

VÄGUNDERHÅLL FÖRR OCH NU.

Från början fanns ju inga vägar, utan endast stigar som man trampade upp och följde. Dessa blev så småningom till körbara farleder som förbättrades undan för undan, genom att man hjälptes åt i byarna att skapa bättre förbindelser med varandra. Genom industrins intåg i samhället ställdes större krav på vägarna. Man organiserade vägunderhållet på så sätt att varje Hemman fick ta sin del av vägunderhållet. Hur lång sträcka man tilldelades berodde på hemmanets storlek. Detta markerades med, i många fall märkta, stenar eller pålar vid sidan av vägen. Vissa fick således en lång sträcka, andra däremot kanske bara någon meter att sköta om. I socknarna bildades s.k. Vägstämmor och för att få bli ledanot i denna måste man ha vissa ekonomiska tillgångar, vilket betydde att man hade s.k. Vägfyrek, som gav rösträtt i stämman.

Under Kung Gustav III:s tid, således under senare delen av 1700-talet inventerades vägarna och längdmättes. I samband härmed uppsattes dels milstolpar, dels halvmilstolpar och dels kvartsmilstolpar (fjärdingsväg). En mil beräknades vara 10.000 meter lång, men med de primitiva mätningsmöjligheter man hade att tillgå, kunde milen variera mellan 10.000 och 12.000 meter, vilket framkom vid noggrannare kontroll.

(Vad Letstigen beträffar uppmättes den, om man utgår från det årtal som står på milstolpen öster om Fågelåsen, under 1770-1780-talen. Där står året 1781 angivet.)

Dessa vägmärken utgör något av vägväsendets finaste kulturminnen och bör därför vårdas omsorgsfullt till eftervärlden. Milstolparna t.ex. är upptill försedda med en kungakrona och i övrigt är inhugget Kung Gustav III:s emblem, Länets hövding Evert A, Frang samt årtalet då den sattes upp. Allt hugget i s.k. täljsten, monterad på en sockel av uppmurade stenar. Halvmils och kvartsmilstolparna är mindre utsmyckade, men även de är värdefulla ur kultursynpunkt.

År 1925 ändrades bestämmelserna angående vägunderhållet så att resp. Härader tog över ansvaret för vägarna och i samband härmed bildades Edsbergs härads Vägkassa. På vissa håll lämnade Vägkassorna ut underhållet på entreprenad. Detta skedde t.ex. inom Edsbergs härad, - Dit Svartå, med omnejd hör. - som i sin tur anlidade Vägvakter i stor utsträckning. Förutan vägvakterna anskaffades en väghyvel, märket Fordson, en GMC-lastbil och två mindre lastbilar av märket T-Ford, samt personal till dessa maskiner.

Nyåret 1930 upphörde entreprenaden och Häradet drev vägunderhållet i egen regi. I samband härmed inköptes två väghyvlar och en vägvält, som var kombinerad vält och väghyvel. En vägförman anställdes och personal för de inköpta maskinerna. Bilar hyrde man in från åkare på trakten. Man anlidade också de vägvakter som tidigare åtagit sig dessa uppgifter. I övrigt anställdes ingen fast personal.

Detta gällde såväl sommar- som vinterunderhåll. De som anställdes för vissa underhållsarbeten fick därför anses som tillfälliga och därför kunde sägas upp när resp. arbeten upphörde. Vägarbetet var mycket säsongsbetonat. På vintern 1931 organiserade vägarbetarna sig och ingick i Svenska Väg- och Vattenbyggnadsarbetareförbundet.

Något avtal gick dock att få fram, då den fasta personalen var för liten till antalet, då de flesta var endast tillfälligt anställda. Detta förhållande pågick till nyåret 1937. Från ~~MM~~ detta år övertog Länstyrelsen vägunderhållet och häradena slogs samman så att det bildades större enheter, vilket betydde att Edsbergs härad slogs samman med Karlskoga bergslags härad och bildade Örebro läns Västra Vägdistrikt. Då vägarbetarna i Karlskoga redan hade avtal med arbetsgivaren och Vägmästaren där ville ha den saken ordnad över hela distriktet fick de redan organiserade företrädare vid anställning av personal. Det fanns några bland de som tidigare arbetat vid vägunderhållet som var anslutna Lokals Samorganisationen (LS) och ville ha ett separat avtal, men det gick inte Vägmästaren med på. Han ville bara veta av ett avtal och dom fick välja att få söka annat arbete eller gå in i det förbund som redan hade avtal med arbetsgivaren.

Att vägarbetarna från Edsbergs härad kom att lyda under samma avtal som arbetarna i Karlskoga innebar en avsevärd förbättring såväl i anställnings- som löneförhållande. Vad anställningen beträffar så blev den mera stadigvarande och i lönehänseende en löneökning med 15 öre i timman, vilket utgjorde 20%:s ökning. Det betydde mycket efter dåvarande penningvärde. I samband med sammanslagningen byggdes, under år 1937 ett garage i Svartå med tillhörande förråd. Senare byggdes också ett garage i Kvistbro. Inom vägdistriktet anställdes förutom Vägmästaren två biträdande vägmästare, varav en var placerad i Karlskoga och en i Svartå. I Svartå anställdes en smed, en chaufför, en väghyvelförare samt en snickare och två grovarbetare. Vid Kvistbro byggdes också en liknande garageanläggning och en fast arbetarstam anställdes. Vad maskinparken anbelangar anskaffades två väghyvlar två lastbilar och ett krossverk, med placering dels i Svartå och dels i Kvistbro. Dessa utökades senare med en bil i Svartå.

År 1944 övertog Svenska Staten vägunderhållet för hela riket och ett statligt verk (Statens Vägverk) tillsattes, som i sin tur tillsatte Vägförvaltningar för varje län. Karlskoga, som blev stad år 1940, hade då redan separerat från vägdistriktet och Degerfors blev Köping vid årsskiftet 1944 och blev då egen väghållare, varför Svartå blev huvudort för Örebro läns Västra Vägdistrikt, som sedan fick beteckningen Vmo. T:4, vilket betyder Örebro läns 4:de vägmästareområde.

Efter vägunderhållets förstatligande har stora förändringar vidtagits på såväl maskin- som på personalsidan. På personalsidan tillsattes en Vägmästare, en Biträdande vägmästare och senare en Vägtekniker samt övrig personal i den mån som verksamheten utökades med verkstad, förråd, kontor och ökad maskinpark.

I samband med förstatligandet vidtogs vissa gränsändringar mellan områdena, vilket innebar att garaget vid Vretstorp, med tillhörande personal, kom att sortera under Svartå. Det hade tidigare tillhört södra distriktet.

Vid Svartå, som var huvudort för området, byggdes år 1962 ett nytt garage med verkstad, förråd och kontor. Dessa byggnader togs i bruk under november månad 1962.

På grund av att biltrafiken ökat och vägmästareområdet tilldelats en ganska lång sträcka av Europavägen mellan Göteborg och Stockholm (E:3) skall, enligt uppgift, vägstationen vid Svartå flyttas till Laxå, för att bättre kunna behärska underhållet, vid olika väderleksförhållanden under olika årstider, med snabbare utryckningar.

Om man ser tillbaka femtio år och jämför vägunderhållet med nutid, så har det skett något av en revolution på det området. Det gäller både vägarnas beskaffenhet och det sätt på vilket man då kunde och nu kan bedriva vägunderhållet. Förr fick man utföra det mesta med tungt kroppsarbete, med spade, korp, spett och skyffel. Nu används maskiner till de tyngsta arbetena, vilket ger bättre förutsättningar för ett bra vägunderhåll och dessutom är lindrigare för personalen.

Vad som här ovan angivits, är minnesanteckningar av Wilhelm Larsson, som varit anställd vid vägunderhållet från år 1927 till den sista januari 1973. Alltså under de år då de största förändringarna skett, och är ett försök att i stora drag tala om vad som skett under åren.