

AVD:ffa FIL:iguafel6 SLUGG:Bempas farfa KOR6:FK PUBL:16.02

?) Banvakten nr 39 Johan Eriksson färdig att ge sig iväg ut på en inspektionstur på sin stakadressin. Hjulingen, som den också kallades, blev krossad av ett tåg.

(Foto gm Helena Eriksson, V Frölunda. Olle Anderssons saml.)

?) Familjen Eriksson "på spåret" våren 1913. Frv döttrarna Lisa, Margit, Astrid, Hilma som omkom i tågolyckan vid Tansbo 5/9 1958, Ebba i mamma Hannas knä, Johan, Arvid, Eva och Helena.

(Foto gm Helena Eriksson, V Frölunda. Olle Anderssons saml.)

~~Bempas farfar i Gopen~~ *V Chbstugan 25 Gopen*
~~fer på egen stakadressin~~

Sjön Gopen mellan Sägmyra och Bjursås, en knapp halvmil lång och en knapp kilometer bred, hade en gång i tiden namn om sig att vara Sveriges mest kräfterika sjö. På dess norra sida går länsvägen mot Leksand och på södra sidan ställvis tätt intill stranden gick

Järnvägen mellan Falun och Rättvik.

Det är dock nu snart 30 år sedan den förevarann och den tomma banvallen används, om än aldrig så smal, för gående, cyklister och även motorfordon. Schässmyrviken, som den på ortsmål kallades (eg Skafsmyrviken), var vacker med sina täta vassruggar och mängder av näckrosor och gick ända intill banvallen där en liten bäck utmynnade.

Invid stränderna kunde man på sin tid fånga nästan hur mycket man önskade av stora och fina, riktiga svenska kräftor, breda över "rumpan" och klor som "rörtänger".

Längst inne i viken bland björkarna låg den lilla banvaktestugan nr 25 Gopen. En gång i tiden hade den nr 30. Den kallades i dagligt tal aldrig annat än "Schässmyra" och namnet Gopen förekom nog endast på namnskylten och i järnvägsbolagets papper. Den låg 22220 meter från Falun och 4160 meter från Sägmyra, 169,63 meter över havet.

Erik Wilhelm Andersson hette han, den förste banvakten vid 25 Gopen

den 1 november 1889. Han var född i Wessland, numera Västlands församling i Uppsala län den 1 januari 1864. Han var då ogift och hade före befordringen varit sk extra arbetare vid bangården i Gävle sedan ett par år tillbaka. Han gifte sig redan den 9 maj 1890 med Anna Lovisa Wahlström, född i österlövsta församling i Uppsala län. Hon kom tillsammans med nyblivne maken till Gopen den 12 samma månad. Tillsammans fick de tre söner, Wilhelm född 2 april 1891, Ragnar den 27 november 1892 och Arvid den 18 april 1895.

Andersson var en duktig och plikttrogen banvakt men som så många andra inom samma yrke plågades han svårt av kronisk ledgångsreumatism. Att vara banvakt innebar inte någon åttatimmars-dag och vintertid med ymnig nederbörd och ibland snöstorm kunde det bli arbete flera dygn i sträck i våta kläder och med kall mat. Vaktsträcka 25 var 4950 meter lång och nära en kilometer låg intill sjöstranden helt öppen för nordan- och östanvinden. När drivenön träffade banvallen uppstod turbulens och orsakade höga drivor. Men tågen måste fram och snön undan oavsett om det var natt eller dag.

Den 1 juli 1900 flyttade familjen Andersson till vaktstugan nr 24 Lustebo som efterträdare till den genom så tragiska omständigheter bortgångne August Wikström. Andersson fick med tiden allt större bekymmer med sin sjukdom och sökte till Lustebo för att komma litet närmare bebodda trakter och närmare väg.

Efter långa sjukskrivningsperioder, under vilka han kunde åtnjuta vissa förmåner från järnvägen, ansåg man att han hade mycket små om ens några utsikter att kunna upprätthålla tjänsten. Hans vikarie, Carl Cederberg, som var extra banvakt vid Grycksbo station, blev den 1 januari 1906 ordinarie med nr 43.

Banvakten nr 40 Erik Wilhelm Andersson fick sjukpension med 290 kronor/år och flyttade till Korsnäs. Man ansåg att han med hjälp av sin hustru, som erhöll ett mycket blygsamt arvode, skulle kunna sköta grindbevakningen vid landsvägsövergången. Andersson avled efter ett år den 7 december 1904, medan hustrun skötte grindarna fram till 31 december 1933, då de ersattes med mekaniska vägbommar. Anna Lovisa Andersson pensionerades vid 62 års ålder.

Den 1 juli 1900 utnämndes extra arbetaren vid 7:e banmästareavdelningen Jusk Johan Eriksson till ordinarie banvakt nr 39. Han fick överta Wikströms tjänst och skulle egentligen börjat i Lustebo, men eftersom Andersson på grund av sin ohälsa uttryckt önskemål att komma närmare civilisationen och dessutom redan hade över tio års erfarenhet i yrket, bytte man och det fick bli Gopen.

Johan Eriksson var född i Larseryd, Grycksbo, den 14 mars 1872 och

Johan Eriksson var född i Söderbärke den 25 augusti 1870 och vid den tiden bosatt i Grycksbo. Vid inflyttningen i tjänstebostaden hade makarna Eriksson tre döttrar och en fjärde föddes en kort tid därefter. Under de 35 år som Eriksson var järnvägen trogen utökades familjen till att omfatta nio döttrar och två söner, men av dessa uppnådde sju döttrar och en son vuxen ålder. Som mest bestod familjen av elva personer i ett rum och kök.

Erikssons yrkesval påverkades med säkerhet av hans tre år äldre bröder Erik, som redan arbetat åt järnvägen i tio år och redan 1891 blev banvakt vid den ett par sträckor längre västerut belägna

~~skottetugan 32 Hyttsjön.~~

~~<M>Hjulingen kvaddades~~

<T> Johan Eriksson beskrivs som en mycket noggrann och fordrande arbetsledare, men omtyckt och respekterad för sitt kunnande. Han var också mycket tekniskt intresserad och en av hans första åtgärder var att skaffa sig en sk "hjuling" för att på ett någorlunda bekvämt och snabbt sätt kunna inspektera "sin sträcka". Han beställde hem en sats bestående av tre hjul av metall och tillverkade sedan en plattform på vilken han sedan kunde stå och staka sig fram.

Men detta praktiska arbetsredskap blev han av med på ett nog så dramatiskt sätt. När han passerade bostaden under en inspektionstur, stannade han åkdonet och "tittade inom hemma" för att höra om det kommit något telefonmeddelande. Eftersom det inte var någon tågtid hade han lämnat hjulingen kvar på spåret, och medan han var kvar inne i köket passerade ett oanmält arbetståg och smulade sönder hans kära hjuling.

Eriksson var lika fordrande mot sig själv som mot sina arbetare och betraktade händelsen som en stor försyndelse. Trots att hjulen var användbara, samlade han ihop alltsammans och i helig ilska drog till skogs och grävde ner spillrorna. Ingen i familjen fick dock reda på platsen. Nog var det väl ändå en försynens lilla vink att han skulle kontrollera telefonen, för om han bara fortsatt framåt skulle en kollision med tåget varit oundviklig och om utgången kan man bara gissa. Trampdressinen, som fick ersätta hjulingen, lämnade han aldrig

utan tillsyn.

Johan Eriksson var också mycket intresserad av resor och i en banvakts löneförmåner ingick årligen ett antal familjebiljetter gällande på den egna banan. Det berättas att han åtminstone en gång om året tog ett eller flera av barnen med sig längre eller kortare resor i Sverige. Långt efter uppnådd pension kunde han också uppfylla en länge närd önskan att få se Egypten och pyramiderna.

En kombination av intressena teknik och resor gjorde att han, så järnvägare han än var, skaffade sig en bil. Vaktstugan låg ju vid "landsvägslost land" och det blev att ta trampdressinen nästan två kilometer fram till garaget, där T-Forden W4376 stod och väntade. Året var 1926 och bilarna inte alltför vanliga. Sin "illojalitet" mot järnvägen försvarade han med att han förutan bilen måste ta en omväg på sju mil för att komma till Insjön och Åhl för sina kommunala uppdrag.

<M>Bempas farfar

<T> Vid pensioneringen den 31 juli 1934 flyttade banvakten nr 39 Johan Eriksson åter till föräldrahemmet i Larsarvet i Grycksbo. Efter ett väl förrättat värv fick han njuta pension i över 25 år och han avled i en ålder av nära 88 år den 3 november 1959. Tyvärr hann han inte få ta del av sonsonens alla framgångar på idrottsbanan. Sonsonen var Bernt "Bempa" Ericsson, som efter sina bedrifter på bandybanor och idrottsplaner blev en av vårt lands mest kända idrottsmän genom tiderna och kallades för "Mr Bandy".

Vaktstugan 25 Gopen då, vad blev det av den? Efter att ha stått obebodd under några år såldes den i oktober 1937 tillsammans med uthus för 810 kronor. Den finns än i dag i om- och tillbyggt skick högt uppe i en backslutning på andra sidan sjön. Därifrån har man utsikt över till den ursprungliga platsen där inga tåg längre går förbi och parkeringsbekymmer för stakdressiner varken finns eller behövs.

OLLE ANDERSSON

© 5/1984
~~1994~~

den 14 mars 1872 och