

Hos banvakten i Storljusen

I mitten av 1920-talet fanns det ungefär 3 200 banvaktarfamiljer i vårt land. Några av dem verkade inom Salabygden. Banvakten Vilhelm Johansson Walldén var den andra generationen i sin familj som tjänade Statens Järnvägar. För 100 år sedan var det han som bevakade järnvägssträckan förbi Storljusen.

Banvaktstugorna såg i stort sett likadana ut var man än kom i landet. Här på norra stambanan använde man konsekvent 1870 års modell. Det innebar en enkelstuga med tillhörande trädgård, mark åt djuren, en liten ladugård, foderbord, redskapsbod, utedass och matkällare. Sedan några år är banvaktstugan vid Storljusen riven, men en av grannstugorna vid Stenbarken finns kvar i stort sett oförändrad med sina ekonomibyggnader. Närliggande banvaktstugor fanns även i Rensmur, Broddbo och Ulvsbo.

För ungefär 100 år sedan hette banvakten i Storljusen Vilhelm Johansson Walldén (1873-1944). Han var själv banvaktarson och född i Järlåsa. I ungdomen började han som rallare på Örebrobanan och kunde därifrån vittna om ett slitsamt arbete, men också att det var "kraftiga resor som kunde arbeta för två om det gällde". Självt hade han småländskt blod i ådrorna, vilket möjligen kunde förklara den egna sega uthålligheten.

Banvaktartjänsten i Storljusen var Vilhelms första och här blev han verkligen varse om banvaktens krävande sysslor. I ur och skur oavsett väderlek skulle han noggrant hålla uppsikt över "sin" ca 3 km långa järnvägssträcka så att den fungerade problemfritt och var välvårdad när banmästaren kom på sin inspektion. Sträckan kan tyckas kort, men tur och retur åt vardera hållet blev för banvaktens del ändå en utflykt på uppåt sex kilometer.

Till Vilhelms göromål hörde bland annat hjälpa till med småreparationer längs järnvägen, plöga spåren rena från snö och slå gräset på banvallen. Som bevis på att tillsynen var utförd sattes en s k vaktbricka upp på en stolpe där nästa banvakt tog vid. Om svårare skador skedde tillkallades hjälp från banmästaren. Varje gång ett tåg passerade skulle banvakten "posta", d v s stå i givakt vänd mot tåget med sin röda flagga ihoprullad mot axeln. Om något fel upptäcktes medan tåget passerade, t ex ett hjullager som gått varmt eller last som förskjutit sig, gav han stoppsignal så att felet kunde åtgärdas.

Torra sommardagar gick Vilhelm brandsyn efter varje tåg som passerat Storljusen. Gnistor från skorstenen kunde lätt orsaka skogsbränder. Vissa banvakter förberedde sig med utställda vattentunnor med grankvistar längs banan så att bränderna snabbt kunde släckas.

Banvaktens viktigaste fortskaffningsmedel var dressinen, en liten fyrhjulig tralla försedd med åkbräde, växel och dragspak. Fordonet var ursprungligen ganska klumpigt med åkbräde, växel och dragspak, men utvecklades efter hand till en praktisk modell med pedaler, sadel och cykelstyrstång.

Banvaktaryrket var särskilt eftertraktat bland banarbetare och indelta soldater och det var inom dessa två yrkesgrupper de flesta rekryterades. Anställningstryggheten var nämligen stor. Man fick pension, fribiljetter, uniform som gav samhällsstatus, ordnad ledighet och semester. Sådant lockade många sökande. Likaså möjligheten att kunna hålla sig med husdjur vid det lilla banvaktartorpet.

Slutlönen per år för en banvakt var på 1890-talet ca 540 kr/år. Det kan jämföras med banmästarens 900 kr/år och baningenjörens 3 600 kr/år! Trots den låga lönen var banvakten på många platser alltid i tjänst och hade egentligen aldrig riktigt ledigt. Kortare ledigheter kunde dock ordnas genom byten och dubblerad tjänstgöring för banvakten på nästa sträcka.

Från Storljusen flyttade familjen Johansson Walldén sedermera till Betvallen strax innanför dalagränsen, där han efterträdde sin fader som banvakt. Här kom Vilhelm att stanna i hela tre decennier innan han avgick med välförtjänt pension 1935. Då hade han även erhållit SJ:s medalj "för nit och redlighet i rikets tjänst". Banvaktsstugan i Betvallen lämnades vidare i nya händer. Själv uppförde han en egen gård ett par kilometer därifrån - men ändå bara ett stenkast från järnvägen.

Familjens stolta yrkestradition inom järnvägen fördes vidare ytterligare en generation genom barnen Verner Walldén (1895-1958) som blev lokförare och Henry Walldén (1914-1998), som blev tågmästare.

Lars Östlund