

Vägar

Vintervägar

Vintervägnätet över sjöar och mossar var förr viktigare och mer omfattande än sommarvägnätet. Det var mindre backar och lägre friktion mot vägbanan och varje foras kunde ta mera last på vintern än sommartid. Slädarna för persontransporter var avsevärt bekvämare än de skakiga och olycksdrabbade vagnarna.

Vägarna fick risbäddar eller försågs med kavelbroar över mossar och prickades ut över sjöarna. Krogar och gästgiverier låg där vägnäten gick samman.

I Virsbo kom vintervägen söderifrån fram längst ned i Gnarpviken, där Krogstenen finns kvar, och gick över sjön fram till förlängningen av Björkhagsvägen på Gamla Bruket.

På allmen Communalstämma i Ramnäs Söndagen den 4 Dec 1864 fördelades vinterväghållningen runt Virsbo för år 1865:

Wirsbo Bruk, väghållningen från WesterWåhla Sockengräns förbi Bruket till midt på Wirsbosjön, om sjön är ofarbar till Nordanö vägskillnad.

Landbönderna på Näs och Hökebo, från midt på Wirsbosjön till Näs fägata, Landbönderna i Gammelby och Nordanö, från Nordanö vägskillnad till gränsen mellan Wirsbo Bruk och Seglingsbergs Bruk.

På samma stämma utsågs Snöplog Fogdar:

För Wirsbovägen Wirsbo Bruks ägare

För Nordanövägen Landbonden A Persson i Nordanö.

Sommarvägar

Sommarvägnätet runt Virsbo vid gränsen mellan Snefringe och Norbergs härad 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 Virsbo. 1839 byggde omgivande bruksägare enskild väg mellan Seglingsberg och Västervåla och väghållarna fick rätt att ta upp vägtull i fem år. 1893 fick Virsbo allmän väg.

Statens arbetslöshetskommission, AK, byggde 1922-1923 som nödhjälpsarbeten ett omfattande vägnät. Runt Virsbo byggdes vägen Virsbo-Fagersta över Vretarna och vägen Skultuna-Ramnäs över Bovallen. De innebar att trafikströmmen Stockholm-Fagersta/Ludvika flyttades från Västerfärnebo-Hästbäck till Ramnäs-Virsbo-Vretarne. På 1930-talet byggdes AK-vägen Virsbo-Västervåla. 1963 byggdes nuvarande riksväg 66 väster om Åmänningen från Virsbo till Fagersta. 1972 blev vägen Ramnäs-Virsbo på västra sidan Kolbäcksån klar efter 5 års byggtid.

Enskilda vägar fick underhållas av socknens markägare. I Virsbo 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 Virsbos lastbilar utrustades med snöplogar och något senare traktorerna fått schaktblad.

Vägförslagen

1905

I januari 1905 anhöll Herman Lagercrantz för Wirsbo AB som ägare till (Hörnsjö)Forss hos Landshövdingen att en omkring 13 km lång landsväg skulle byggas mellan Forss och Virsbo. 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 Virsbo station och Forss".

1930-talet

Bror Lagercrantz upprepade på 1930-talet denna anhållan men vägen kom aldrig att byggas.

1980-talet

I början av 1980-talet projekterades en förbifart i Virsbo så att den tunga trafiken skulle gå utanför centrum. Vägen började vid grusgropen och gick parallellt med Karlsgatan i kanten av Brännmossen över Åmänningen vid båthamnen och upp på 66-an. Vägen byggdes inte utan broarna vid Verksholmen byggdes om i stället.

Järnvägar

1874 års förslag

På anmodan av bruksägarna Carl Fredrik von Hermansson på Ferna och Harald Ericsson på Ramsberg projekterades 1874 en drygt 8 mil lång järnväg som skulle sammanbinda Bergslagens Järnväg, BJ, som gick mellan Göteborg och Gävle, genom bland andra Hällefors och Ludvika, med SWJ, som gick mellan Kärrgruvan och Stockholm. I de sju socknar som järnvägen enligt förslaget skulle passera var 1872 järntillverkningen 57 000 ton och malmbrytningen 61 000 ton. Den nya järnvägen ansågs kunna ta över delar av dessa transporter då avståndet till exporthamn minskade för många orter. Dessutom skulle de bättre transportmöjligheterna göra att outnyttjade naturtillgångar skulle kunna användas. Järnvägen var tänkt att gå från Björksjö, mellan Bredsjö och Hällefors, över Stjärnfors, passera Centraljärnvägen, malmbanan från Grängesberg till Oxelösund, i Rällså, fortsätta över Ösarhyttan i Stråssa gruvfält, Ramsberg, Gammelbo och Hägernäs, ansluta till KUJ, Köping-Uttersbergs Järnväg, i Uttersberg och gå vidare till Färna. Därifrån skulle den fortsätta och ansluta till SWJ vid tre alternativa stationer, Seglingsberg, den nybyggda Muren eller Nordanö, som stationen kallades tills den namnändrades till Virsbo. Anslutningen till Nordanö skulle ske norr om Virsbosjön med omlastningsplats vid Virsbo Bruk. Nordanöalternativet var längst, hade flest kurvor men minst lutningar. Alla byggnader skulle göras i trä utom lokstallar i tegel och banan förses med elektrisk telegraf. Kostnaden beräknades till 6 850 000 kr till Seglingsberg, 6 730 000 kr till Muren och 6 750 000 kr till Nordanö.

BJ anslöts till SWJ från Ludvika via Smedjebacken år 1900.

1876 års järnväg

Den 27 juli 1876 öppnade Stockholm-Westerås-Bergslagens Järnvägar, SWJ, trafik mellan Tillberga och Kärrgruvan.

I Virsbo kallades järnvägsstationen Nordanö till en början men fick namnändras på grund av förväxlingsrisk med Nordanå. 1880 fanns i vardera riktningen en daglig förbindelse med Tillberga och i andra riktningen Kärrgruvan. Dessutom fanns ännu en daglig förbindelse i vardera riktningen tisdagar och fredagar. Restiden var 1 timme 20 min från Tillberga och biljetten kostade i första klass 2,80, i andra 2,15 och i tredje 1,40. 1943 tog SJ över trafiken som utökades med förbindelse till Fagersta och Västerås över Surahammar och Hallstahammar. Den 5 december 1956 blev järnvägens elektrifiering till Ludvika klar samtidigt som bangården i Virsbo byggts om.

Sedan smältsmedjan lagts ned 1890 lastades träkol från lastbryggan, den senaste byggd 1935, vid stationen och även torv, bruten i Trummelsberg, under senaste kriget. Wirsbosågens produktion levererades till en del med tåg.

Järnvägen fick ingen betydelse för smältsmedjans transporter men väl för Brukets försörjning av mat och andra förnödenheter. Den kom att spela stor roll för den framväxande industrin. Nu kommer tåg dagligen från Brahestad i Finland med stål till Rörverket och även smedjan får råvara på järnväg.

1896 års förslag

Inför Statens Järnvägars, SJ, byggande av stambanan Krylbo-Örebro, som öppnades 1900, stakades 1896 två sträckningar. En gick norr om Åmänningen genom Skinnskatteberg, Västanfors och Norberg och en söder om Åmänningen genom Virsbo. Järnvägen kom västerifrån in på Wirsbos marker mellan Avlången och Stenbjörn förbi Fellingstorp och Stenhuggars, genom Gamla Bruket och över norra delen av Verksholmen. Den följde Virsbosjöns strand förbi Enebba, över Persbo- och Vallsjöbäckarna till järnvägsstationen i Gammelby vid SWJ. Mot Västerfärnebo stakades den omedelbart nordväst om Vallsjöbäcken förbi Stora Vallsjön och Sörhörende fram till (Hörnsjö)Forss. Den södra sträckningen blev 400 000 kr billigare och 5 km kortare än den norra. Trafikunderlaget hade år 1897 av Ferna uppskattats till 5 850 ton årligen, varav 2 000 ton trävaror från Virsbo och 3 000 ton träkol till Trummelsberg. Det norra alternativet valdes genom trakter med större lokalt trafikunderlag.

Trallbanor

Trallbanor byggdes för interna transporter och för att underlätta transporter över land mellan segelbara farleder. På några håll fanns färjor för att slippa omlastning. I mitten av 1870-talet konstruerade fransmannen Paul Décauville ett system med (ofta tippbara) vagnar på 600 millimeters spår i smidigt flyttbara moduler.

I Virsbo fanns 600 millimeters trallbanor på tre ställen, på Verksholmen för transporter från kaj vid Åmanningen ner till industrierna, från sågen ut till brädgården vid Gamla Bruket och vid järnvägsstationen från bryggan vid sjön upp till lastkajen vid bangården. Det var korta banor, vagnarna drogs med handkraft och det fanns inga lok.

Vattenvägar

Strömsholms Kanal

Kanalen finansierades till stor del av Wirsbo, 1776 tecknade Niclas Sahlgren, morfar till Wirsbos ägare, andelar om 20 000 riksdaler specie, knappt 20 % av totalt 108 500. Byggstarten var i Virsbo 1777 och kanalen blev klar 1795

2 av 38 Canal-Fartyg hörde hemma i Virsbo år 1795, Wirsbo och Försöket. Bruket ägde kanaljakter fram till år 1889, då Julie gjorde sin sista resa för Wirsbo.

1797 var trafiken genom Virsbo mest lokal. Slussintäkterna vid Fagersta uppgick till rdr 1 370.17.11, vid Virsbo rdr 2 636.17.10 och vid Skantzen (Hallstahammar) rdr 640.9.6.

Genom Virsbo fraktades:

9 651 $\frac{1}{8}$ skeppund Stångjern

22 487 $\frac{1}{2}$ skeppund Tackjern

57 $\frac{7}{8}$ skeppund Ståhl, Spik m. f. Manufaktur

3 506 $\frac{1}{4}$ tunnor Spannmål, Gryn och Mjöl af alla slag

1 233 $\frac{1}{2}$ tunnor Salt, Sill och Diverse Salt-Fisk-vahror

128 $\frac{1}{4}$ tunnor Specerier, KramGods och Diverse Handelsvarar

299 tunnor, kistor, lådor Tjära, Tobakskistor, CardusLådor, Snusfjärdingar, m. m.

120 2/5 skeppund Ost, Smör, Talg, Torrfisk, Kött, Fläsk, Lin, Hampa, Hväv, Togvirke m. m.

46 ½ åmar och ankare Win, Ättika, Sirap, Olja, m. m.

544 styck Flyttsaker, Åkdon, Meubler, Diverse Persedlar, Paqweter, m. m.

Ett skeppund motsvarade 150 – 195 kg beroende på varuslag, totalt passerade gissningsvis 700 fartyg med 8 000 ton gods.

Flottleder

När träindustrin tog fart i mitten av 1800-talet utvecklades lösflottning av virke i Sveriges vattendrag som det billigaste transportmedlet, totalt fanns som mest omkring 3 000 mil flottleder, mer än det svenska järnvägsnätet som var knappt 1 700 mil när det var som längst. Älvarna kompletterades med dammar, timmerrännor, timmermagasin och sorteringsverk. Flottarna, vanligen skogsarbetare under vintern, följde timret och massaveden under vårfloden. Det var ett riskfyllt arbete och runt flottarna spreds ett romantiskt skimmer. Epoken avslutades i Sverige när Klarälvens Flottningsförening överlämnade vattnet till mer lönsam elproduktion, 1982 var sista året för buntflottning och 1991 upphörde lösflottningen.

Det förekom också timmerbogsering av buntat virke över insjöar och efter norrlandskusten.

Vattendragen runt Virsbo var olämpliga för flottning. När timmer kördes med lastbil lossades timret vid lastkajen någon kilometer uppströms sågverket för att lösflottas ned till intaget. Västra stranden av Åmänningen var sank och försvårade placeringen av lastkaj närmare sågen. Länsor, sammankopplade timmerstockar, höll timret på plats.

Mötesplatser

”Det var dans bort i vägen” skrev Gustaf Fröding, under ett 50-tal år under 1900-talet fanns ungefär 100 000 mjölkpallar efter vägen, Sveriges genom tiderna vanligaste och mest besökta mötesplatser, och länge var vägskälen en plats där överheten inte kunde hindra människor att träffas.

I Virsbo grundades Metall avd 233 i Hårsmo vägskäl, där vägen från Virsbo till Gammelby delar sig till Västervåla. Så länge ingen fackförening fanns kunde arbetarna samlas i Föreningslokalen. Det förbjöds när facket bildades. I april 1918 arrangerades därför i Hårsmo vägskäl föredrag av ombudsman C E Sjöberg, den 28 april bildades avd 233 Metall med 34 medlemmar, förhandlingar med Bruket började i juni. Efter konfliktvarsel med avfolkningsförslag slöts avtal den 1 augusti där facket vann.

Runt Virsbo var mötesplatsen vid Engvalls mjölkpall i Gammelby by den som höll ut längst, in på 1970-talet, även sedan den sista mjölken levererats 1974.