

ÖVF's nostalgihörna

tripp 3

Saxat ur Carl Södermarks (ordförande 1945 - 1959) sammanställning av

Österskärs Villaägareförening **1909 – 1949**

Båtbryggor

Bryggorna runt stränderna ha ofta varit föremål för styrelsens omtanke och återkommer ständigt och jämt i protokollen.

Den största bryggfrågan kom upp strax efter föreningens bildande, då förslag väcktes att iordningställa ångbåtsbryggan vid Solbrännan. Förslaget väcktes i april 1911 och beslutet att verkställa bygget fattades i augusti 1912. Bryggan kostade Kr. 2.500,- och föranledde en extra uttaxering å medlemmarna av Kr. 5,40 per 1.000,- kronor av taxeringsvärdet av villafastigheterna. Sättet att fördela kostnaden är ju intressant att observera. Inom parentes kan omnämnas att röstningen vid föreningsammansträdena också grundades på taxeringsvärdena, så att varje medlem hade en röst för varje 100 kronor av taxeringsvärdet på sin villafastighet.

Ångbåtsbryggan är alltjämt föreningens egendom. Ingen har rätt att använda bryggan för upplag eller godstrafik utan föreningens medgivande. Om en båt för längre tid ligger förankrad vid bryggan, såsom fallet just har varit denna sommar, har föreningen säkerligen rätt att härför kräva avgift. Vilket dock icke har skett.

I samband med byggandet av ångbåtsbryggan upptogs förhandlingar med Vaxholmsbolaget om ångbåtstrafik Stockholm – Österskär – Brottbys. I vilken utsträckning denna trafik kom till stånd, har jag icke kunnat utröna. Den 11 april 1912 fattade emellertid styrelsen efter förfrågan beslut, att Vaxholmsbolaget skulle kostnadsfritt skulle kostnadsfritt få angöra Österskärs ångbåtsbrygga, dock under förbehåll att bryggan skulle komma till stånd.

1918 upptogs ånyo förhandlingar med Vaxholmsbolaget om ångbåtsförbindelse Vaxholm – Österskär, men frågan fick falla då ångbåtsbolaget härför begärde ett bidrag av minst Kr. 100,- per dag.

1928 meddelade Åkers kanalaktiebolag, att båten Åkers kanal, s.k. Tuppen, skulle upphöra med sina turer genom kanalen och ej mera angöra Österskärs ångbåtsbrygga.

Nu mera är bryggan ganska förfallen och i stort behov av reparation.

Föreningens övriga båtbryggor, till antalet sju, äro f.n. i relativt gott skick, men äro samtliga klent uppförda, då medel aldrig har funnits till verkligt förstklassiga byggen. Därför blir också underhållskostnaderna stora, och ha inkomsterna å bryggorna svårt att täcka utgifterna.

Underhåll och skötsel av bryggor och badplatser äro de två stora arbetsuppgifterna som alltid te sig bekymmersamma. Det dyker ständigt upp nya problem och gamla uppgifter komma åter och åter. Bristen på arbetskraft och medel gör sig starkt gällande. Huruvida hopptornet vid Solbrännan kommer att återuppbyggas är väsentligen en ekonomisk fråga.

Stockholm – Roslagens järnväg

Järnvägen till Österskär byggdes omkring eller efter sekelskiftet.

Roslagsjärnvägens tillvaro och utveckling har varit och är den primära förutsättningen för den fortsatta tillväxten av Österskär likaväl som för varje annat samhälle efter banan. Järnvägen har för hela Roslagen varit av en utomordentligt stor betydelse. Som alltid har samhällsbildningen varit lättast och snabbast ägt rum, där den gynnats av goda kommunikationer. I vår jäktade och pretenciösa tid, då tågen aldrig kan gå nog tätt eller tillräckligt fort, kan det kanske ha sitt intresse att erindra sig, hur tidtabellen såg ut, som gällde för Stockholm – Österskär sommaren 1909.

<u>Stockholm – Österskär</u>						
Från Roslags-Näsby	6.25	till Österskär	7.11	1-tim.	46m.	
” Stockholm	9.30	” ”	10.34	1 ”	4 ”	
” ”	15.20	” ”	16.24	1 ”	4 ”	
” ”	17.-	” ”	18.05	1 ”	5 ”	
” ”	19.35	” ”	20.50	1 ”	25 ”	

<u>Österskär – Stockholm</u>						
Från Åkersberga	5.20	till Stockholm	6.30	1 ”	10 ”	
” Österskär	7.41	” ”	8.45	1 ”	4 ”	
” ”	13.21	” ”	14.45	1 ”	24 ”	
” ”	16.35	” ”	18.12	1 ”	37 ”	
” ”	19.45	” ”	20.50	1 ”	5 ”	

Uppgifterna har beredvilligt lämnats av Trafikassistent Jansson vid Östra Station i Stockholm.

Redan 1913 sökte föreningen utverka ytterligare ett förmiddagståg mot indragande av ett kvällståg. Denna anhållan avslogs dock. År 1918 upptog föreningen nya förhandlingar om bästa möjliga tågtider under sommaren. Med olika önskemål uppvaktade sedan föreningen järnvägen åren 1919, 1920, 1921, 1922, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1932, 1933, 1935, 1936, 1937, 1939 och även senare. Det har gällt ändring av tågtider, snabbare tåg, billigare biljetter, väntsal vid Tuna anhalt, uppsättande av järnvägsbommar, telefonkiosk m.m. Framgången vid de skilda framstötarna har varit växlande, men någon ovillighet från järnvägens sida att söka tillmötesgå framställda önskemål har inte förefunnits. Som järnvägen nu har utvecklats, måste väl rättvisligen erkännas, att den vida överträffar de högst ställda förväntningar och önskemål under föreningens tidigare år.

För några år sedan skänkte järnvägsbolaget Kr. 300,- till föreningen för förbättringar på Solbrännan.

Frågan om statens övertagande av järnvägen är aktuell. Om detta övertagande kommer till stånd, få vi väl hoppas att järnvägen därmed har kommit in i ett nytt utvecklingsskede, som skall medföra ytterligare nya och kanske helt oväntade förbättringar.

Brandväsendet

Brandskyddet inom Österskär har också varit föremål för föreningens omtanke. 1918 tillsattes en kommitté för utredande av frågan om anskaffande av nödig brandattiralj och upprättande av en frivillig brandkår. Samma år anordnades en basar för anskaffande av medel till inköp. Basaren inbragte ej mindre än Kr. 5.100,-, som i sin helhet användes till inköp av brandmaterial. Dessutom byggdes ett spruthus med placering vid Österskärs station för Kr. 1.750,-. Denna byggnad är numera uppflyttad till Allängen.

Samarbete inleddes med Österåkers kommun 1928 för anskaffande av bättre brandredskap. Den frivilliga brandkåren organiserades och successiva nyinköp av brandmaterial ägde rum ända fram till 1937, då Österåkers kommun beslöt att anlägga en för hela kommunen gemensam brandstation i Åkersberga.

Österskärs brandmaterial överlämnades då till kommunen och den frivilliga brandkåren avvecklades.

Vägar

Om vägarna inom Österskär vore mycket att säga. Deras skötsel ha vållat mycken omtanke och arbete. Min personliga uppfattning är att föreningen lyckades tämligen bra med vägarnas underhåll med den lilla vägavgiften av Kr. 10,- per villafastighet som enda tillgång. Vissa vägar blevo av Herr Hellman aldrig iordningställda och anledning till klagomål ha visserligen förelegat.

Numera, sedan vägföreningen bildats, ha större möjligheter än tidigare erhållits för vägarnas tillfredsställande skötsel. Vägföreningen har ju även rättighet att begära stadsunderstöd, vilket den säkert även kommer att göra. Frågan, om bildande av en ny vägförening med större verksamhetsområde än den nuvarande, är under utredning, och Villaägareföreningen skall därvid icke försumma att söka tillvarata medlemmarnas ekonomiska intressen.

Ovanstående text är nedskriven helt i enlighet med originalet.

Tom Rissel

Fler rubriker i kommande ÖVF brev:

- Elektrisk belysning
- Vattenledning
- Avlopp
- Föreningsvillan
- Tennisplan
- Midsommaraftonfesten