

över. 1974 levererades den sista mjölken från Virsko.

Den siste arbetshästen i Virsko, ardenneren Stjärn, lämnade Lingärdet 1991, 9 år efter förtidspensioneringen. Stjärns timmerlass kunde i bästa fall väga 2,5 ton. På stallbacken stod i december 2000 efterträdaren, mellanskotaren, som tog 14 ton. Under några decennier i mitten på 1900-talet byggdes skogsbilvägnätet ut och oxarna, hästarna, flottlederna och pråmarna ersattes med traktorer och bilar. Oxarna var lågbudgetalternativet, billiga i drift och med högt slaktvärde i motsats till hästarna som inte kunde ätas. Oxarna var långsamma och hade dålig framkomlighet i terräng. De användes i jordbruket och för transporter på goda vägar men endast undantagsvis i skogsbruket. Längre transporterades träkolet endast på vinterföre och högst 20 km då längre sträckor krävde dyra övernattningar och kvaliteten försämrades av skakningar. Från slutet av 1800-talet kunde träkol levereras med järnväg via utlastningsbryggor vid järnvägarna och en kortare tid i mitten av 1900-talet med lastbil från utlastningsbryggor vid skogsbilvägar. Kol från de norrländska sågverken transporterades sjöledes till Bergslagen från 1870-talet.

Även hästtransporterna utvecklades. Hästarna blev tyngre med större dragkraft, kanske en tredubbling från 1600-talet. Tvådelade kälkar med större lastförmåga och framkomlighet ersatte från mitten av 1800-talet drögarna, slädar med långa medar.

Brukets och landböndernas egna resurser räckte inte till. Så sent som på 1930-talet körde Kolsvabor i Virskoskogen. De bodde i en lägenhet i Vinkeln och några virsbopojkar fick sköta lägenhetens eldstäder under dagen. Hästarna stallades i åkstallet.

I Virsko skötte lantarbetarna även industrins transporter och utrustningen fick anpassas. I 1900-talets början fanns mycket sank invallad åker som kunde odlas på tjäle, med trugor på hästarnas hovar och med bandtraktorer. Redan 1919 och 1920 anskaffades de

första bandtraktorerna, LIMO. De byttes ut redan 1924 mot två Celtrac, bandtraktorer av amerikanskt ursprung. De i sin tur efterträddes 1925 och 1927 av två halvbandförsedda Fordson. Traktorerna fick vintertid arbeta med skogstransporter efter omlastning vid drivningsplatserna. Brukets första lastbil köptes den 19 september 1919, en 3 tons Daimler om 22 hkr för 10 000 kr. Transporterna mellan gamla bruksområdet och järnvägsstationen gick på vintern över isen och på sommaren med pråm.

Vägar

När jag för utsocknes berättar att jag bor i Virsko händer det ibland att äldre skiner upp och frågar om det var där rödljusen fanns på bron över järnvägen. Och så var det, några år gick stora vägen från Stockholm till Västerdalarna över Skultuna, Bovallen, Ramnäs och Virsko. Den gamla bron ansågs kunna ramla ner i Vallsjöbäcken om en lastbil eller buss kom ut mot bronns kant och det ordnades en enkelriktad körbana i mitten av bron.

Sommarvägnätet runt Virsko vid gränsen mellan Snevringe och Norbergs härader var eftersatt. Den 16 mars 1759 stadgades om allmänna vägar men de för vägnätet ansvariga i Munktorp och Norberg hade inga starka skäl att ordna vägar till Virsko och några milstenar restes inte i Virsko. 1839 byggde omgivande bruksägare enskild väg mellan Seglingsberg och Västervåla och vägghållarna fick rätt att ta upp vägtull i fem år. 1893 fick Virsko allmän väg. 1922 när Staten tog hand om vägghållningen, övertog Vägkassan broarna över Kolbäckån men ännu på 1940-talet underhöll Bruket rullbron över kanalen.

Statens arbetslöshetskommission, AK, byggde 1922–1923 som nödhjälpsarbeten ett omfattande vägnät. Det var brist på vägkonstruktörer, järnvägsbyggare fick rycka in och gjorde vägar med långa raksträckor. Runt Virsko byggdes vägen Virsko-Fagersta över Vretar-

na och vägen Skultuna-Ramnäs över Bovalen. De innebar att trafikströmmen Stockholm-Fagersta-Ludvika flyttades från Västerfärnebo-Hästbäck till Ramnäs-Virso-Vretarne. På 1930-talet byggdes AK-vägen Virso-Västervåla. 1963 byggdes nuvarande riksväg 66 väster om Åmänningen från Virso till Fagersta. 1972 blev vägen Ramnäs-Virso på västra sidan Kolbäcksån klar efter 5 års byggtid.



Långkoxen, 2004. "K"-märkt AK-väg i Ramnäs, byggd 1922–1923. Koxa betyder se på dialekt.

Enskilda vägar fick underhållas av socknens markägare. I Virso svarade Brukets lantbruksförvaltning för vägen till Linja medan landbönderna fick underhålla övriga vägar. Det finns två väghållningsstenar bevarade i Gammelby och Muggbo med inskrifterna NPS/GBY respektive ANPMSS men det har funnits ytterligare minst en. Det har också funnits milstenar, åtminstone en vid Muggbo, "1/4 mil" och en i Dalkarlsbacken vid vägen till Svartmuren. Vintertid samordnades snöröjningen i ploglag, bland andra Gammelby och Nordanö.

De upplöstes på 1950-talet då två av Virsos lastbilar utrustades med snöplogar och något senare traktorerna fått schaktblad.



Virsobor på nödhjälpsarbete 1922–1923 på vägen Virso - Fagersta över Vretarne. Från vänster: Folke Johansson, Valdemar Nilsson, Algot Östlund, Sigfrid Sörbom, Herman Qvarfoth, Gustav Norling, Levin Larsson, Viktor Larsson och Axel Johansson.

Vintervägnätet över sjöar och mossar utnyttjades så långt möjligt och var viktigare och mera omfattande än sommarvägarna. Krogar och gästgiverier låg där vägnäten gick samman.

I januari 1905 anhöll Herman Lagercrantz för Virso AB som ägare till Forss hos Kungl Majts Befallningshavande i Västmanlands län att en omkring 13 km lång landsväg skulle byggas mellan Forss och Virso. Då skulle *Vester Fernebo socken som jämförelsevis var mycket vanlottat i fråga om kommunikationer få en betydlig lättnad. De södra byarna i Vesterfernebo skulle på detta vis få väsentligt bättre järnvägsförbindelser och tillgång till hamn vid Strömsholms kanal. Vägen skulle dras antingen enligt stakningen av det östra och bortvalda förslaget från 1896 till Krylbo-Örebro jernväg från Nordanö till Sörhörende väster om Vallsjöbäcken och norr om Vallsjön eller efter vintervägen mellan Virso station och Forss.* Bror