

Stadgar för Segelsällskapet Görvål, som bildades 18 april 1968 tillställdes KaBK. SSG kom till för att tillvarata seglarnas intresse i klubbarna runt Görvål och kan jämföras med vad EGS var för motorbåtarna.

På grund av SSG:s tillkomst beslutade KaBK att säga upp sitt medlemskap i Svenska Seglarförbundet och vid kappseglingar representerade KaBK-båtarna SSG, men underförstått var att man representerade sin moderklubb.

Olle Eriksson, "Neppar-Olle", tog den första inteckningen i vandringspriset som KaBK ställt upp till årets bästa seglare.

Genom att SSG bildades blev det bättre fart på kappseg-

lingsverksamheten bland KaBK:s seglare med deltagande i allt från jolleseglingar till Gotland Runt.

Under SSG/KaBK-standerten har erövrats mängder av priser och mästerskapstecken, men det har även med framgång arrangerats kappseglingar, som mycket uppskattats av deltagarna och där utgör den årliga Görvål Cup ett mycket påtagligt bevis.

När SSG i början skulle arrangera sina kappseglingar på Norra Björkfjärden samt vid Görvål Cup och behövde hjälp med några motorbåtar för märkesläggning, säkerhetsbåtar, etc., så ställde motorbåtsägarna Ture Mölleberg, Johann Hutter, Bertil Falk och Erik Kjellgren m.fl. från KaBK alltid upp och hjälpte till och hade själva mycket utbyte av detta samt överbyggade samtidigt det ibland uppdykande motstånd, som fanns mellan segel- och motorbåtsägare.



"Neppar-Olle"

Bland de framgångar, som KaBK-seglare haft på kappseglingssbanorna kan nämnas framskjutande placeringar i Folkbåtsklassen av Ulf Gustring och Håkan Karlsson.

I Shipmanklassen där Aulis Karlsson och Hans Larsson vunnit större seglingar och mästerskap och i Neptun/IF-båtsklassen där Olle Eriksson härjat med framgång.

SSG har under ett antal år vunnit lagpriset i Årtskär runt och då har stommen i laget bestått av KaBK-båtar.

På havskappseglingsbanorna har Dan Burman och Ulf Gustring deltagit med fina placeringar.

Största bedriften gjordes nog av bröderna Björn och Per Karlsson genom att samma år vinna både Nordiska och Svenska Mästerskapen i Flipperklassen.

Grabbarna har gott påbrå för fader Aulis var under 50- och 60-talet en av Sveriges bästa starbåtsseglare och var nära att bli uttagen till OS i Neapel 1960.

Ny direktion

Ändring av direktion hade under 1969 skett inom SMV och med anledning därav tog båtklubben kontakt med den nye direktören om klubben kunde påräkna en förlängning av avtalet efter 30 juni 1973 och få ett 25-årigt avtal samt industrins stöd i samma omfattning som tidigare.

Även kommunen var inblandade i denna diskussion då de hade för avsikt att eventuellt kunna stadsplanelägga delar av "Bolinderområdet" genom att friköpa det från SMV.

Fortsatta förhandlingar kom sedan att ske mellan Järfälla Kommun och SMV och de drog ut långt på tiden varför klubben fortfarande fick sväva i ovisshet om framtida öden.

Ett nytt avtal kunde påräknas om marken inte behövdes för SMVs egna behov men att en utfyllnad av hamnbassängen skulle kunna bli en lämplig upplagsplats.

Förlängningen kunde därför endast ske på ett år i sänder och SMV hade inte för avsikt att förändra klubbens möjlighet att få låna maskiner etc. men att klubben fick inte utöka sina anläggningar i anslutning till piren, "Grinudden", då de ansåg att ordna en egen brygga på den ej utnyttjade delen och att den ej skulle störa klubbens verksamhet. Där kom sedan Parca Marin att bedriva sin verksamhet. Den nuvarande ytterpontonen lades ut, det restes en mastkran, skapades en upptagningsramp och gjordes en landfast brygga.

Parca Marins båtprogram omfattade motorbåten Folkparken och segelbåtarna Markant och Midget Magnific.

En utökning blev det av uppläggningsplatsen då de 560 kvadratmetrarna öster ut mot järnvägen rensades och införlivades i området. 1969 var medlemsantalet 318 personer med 148 båtägare och 58 fiskemedlemmar.

Klubben arrenderade vatten, som var mycket attraktivt för fritidsfiskare. Många som hade fisket som det största fritidsintresset anslöt sig till klubben.

Vårmötet 1970 väckte förslaget att uppföra en bastu på Eldholmen. Förhållandet mellan Parca Marin och klubben var emellanåt lite spänt och det förekom vissa dispyter bl.a. om förtöjandet av båtarna.

Ungdomsverksamhet och y-bommar

Årsmötet 1971 beslutade efter livlig debatt att ungdomsverksamhet skulle bedrivas inom klubben och då i första hand för klubbmedlemmarnas barn. Det skulle bildas en särskild kommitté, iordningställas en jolleramp bredvid slipspåret samt en jollebrygga.

Y-bommar var uppe till förslag på höstmötet 1971 och Bertil Falk, Erik Kjellgren och Johann Hutter fick uppdraget att utreda frågan.

Det tillfälliga medlemsstoppet hävdes för att kunna fylla upp de lediga platser som uppstått.



*Viking Pettersson med son
och Sven Eriksson*

KaBK 50 år

1971 firade klubben sin 50:e årliga existens med bl.a. jubileumssupé på restaurang Kvarnen i Jakobsberg med ett stort antal medlemmar. Enligt verksamhetsberättelsen avlöpte kvällen under gemytliga och värdiga former.

Representanter från kommunen och de närliggande klubbarna deltog i festligheterna och överlämnade en del förnämliga och praktiska gåvor.

En jubileumsskrift utgavs, som mycket detaljerat i både skrift och bild redogjorde för klubbens verksamhet under de 50 åren.

1972 upphörde drivmedelsförsäljningen i hamnen beroende på att distributören Esso ansåg att det var för låg omsättning, samt att tankanläggningen måste renoveras och det var ej lönsamt.

Sabotage mot klubben

Den 29 april 1972 drabbades klubben av en mycket otrevlig händelse i form av en brand på uppläggningsområdet. Klockan 02.30 upptäckte en dam, som var ute med sin hund, att det brann på hamnplanen och hon larmade brandkåren, som snabbt var på plats. Det fanns eldhärdar på tre olika ställen, men branden var snart släckt.

Polisen kunde konstatera att branden var anlagd.

En båt var totalförstörd och 6 båtar var mer eller mindre skadade och de, som anlagt branden, hade tydligen för avsikt att bränna ned hela varvsområdet då bensin och brännolja hällts ut i strängar på hela uppläggningsområdet.

Hamnområdet säkras för framtiden

På höstmötet 1972 kunde rapporteras att en uppgörelse gjorts mellan Järfälla kommun och SMV om köp av den mark där klubbens och del av Parca Marins områden ingick.

Det betydde att klubbens existens var säkrad för framtiden!!! Klubben fick överta Parcas ponton, brygga, ramp och mastkran samt en del mark på tippen (Grinudden). Det tillförde klubben ett 15 tal nya båtplatser.

Av dessa platser skulle Maskinverken disponera 6 stycken och 5 av dem återgick i KaBK:s ägo sedan de en gång för

alla besatts med båtägare anställda vid SMV.

Parca hade, som många andra företag, under ”båtbommen” på det glansfulla 70-talet börjat med plastbåtstillverkning men ej fått någon riktig lönsamhet, så de blev nu uppköpta av Fisksätra Marin.

Klubbens dåvarande ordförande, Bengt Westling, hade omedelbart då han fick veta att Parca Marin skulle lägga ned, tagit en kontakt med SMVs verkställande direktör Hans Josefsson för att undersöka KaBK:s möjligheter att överta mark och inventarier.

På ett informationsmöte den 15 augusti 1972 lämnades en redogörelse. Josefsson hade den inställningen att en försäljning skulle ske till så bra ekonomiska villkor som möjligt och om klubben var intresserad skulle det bli till marknadsmissigt pris. Hela anläggningen hade kostat Parca Marin och SMV c:a 150.000 kronor. Josefsson meddelade även att något långtidskontrakt för hamnområdet inte kunde påräknas utan endast tecknas på ett år i taget och att enda lösningen var att KaBK eller Järfälla kommun köpte in markområdet inklusive Parcas anläggning.

Ordföranden hade tagit kontakt med Roland Morell i Järfälla kommun, vilken ansåg att det inte var någon som helst ”fara” för hamnen eftersom kommunens projekteringsavdelning jobbade med ett förslag till en paketlösning där hamnområdet ingick. KaBK skulle sedan kunna teckna ett långtidskontrakt. Hela hamnområdet inklusive delar av Parca Marins anläggning inköptes från SMV av kommunen tillsammans med mark för att anlägga en parkering vid Kallhällsbadet, samt markytorna bort mot Stäket och ovanför hamnen för att skapa en gångväg.

Ett arrendeavtal på 10 år tecknades mellan KaBK och Järfälla Kommun. Det blev ej samma låga pris, som tidigare utan en avgift på 2500 per år med en uppräkningsvartannat år med 10 procentenheter. För båtägaren innebar det en hamnhyra på 15 kronor per år till kommunen.

Dispositionsavtal för Grinudden

Kommunen inköpte inte hela den del av Grinudden, som Parca Marin disponerat, utan endast en markremsa på c:a 2 meter närmast bryggorna för att få gångväg ut till pontonen. För resterande mark tecknades ett dispositionsavtal med Svenska Maskinverken där man även hänvisar till köpeavtalet, som gjordes av kommunen den 3 november 1972.

I avtalet mellan SMV och KaBK framgår bl.a. att den mark, som ligger utanför SMV:s inhägnade område tills vidare fick disponeras utan kostnad, så länge det kan ske utan men för SMV:s verksamhet.

Ett staket sattes upp mot SMV:s mark i en sträckning från elcentralen och bakom mastskjulet. Avtalet har därefter förlängts med de olika ägarna, som övertagit marken fram till det att JM Bygg inköpte Bolinderområdet.

Den mark där mastskjulet är placerat ingår nu i deras markområde. Se gränsdragningen på skissen över området.

Då stor osäkerhet funnits under de senaste 10-15 åren om hamnens framtida öden hade klubben investerat mycket sparsamt med påföljd att stora och kostsamma arbeten nu måste påbörjas.

En extra uttaxering på 85 kronor per medlem togs ut för att täcka kostnaderna för de nödvändiga iståndsättningsarbetena. *(Så uttrycktes det i protokollet)*

Med facit i hand kan tyckas att KaBK kanske skulle försökt inköpa hamnområdet direkt av SMV!!

Enligt uppgifter från äldre medlemmar ville direktören Dahlereus på dåvarande Bolinders vid något tillfälle skänka den mark, som båtklubben disponerade, men hann tyvärr inte verkställa detta före sin avgång som verkställande direktör 1956.

Onekligen kände medlemmarna det nu lite konstigt att behöva betala arrende för mark, som till största del skapats genom egna arbetsinsatser. Förhoppningen var att klubben nu äntligen skulle få arbetsro och planera hamn och övriga verksamheter inför framtiden.

Hamnen och uppläggningsplatsen kom inom stadsplanerat område för såväl ny- som ombyggnader. Efter begäran hos Byggnadsnämnden i Järfälla Kommun erhöll klubben

bygglov för ett klubbhus bestående av två baracksektioner och en veranda, samt för omplaceringar av befintliga byggnader inom hamnområdet.

Ett klubbhus var verkligen efterlängtat, dels som en samlingslokal, att styrelsemöten kunde hållas där samt att alla klubbens handlingar kunde samlas på ett ställe.

För Eldholmen kunde under 1972 tecknas ett nytt femårigt avtal.

Ny styrelse

Det var med tillfredsställelse den delvis nya styrelsen såg fram mot 1973 med 337 medlemmar samt 170 båtplatser i hamnen och med ett långtidskontrakt på hamnområdet.

Bland de första åtgärderna blev att av de byggsektioner, som övertagits av kommunen färdigställa ett klubbhus.

Även ett nytt mastskjul kunde uppföras ute på Grinudden.

Den gamla vaktlokalen Pellebo revs och det nya klubbhuset kunde under högtidliga former invigas den 7 juni 1974.

För att få mer kontroll över medlemmar med hamnplats infördes under 1973 ett separat hyresavtal gällande de villkor som klubben ställde.

Under tidsperioden 1974 till 1976 gjordes även andra nödvändiga eftersatta arbeten, både i hamnen och ute på Eldholmen. I hamnen förbättrades strandskoningen och under Armas Hirvonens säkra ledning byggdes ett antal nya sjöbodar. En het fråga var att en del medlemmar hade större täckningsställningar än reglementet tillät, så en extra utdebitering gjordes på 10 kronor per kvadratmeter för ytan utöver det tillåtna. Det fanns medlemsförslag på upp till 1000 kronor per överskjutande kvadratmeter, vilket kunde vara en anvisning om att ställningar större än vad reglementet angav inte skulle tolereras i fortsättningen.

På Eldholmen tillverkades i ”flaggstångsviken” nya bryggor förankrade med stålkonstruktioner direkt i berget så de bättre skulle klara islossningen. Bryggorna på östra sidan försågs med stadiga stenkistor samt nya gångplankor.

Det traditionella midsommarfirandet på Eldholmen var väl besökt under 70-talets början liksom Eldholmsregattan som i allmänhet samlade 40-50 deltagare.

Nya hamnar

En samarbetskommitté bestående av representanter från båtklubbarna i Järfälla fungerade under några år på 70-talet och hade till uppgift att bedriva gemensamma frågor mot kommunen.

Den kommittén fick en hel del arbete när en utredning gjordes om Järfällas båthamnar under 1975.

För KaBK föreslogs att hamnen skulle byggas ut till 250 båtplatser i sjön och det skulle ske genom förlängning av mittpontonen och eventuellt mer utfyllnad av Grinudden. Bottenundersökningar visade dock att en utfyllnad där ej var genomförbar utan att det i så fall skulle bli en förlängning av pontonen. Utläggning av en ponton från berget vid slipen diskuterades även. Däremot fanns inga konkreta förslag hur ett större antal båtar skulle kunna vinterförvaras.

Förslagen lades på is för att senare dyka upp i en annan skepnad.

Tävlingsintresset bland motorbåtarna var på nedgång och tävlingsledaren ifrågasatta på årsmötet 1976 om det skulle arrangeras någon mer Eldholmsregatta då endast 28 båtar ställt upp föregående år.

På samma årsmöte fanns en motion att styrelsen skulle beviljas fullmakt att medge dispens för båtar med marginell avvikelser från reglementets maximått på 10 x 3 meter. Styrelsen fick fullmakt att från fall till fall avgöra om en båt som överskred måtten kan beviljas hamnplats och kunna hanteras vid torr- och sjösättning med den från Maskinverken inhyrda mobilkranen.

Den då livaktiga ungdomskommittén hade inlämnat en skrivelse om att bilda en juniorsektion. Styrelsen ansåg det vara en intressant fråga men att den ej var aktuell att föredragas på ett årsmöte.

För att få en bättre ordning på hamnplanen "buntades" under 70-talet pallningsvirke och täckningsmateriel och försågs med innehavarens namn. Ett ganska tidsödande jobb under våren. 1977 fick styrelsen in en begäran från Lars Grönquist och Göte Winberg att få överta sina fruars medlemskap. Fru Grönquist var bl.a. vice hamnkapten under några år.

Eldholmsskyltar

Skyltarna på Eldholmen retade många medlemmar då texten ansågs vara väl brutalt uttryckt. Styrelsen fick till uppgift att mildra ordvalet men att skyltarna ändå skulle kunna ha samma effekt.

Bilparkeringen på hamnplanen sommartid återinfördes under 1979 och kostnaden per år var mycket symbolisk för att få ha sin bil under bevakning.

Byggnationen pågick av Arlas anläggningar och schaktmassor därifrån kunde vara lämpliga att fylla ut mer på Grinudden för att få fler båtplatser och en mer skyddad hamn. Det visade sig åter att sjöbotten inte skulle klara en utfyllnad för att få ett fast och hållbart underlag.

Äldre medlemmar har berättat att vid tidigare utfyllnader några lastbilar vid tippningen, varit nära att följa sin last i djupet när underlaget gav efter.

Mastkranen, som övertogs av Parca Marin var så placerad att den upptog flera båtplatser och styrelsen tyckte att den kunde placeras på utsidan av pontonen.

Seglarna hade givetvis inte samma uppfattning då en placering där skulle vara mycket utsatt för vind och svall, vilket skulle försvåra på- och avmastningar.

En protestskrivelse inlämnades och de berörda båtägarna var beredda att betala en extra avgift för att kranen skulle finnas på en lugn plats.

Nu segrade det sunda förnuftet och mastkranen fick slutligen sin nuvarande placering. Fundamentet från tidigare placering finns kvar och visar hur olämpligt den då stod i förhållande till att utnyttja båtplatser.

Största kostnaderna och arbetskrävande arbetena i slutet på 70- och början på 80-talet var att förstärka strandskoningen vid kajen mot hamnplanen.

Medlemsantalet var stort med 346 aktiva och 81 passiva och klubben hade även god likviditet. Bland de passiva var många fiskemedlemmar, som genom sitt medlemskap kunde utnyttja klubbens fiskevatten vid Eldgarnsö.

Ytterpontonen (Parcapontonen) utsattes för ganska stora krafter i samband med islossningen och sprickbildningar hade uppstått, varför den måste repareras och samtidigt vändes den för att den tidigare skyddade sidan skulle få

utstå kampen mot isen.

Dataåldern hade inträtt så medlems- och båtregister kunde med detta hjälpmedel få en smidigare hantering och över-skådlighet.

Egen mobilkran

Det blev åter ägarbyten inom industrin och mycket av till-verkningen flyttades till annan ort. I samband med det såldes bl. a. de mobilkranar, som vi kunnat disponera vid torr- och sjösättning genom ett anbudsförfarande.

Höstmötet 1979 godkände att styrelsen fick lägga ett anbud på maximalt 15.000 kronor. Vårt anbud på 12.000 kronor plus moms antogs och vi blev ägare till den mindre och något äldre av kranarna, som hade en kapacitet på 7 ton.

Den stora och nyare kranen, som vi för det mesta tidigare använt med Alex Eriksson som förare, såldes till ett betydligt högre pris.

På vårmötet 1980 värdade ordföranden till någon eller några, som kunde åtaga sig skötseln av kranen och senare invaldes en kranfogde. Kranen var delvis uthyrd under 1980 men det visade sig inte vara någon bra lösning och skapade mer problem än vad intäkterna gav.

Ny granne

Vi fick även under det året en ny granne, som drev båtlivet på kommersiellt sätt.

Det var Kallhälls Marina, som bildades och hyrde in sig på Maskinverkens område där de lade ut 250 meter pontoner för att ha 150 båtar med sommar- och vinterplatser.

Platserna bjöds ut till hågade spekulanter till marknadspriser och under början på 80-talet var efterfrågan på båtplatser mycket stor, varför de snart gick åt. När pontonerna till Marinan anlände var det i samband med en kraftig höststorm, så bogserbåten förankrade pontonerna i vår hamn, vilket orsakade en del problem.

KaBK hade under fler år haft medlemsstopp, då vi inte inom rimlig tid kunde tillgodose alla sökande med båtplats.

1981 var ett jubileumsår, som innehöll både tråkiga och

glädjande händelser för klubben. En tråkig händelse var att det gjordes inbrott i ett antal sjöbodas, samt att en vatten-ledning i samhället sprang läck och bildade en strömfåra över hamnplanen och massor av sand rann ut i hamnbassängen så det blev nödvändigt att muddra.

BPA köpte in Maskinverkens område och de ville diskutera dispositionsavtalet vi hade för den del av Grinudden, som ej ingick i kommunens mark. Avtalet förlängdes till samma premisser som tidigare.

Gamla mastkranen plockades bort från mittpontonen och på Eldholmen startades ett bastubygge genom frivilligt arbete.

En särskild fond bildades för att finansiera bygget.

Seglingsframgångar

Vårt ungdomsarbete hade inte varit förgäves utan två av våra duktiga juniorer seglade så bra att de blev både svenska och nordiska mästare i Flipperklassen.

Det var bröderna Björn och Per Karlsson, som stod för den bedriften.

Tyvärr hade ungdomsarbetet under de senare åren fört en tynande tillvaro, dels beroende på brist av ledare, men även på en ibland negativ inställning från en del medlemmar.

60 årsfirande

Med anledning av att klubben blivit 60 år avhölls en fest och jubileumsregatta på Eldholmen. Bland motorbåtarna segrade Arvid Karlsson och Rickard Gustring blev segrare bland segelbåtarna med 15 konkurrenter efter sig i mål.

Detta arrangemang, med motorbåts- och segeltävling under samma dag, uppskattades mycket av medlemmarna.

Den sedvanliga Eldholmsregattan avhölls även med 27 båtar och där framfördes från en del tävlande att det var för dåliga och enkla priser.

Kallhälls Marina föreslog att vi skulle dela mark för vinter-upptagning och att de samtidigt skulle kunna utnyttja vår ramp och mastkran på Grinudden.

Styrelsen avslog denna begäran.

Höststormarna ställde till en del förtret inom hamnområdet

och förutom avblåsta täckningar var det så kraftiga vindar att en Laurin 32:a blåste av slipvagnen. Jubileumsåret avslutades med en välbesökt fest i Folkets Hus den 24 oktober.



Jubileumsåret avslutades med en välbesökt fest i Folkets Hus den 24 oktober. På bilden känner vi igen Åke Lundin, Silvia Pfister, Gunnar "Pesse" Pettersson och i musiken Rune Landegren.

Nytt arrendeavtal

Under 1982 påbörjades diskussioner om ett nytt arrendeavtal för hamnområdet då det gamla gick ut 1984 och var uppsagt av kommunen för omförhandling.

Deras strävan var att samtidigt göra en genomgång av alla arrendeavtal för båtklubbarna inom kommunen.

På Eldholmen kom nya skyltar upp med en mildare text så att även gästande båtar skulle kunna känna sig välkomna. Årsmötet beslutade bl.a. att utöka antalet slipförmän så de kunde avlasta hamnbefälen med planering och de praktiska arbetena kring torr- och sjösättning.

Ett nytt 5-årigt avtal tecknades 1984 med kommunen på 170 båtplatser till en kostnad av 50 kronor styck och med en årlig justering med 40% av konsumentindex.

I det avtalet fanns en punkt 8 med följande lydelse: *Kommunen, genom dess fritidsnämnd, skall tillsammans med klubben utreda förutsättningar att bygga ut hamnen med ytterligare ett antal nya båtplatser norr om den befintliga*

hamnen.

Utbyggnaden skall finansieras med båtklubbens egen eller upplånade medel.

Under utbyggnadsskedet kan arrendesumman sänkas till belopp som parterna då kan komma överens om.

Bristande vaktgång

På årsmötet diskuterades vaktgången då många uteblivit från sina pass. Förslag fanns att den som missade ett vaktpass skulle uteslutas och att straffavgiften skulle höjas till 500 kronor. Även ett rullande vaktschema var på förslag.

Timtaxan för arbetsplikt ökades till 50 kronor per timme.

Rolf Östling skänkte ett nytt vandringspris till Eldholmsregattan och där delade Stig Lagerström och Anders Holmqvist på platsen som bästa Kallhällsbåt då de hamnade på samma antal prickar.

Bastun på Eldholmen var färdigställd och utnyttjades flitigt med 345 registrerade bad under 1983.

Sture Steiner inledde 6 maj och var även siste man 16 oktober tillsammans med Rune Landegren.

Klubben hade fortfarande god ekonomi vilket behövdes då underhållsjobb fortsatte med strandskoningar och bryggor. Ytterpontonen hade blivit hårt utsatt för isens grepp och höll på att sjunka i samband med islossningen. Den fylldes nu med frigolit och reparerades för 31.000 kronor. Marinan ville låna vår mastkran i samband med torr- och sjösättning men denna begäran avslogs.

Ny båtklubb

Piluddens Båtklubb, som bildades 1984, hade sina platser inom Marinans område men begärde hos kommunen att få anlägga en egen hamn för 100 båtar och föreslog att det skulle bli norr om vår hamn. Utredningen från 1976 dammades åter av. Kommunen kontaktade oss och ett möte ordnades med representanter från Piludden, KaBK, Marinan och kommunen. Några av de frågor som diskuterades var om stranden måste fyllas ut, om uppläggning kan ordnas på annat ställe, kan fler båtar få plats hos KaBK, hur påverkas Marinans verksamhet av en ny båtklubb.

KaBK hade givetvis synpunkter på att få en annan klubb så tätt intill då det skulle påverka hamnens eventuella utbyggnad för egen del, samt inte minst skulle inskränka på hamnområdet då bl.a. en ny väg måste anläggas till den nya hamnen.

Även ”miljövännerna” hade synpunkter då strandpromenaden delvis skulle bli omvandlad till uppläggningsplats.

Påpekades även att vid tidigare utredningar om småbåts-hamnar inom kommunen hade ej de naturliga vikarna vid Görvälns Slott och Dikartorp diskuterats då där fanns de bästa förutsättningarna att utan betydande ingrepp i naturen anlägga bra båthamnar.

I Dagens Nyheters bilaga Runt Stan den 17 september 1987 fanns sedan en rubrik: *Båtklubben köper av Kallhälls Marina.*

Framgick även att alla, som promenerar längs stranden mellan Kallhäll och Bonäs kan dra en lättnadens suck då det inte skulle bli några mer båtbygggor längs vattnet.

Man ville ha kvar de fina badklipporna och träden med alla sina fåglar.

Problemet löstes genom att Piludden köpte 187 båtplatser av Kallhälls Marina till ett pris av 2,4 miljoner kronor och där kommunen gick in som borgenär. Anläggningen var redan från början så gott som fulltecknad, då det var stor efterfrågan på föreningsägda båtplatser inom kommunen.

Pontonbekymmer

Ytterpontonen vållade mer bekymmer och på årsmötet togs beslutet att en ny ponton skulle inköpas då försöken att laga den hade misslyckats. Offert togs från Nyköpings varv och en ponton med måtten 30 x 3 meter beställdes till ett pris av 119.000 kronor exkl. moms att levereras innan första sjösättningen 1985.

Den gamla pontonen byttes in för 15.000 kronor.

Förbättringarna inom hamnområdet gjordes under 1985

bl. a. med ett nytt staket för 25.000 kronor.

Sommarverksamheten fortsatte med klubbregattan samt Eldholmsregattan, som uppvisade allt sämre deltagarantal.

Tyvärr var det även diverse stölder under hösten när båtarna

kommit upp på land och i vissa fall var det rena beställningsjobb då toaletten och kompassen stals ur Heinz Pfisters L32:a och dessa bör väl bara ha passerat i samma typ av båt.

Tillfälligt medlemsstopp hävs

Medlemsstoppet som varit sedan 1980 beslutade årsmötet 1987 att häva och ta in nya medlemmar då en viss avtappning hade skett av båtplatser. Detta berodde delvis på att Piluddens Båtklubb hade fått egen hamn.

Gjordes även en revidering av stadgarna, samt indelade båtbeståndet i 3 olika klasser när det gäller båt- och kranavgifter.

Kranen hade reparerats för 27.000 kronor, vilket fick till följd av kranavgifterna måste höjas.

Industrimarken hade ännu en gång bytt ägare och det förhandlades med Sandö Bygg att få bygga till vårt mastskjul på den mark, som arrenderades av dem. Det hade de inget emot och vi fick även bygglov från kommunen.

Bygglov lämnades också till uppförandet av en toalettbyggnad med tank och antligen blev det sanitära behovet löst på ett mer tillfredsställande sätt.

Toaletten och mastskjulet färdigställdes under 1987 och bland andra arbeten kan nämnas att strandskoningen förbättrades och en ny brygga byggdes i anslutning till mastkranen. En annan efterlängtd nyhet var att mastkranen utrustades med en elektrisk telfer, vilket underlättade på- och avmastningar. Slipspelet försågs med fjärmanövrering.

Båtregistret

Något som det året infördes och ogillades av många var det statliga båtregistret.

Årsmötet 1988 beslutade att höja arvoden för styrelse och funktionärer och där diskuterades även att sälja vår mobilkran för att vid torr- och sjösättningar använda oss av inhyrd kran och förare. Inhyrd kran hade använts till de tyngre båtarna av säkerhetsskäl, men många tyckte att avgifterna blev för höga.

Beslutet blev att ordentligt kontrollera vår kran samt få den

säkerhetsbesiktigad och att de, som hade för tunga båtar för kranens kapacitet själva fick ordna sina lyft alternativt anlita slipen.

Första numret av KaBK-Nytt kom ut för att bättre kunna sprida information till medlemmarna. Nytt 5-årigt avtal kunde tecknas för Eldholmen till en kostnad av 5.500 kronor per år och en årlig uppräknings enligt konsumentindex.

Eldholmsregattan samlade detta år endast 24 startande och tävlingsledningen deppade då de lagt ned mycket jobb för att få till stånd en bra tävling.

För att stimulera segelsporten satte KaBK upp ett vandringspris i SS Görvälns Singel Hand Race.

Eldholmen brinner

Klubbholmen gjorde bokstavligt skäl för namnet den 22 augusti 1992 när en brand utbröt. Orsaken var att någon varit oförsiktig vid grillplatsen så att glöd från elden fick tag i gräset och vegetationen och spred sig vidare till dansbanan, som brann ned i sin helhet. Även några träd brann eller förstördes av hettan. Branden kunde, genom snabbt ingripande av en medlem som tillkallade brandkåren, begränsas innan den spred sig. Av försäkringsbolaget fick vi ersättning med 10.000 kronor vilket givetvis inte räckte för uppförande av en ny dansbana.

Branden på Eldholmen gjorde att den årliga regattan för motorbåtar fick ställas in 1990, då holmen inte var i ordning att ta emot besökande båtar från ESG-klubbarna.

På hösten började dock upprepningen och byggandet av en ny dansbana. I hamnen färdigställdes mastskjulet.

Utbyte av mobilkran

Diskuterades inköp av en begagnad modernare kran från en annan båtklubb men det visade sig att den var mindre lämpad för KaBK:s verksamhet.

Prov med Y-bommar gjordes på mittpontonerna.

Bommarna skulle göra att det blev bättre manöverutrymme i hamnen samt mindre underhåll. På grund av det stora djupet och den ojämna botten var det många gånger svårigheter att få bojarna att ligga exakt där man ville ha dem.

Farhågor fanns dock för att pontonerna skulle bli för mycket belastade när bojar och båtar inte utgjorde någon motvikt. För att underlätta tvättning av båtbottnarna i samband med torrsättningarna inköptes en högtrycksspruta.

Det var inbrott i hamnen och denna gång i klubbhuset och styrelserummet där bytet blev handkassan och en halvflaska punsch.

Genom initiativ från Kungsängens Båtsällskap blev Ormsundet utprickat och "Görvälnsklubbarna" beslutade att betala den årliga avgiften för underhållet till Sjöfartsverket.

Säsongsavslutningen hölls i hamnen i början på december med en glöggträff, som sedan några år blivit en tradition.

Orosmoln vid horisonten

Under 1991 började på allvar planeringen av en utbyggnad för dubbelspår mellan Kallhäll och Kungsängen.

En del förslag presenterades varav flera skulle få sådana konsekvenser att hamnområdet skulle bli negativt berört.

Trots det osäkra läget gjordes under de närmaste åren en del underhålls- och förbättringsarbeten. I hamnen gjordes ny konstruktion av bryggan ut till Grinudden och hamnplanen jämnades till och grusades av.

Det stora jobbet var en förbättrad upptagningsramp. För att kunna använda kranen även till båtar med en vikt kring 4 ton måste lyftarmen på kranen vara så upprätt som möjligt för att klara vikten. Därför byggdes rampen ut och förstärktes så båt och kran kom närmare varandra vid lyftet ur sjön.

Eldholmsregattan kunde genomföras men med blott 11 deltagare. För att få lite mer folk kring evenemanget ordnades på söndagen en segelbåttävling.

Klubbregattan däremot visade bättre deltagarantal med 14 segelbåtar och 6 motorbåtar.

Trädfällning och muddring

Vårmötet 1992 bestämde att den gamla "knäckpilen" på hamnplan skulle tas bort då den utgjorde en fara för människor och båtar genom att grenar blåste ned. Det blev ett mycket drygt jobb att få bort den men samtidigt skapades fler uppläggningsplatser.



Fällning av "Knäckpilen"

De gröna växterna och sand från dagvattenledningen hade gjort att det blivit grunt i inre delen av hamnbassängen så en muddring måste utföras för att återställa vattendjupet till 2 meter. Samtidigt gjordes även muddringar vid flaggstångsbryggan på Eldholmen så att även segelbåtarna skulle kunna angöra den.

På grund av mycket badande och delvis dålig ventilation hade golvet i bastun börjat bli dåligt.

Aulis Karlsson och hans medhjälpare lade ett nytt golv med lite ventilation mellan plankorna och det visade sig att det ändå gick att få upp bra värme i bastun.

Tidigt på våren hade det varit "inbrott" och skadegörelse i bastun och dessvärre var det någon med tillgång till nyckel, som utfört detta nidingsdåd.

Nya arrendeavtal

Nytt arrendeavtal tecknades för Eldholmen till ett mycket kraftigt höjt pris vilket föranledde en diskussion på årsmötet om vi skulle ha holmen kvar.

Medlemsavgifter och båtavgifter måste också höjas delvis beroende på det dyrare arrendeavtalet.

Även för hamnområdet började förhandlingar om ett nytt avtal och där ville kommunen ha samma avgift baserat per båtplats från alla båtklubbar inom kommunen oavsett vilka kostnader de lagt ned inom områdena.

Förhandlingarna om avtalet fortsatte under 1993 och styrelsen lyckades få ned avgifterna till en mer rimlig nivå, samt få kommunrepresentanterna att förstå att det måste vara en variation i avgifternas storlek beroende på vilka kostnader som kommunen haft vid hamnarnas byggnad.

Det gjordes en förlängning av det befintliga avtalet på grund av osäkerheten hur den nya spårdragningen skulle påverka vårt område.

Till mobilkranen inköptes ett nytt och mer lätthanterligt ok som visade sig vara 350 kg !!! lättare än det gamla.

Risken för stenskott fanns på hamnplan.

Under rensning av ogräs fick en motorbåt, som låg vid kajen, en sten i rutan från buskröjaren.

Tillsammans med Viksjö Båtklubb genomfördes 1994 en klubbträff på Eldholmen med ett så stort deltagande att det blev knöckfullt av båtar i hamnen.

Förutom en trevlig fest på lördagskvällen var det tävlingar för motor- och segelbåtar.

Under 1994 påbörjades förhandlingarna med Banverket och Järfälla kommun om hur järnvägens utbyggnad skulle komma att påverka vårt hamnområde.

Kring detta har vi kontinuerligt redogjort på medlemsmöten och i KaBK-Nytt. En resumé om hur det under ett antal år påverkade klubben ges längre fram i skriften.

Efter 17 år som populär och drivande ordförande avgick Lars Grönquist 1995 och Krister Enstedt övertog rodret.

I lokaltidningen kunde läsas att Jakobsbergs Båtsällskap och Viksjö Båtklubb köpt sina hamnområden av kommunen.

För KaBK:s del hade tagits ett beslut att uppta förhandlingar om ett eventuellt köp när området fått sin slutgiltiga utformning efter järnvägsutbyggnadens färdigställande.

75-årsfest i välkända lokaler

Vid jubileumsåret 1996 lät våren vänta på sig, vilket fick till följd att sjösättningarna fick framflyttas då hamnbassängen var full av is. Som en extra krydda kom även ett snöoväder den 12 maj och klädde de sjösatta båtarna med ett vitt täcke. Jubileumsåret celebrerades på olika sätt bl.a. med en klubbregatta veckan före midsommar där 5 motorbåtar och 9 segelbåtar deltog.

Dessvärre blev väl det slutklämmen på tävlingsverksamheten inom klubben, då det trots ihärdiga försök av tävlingskommittén och styrelsen inte lyckats att få några att ställa upp och tävla i samband med klubbregattan.

75-årsfesten avhölls i Bolinders gamla mäss vid fabriks-



75-årsfesten i Bolinders mäss

området och där deltog 112 personer, vilket var det största deltagarantalet i klubbens historia.

Festen blev mycket lyckad och uppskattad av deltagarna och kunde sätta punkt för jubileumsåret.

Några tyckte kanske att dansmusikens volym var väl hög då det endast var den gamla Bolinderklockans höga klang, som hade förmågan att överrösta den.

Under festen utsågs en av klubbens äldre medlemmar och entusiaster för sjösporten och klubblivet, Gunnar”Pesse” Pettersson, till hedersledamot.



Ordförande Krister Enstedt med den ordförandeklubba som tillverkats och skänkts av Bengt Flodqvist. Bengt är medlem sedan 1932

Hård isskruvning

Under mars månad växlade vädret från -15 till +8 grader och det tillsammans med hårda vindar skapade extrema isförhållanden. De råkar, som hade bildats blåste upp och förorsakade en stark isskruvning, vilket gav ett mycket hårt tryck åt den yttre betongpontonen. Den var av den äldre typ som var byggd i sektioner med luftfickor som flytkraft. Trycket mot yttersidan gjorde att det blev hål i fler sektioner så att



Försvunnen ytterponton 1997

den sjönk. Nyare pontoner är försedda med flytkroppar av frigolit vilket gör att de skall vara osänkbara.

Den typen fanns hos Marinan och man kunde på dessa se hur hårt istrycket varit, då de klarat sig från att sjunka men vridit sig 10-15 grader i ytterändarna.

Efter inspektion av dykare visade det sig att den sjunkna pontonen inte var i sådant skick att den var lönsam att bärga. Förutom att den var intryckt i sidan hade den även gått av på mitten.

Sjösättningen närmade sig och det saknades nu båtplatser för 10 båtar. Ett extra medlemsmöte den 12 april beslutade att en ny ponton skulle inköpas till ett pris av 252.000 kronor. Finansieringen skulle delvis ske genom en extra utdebitering av båtagifterna. Som tur var fanns även en del pengar i kassan reserverade för framtida behov och de kom nu väl till pass så att inget lån behövde tas för att klara denna oförutsedda utgift. En del av de båtar, som hade sina platser vid pontonen fick senarelägga sjösättningen till mitten av maj,

då Pontona kunde leverera en ny ponton. Den vinklades mer in mot hamnen för att ge bättre vindlä och skydd för övriga pontoner och bryggor.

I samband med 1997 års försommarträff på Eldholmen gjordes ett nytt försök att få till en navigationstävling. Tävlingsledningen hade kallat till en kurs i april och mätt upp en devierings- och fartbana. Intresset blev ändå mycket dåligt.

Höjda avgifter

Skyltningen på Eldholmen var åter uppe på årsmötet och det är något, som har återkommit med jämna mellanrum. Årsmötet beslutade om höjda avgifter för att få ett bättre ekonomiskt läge inför kommande stora investeringar i samband med järnvägsutbyggnaden.

Det gamla klubbhuset evakuerades i april 1998 och det nya kunde tas i bruk med det första styrelsesammanträdet den 8 juni. I hamnen försågs hela mittpontonen med Y-bommar och ett nytt landfundament gjöts.

Diligentia hade upptäckt att Grinudden var något av ett ”ingenmansland” där det inte fanns någon kontrakterad hyresgäst och ville nu ha en hyra på 40 kronor per kvadratmeter.

Hänvisning gjordes av KaBK till det avtal, som var tecknat med Maskinverken och övertagits av de senare markägarna, så frågan sköts på framtiden.

Utbyte av pontoner mittbryggan

Under hösten gjordes en noggrann inspektion av mittpontonerna och konstaterades att de var i stort behov att renoveras eller bytas ut. Med kännedom om vad som hände med ytterpontonen togs offerter in på olika alternativ och det mest lönsamma var att byta dem till en konstruktion bestående av trädäck på frigolitfyllda cementblock. Höstmötet beslutade om denna åtgärd och nya pontoner inköptes för 260.000 kronor och då var de gamla pontonerna intagna i byte och bortfraktade. Leverans blev det innan isläggningen, vilket gjorde att vinterhalvåret kunde ägnas åt monteringen av Y-bommarna samt installation av el och vatten. Genom

tillmötesgående från leverantören, Pontona, kunde vi till en mycket förmånlig ränta få dela upp betalningen tills vi fått bättre ekonomi. Det blev åter en extra utdebitering av hamn- och varvsavgifter för att klara detta inköp.

Under året blev även kommunalt vatten och avlopp installerat i klubb- och toaletterhus. Till styrelserummet skaffades en ny dator och kopiator.

Den gamla Bolinderklockan, som under många år legat bortglömd i förråden men putsats upp till 75-årsfesten, ställdes ut i den Bolinderutställning, som ordnats i Folkets Hus.

I skuggan av tunnelbygget

1999 blev ett år i skuggan av järnvägsutbyggnaden. Vissa arbeten måste ändå utföras inom hamnområdet.

Kassören uppmanade till sparsamhet med tanke på de nya investeringar som gjorts i pontoner.

En åtgärd för att sänka kostnader var att huvudsäkringen för el byttes och avgiften kunde reduceras med c:a 3.500 kronor per år.

JM Bygg hade köpt Bolinderområdet och tillsammans med Kallhälls Marina och Piluddens Båtklubb lämnade KaBK synpunkter på områdets utformning med tanke på båtverksamhet.

Glädjande nog var det stor uppslutning till vårstädningen i hamnen och på Eldholmen.

Arne Trotzig hade tillverkat ett fint emblem, som hängdes upp på klubbhusets gavel.

Vårträffen på Eldholmen besöktes av 70 personer men det var inga tävlingsmoment.

På årsmötet behandlades åter en motion om ändring av båt-måtten och ett viktigt beslut togs att alla avgifter till klubben skall betalas i förskott. Beslutades även att sjösättningsdagarna bestäms på höstmötet året innan och torrsättningsdagarna på vårmötet för att medlemmarna skulle få mer tid att planera för andra aktiviteter.

Ombyte blev det inom styrelsen då Krister Enstedt avgick som ordförande och André Prando-Lidström tillträdde.

80-årsjubileum och hamninviqning.



Ordförande André Prando-Lindström klipper bandet och förklarar det nya hamnområdet invigt.



Klart för fest och invigning av nytt hamnområde.



Grillmästaren i verksamhet



Matkön

Två hedersledamöter seglar på Görveln.



Bengt Westlings vackra kustkryssare under en onsdagssegling. Huset i bakgrunden är det numera nedbrunna Hälleboda gård.



Bengt som mötesordförande vid klubbens 80:e årsmöte. Var ordförande 1958 - 1967 och 1970 - 1972. Förtjänsttecken 1964 och hedersledamot 1968



Sture Steiners Solola under SSG:s vårsegling.



Sture vid rodet. (Ratten) Var sekreterare 1973 - 1983 och hamnkaptan 1984 - 1986. Förtjänsttecken 1978 och hedersledamot 1991

Vår ambitiösa hamnkaptan Jan-Eric Gustavson drog sig tillbaka efter ett mycket förtjänstfullt arbete och fortsättningsvis kom en hamnkommitté att dela upp de uppgifter som ingår i hamnens skötsel. Båtsäsongen var mycket bra med det bästa vädret på många år.

Nytt millenium

Det nya milleniumet inleddes med att en bil hamnade i staketet, som omgärdar hamnområdet.

Nu slutade det lyckligt, förutom skador på staket och bil. Det kunde ha tagit en annan vändning då Håkan Karlsson sekunderna innan hade passerat den plats där bilen landade i staketet. Jolleställningen vid slipspåret hade blivit märkt av tidens tand och revs då det numera inte drivs någon form av ungdomsverksamhet.

För Eldholmen hade gjorts en rekonditioneringsplan och bl.a. byggdes under ledning av Yngve Eriksson ett nytt toalettus i hamnområdet, som sedan transporterades till Eldholmen på den gamla kasserade träpontonen och monterades på plats. Far och son Ljungblad ledde arbetet med att lägga nytt trädeck på bastuverandan.

Diverse kompletteringar gjordes i klubbhuset med varmvatten och en väderstation. Mastkranens telfer försågs med ett nödstopp och arbetsbelysning monterades.

Till hedersledamöter kunde på årsmötet utses Bengt Flodqvist, Viking Pettersson, Ture Mölleberg, Gunnar Karlsson-Landios och Armas Hirvonen.

En epok i klubben försvann när Armas efter 39 år sålde sin motorbåt, som han själv hade byggt. Beslutades att någon form av passagesystem på sikt skulle införas inom hamnområdet.

80 år och hamnfest

Jubileumsåret 2001 hade under vintern besök av ”vandaler” i hamnområdet, som roade sig med att skära hål i presenningar. Brandsläckare stals ur några båtar, som sedan tömdes i båtar upplagda på Marinans område.

Från Viksjö Båtklubb hade kommit en förfrågan om att dela Eldholmen med dem mot att de skulle gå in med arbetskraft

och bland annat svara för reparation av den östra bryggan, samt eventuellt lägga ut någon ponton i flaggstångsviken. En enig medlemskår motsatte sig detta.

Landbryggan mellan rampen och jollestället reparerades och försågs med Y-bommar.

Det var åter besök i staketet, då en lastbil med överhängande last lyckades demolera ett antal stolpar.

Kommunen besiktigade den fina miljöstation vi fått överta av Banverket och hade inga större anmärkningar.

För att få ännu bättre information till medlemmarna skaffade vi en egen hemsida på Internet.

De 80 åren celebrerades med en mycket lyckad fest i hamnområdet, där samtidigt det nyskapade området invigdes. Det var 110 medlemmar som i strålade sommarväder träffades och pratade minnen, åt gott samt trädde dansen på verandan. Festen pågick till 05.10 på morgonen då den sista gästen lämnade området.

Hur inverkade dubbelspåret utbyggnad på KaBK och klubblivet

Om detta kunde skrivas en hel bok. Här återges endast en resumé då de flesta medlemmar genom lokalpress och våra redogörelser i KaBK-Nytt bör ha fått en god uppfattning om de olika turena.

Från och med 1994 kom en stor del av verksamheten att koncentrera sig på hur hamnområdet skulle kunna behållas så intakt som möjligt, trots att den nya spårdragningen på något vis skulle beröra oss. Underhållet av hamnområdet blev lidande då vi inte visste vilka förbättringar och reparationer som varit idé att genomföra.

Första mötet ägde rum den 13 april 1994 och då var förutom de berörda båtklubbarna och fastighetsägarföreningarna, Järfälla kommun, Banverket och Sjöfartsverket representerade. Det fanns tre förslag för järnvägens dragning och samtliga skulle på något sätt beröra oss.

Detta möte kom sedan att följas av ytterligare 76 stycken, de flesta med Banverket och kommunen, innan slutavräkning med Banverket gjordes i november 2001.

En försvarlig mängd av skrivelser, protokoll och ritningar finns bevarade.

Det presenterades under de 7 år projektering och byggnation pågick en hel del olika förslag hur vi skulle kompenseras med nytt markområde.

Förhandlingar fördes med Järfälla Kommun och Banverket för att få till nära och bra ersättningsmark under byggnationstiden, samt få en för alla parter bra permanent lösning.

Bland förslagen till ny ersättningsmark fanns en utfyllnad av Grinudden, att halva hamnbassängen skulle fyllas igen, att parkeringsplatsen på Godsvägen skulle utnyttjas till båtuppläggning o.s.v.

För att få kontinuitet i förhandlingarna med de olika instanserna tillsattes en järnvägskommitté bestående av Hans Larsson som kontaktman, Lars Lundsten, Krister Enstedt och dåvarande ordföranden Lars Grönqvist som övriga ledamöter.

Senare kompletterades den med Åke Gerdt som sakkunnig i byggnadstekniska frågor och Aulis Karlsson och Rolf Lidström för de praktiska arbetena, som skulle utföras inom området.

Under hela byggtiden hade vi en bra kontakt och förhandlingsläge med de olika parterna och det var väl endast ägaren av fabriksområdet, Diligentia, som var mycket ovilliga att sälja något av sin mark för båtklubbsändamål.

Förhandlingsläget blev betydligt bättre när marken såldes till JM Bygg. De kunde redogöra för mer detaljerade planer hur Bolindersområdet skulle utformas och hos dem fanns en inriktning att den norra delen skulle upplåtas till båtverksamhet.

På grund av diverse överklagande mot järnvägens sträckning och om den skulle gå i tunnel eller ej, blev byggstart och färdigställande starkt försenade, vilket givetvis påverkade våra möjligheter till investeringar och underhåll.

Trots problematiken kring järnvägsbygget, som kom att finnas under ett antal år, sågs det ändå ljus på klubbens verksamhet och framtid. Bland medlemmarna fanns stort intresse för sjö- och klubblivet och det var glädjande nog en viss generationsväxling genom att yngre krafter övertagit en del av de ”tunga” funktionärsposterna.

När vi ser slutprodukten måste konstateras att det som från början såg så negativt ut under hand blev mycket positivt med nytt klubbhus och många standardförbättringar samt ett bättre koncentrerat uppläggningsområde.

Glädjande var även det fina och trevliga samarbete vi haft med Banverket och Järfälla kommun, som hela tiden var välvilligt inställda till våra åsikter samt även ändrat en del av sina förslag på vägar och byggnationer så det bättre skulle gagna oss.

Att sedan den ekonomiska slutuppgörelsen med Banverket blev mycket fördelaktig för KaBK har ytterligare bidragit till att ”de sju svåra åren”, då planering och byggnationer pågick, nu har förbleknat och blivit till ett angenämt minne i klubbens historia.

Standardförbättringar av klubbhus och övrigt inom området är ganska påtagliga.

Efter det att Banverket slutfört sina åtaganden inom hamnområdet har ytterligare förbättringar och byggnationer gjorts. Området är nu, i samband med att detaljplanen antagits för Bolinderområdet, inlagt i planen som båtområde, vilket torde innebära att det för många år framöver är tillgängligt för KaBK att hyras av kommunen eller om vi kan komma överens om ett köp.

Bland de större jobb, som utförts och samtidigt förbättrat hamnen kan nämnas att de tre förrådscontainerna har försetts med panel så de går i stil med de övriga byggnaderna.

A-bryggan har i sin inre del reparerats och försetts med Y-bommar och slänten har grundförstärkts.

Spelet på mastkranen har modifierats och i klubbhuset har en regulator monterats så att värmen på elementen bättre kan regleras och därmed sänka elkostnaden.

På Eldholmen har bastun rustats upp och bland annat fått ett större omklädningsrum.

I och med att hamnområdet blev färdigställt tecknades ett nytt arrendeavtal med kommunen. Trots intensiva förhandlingar lyckades vi inte få ned kostnaden till den nivå som vi ansåg skälig utan hamnade på en hyra per år av 75.000 kronor med ett indexreglerat avtal gällande under 5 år.

Förhandlingar inleddes om köp av området då årsmötet 2002 ansåg att det i längden blir mer fördelaktigt med köp än att

årligen betala denna höga arrendekostnad.

Styrelsen fick i uppdrag att till vårmötet 2003 komma med ett färdigt förslag om markköp. Under de fortsatta förhandlingarna med kommunen fick vi ett slutpris på 850.000 kronor.

Vårmetet beslutade att vi skulle godtaga och inköpa markområdet. Finansieringen sker genom att vi tar ett lån på 700.000 kronor hos Föreningssparbanken med SBU som borgenär. Resterande 150.000 kronor tas från eget kapital. Trots lånet räknar vi med att kunna ha båtavgifterna på samma nivå, då vi årligen amorterar i stort samma belopp som tidigare betalades i arrende.

Genom ett markköp kan vi bättre styra investeringar och verksamhet under en längre tidsperiod. I remissvaren som låg som underlag för detaljplanen av Bolinderområdet fanns framställningar att båtar på sikt borde vinterförvaras på andra platser.

Det problemet torde bli inaktuellt om vi blir ägare till området.

Givetvis kan tyckas att köpeskillingen är väl hög men prisbildningen har förändrats väsentligt sedan kommunen köpte området av Maskinverken 1973.

Vad som nu står på önskelistan är möjligen att kunna förlänga D-bryggan med ytterligare en ponton och därmed skapa fler båtplatser samt få en totalt skyddad hamnbassäng.

Men det får nog dröja ett antal år.

Johanns seglingar och världsomsegling 1988-2003

Den 29 juli 1988 seglade Johann tillsammans med en gammal skolkamrat från Norge iväg från Kallhälls båthamn en vacker solskinsdag.

Med motvind hela dagen blev första hamnen Fifong.

Vidare mot Gotland och sedan sattes kursen mot Bornholm för att handla moms fria sjökort.

Efter diverse motorproblem i Danmark kunde de segla vidare för inslussning i Kielkanalen. Utslussning sedan i Hamburg till Nordsjön och med kraftiga vindar på Nordsjön sökte de sedan hamn i Holland och gick sedan vidare i små kanaler

till Amsterdam. Vid lämpligt väder satte de nu kurs mot England och hittade en liten hamn söder om Themsen. Kursen gick vidare mot Dover, Portsmouth vid Engelska kanalen, där en livflotte och en gummibåt inhandlades. Kursen sattes mot La Coruna i Spanien via Biscaya. Seglingen



Johann Henriksen

gick vidare mot Lissabon i Portugal och mot Madeira med fin vind. På Madeira var det fint att tillbringa några dagar, innan färden mot Gran Canaria började.

Här på Gran Canaria är det bunkring som gäller för en atlantsegling med mat, vatten och naturligtvis en bananstock. Här blev det gastbyte till en klubbkamrat, och seglingen påbörjades i november med kurs mot Kap Verde. Seglingen fortsätter nu med rak västlig kurs mot Barbados i Västindien. Atlantseglingen tog drygt tre veckor med diverse händelser under seglingen.

Julen firades med de övriga Atlantseglarna på Barbados.

Seglingen gick vidare mot Bequia, Sankt Vincent och vidare söderut mot Union Island, där nyårsafton firades med olika klockslag för de olika nationaliteterna. Efter tillnyktring gick seglingen vidare mot Granada och vidare mot Venezuela och även Isla Margarita. Här mönstrade klubbkamraten av och flög hem till Sverige.

Johann tillbringade nu åtta år i Västindiska övärlden under seglationsperioderna med mycket strapatser och äventyr. Årsskiftet 1996/97 påbörjade Johann sin Jorden Runt segling genom att gå genom Panamakanalen och kom då ut på Stilla havet. Första hamn blev Galapagosöarna i januari 1997. Efter långa överseglingar och passage av Ekvatorn siktas Franska Polynesien och efter 27 dygn Hiva Oa (Markysöarna). Seglingen fortsatte nu mot Tahiti och på ön Raita Thea togs båten upp för genomgång. Efter besök i Norge kan nu seglingen fortsätta mot Cooksöarna och Johan anlände till Nya Zeeland i december 1997. Här stannade Johann i ca ett



Vid utrustningskajen i KaBK innan avfärden

år på grund av diverse haverier bl.a. motorbyte, reparation av två förstag och nya segel och för att se sig om i landet. I slutet på 1998 gick seglingen vidare mot Franska Kaledonien, Torres Sund mellan Australien och Nya Guinea och vidare till Darwin i Australien. Under år 1999 gick seglingen till Christmas Island i Indiska oceanen, Coco Island, Mauritius och söder om Madagaskar till Sydafrika (Richard Bay). Seglade nu runt i Sydafrika med många stopp till Cape Town och är nu ute på Syd Atlanten igen. Från Cape Town går seglingen sedan mot ön Sankt Helena, där 73 årsdagen firades

samt Millenniumskiftet 2000.

Seglingen fortsätter mot ostsidan av Brasilien, där ekvatorn åter passerades och målet var en liten skärgård vid namn Fernando Norania. Därifrån gick seglingen direkt till Barbados och jorden runt seglingen var förverkligad. Johann har sedan fortsatt med seglingen i Västindiska övärlden med bas i Trinidad.

Men nu med tilltagande ålder funderar han på att sälja båten och ta det lite lugnare med en fast adress i Hammerfest i Nordnorge.

Båten som Johann seglar med är en Laurinkonstruktion, typ L 31, som han plastat upp och iordningställt själv.

Nedskrivet av Håkan Karlsson,
klubbkamraten, som var med på en av etappseglingarna.

Förtroendeposter genom åren

Ordförande

1921-1924	Sigfrid Nejström
1925	Emil Fernström
1926-1930	Josef Hammarlund
1931-1932	Joel Lindholm
1933	Ernst Lundström
1934	Georg Karlsson
1935	Joel Lindholm
1936-1937	Valentin Bäckström
1938-1941	Albert Hedberg
1942-1946	Verner Ekman
1947-1948	Joel Lindholm
1949-1950	Eivar Gyllberg
1951-1952	Paul Eriksson
1953-1954	Erik Lagerström
1955-1956	Ernst Wickström
1957	Erkki Hellman
1958-1967	Bengt Westling
1968-1969	Helge Hartig
1970-1972	Bengt Westling
1973-1975	Hans Johansson
1976-1979	Carl Åke Sannemark
1980-1995	Lars Grönquist
1996-1999	Krister Enstedt
2000-2001	André Prando
2002-	Sten Nordlander

Sekreterare

1925	Ferdinand Karlsson
1926-1927	Georg Lindau
1928	Arvid Abrahamsson
1928-1933	Albert Hedberg
1934	Helmer Persson
1935-1936	Josef Hammarlund
1937	Sven Rosén
1938-1945	Helmer Persson
1946	Åke Tjärnberg

1947-1949	Ernst Lundström
1950-1955	Gunnar Karlsson-Landois
1956	Erkki Hellman
1957	Ernst Hellman
1958	Väino Järvi
1959-1960	Erik Lagerström
1961-1964	Stig Vretås
1965-1968	Erik Lundblad
1969-1970	Erik Kjellgren
1971	Bill Thorsén
1972	Johann Hutter
1973-1983	Sture Steiner
1984	Åke Christensen
1985-1987	Vidar Hjertö
1988-1993	Inger Lagerström
1994-2000	Monica Johansson
2001-	Håkan Hedin

Kassör

1925	August Öberg
1926-1928	Ejnar Ekdahl
1929-1937	Frans Holmberg
1938-1939	Louis Rosén
1940-1941	Erik Karlsson
1942-1949	Gösta Ekelund
1950	Lennart Öberg
1951-1954	Viking Pettersson
1955-1958	Ernst Lundström
1959-1963	Väino Järvi
1964	Charles Svensson
1965-1970	Karl Ivar Lindberg
1971-1972	Erik Kjellgren
1973-1975	Johann Hutter
1976-1978	Sune Månsson
1979-1985	Fritz Wacksner
1986 -	Lars Lundsten

Hamnkaptener

1933	Anton Johansson
1934	Harry Andersson
1935	Arvid Abrahamsson
1948-1949	Henry Karlsson
1949-1953	Gunnar Karlsson-L.
1954	Gösta Ekelund
1955-1957	Henry Nilsson
1958-1964	Viking Pettersson
1965-1966	Erik Kjellgren
1967-1972	Hilding Lundkvist
1973	Tage Eriksson
1974-1975	Armas Hirvonen
1976-1983	Nils Carlsson
1984-1986	Sture Steiner
1987-1990	Ronny Andersson
1991-1999	Jan Eric Gustavsson
2000-2002	Aulis Karlsson

Utdelade förtjänsttecken

Färnström Emil	1961
Lundström Ernst	1961
Lindholm Joel	1961
Ekelund Gösta	1961
Eriksson Sven	1961
Wallin Pelle	1961
Pettersson Gunnar	1961
Rydberg Ragnar	1961
Rydberg Sven	1961
Rydberg Ebbe	1961
Rydberg Bertil	1961
Pettersson Viking	1961
Jonsson David	1961
Karlsson-Landios Gunnar	1961
Nilsson Rude	1961
Hallin Gösta	1961
Wickström Ernst	1961
Ekelund Emil	1961
Spångberg Manne	1961
Westling Bengt	1964

Wretås Stig	1965
Järvi Väino	1965
Lövyblad Folke	1965
Claesson Elis	1966
Lagerstöm Erik	1967
Lindberg Karl-Iva	1971
Ponzer Han	1971
Nilsson Sven-Erik	1971
Mölleberg Ture	1971
Kjellgren Erik	1972
Johansson Hans	1973
Hutter Johann	1973
Andersson Elias	1973
Eriksson Bertil	1973
Hirvonen Armas	1973
Nykvist Erik	1973
Eriksson Tage	1974
Månsson Sune	1977
Sannemark Carl-Åke	1978
Steiner Sture	1978
Jerlhagen Tore	1981
Hammargren Åke	1981
Hansson Kay	1981
Karlsson Håkan	1981
Landegren Rune	1981
Lagerström Stig	1981
Wacksner Fritz	1981
Grönquist Lars	1981
Östling Rolf	1981
Carlsson Nils	1983
Hammargren Arne	1983
Wallin Veikko	1983
Häggström Bert	1984
Karlsson Gösta	1984
Andersson Birger	1984
Link Erik	1984
Gustring Ulf	1988
Karlsson Aulis	1988
Burman Dan	1988
Lundsten Lars	1988
Rosén Gösta	1992

Gustavsson Jan-Erik	1992
Enstedt Krister	1996
Larsson Hans	1996
Ljungblad Sören	2001
Winberg Göthe	2001
Stark Jyrki	2001
Lidström Rolf	2001
Eriksson Yngve	2001

Utnämnda till hedersledamöter

Färnström Emil	1951
Lundström Ernst	1959
Hallin Gösta	1959
Spångberg Manne	1959
Ekelund Emil	1961
Wallin Pelle	1964
Lindholm Joel	1964
Eriksson Sven	1968
Westling Bengt	1968
Steiner Sture	1991
Eriksson Tage	1995
Pettersson Gunnar	1996
Flodqvist Bengt	2000
Hirvonen Armas	2000
Karlsson-Landois Gunnar	2000
Mölleberg Ture	2000
Pettersson Viking	2000

Bilder från olika tidsepoker i hamnen.



*Gunnar Karlsson-Landios och Viking Pettersson
bygger vågbrytare på 1940-talet*



*De första träpontonerna (B-bryggan). I dag är vi inne
på den tredje generationens pontoner. I vassen ligger i
dag vårt nya klubbhus och slipen är mot berget.*



*Vågbrytarna monteras ihop av Eivar Gyllberg,
Emil Fernström, Viking Pettersson och
Paul Eriksson.*



*Viking Pettersson och Sven-Erik Nilsson bygger
första A-bryggan.*



*Eje Lagerström
Sekreterare 1959-1960*



*Stig Vretås, sekreterare 1961-1964
Sven Rydberg, mångårig tävlingsledare.
De skall ta den "lille".*



*Armas berättar.
Tävlingsledare, revisor, bryggbyggare,
båtbyggare m.m.
Duktig historieberättare.*



*Bengt Westling
Storfiske vid Dävensön.
Ordförande 1958-1967 och
1970-1972*



*Viking Pettersson och Gösta Ekelund solar
sig framför sjöbodarna. Viking har haft de
flest befattningar i klubben sedan han
blev medlem 1942. Gösta, mest känd som
"Firpo", var kassör under många år och
även duktig bandyspelare. Bägge utnämnda
till hedersledamöter.*



*Ernst Wikström
Ordförande 1955-1956*



*Pelle Wallin, storseglare
Förtjänsttecken 1961*



*Lasse Lundsten. Nuvarande kassör.
Stolt skeppare pingsafton 1951*

Hamnområdet



Strandade båtar efter höststorm. Båtarna var förtöjda på fribojar utanför hamnen



Ulf Gustring i snöstorm vid samma sjösättning



Snöklädda båtar efter sjösättning 12 maj 1996

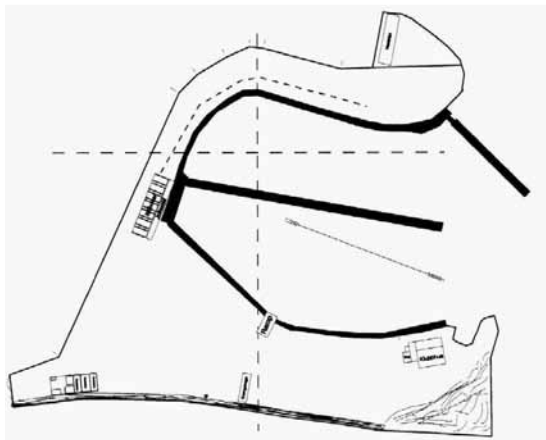


Påmastning i början på 70-talet med mastkranen som var placerad på mittenpontonen. I båten Rune Landegren. På bryggan från vänster: Lennart Svensson, Lars Lidholm, Gudrun Landegren, Kaj Hansson och Lasse Lundsten. Mastkranen var tillverkad av Ture Mölleberg.

Lasse Lundsten seglar ut ur hamnen 1967 med sin 5 meters R-yacht Lotta



Hamnområdet återställs efter järnvägsbygget



*De nya klubbhusbarackerna är på plats.
Tågen kör fortfarande på gamla spåren.*



Underlaget för förrådscontainers färdigställs



Sjöbodarna lyfts till sin nya plats



"Hjärntrusten" Aulis, Yngve och Roffe planerar



Förrådscontainers förses med tak.



*Aulis Karlsson, Rolf Brantlind, Yngve Eriksson
och Rolf Lidström lägger tak på förrädscontainrarna.
Augusti 2001.*



*Lasse Lundsten och Stig Lillhannus tar paus i
färdigställandet av sina nya båtar. En Laurinkonstruktion
typ Monsun och en havsfidra. Året är 1968*



Taklagsfest efter väl utfört arbete. Rolf Lidström, Rolf Brantlind, Aulis Karlsson och Yngve Eriksson.

Eldholmen



Bryggbygge 1975. Kalle Potanen svetsar och ordföranden Hans Johansson assisterar.



Östra bryggan 1975. Hans Larsson och Lars Lidholm lägger nya plankor.



Bastubyggare. Laif Bennerstig och Gösta Karlsson



Gösta Karlsson och Erik Link snickrar takstolar till bastun. I bakgrunden Josef Kreuzer.



Kaffepaus vid bastubygget. Anita Hammargren, Rune Landegren, Gösta Karlsson, Åke Hammargren, Leif Bennerstig, Birger Andersson



Toalettbbygget 2000



Toalettbbygget. Byggmästaren Yngve Eriksson och Aulis Karlsson.

Eldholmen



*Stig Lagerström klar för start i Eldholmsregattan 1988
Regattan var under många år klubbens största
arrangemang med startfält på 40-50 båtar från
klubbarna runt Görväln samt från Sigtuna och Uppsala
Tävlingsformen är numera helt utdöd vilket är synd
då det fostrades goda navigatörer*



*Solig, kall vårdag på flaggstångsberget 1973
Gugge och Rune Landegren och Barbro Larsson med
sonen Thomas*



Siv och Sven-Erik, Ulla och Tage njuter av solskenet



Samling inför Görveln Cup.



*Siv och Gösta Karlsson vid en kvällsfika i sällskap
med skådespelerskan Gun Jönsson*



*Vårdag. Håkan Karlsson Folkbåt och Bengt
Westlings kustkryssare. Havsfidorna tillhör
J.H. Bergqvist och "meteorologen" Rydberg*

Eldholmen



Pingst på 1960-talet. Båtarna tillhör Folke Löfblad, Viking Pettersson, Ture Mölleberg, Bengt Westling, Hans Ponzer, Hans Olsson, Daheed, Lager



1972. Innan nya bryggorna byggdes



Klubbregattan 1989



Musik 1989. Gunnar Rune (skymd) Elis och Yngve



Eldhomsregattan 1988



Midsommardans 1988

Olika båttyper från 1921-2003



Lisbetbåt från 20-talet



Skärgårds 40:a tidigt 30-tal



Campingbåt från 40- 50-talet



Den populära "Petterssonbåten"



Folkbåten. Seglarnas "Petterssonbåt"



Solö 25 60-talets daycruiser



Motorbåt årsmodell 2003



Segelbåt årsmodell 2003

Några skrönor från båtlivet i KABK

Tidigare har nämnts att Arms Hirvonen är en god historieberättare och här återges en av hans favoriter:

Håkan Karlsson var i början av sin karriär i klubben motorbåstägare och vid ett tillfälle skulle han åka från hamnen till Eldholmen. Han tyckte att båten gick ovanligt sakta och att motorn hade lågt varv. När han kom till Eldholmen rådgjorde han med Armas om vad det kunde vara för fel.

Armas kunde då konstatera att om Håkan kopplat loss akterförtöjningen från bojen hade det gått lättare. Han hade nämligen släpat med både boj och bojsten under färden. Håkan har bekräftat att historien är sann.

Det mest spektakulära som Håkan utfört till sjöss är nog när han träffade förtöjningsöglan på en boj med stäven.

Det var en kväll när han var på väg ut till en onsdagssegling och i full rulle med motor skulle passera ytterpontonen och lyckades träffa en friliggande boj med stäven rätt i öglan. Vi var några på pontonen som fick beskåda den märkliga händelsen.

En annan som gärna berättade historier var Anita Steiner och hennes favorit var en "Norgehistoria" om Johann Henriksen som hände på en segling i SS Görvälns regi.

Johann kom på ofri bog mot Steiners Solola och uppmanades att hålla undan varvid Johann på norska svarade: **Väja jej aldrig!**

Det finns många fler skrönor och historier som ex. vis Firpos färder med sin isjakt eller när Viking och hans kompisar simmande bogserade en kran från Bolinders till hamnen.

Hoppas kunna återge dem i ett kommande KaBK-Nytt

Standardförbättringarna är påtagliga efter järnvägsbygget.



Gamla klubbhuset



Nya klubbhuset

Slutord till läsaren

Du har nu läst en del av vad som hänt under de år som KaBK varit verksamt och förhoppningen är att du fått ut något av det samt fått en förståelse för vad våra "förfäder" skapat.

Givetvis finns många fler episoder och brottstycken från en så pass lång tid. Fler medlemmar än de namngivna har gjort många värdefulla insatser för klubben och båtlivet, samt att en klubb inte kan fungera och existera utan att alla medlemmar på något sätt hjälper till.

Denna skrift har kunnat bli verklig tack vare hjälpsamma medlemmar i klubben och andra personer med marin anknytning och intresse för Kallhälls historia. Utan deras kunskaper, bilder och minnen hade den ej blivit till.

Här nämns några som lämnat värdefulla bidrag:

Kåre Andersson
Gösta Ekelund
Bengt Dahlström
Krister Enstedt
Sture Fagerholm
Bengt Flodqvist
Kerstin och Gösta Gustavsson
Gunnar Karlsson-Landois
Lasse Lundsten
Ture Mölleberg
Rude Nilsson
Siv och Sven-Erik Nilsson
Elis Pettersson
Karin och Gunnar Pettersson
Viking Pettersson
Claes Svensson
Elvy Sörqvist
Bengt Westling
Håkan Karlsson
Leif Pettersson
Britt-Marie Westberg-Lindberg

Många fler har dessutom genom tips och inspiration bidragit till att klubbens historia kommit ut i skrift.



Kallhälls Båtklubb, Box 2047, 176 02 JÄRFÄLLA.