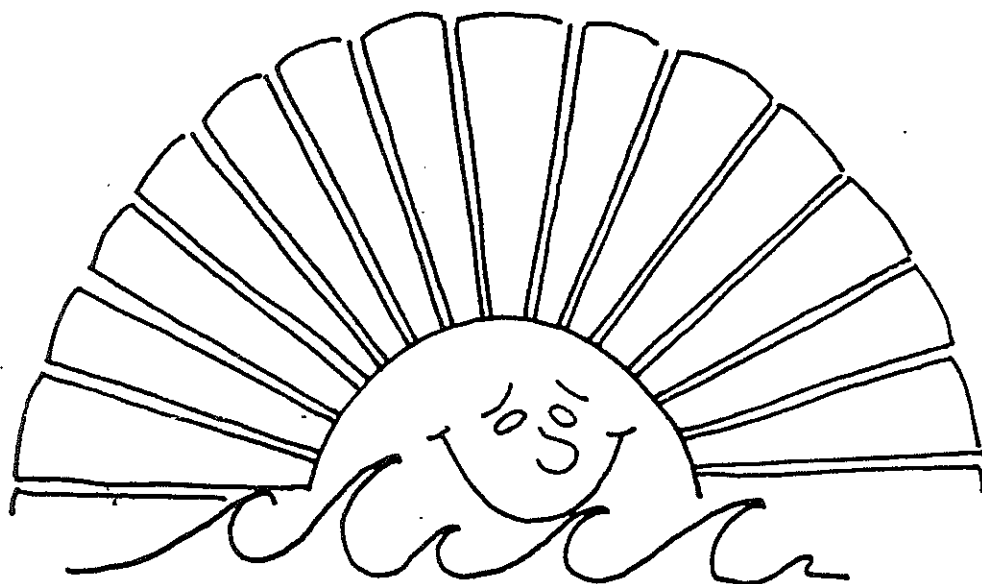


Södra Åstöns Vägförening

25 ÅR



Sörsidan Åstön

VÄGEN ÖVER ÖN

Egentligen var det på hösten 1962 som alltihop föddes - det som i dag vuxit till vårt fritidsparadis på Åstöns sydsida där Sundsvallsbukten breder ut sig, ömsom i solglitter, ömsom i vass sydostlig kuling under blygråa moln.

Det var en höstdag 1962 som Bertil Erixon och hans hustru Ulla kom vandrande längs stigen tvärs över ön. De kom fram till havet intill den gamla sjöboden vid Vedlastarhålet - och det var där tanken föddes riktigt på allvar.

Här ville de bygga sin sommarstuga - den sommarstuga som idag är en av öns året runt-bostäder.

Det var Ulla Erixon som tog initiativet till det första besöket ute vid Vedlastarhålet. Hon hade vistats mycket på ön under uppväxttiden och kunde mycket väl tänka sig att satsa på ett nybygge härute trots att paret redan hade en stuga på det mer etablerade Stenvik ute på Alnön.

INTE ENSAMMA

Bertil och Ulla var inte ensamma om sina tankar. Bosse och Inger Johansson tyckte likadant, de kände spontant att det här var den rätta platsen på jorden för människor som vill bo mitt i naturen med öppna havet framför fötterna och den orörda storskogen bakom ryggen.

Det tog inte lång tid innan markägaren Kurt Söderström tecknat avtal om försäljning av tre sjötomter alldeles väster om Vedlastarhålet. Erixons köpte den ena, Johanssons den andra. Arne Åberg var den tredje pionjären.

Kurt Söderström, jordbrukare och skogsägare på öns "insida" var inte svår att komma överens med.

För två kronor kvadratmetern sålde han sjötomterna. Tio procent drog han av på slutsumman då det rörde sig om kontant betalning.

Längre ut till öster på Åstön hade regeringen vid den här tiden gett luftvärnsförbandet Lv 5 tillstånd att utöka sitt övningsområde fram till gamla skolan. Det var en händelse av betydelse för utvecklingen av fritidshusbyggandet på sörsidan - flera yrkesmilitärer från Lv 5 slöt upp bakom de första tre pionjärfamiljerna och köpte tomter i närheten av Vedlastarhålet.

VÄSENTLIG BAKGRUND

Så här var det alltså allting började - en inte oväsentlig bakgrund till en

25-årig historik kring vägen över ön. Det var ju de första fritidshusbyggarna som födde behovet av en väg och det var de första nybyggarna som helt följdriktigt med hinkvis av svett och en och annan droppe blod bröt upp de första mycket knaggliga bilspåren från "Fr Schölbergs loge" till Vedlastarstrand.

Den väg som vi i dag glider fram på över ön har faktiskt betydligt äldre anor än så - men det var fritidsbyggarna som började forma den gamla kärrvägen till en bilväg. Den ursprungliga kärrvägen användes sannolikt för de vedtransporter som gjordes över ön ner till Vedlastarhålet.

De tre pionjärfamiljerna på sörsidan hade i alla fall ingen stor glädje av den här kärrvägen när de började sitt slit och släp för att bygga hus.

ANNAN VÄG I BÖRJAN

De tog en annan väg över Åstön för att få fram sina två tum fyra och sina brädläss. Det fanns en farbar väg som gick upp över ön lite längre bort från den nuvarande avtagsvägen nedanför värdshuset Idyllen. Här kunde man köra upp med bil och ta sig ungefär en och en halv kilometer till en slåtteräng mitt på ön.

Här var det dock definitivt slut på bilkörandet - det vara bara att kliva ut ur bilen och bära byggmaterialet de två kilometer som återstod. Ibland var den alltid hjälpsamme och vänlige Kurt Söderström där och hjälpte till med sin häst.

Traktorn var också ett bra hjälpmedel innan flåhackorna och stengräven banat väg för de första hjulspåren från en personbil. På det här sättet tog man sig fram sommaren 1963 - under den första byggruschen på södra Åstön.

BOSSE FÖRST

Det var stenar och stubbar som var i vägen men pionjärandan övervann alla problem och Bosse Johansson var först under tak - långt innan det gick att ta sig fram över ön på ett sätt som vi i dag anser som anständigt.

1963 kom nya pionjärer ut på sydsidan, bröderna Backlund, Lv 5-militärerna Bouvin och Thörnblom köpte tomter och satte igång byggandet. Lv 5 hade stor verksamhet på nuvarande skjutfältet på den tiden.

Nu vaknade förstås behovet av en farbar väg på allvar. Blickarna riktades mot den gamla kärrvägen där skogsbönderna under första världskriget kört över vedlassen till Vedlastarhålet för vidarebeordan med pråm till Sundsvalls stads borgare som behövde bränsle i sina kaminer.

Den här vägen var enklast och bäst att satsa på med målsättningen att

kunna köra bil över ön. Visserligen hade man Fågelmyren och Björnmyren att passera - men ändå. På den tiden var det fruktade surhål dit mängder av granris drogs för att hjälpa de första bilarna fram.

SUNDBLAD TOG FART

Det var här dåvarande Wiftsvarfsdisponenten Sundblad tog fart med sin bil för ta sig över till sitt bygge ute vid Koviken - ett bygge som stoppades av myndigheterna och vars grundplatta fortfarande skymtar mellan alträden som ett platt monument över ett misslyckat drömprjekt.

Björnmyren och Fågelmyren märker vi inte mycket av idag - inte mer än att det är de lägsta passagerna över ön där det ligger rejäla vägtrummor under asfalten för att släppa genom vattnet.

1964 tyckte de första pionjärerna att det var dags att försöka få lite organisation kring vägproblematiken och detta år hölls det första historiska vägsammanträdet - upprinnelsen till den vägförening som växt sig stor och stark men som haft många stormar att utkämpa.

FÖRENINGEN BILDAS

Den 13 september 1964, hemma i det stora bondköket hos markägaren Kurt Söderström, hölls detta första möte.

Ordföranden för mötet, Bertil Taube, tog till orda och enligt det historiska och gulnade första protokollsbladet orienterade han om "det missnöje med vägsträckan Åstön-sörsidan som dryftats bland tomtägarna och lämnade ordet fritt".

Och visst fanns det anledning till missnöje. Vägen var ju ingen väg och diskussionen beskrivs som "livlig" i protokollet.

Kurt Söderström, som sålt tomterna till ett pris som åtminstone med dagens mått måste anses som mycket facilt, fick ta emot en del stötar.

- Markägarna skall hålla vägen i farbart skick, sade en.

- Man kan ha olika synpunkter på farbart skick men våra personbilat tar skada efter vägsträckan, sade en annan.

Kurt Söderström tog emot kritiken och förklarade att vägen nog varit i gott skick men att den måste underhållas. Han föreslog att en vägförening skulle bildas för detta ändamål.

Det var också vad som skedde vid detta möte. När herrarna lämnade Söderströms hemman hade man tillsatt en interimstyrelse. Man hade också beslutat att beställa ett par lastbilar och en lastapparat för att rätta till de allra allvarligaste problemen.

50 kronor per styck skulle tomtägarna på södra Åstön betala för denna första egentliga insats för att med moderna metoder höja vägens status - en första historisk vägavgift som vuxit till sig med åren i samma takt som vägen förbättrats.

Den 27 september kallades tomtägarna till vägdag för att med krattor och spador biträda lastbilarna som fyllde på välbehövt grus. Det var början på en tradition som blivit ett bestående inslag i vägföreningens verksamhetsår - vägdagen då hela området helst skall vara på fötter.

Närvaron på vägdagen har man haft problem med under årens lopp och så var det tydligen redan från början. Vid det första vägmötet beslutade man nämligen att varje tomtägare skulle betala 20 kronor i böter om han eller hon utan laga förfall uteblev från vägdagen.

Av de första och gulnade handlingarna i föreningens tummade protokollspärm kan det vara lite svårt att följa utvecklingen och se i vilken ordning saker och ting skedde.

MANADE TILL KRAFTTAG

Någon gång i början författade i alla fall Vägföreningens föregångsmän ett brev till alla tomtägare - ett brev som manade till krafttag. Här ett utdrag ur brevet som har rubriken "Till sommarstugeägare som nyttjar vägen från Fr Schölbergs loge till Vedlastarstrand":

- Denna väg som går från Fr Schölbergs loge till Vedlastarstrand, har varit en längre tid i mycket dåligt skick. Vedlastarstrands Interimsstyrelse har därför tagit initiativet för bildandet av en vägförening för att genom denna gemensamt göra krafttag för en förbättring.

Så hette det i brevet och 18 tomt- och markägare anmälde sitt intresse för att vara med och bilda en vägförening. Bara en förklarade sig ointresserad av bildandet av föreningen.

LIKVIDA MEDEL

Mötet kom alltså till stånd och ganska snart började aktiviteterna att märkas - inte minst när det gällde att försöka få in likvida medel till verksamheten. I ett brev till Medelpads skogsägareförening föreslår till exempel den nya föreningen att skogsägarna står för någon form av gottgörelse för de skador som orsakats på vägen på grund av skogstransporter.

Vägdagarna bestämdes till två varje år under detta inledningsskede. Johan Bergström körde grus med sin lastbil och ett 20-tal man svettades och slet med krattor, spadar, flåhackor och spett. En annan markägare som

ställde upp på vägdagarna var Tore Dahlström.

Ekonomiskt var det kämpigt. Den nybildade föreningen kunde inte köpa allt det grus som vägen skrek efter, det fanns inte pengar till välbehövliga vägtrummor och bergsprängningar.

Men humöret var det inget fel på och vägarbetarna på Åstön upplevde många sköna och svettiga stunder i Guds fria natur när de första arbetspassen skulle klaras av.

TJÄDERN VEK SIG INTE

Bertil "X-et" Erixon minns en del av dem, till exempel när yrkesmilitären Egon Bouvin stötte på en spelgalen tjäder. Ingen av de båda ville vika sig i början - Bouvin försökte få den stora fågeln att flytta på sig.

- Men det var Bouvin som till sist fick retirera för tjädern, minns Erixon. "X-et" minns också Fr Shölbergs loge - eller logen med blankt tak som den hette bland nybyggarna. Logen är riven idag. Den låg precis i vägkorsningen där Södra Åstövägen börjar och en stenhög är i dag det enda som påminner om denna loge som användes som upplagsplats för byggmaterial till sörsidan. Det mesta låg utanför logen vars "blanka tak" gör tjänst än i dag - nu på fiskeföreningens gamla salteri nere vid sundet, strax öster om Åstöbron.

MIDSOMMARFESTERNA

Naturligtvis minns "X-et" också midsommarfestligheterna som blivit ett annat bestående inslag i vägföreningens verksamhet. Det är fester som har lika många år på nacken som själva vägföreningen.

Redan 1964 började man när fruarna bakade lite extra gott och det köptes ut några extra backar med läskedryck.

Kuddkrig på såpad stånd var med från början liksom säcklöpning - kanske ett litet tips till nuvarande arrangörer av midsommarfestligheterna.

Från början var det pionjäranda och gott humör som gällde - - och till och med myndigheterna tycktes ta det mesta med en kläckspark. Kommunen var inte så där överdrivet noggrann med alla bestämmelser men 1966 gjorde lantmäteriet en plan över området och då började ordningen att inträda på allvar.

DÅ KOM STRÖMMEN

Båkab drog ut el till området 1967 och i juli 1969, då vägen börjat bli farbar, kom uppgifter som föregick det nuvarande HSB-området. På den tiden var det företaget Orrje och co som hade planer på ett 30-tal villor inklusive småbåtshamn på södra Åstön.

Dessa planer blev aldrig något mer än planer och det dröjde ända till 70-talets andra hälft innan HSB:s riksförbund kom in i bilden på allvar.

TELEFONPROBLEM

Telefonförbindelse med yttervärlden ville man gärna ha på den ännu ganska isolerade sörsidan.

De gamla protokollen berättar om de många problemen som måste övervinnas innan telefonautomaten äntligen stod där nere bland granarna i kurvan. Redan 1969 togs beslut om att Televerket skulle kontaktas om uppsättande av samtalsautomat.

Men ännu 1970 var telefonfrågan fortfarande på planeringsstadiet. Automaten skulle ha varit på plats i maj 1970 men så blev det inte.

Televerket ville inte godkänna den telefonhytt som en av föreningens medlemmar gjort i ordning. Först 1971 tycks automaten ha installerats - men någon lysande affär blev den inte.

Tioöresautomaten bar inte sina egna kostnader och man började diskutera att skaffa en automat som svalde enkronor istället.

EKONOMIBEKYMMER

Ekonomi var det ständiga bekymret för den nybildade vägföreningen. Hösten 1969 hade styrelsen kommit fram till att det oundvikligen måste göras något åt vägstandarden. Det behövdes rejält med grus, det behövdes vägtrummor och det var nödvändigt att engagera lastbilar och maskiner för att klara detta.

Allschakt i Söråker lämnade en offert på hela jobbet. Omkring 15 000 kronor skulle det kosta att få vägen i körbart skick.

Men några 15 000 kronor fanns förstås inte i kassan. Styrelsen tog då kontakt med Sundsvallsbanken och vid årsmötet som hölls på Gunnars konditori i Sörberge den 13 november kunde Gunnar Engblom meddela att banken beviljat ett lån på 15 000.

Den sittande styrelsen var beredd att teckna borgen för detta lån och en livlig diskussion utbröt på årsmötet. En rejäl satsning på vägen skulle ju eventuellt skapa möjligheter att få statliga driftsbidrag i framtiden - men vågade man verkligen löpa linan ut och låna upp 15 000 kronor?

GODKÄNT AV LÄNSSTYRELSEN

Något lån i Sundsvallsbanken blev det nu inte. Istället antog årsmötet enhälligt ett förslag från stugägarna Johan Bergström och Tore Dahlström.

Dessa båda herrar erbjöd sig att med sina lastbilar köra ut och sprida 600 kubikmeter grus som föreningen köpte in.

Föreningen fick också erbjudande om kredit för utkörningskostnaderna under 1970.

En annan viktig händelse hösten 1969 var att länsstyrelsen i Härnösand godkände föreningen och dess stadgar.

70-talets inledning verkar åtminstone i protokollen ha varit en relativt lugn period i föreningens historia. Styrelsen hade vissa problem med virkestransporter som tog hårt på den väg som man nu fått i ganska gott skick.

Vägavgiften var ännu i mitten på 70-talet blygsamma 75 kronor. 1977 beslutades om en höjning till 100.

HSB IN PÅ ARENAN

1977 kom de första uppgifterna om att HSB, Hyresgästernas Riksförbund, börjat intressera sig för Åstön.

HSB:s planer på att exploatera ett stort markområde inom vägföreningens verksamhetsområde vållade många frågor i början - inte bara rena vägfrågor.

Det kom protester - bland annat mot den reningsanläggning som HSB ville bygga för det nya området nere vid havet. Många var också rädda för att den tämligen ömtåliga vägen över ön skulle slitas mycket hårt av alla de tunga transporter som en större exploatering skulle medföra.

Föreningsstyrelsen tog kontakt med HSB och man kom så småningom överens ekonomiskt. HSB var beredd att betala för sig till vägföreningen. 1979 betalade till exempel HSB 9 600 kronor till vägkassan av den totala omsättningen på 29 300 kronor.

I dag vet vi att exploateringen av "HSB-området" fick ett tämligen lugnt förlopp och alla gamla stridsyxor är förhoppningsvis nergrävda sedan länge.

STATLIGT VÄGSTÖD

Kanske var det pengarna från HSB som avspeglar sig när styrelsen i sin verksamhetsberättelse för 1979/80 plötsligt anslår en lite annan ton när det gäller ekonomin.

Nu fastslår man att föreningens ekonomi kan anses som god - ett glädjande besked till medlemmarna som året dessförinnan gått med på en höjd vägavgift till 200 kronor.

1979 hände också en hel del med vägen. Man bytte fem vägtrummor till en kostnad av sammanlagt 9 000 kronor.

Sonderingarna om statligt stöd för vägunderhållet tar fart på allvar det här året. Det statliga stödet förutsätter att vägen håller en viss klass och

nu börjar det kännas som om vägen över Åstön närmar sig dessa normer.

En ny telefonkiosk är ett annat påtagligt bevis för att det går framåt för föreningen 1979.

EXTRA UTDEBITERING

1980 fattar årsmötet ett beslut som påverkat verksamheten kring vägen under hela 80-talet. Man delar in hela området fem olika arbetsgrupper som var sitt år har ansvaret för att vägen sköts mellan vägdagarna.

En extra vägdag bestäms till 13 juli och det beslutas också om en extra utdebitering på 350 kronor plus den ordinarie avgiften på 200 kronor.

De extra pengarna skall användas för att ytterligare höja vägens status. 1981 är detta nya vägprojekt avklarat och kassören kan summera fakturorna. 49 000 kronor har det kostat men så är också myndigheterna nöjda.

Vägverket inspekterar och 1981 kan föreningen glädja sig åt ett inte obetydligt bidrag ur statens kassa. Vägverket sätter in ett driftsbidrag på 9 835 kronor i föreningskassan.

NYA FUNKTIONER

Det statliga stödet har gett föreningen ny status och nya funktioner. Bertil "X-et" Erixon är kontaktman mellan vägföreningen och länsstyrelsen och han kunde rapportera för årsmötet att den gamla vägföreningen nu inte längre bara är en vägförening - den är också en ekonomisk förening.

Nu har vägen sådan klass att flera familjer flyttat ut för gott på södra Åstön. De behöver vintervägen året runt och för detta betalar de 30 procent av kostnaderna för den vinterväghållning som sköts av Nils Högstedt. Men det är inte bara de fast boende som använder vägen på vintern - sommarstugorna på sörsidan har blivit året runt-bostäder och många har upptäckt de värden som finns i den vackra naturen under vinterhalvåret.

SENASTE STORA BESLUTET

Den senaste milstolpen längs södra Åstövägen restes på en extra vägdag den 24 september 1983. Då beslutade vägföreningens medlemmar om en fast beläggning på vägen - ett beslut som glatt alla de senaste åren och som fått de första pionjärerna att nostalgiskt minnas gränslinjen i Fågelmyren och stenarna och stubbarna som skrapade i oljeträgen de första åren.

För en total kostnad på 154 000 kronor fick vägen sin beläggning. Medlemmarna ställde upp på en extra utdebitering med 1 500 kronor och

alla är nog idag nöjda med utfallet av den ekonomiska uppoffringen.

En sammanfattning av 25 år med Södra Åstöns Vägförening kan väl lämpligen stanna med den belagda väg som är resultatet av mycket slit och släp. Väldigt mycket saknas i den här sammanfattningen.

Protokollen berättar långt ifrån hela sanningen om allt som hände på mötena. Vad som hände och vad som sades på vägdagar och i andra sammanhang där vägfolket möttes finns inte alls dokumenterat.

Uppgiften att försöka summera lite av det som hänt har i varje fall varit intressant - hoppas den blir lika stimulerande för den som tar på sig uppdraget att skriva föreningens 50-årskrönika en gång i framtiden.

SVEN JANSSON

DE NIO

Nio personer har haft hand om ordförandesysslan i Södra Åstöns vägförening sedan starten - och den "meste" ordföranden är utan tvekan Harald Wedin. Den nuvarande ordföranden Harald har haft uppdraget i två omgångar och han har flest "tjänsteår" på nacken på denna post som kan bjuda på både ros och ris från medlemmarna.

Här är listan på vägföreningens olika ordföranden sedan starten, så långt det går att tolka av protokollen:

1965: Nils Thörnblom
1966: Nils Thörnblom
1967: Rune Olsson
1968: Bertil Erixon
1969: Bertil Erixon
1970: Bertil Erixon
1971: Eskil Nilsson
1972: Eskil Nilsson
1973: Veine Svalstedt
1974: Veine Svalstedt
1975: Knut Westerlund
1976: Knut Westerlund
1977: Gunnar Engblom
1978: Gunnar Engblom
1979: Harald Wedin
1980: Harald Wedin
1981: Harald Wedin
1982: Harald Wedin
1983: Harald Wedin
1984: Harald Wedin
1985: Göte Falldén
1986: Göte Falldén
1987: Harald Wedin
1988: Harald Wedin