

för en "höjdarträff" på Turisthotellet, påkörde i en obehövad övergång vid kilometer 115+830 (24+148) en skåpbil, W 5421. Bilen, en ombyggd T-Ford, fördes av slaktaren Sven August "Slaktar-Sven" Eriksson som omedelbart dödades och fordonet totalförstördes. Eriksson var en erfaren bilist som varje lördag-förmiddag besökte en trogen kundkrets för att erbjuda chark-varor, bröd etc. Han passerade under saludagarna flera obehövade övergångar oftast i båda riktningarna och han var väl bekant med tågtiderna. Denna lördag var han av någon anledning mycket försenad, vilket var mycket ovanligt. Hans punktlighet såväl sommar som vinter gjorde, att kunderna sades kunna ställa klockan vid hans ankomst. Vägövergången till Nybo berör endast en fastighet och mycket litet trafikerad, mest då av de på fastigheten boende. Det ansågs inte ens nödvändigt att märka ut för signal med lokvisslan. Eriksson hade ingen kännedom om det extra persontåget och i sin iver att hinna betjäna dagens sista kunder såg han inte det ankommande tåget. Sikten är dessutom nästan obefintlig ända tills man är framme vid spåret, då övergången ligger just i slutet av en jordskäring och dessutom i en kurva. Fastän jag då var bara åtta år minns jag smällen och de skrikande tågbrömsarna. Klockan var 15.55 och tåget, som skulle gå direkt till Rättvik utan uppehåll i Sågmyra hade tagit ordentlig sats i den beryktade Sågmyra-backen, 939 meter lång och GDJ värsta stigning 17,8 o/oo. Det var först svårt att höra varifrån ljuden kommit, men sedan lokvisslan ljudit ett flertal gånger under rensningen av spåret, fattade man vad som hänt och var. Jag vågade inte gå dit själv men i min mors sällskap kunde vi först se resterna av skåpbilen som av loket förts ett 100-tal meter framåt och dessutom varorna spridda över ett stort område. Händelsen väckte stor förstämning i samhället då Slaktar-Sven var bekant med alla och känd för sina kvalitetsvaror av egen tillverkning, humana priser och ett glatt och vinnande sätt mot sina kunder. I min hemby Vrebro skulle lördagarna efter denna händelse aldrig bli sig lika. Aldrig mer skulle man kl 9.30 - varken mer eller mindre - få höra det typiska ljudet när Slaktar-Sven lade in halvfar-ten i Åbacken innan han passerade järnvägsspåret.

Inte i något av dessa relaterade fall ansågs järnvägen försumlig. Erikssons efterlevande änka Gerda ansökte hos GDJ att hon "ex. gratia" skulle tillerkännas någon ersättning i anledningen av händelsen den 2 april 1938. GDJ styrelse beslöt tillerkänna fru Eriksson ett belopp av 1.000 kronor under förutsättning att hon förklarade sig avstå från på alla vidare ersättningsanspråk på järnvägsbolaget. (S.P 2/10 1939, § 8.)

Epilog

Extratåg av samma slag som i det sistnämnda fallet drogs oftast av L-loken nr 33 - 37. Med hänsyn till att passagerarna var höga befäl för GDJ trafik, maskin- och banavdelning och sannolikt även inbjudna gäster, är det nog inte helt fel att anta, att föreningens representationsvagn GDJ 50 ingick i tågsammansättningen. Själv var jag för ung för att minnas. Det är i alla fall drygt 55 år sedan!

© Olle Andersson 10/1993

Källor:

GDJ direktions- och styrelseprotokoll i Riksarkivet.

Ortspress.

Egna anteckningar vid intervjuer.

Protokoll över polisutredning U 8-137-1938 2-3/4 1938