

Ett vägstycke

Först på 1920-talet var inte många vägar under allmänt underhåll, utan bönderna fick hålla dem i ordning. De fick då varsina vägstycken i varierande längder allt efter gårdarnas storlek. I Tuna hade vi vägar åt två håll, dels över Boet, St. Åby och Ödeshög, och dels Tällekullen och Ödeshög. På så vis hade vi vägstycken på två allmänna vägar, jämte småvägar innan man kom fram till de allmänna vägarna. Därmed hörde till bara vår gård sex till sju vägstycken. Småvägarna var det ju inte så noga med, men på de allmänna var det vägsyn en eller två gånger om året. Där vägstycket började var en s.k. vägtavla uppsatt i vägkanten. På den stod gårdens namn och storlek, samt ägarens namn, t ex:

”5/48 mantal Tuna
E H Johansson
89 meter”.

Vägsynen var utsatt genom annonsering till en viss dag. Då skulle vägen vara grusad och i bra skick. Synemän var länsmannen och ett par karlar till. Efter vägsynen brukade det komma ett brev om att vägstycket inte dög, utan det behövdes ytterligare si eller så många lass grus till. Ibland kanske även diken behövde rensas upp, eller dylikt. Ibland, om det var många små vägstycken efter varandra kunde vägen se ut som en randig matta. En bonde kanske lade på lite makadam, en lite rött grus som han hittat i någon backe, och en annan tog lite mursand eller vad han fick tag i. Det kvittade ju vad de gjorde, det blev ju ändå bakläxa.

Det kom ibland ut historier om länsmän och vägsyner. En bonde höll på och arbetade på sin vägbit när vägsynen kom åkande. -Vägen är för smal här, röt länsmannen. -Räcker den på längden då, svarade bonden. Nykterheten var inte alla gånger vad den borde vara när vägsynen var ute på sina uppdrag. En gång hade en länsman tittat väl djupt i flaskan och råkat ramla i diket. En bonde kom vägen fram och fick se överhetspersonen nere i diket. -Vad gör du där nere, frågade bonden. -Jag är ute på vägsyn, svarade länsmannen. -Ska du syna diken också, hördes bondens lugna replik.

Allt eftersom biltrafiken ökade övertog vägstyrelsen de allmänna vägarna, och vägskatten kom istället.

Brandsyn

När vi var små var brandsynen en rolig tillställning, för då skulle brandsprutorna ställas i ordning. Gubbarna brukade komma på våren eller försommaren. Då ställdes det ut två stycken slangsprutor och två till tre stycken s.k. kopparsprutor, som såg ut som väldiga kokspritsar. Så var det hinkar och stegar som skulle fram, samt ett par brandhakar. När inte sprutorna användes under lång tid blev ju sugar och packningar torra, men på synedagen sågs sprutorna om, och vi fick spruta så mycket vi orkade. Vi sprutade på väggar och träd, och vi sprutade på varandra av hjärtans lust. Sprutorna mådde ju bara bra av att få vara igång lite. Vi mådde inte heller illa av duscharna vi fick. Vem som gick brandsyn minns jag inte.

Ett gammalt ordstäv: Gud bevare vårt land
ifrån eld och brand
och tjuvahand.

Stängeskor

Innan lastbilarna kom igång körde bönderna sin ved med häst och vagn eller med kälkdon. En veduppköpare i Stava hette Konrad Hård. I Ödeshögs skogsbygd och i en del av St. Åby körde bönderna veden till Stava hamn. Därifrån fraktades veden till Jönköping eller andra platser. Från Tuna gick vägen förbi Gräsberg, Fogeryd, Tällekullen, Börstabil, Krokek och Stava, ca en mil. När man kom fram till Stava skulle man ned för två väldiga backar, först den s.k. Vargaliden innan man kom ned på vägen mellan Ödeshög och Gränna. Sedan var det Sjöleden från nämnda väg ned till hamnen. Det var i dessa tider man använde stängeskor. Det var en sorts broms för att hjälpa hästarna hålla emot de tunga lassen. Stängeskon utgjordes av en ca 60-80 cm lång plankbit. På översidan satt en liten plankbit på var sida för att hjulet skulle ha en säker plats att stå i. En järnkätting var fästad i framänden av stängeskon. Andra änden av kättingen hakades fast på ett lämpligt ställe i främre delen av åkdonet. På undersidan var stängeskon skodd med järnskenor som skydd mot slitage. När man kom fram till en backe lades stängeskon framför, oftast vänstra, bakhjulet. När så hjulet var mitt på stängeskon var kättingens längd så avpassad att den då var lagom sträckt, och på så vis satt skon kvar på sin plats. Nu stod hjulet på stängeskon och tryckte med sin tyngd ned den i vägbanan, och så blev det en ganska bra bromsverkan. Det gnisslade och skrek under stängeskon. Det blev en slät och bra ränna att gå barfota i när man var liten och var med som grindpojke. När man kom tillbaka upp för Vargliden gömdes stängeskon i någon buske tills nästa gång. På vintern med kälkdon hade man en annan sorts stängesko, en stor järnbygel som man fäste på bakkälken. I ena änden var ett par öglor för att kunna slå igenom en träpinne. Denna stängesko var inte tung, utan fick ha sin plats hängande på en målstake för jämn.

Stava hamn var mycket utsatt för Vätterns stormar. I början på 1930-talet blåste den sönder så mycket att det blev för dyrt att hålla den igång. Skutorna kom bort, och lastbilarna kom istället. Sista gången jag körde ett lass ved till Stava hamn var sommaren 1929.

Hilmer Johansson
Lima, en solig marsdag 1996