



SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Box 124, 101 21 Stockholm 1

SJK

Borlänge - Mora

1975-09-28

HISTORIK ÖVER BANAN BORLÄNGE- RÄTTVIK- MORA.1. Innan Siljansbygden fick järnvägar.

Färdvägen söderut från övre Dalarna har sedan urminnes tid följt Dalälvens dalgång. Siljan med Orsasjön samt Österdalälven utgör en 7,5 mil lång farled, vilken avbryts vid Grådafallen i närheten av Gagnefs kyrka. Nedan Gråda är älven farbar i ytterligare 3 mil, till fallsträckan mellan Forshuvud och Domnarvet i Stora Tuna socken.

Sedan flera järnbruk anlagts runt Siljan och Orsasjön på 1700-talet, ökades kravet på förbättrade kommunikationer söderut. Redan på 1750-talet undersöktes möjligheten att bygga en kanal med slussar vid Gråda. Det dröjde dock till 1824 innan arbetena kom i gång, och de avbröts redan efter fyra år på grund av brist på medel. Endast en fjärdedel av kanalen var då fullbordad. På 1840-talet betraktades projektet som definitivt nedlagt och en del strömbyggnader revs för att underlätta för flottningen.

År 1839 kom den första ångbåten till Siljans vatten. Det var hjulångaren PRINS AUGUST som sattes i trafik av bruksägarna, för att bogsera pråmar med malm, träkol och järn till och från bruket. Även passagerare fick följa med fartyget. Reguljär passagerartrafik startade 1866 med s/s MORA på leden från Mora till Brenäs vid Insjön, där anslutning fanns med diligens till Falun. Tio år senare öppnades trafikleden Borlänge- Mora, vilken omfattade följande transportsätt: hästomnibus från Borlänge station till Båtsta, därifrån ångbåt uppför älven till Gagnef, hästomnibus förbi Grådafallen, samt med s/s GUSTAF WASA längs älven upp till Siljan. Denna båt finns fortfarande kvar, och gör alltså i år sin 100:e säsong på Siljan.

Emellertid började de nämnda transportlederna, med sina omlastningar och hästdragna landtransporter att bli allt mer otillfredsställande. Frågan om järnvägar till Siljansdalen hade berörts redan på 1850-talet. I Nils Ericsons förslag till stambanenät, fanns en alternativ fortsättning till Insjön på en föreslagen bana Gävle-Falun. Järnvägen utfördes senare på privat initiativ och öppnades 1859 (Gävle- Dala jvg). Någon fortsättning till Siljansbygden var då inte omedelbart påtänkt.

År 1869 inlämnades, huvudsakligen av engelska intressenter, en ansökan till regeringen om tillstånd att bygga en järnväg från Frövi på Köping- Hults jvg över Grängsbergs gruvfält till Ludvika, med senare fortsättning till dels Falun och dels Siljans vattenled. Ungefär samtidigt sökte ett annat företag koncession för en bana Falun- Göteborg med bibana Domnarvet- Insjön. Det blev det senare bolaget, Bergslagens järnvägar, som erhöll koncessionen. Förhoppningarna ställdes höga på det nya projektet i de berörda socknarna, och besvikelsen blev därför stor då det småningom visade sig att BJ inte hade för avsikt att utnyttja sin koncession mellan Domnarvet och Insjön. Linjen Falun- Ludvika öppnades på nyårsafton 1875.

Några andra järnvägsplaner som diskuterades på 1870-talet kan vara värda att nämnas: I mitten av decenniet föreslogs en bana från Söderhamn över Bollnäs till Rättvik. Ett storstatligt projekt, för vilket t o m en interimstyrelse bildades, var mellanriksbanan Kongsvinger- Mora- Söderhamn.

Folket i socknarna runt Siljan började snart inse att man måste ta saken i egna händer, om man skulle få någon järnvägsförbindelse med övriga landet. På hösten 1880 hölls ett möte i Mora för att diskutera frågan. Resultatet blev att fem olika alternativ föreslogs, vilka alla borde undersökas.

1. Järnväg från Falun över Grycksbo till Leksand.
2. Järnväg från Falun över Bjursås till Rättvik.
3. Järnväg från Borlänge väster om Dalälven till lämplig punkt vid Österdalälven ovanför Grådafallen.
4. Järnväg från Borlänge till Insjön.
5. Järnväg från Borlänge till Dalälven i trakten av Båtsta samt kanal och slussar vid Grådafallen.

2. Siljans järnväg (BSJ).

Efter mötet i Mora kom ansträngningarna att skapa järnvägsförbindelse till Siljansdalen främst att ägnas förslaget Borlänge- Insjön. Koncession söktes år 1882 och bifölls, varvid Södra Dalarnes järnväg fick lov att avstå från en tidigare erhållen koncession för linjen Borlänge- Lännheden. Den 21/11 1882 hölls konstituerande bolagsstämma för Siljans järnvägsaktiebolag. Banans signatur blev BSJ, vilket stod för Borlänge- Siljans jvg. Arbetet påbörjades snarast, och redan den 1/9 1883 kunde delen Borlänge- Lännheden öppnas för provisorisk trafik. Banan i sin helhet, 36,5 km lång, stod klar att öppnas drygt ett år senare. Den högtidliga invigningen ägde rum den 13/11 1884 vid Insjöns station i närvaro av kung Oscar II (se TÅG 4/75).

Redan från början fanns en överenskommelse med Södra Dalarnes jvg om samtrafik. Siljansbanan anskaffade sin egen rullande materiel samt anställde den stationära personalen, medan den åkande personalen skulle tillhandahållas av SDJ. Underhåll av materiel skedde vid SDJ:s verkstad i Strömsnäs. Banorna hade gemensam ledning under trafikchefen för SDJ i Hedemora.

Avtal fanns också mellan BSJ och Österdalarnas ångbåtsaktiebolag om samtrafik i Insjön mellan järnvägen och båtlinjen till Leksand, Rättvik, Mora och Orsa. Direkta personvagnar Insjön- Stockholm inrättades i ett tågpar omkring 1910.

Då de flesta järnbruken i Siljansområdet blev nedlagda i början av 1880-talet, fick inte banan riktigt de trafikuppgifter man från början hoppats på. Detta oaktat var banans inkomster de första åren relativt goda, då huvuddelen av transportererna från övre Dalarna kom att ledas denna väg. Särskilt betydande var frakterna av träkol till Domnarvets järnverk, som kom på prämar till Insjön och där lastades om till järnvägen. Öppnandet av banorna Falun- Rättvik- Mora och Mora- Vänerne innebar dock att en stor del av Siljansbanans trafikområde försvann, i synnerhet till den förstnämnda järnvägen. Fr o m år 1891 sjunker banans inkomster till omkring hälften mot tidigare och ekonomin börjar bli ett svårt bekymmer.

År 1898 beslutar dock bolagets styrelse att förlänga järnvägen från Insjön till Rättvik. Risker var annars stor att Gävle- Dala järnväg skulle komma att anlägga en bana från Falun eller annan punkt på linjen Falun- Rättvik till Leksand. Diskussioner hade också förekommit om en smalspårig järnväg Sågmyra- Leksand. Koncession för linjen Insjön- Rättvik erhöles 1899, men då BSJ saknade medel för bygget planerades ett samgående med SDJ. Överraskande nog avtog bolagsstämman år 1900 dessa planer, och projektet blev t v skrinlagt. En överenskommelse med SDJ träffades dock år 1908, sedan BSJ under flera år gått med förlust, vilken sade att Siljansbanan skulle övertas av SDJ och att SDJ senast år 1914 skulle ha linjen upp till Rättvik färdig för trafik. Den 1/1 1912 övertogs så Siljans jvg av Södra Dalarnes jvg.

Vid övertagandet ägde BSJ tre ånglok, därav två sexkopplade tenderlok från 1884, tillverkade av Nydqvist & Holm, nr 1 ENGELBREKT och nr 2 AHL, samt ett lok av samma tillverkare från år 1902, nr 3 SILJAN, med axelföljden 1C-2. Av vagnar fanns 8 tvåaxliga personvagnar och ett 80-tal godsvagnar, många av dem med skrov för transport av träkol.

3. Södra Dalarnes järnväg (SDJ).

Ett bolag för byggande av en järnväg från Krylbo till Borlänge bildades i Hedemora år 1875. I banan avsågs den bruksbana, från Strömsnäs växel på Krylbo- Norbergs jvg till Avesta bruk, som öppnats samma år att ingå. Den 8/11 1880 öppnade linjen Avesta- Säter med bibanan Kullsveden- Bispberg för trafik. Järnvägen stod klar den 11/10 1881 då delen Säter- Borlänge öppnades.

Samma år erhöles koncession för en fortsättning av banan från Borlänge till Lännheden vid Dalälven. Ett förbehåll fanns dock: Bolaget var skyldigt att avstå koncessionen till den eventuelle sökande, som inom fem år förklarade sig villig att bygga järnväg ända fram till Insjön eller Siljan. Som nämnts ovan fick således SDJ överlåta konces-

sionen för Borlänge- Lännheden till Siljans jvg.

Efter övertagandet av Siljansbanan den 1/1 1912 påbörjades byggandet av banans förlängning till Rättvik. Linjen utgår från Knippboheden, 3 km söder om Insjöns gamla station. Banan Knippboheden- Rättvik är 30,2 km lång och öppnades för allmän trafik den 22/12 1914.

SDJ tillhörde fr o m 1914 Trafikförvaltningen Göteborg- Stockholm- Gävle (TGSG), där de övriga ingående jämvägarna var Bergslagens jvgr, Stockholm- Västerås- Bergslagens jvgr och Gävle- Dala jvgr. Då SWB fr o m 1919 utträdde ur förvaltningen, ombildades denna till Trafikförvaltningen Göteborg- Dalarna- Gävle (TGDG).

Trafiken på SDJ:s övre del, Borlänge- Rättvik, bestod 1914 av två tåg i var riktning. Efter hand utökades den och omfattade i slutet av 1930-talet fyra person- och ett godståg åt vart håll. Genomgående vagnar Rättvik- Krylbo- Stockholm och Falun- Krylbo- Stockholm fanns i flera av tågen.

Lok- och vagnparken moderniserades på 1930-talet, med anskaffning av tre lok av GDG typ H3 (sedermera A6 hos SJ) och tre B-lok från SJ via BJ, samt boggiepersonvagnar. År 1942 kom den första rälsbussen. Därefter ökades antalet persontåg och linjen Borlänge- Rättvik fick karaktären av persontrafiksbana med några få godståg per dag. Huvuddelen av godsströmmen från norra Dalarna gick över Rättvik- Falun.

SDJ förstatligades den 1/7 1948, tillsammans med de övriga GDG-banorna, efter att ha fungerat som statsägt bolag sedan 1947. Den södra delen, Krylbo- Borlänge, öppnades för eldrift den 9/5 1948.

4. Falun- Rättvik- Mora järnväg (FRMJ).

Sedan Siljans jvg öppnats år 1884 kom Gävles handelsintressen att hotas, då godsströmmen från Siljansbygden nu leddes söderut över Borlänge i stället för mot Gävle hamn. Därför bildades vid ett möte i Falun 1885 ett bolag för byggande av en järnväg från Falun till Rättvik. Koncession erhöles år 1886, vilken året därpå utsträcktes att gälla banans förlängning till Mora Noret.

Banan öppnades i etapper, från Falun till Sågmyra den 12/11 1889, vidare till Rättvik den 12/8 1890 och till Mora Noret den 2/8 1891. Fortsättningen upp till Orsa byggdes av ett särskilt bolag, Mora Noret- Orsa jvg, och öppnades den 1/8 1892. FRMJ arrenderades av Gävle- Dala jvg redan från början. GDJ hade fö stora ekonomiska intressen i FRMJ.

År 1891 hade Mora- Vänerns jvg öppnats till slutstationen Mora. De båda stationerna Mora och Mora Noret är belägna på var sin sida av Österdalälven. För att skapa förbindelse mellan dem fick FRMJ år 1895 koncession för järnvägen Mora Noret- Mora med kombinerad landsvägs- och järnvägsbro över älven. Anläggningen var klar att tas i bruk den 21/9 1896.

Genom inlösen ägde GDJ år 1903 samtliga aktier i FRMJ, och bolaget fungerade sålunda som helägt dotterbolag till GDJ. År 1908 inköptes Mora- Älvdalens jvg, som gått i konkurs två år tidigare, på exekutiv auktion av FRMJ, och kom att trafikeras av GDJ fr o m 1/5 1909. Falun- Rättvik- Mora järnvägsaktiebolag upplöstes år 1920, då det genom fusion helt gick upp i Gävle- Dala jvg.

GDJ tillhörde från bildandet år 1909 Trafikförvaltningen GSG, år 1919 ombildad till TGDG.

Redan från början var det godstrafiken som dominerade på FRMJ. Vid de flesta stationerna byggdes bryggor för lastning av träkol och sågverk anlades på drygt hälften av platserna. Andra viktiga transporter var kalk från Rättvikstrakten och torv.

Tidtabellen för persontåg bestod först av två tåg i var riktning, i början av 1900-talet och många år framöver ökat till tre. I lokaltrafiken Falun- Sågmyra insattes på 1920-talet en ångvagn, som dock inte blev någon större framgång utan snart byttes ut mot loktåg. Dessa drogs vanligen av små tvåkopplade ånglok litt S3 (hos SJ litt Q). Rälsbussar insattes i slutet av 1930-talet, först på Falun- Sågmyra och Mora- Älvdalen, men senare också i några förbindelser Falun- Mora då tidtabellen utökades. Redan på 1890-talet infördes genomgående vagnar Orsa- Gävle- Stockholm, senare även Älvdalen- Gävle- Stockholm.

År 1895 anskaffade järnvägsbolaget ångbåten RÄTTVIK, vilken sommartid trafikerade linjen Rättvik- Leksand i anslutning till tågen. Trafiken upphörde 1939 och båten såldes 1945 till Österdalarnas ångbåtsaktiebolag, som lät den gå i trafik bl a på linjen Leksand- Insjön- Gråda fram till mitten av 1950-talet. Järnvägen ägde till 1945 också turisthotellen i Rättvik, som var belägna alldeles intill stationen.

Liksom de övriga GDG-banorna förstatligades även GDJ den 1/7 1948.

5. Utvecklingen efter förstatligandet.

Den genast märkbara förändringen efter förstatligandet av SDJ och GDJ, blev att persontrafiken från övre Dalarna mot Stockholm i stor utsträckning lades om till den kortare vägen över Rättvik- Krylbo i st f över Falun- Gävle. Direkta vagnar har funnits till Stockholm från Rättvik, Mora, Älvdalen, Orsa, Sveg och Östersund. Under hela 1950-talet fanns en direktvagn till Mjölby över Krylbo- Hallsberg, från början utgående från Orsa, senare från Mora resp Rättvik. Sommaren 1948 gjordes ett försök med en sovvagnsförbindelse Rättvik- Falun- Göteborg.

Genomgående motorvagnståg har bl a funnits från Gävle till Hede och Östersund över Falun- Rättvik, samt även Gävle- Borlänge- Rättvik- Östersund. Då snabbförbindelsen "Siljan" insattes 1960, bestod den av dieselmotorvagnståg Orsa- Borlänge och elmotorvagnståg Falun- Borlänge- Stockholm. Åren 1967-72 gick Y3-tågsätt i "Siljan" Mora- Stockholm.

Under åren 1965-68 lades alla hållplatser och flertalet småstationer mellan Mora och Borlänge ner. Samtidigt drogs de lokala tågen in, så att tidtabellen nu endast omfattar fyra persontågpar, därav två loktåg med direkta vagnar Mora- Stockholm.

Godstrafiken på linjen Mora- Falun kom efter förstatligandet att öka, då godstågen Mora- Vansbro drogs in i början av 1950-talet. Den år 1953 öppnade banan till Rättviks kalkverk innebar att särskilda kalktåg började gå till Domnarvets järnverk över SDJ. Fram till den 30/5 1965 leddes all fjärrgodstrafik från stationer norr om Rättvik till Falun. Detta datum togs Borlänge nya rangerbangård i fullt bruk, och alla godståg flyttades över till linjen Rättvik- Borlänge. För att klara trafikökningen rustades banan upp i mitten av 1960-talet, bl a förlängdes mötesspårerna på de flesta stationerna. Nedläggningen av flottningen i Dalälven år 1970 innebar en kraftig ökning av godstrafiken, då en stor del av flottgodset nu i stället kom att gå med tåg. Virkesterminaler anlades i Leksboda, Lomsmyren (linjen Mora- Vika), Oxberg och Tallhed. F n omfattar enbart denna trafik tre tågpar per dag måndag-lördag.

Banorna Borlänge/Falun- Mora hörde till de linjer som längst hade ånglok i reguljär trafik. Persontågen från Borlänge till Rättvik resp Mora var ångdragna (loktyperna B, A5 och A6) fram till sommaren 1962, då T41-loken flyttades till Dalarna sedan linjen Borås- Alvesta elektrifierats, där de tidigare hade tjänstgjort. För att klara den ökande godstrafiken fick två av Sveriges kraftigaste ånglok, litt R, tas fram ur malpåsen i början av 1960-talet för att hjälpa till med i första hand kalktågen från Rättvik. Andra loktyper som förekom fram till början av 1960-talet var: E2, E10, E11 (f d BJ M3s), G8, G9, G10 (olika varianter av GDJ:s N3-lok). Med leveranserna av diesellok T43 försvann ångloken succesivt även ur godstågen. De sista (E10) togs ur tjänst i slutet av maj 1965, då Falu lokstation flyttades till Borlänge.

Som nämnts har trafiken stegvis överförs från linjen Falun- Rättvik till Borlänge-

Rättvik. De sista lokdragna persontågen Falun- Mora ersattes med motorvagnar omkring 1960. Sedan godstrafiken letts om till Borlänge rangerbangård, kunde banan Falun- Rättvik läggas ned, vilket skedde den 1/12 1965. Delen Falun- Grycksbo ligger kvar för godstrafik, i övrigt är den uppriven.

Diskussionerna om en elektrifiering av banan Borlänge- Mora började redan i mitten av 1940-talet, då SDJ beslöt att låta elektrifiera delen Krylbo- Borlänge. Frågan har sedan med jämna mellanrum tagits upp i riksdagen under 1950- och 60-talen, men utan resultat. Sommaren 1972 gjorde riksdagens trafikutskott ett studiebesök längs linjen, vilket resulterade i att frågan ansågs böra nog utredas. Detta ledde till att trafikutskottet hösten 1974 föreslog att linjen Borlänge- Mora skulle elektrifieras. Ställningstagandet grundar sig på lokaliseringspolitiska skäl, då SJ:s utredning visade att en elektrifiering, i alla fall på kort sikt, inte var företagsekonomiskt lönsam. Den 3/7 1975 gav regeringen tillstånd för en elektrifiering av järnvägen Borlänge- Mora. En trettioårig fråga ser därmed ut att slutligen få sin lösning. Detta torde också innebära en garanti för linjens fortsatta existens, trots att den i slutet av 1960-talet överfördes från affärs- till bidragsbanenätet.

6. Anslutande banor i området.

Mora- Vänerns jvg: Avsikten med denna bana genom de glesbefolkade skogstrakterna mellan Siljan och Värmland, var att skapa en transportled för skogsprodukter till hamn vid Vänern. Banan öppnades mellan Persberg och Oforsen den 1/12 1889, till Vansbro den 1/11 1890 och fram till Mora den 1/11 1891. Bibanan Brintbodarne-Malung öppnades 1892 och förlängdes 1903 till Limedsforsen. Samtrafik bedrevs med Östra Värmlands jvg, som öppnats i etapper mellan Kristinehamn och Persberg på 1870-talet, tills banan övertogs år 1897. MVJ förststatligades den 1/1 1917, för att ingå som sydligaste del i inlandsbanan. Trafiken Mora- Lesjöfors lades ned den 1/9 1969, med undantag av vagnslasttrafiken Mora- Vika. Virkesterminal anlades vid Lomsmyren år 1970.

Mora Noret- Orsa jvg: Som redan nämnts öppnades banan den 1/8 1892. Järnvägen ägdes av Orsa jordägande socknemän, men trafikerades av GDJ. Banan förststatligades den 1/1 1918 för att ingå i inlandsbanan. Med anledning av detta ändrades linjen att ansluta till Mora station i st f Mora Noret. Linjeomläggning och ny bro över Österdalälven togs i bruk den 1/9 1921.

Mora- Älvdalens jvg: Banan öppnad den 1/11 1900. Den trafikerades då av MVJ. Efter tidigare omnämnd konkurs år 1906 övertogs järnvägen av FRMJ. Persontrafiken lades ned den 1/9 1961. Virkesterminal anlades vid Oxberg år 1970.

Dala- Hälsinglands jvg: Öppnad Bollnäs- Voxna den 4/11 1899, Voxna- Orsa den 18/1 1900 samt bibanan Göringen- Dalfors år 1902. Banan arrenderades av SJ från 1917 till 1927, då den förststatligades. Persontrafiken nedlagd den 1/9 1971, godstrafiken mellan Furudal och Edsbyn upphörde 1972.

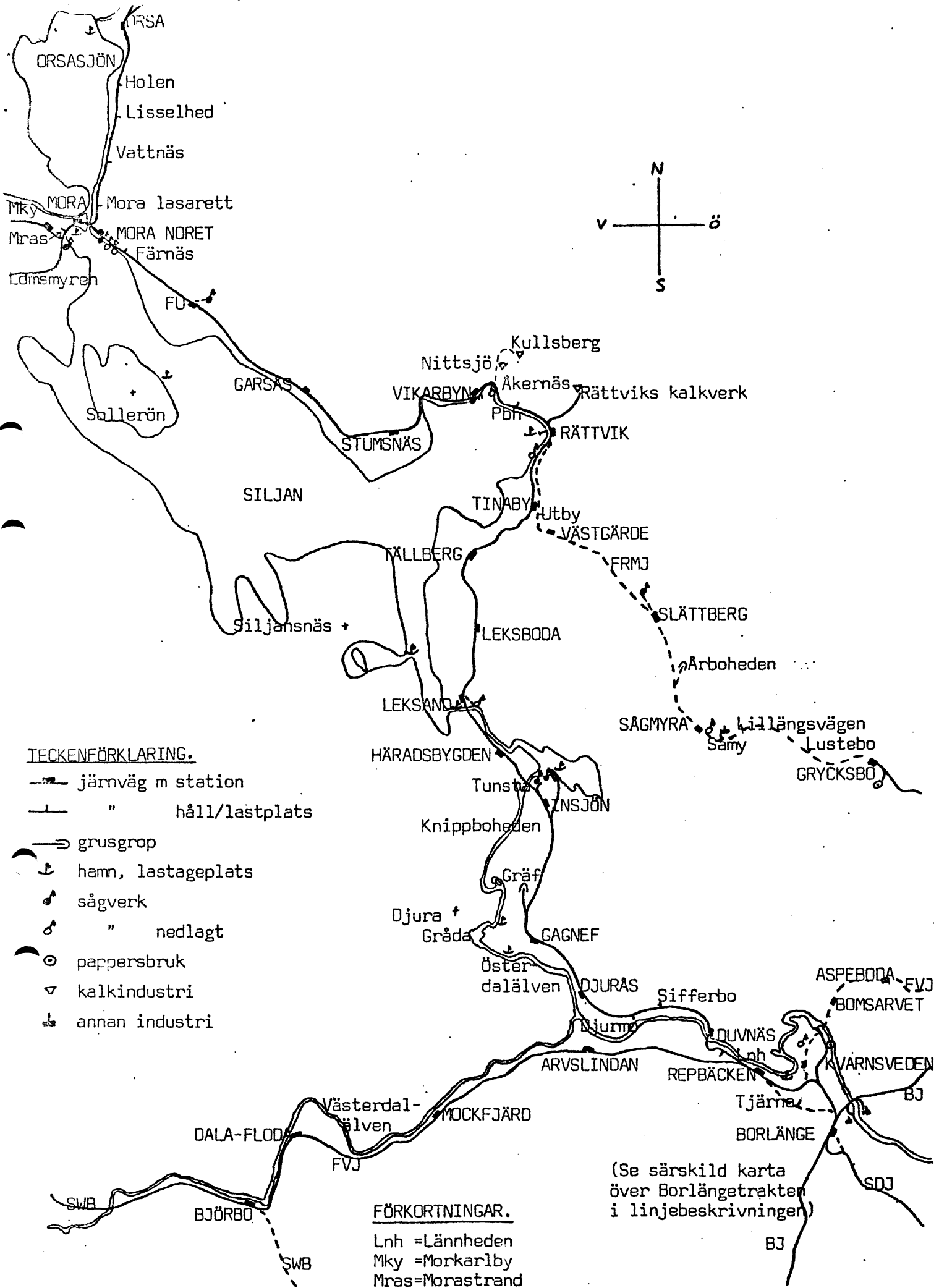
Orsa- Härjeådalens jvg: Efter många ekonomiska problem i samband med byggnationen, öppnades banan upp till Sveg den 1/1 1909. Järnvägen förststatligades den 1/1 1919, för att ingå i inlandsbanan. Virkesterminal anlades i Tallhed år 1970. Den tidtabellsbundna godstrafiken Orsa- Sveg upphörde den 1/6 1975, men godstrafiken på banan är inte officiellt nedlagd.

Källförteckning.

Ahlberg V. Bergslagens Järnvägsaktiebolag 1872-1922.
Elander N. GSG och GDG samt mellansveriges näringsliv.
Hagberg B. Gefle- Dala Järnvägar 1855-1908.
Rollof Y. Vattenvägar i Dalarna.
Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926.
Kommunikationstabeller och grafiska tidtabeller.

1975-09-09

Lars Olof Lind



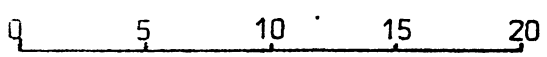
TECKENFÖRKLARING.

- +— järnväg m station
- +— " håll/lastplats
- > grusgrop
- ⌋ hamn, lastageplats
- ♫ sågverk
- ♫ " nedlagt
- ⊙ pappersbruk
- ▽ kalkindustri
- ⌋ annan industri

FÖRKORTNINGAR.

- Lnh =Lännheden
- Mky =Morkarlbj
- Mras=Morastrand
- Pbh =Persborgs hotell
- Sämy=Sågmyra yllefabrik

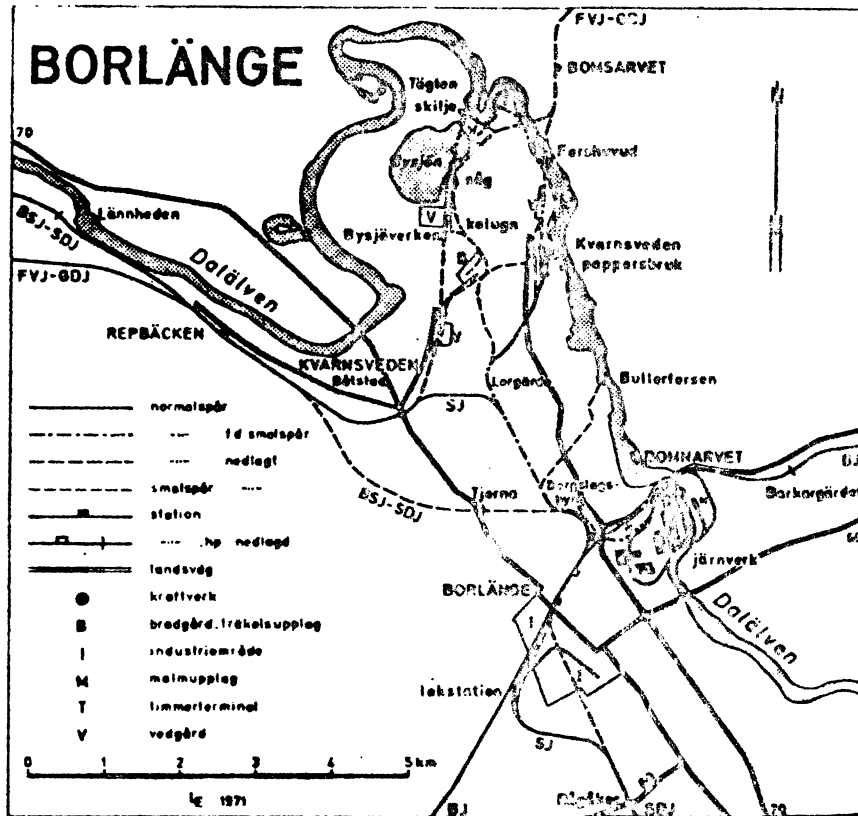
(Se särskild karta över Borlängetrakten i linjebeskrivningen)



LINJEBESKRIVNING BORLÄNGE - MORA.

Km från
Krylbo Sign.

64,7 Blg BORLÄNGE. Beträffande järnvägarna i Borlängeområdet, se vidstående kartbild. Nya personbangården öppnades 8/11 1964, samtidigt som trafiken mot Mora, Falun och Domnarvet leddes om till det s.k. spårdiket. Stationshuset och därmed hela bangårdsanläggningen invigdes 1/12 1965.



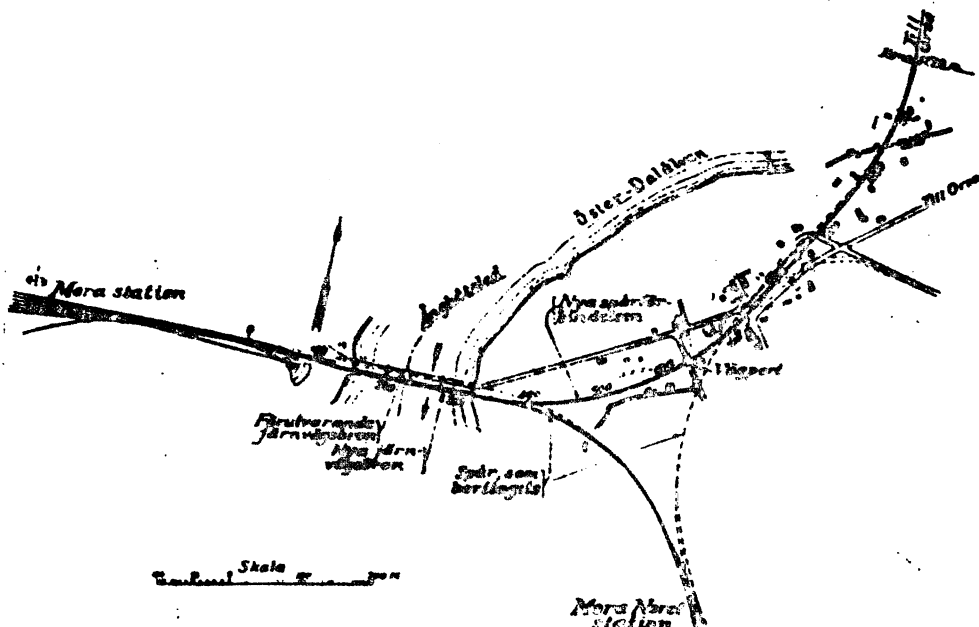
Gamla stationsområdet låg omedelbart öster om spårdiket, på det område som nu upptas av Ovanbrogatan och stora parkeringsutrymmen. Stationshuset var beläget där Centralbron korsar spårdiket. Lokstallet fanns på vänster sida just där morabanan svänger av norrut. Stallet är sedan några år rivet, det enda som återstår är vändskivskransen. Mitt emot f.d. lokstallet fanns tidigare ett stort rött träskjul, där Kvarnsvedens Pappersbruk hade lager och omlastning mellan bruksbanan och normalspåret.

Ur TÅG 5/1971.

- 66,1 Siljansbanans ursprungliga linje gick här rakt fram, banvallen syns fortfarande. Efter linjeomläggningen 1957-58 svänger banan nu mot norr och följer samma sträckning som f.d. bruksbanan till Kvarnsvedens pappersbruk.
- 67,7 Lergårde. Industrispår till Kvarnsvedens pappersbruk och Tägtens virkesterminal fortsätter rakt fram. Elektrifierat till Kvarnsveden.
- 69,0 Båtsta. Den nybyggda linjen Lergårde- Båtsta ansluter till Falun-Västerdalarnes jvg. Linjen Falun- Båtsta nedlagd 29/5 1960. Spåret Båtsta- Kvarnsveden stn kvar för viss godstrafik till 1971.
- 69,0-70,0 Pga linjeomläggningarna Stora Tuna- Borlänge och Borlänge- Repbäcken har banan förlängts. Rätt längdmätning till km 69, medan avståndet mellan km 69 och km 70 är 1000m + 1215m.
- 70,9 Rbä REPBÄCKEN. Siljansbanans ursprungliga linje inkommer parallellt med FVJ linje. Stationen anlades av FVJ år 1904, BSJ ägde endast genomfartsspåret. Västerdalabanan utgår mot nordväst. Stn är bemannad, men person- och godstrafiken lades ned 1967.
- 73,4 Lnh LÄNNHEDEN. Hlp. Tillfällig slutpunkt för Siljans jvg 1/9 1883-12/11 1884. Obemannad omkring 1950, då godstrafiken också lades ned. Persontrafiken nedlagd 1967. Hållplatsstugan är nu privatbostad.
- 75,6 Dvs DUVNÄS. Stn obemannad 1965, nedlagd 1968. Stationshuset är nu privatbostad. Omedelbart före Dvs en 144m lång bro över Dalälven i fyra spann.

79,4	Sffb	SIFFERBO. Hp. Öppnad 1946, nedlagd 1967. Väntkuren riven.
81,5	Dmo	DJURMO. Hp. Obemannad 1961, nedlagd 1968. Hållplatsstugan är nu privatbostad.
85,3	Då	DJURÅS. Stn nedlagd 1971. Stnhuset är nu sybehörsaffär.
90,2	Gnf	GAGNEF. Bangården ombyggd 1964, mötesspåret förlängt söderut 1967.
92,4		Gräf grusgrop. Sidospår till grusgrop väster om banan. Gropen nedlagd omkring 1940 och spåret rivet, utlagt igen 1972, då verksamheten återupptogs.
98,2	Kpbh	Knippboheden. Siljans jvg fortsatte rakt fram till slutstationen Insjön nere vid sjön med samma namn, där omlastning skedde till och från båtleden mot Siljan. Spåret (2,8 km) finns kvar som industrispår till sågverket vid lastplatsen, nu kallad Insjöns hamn. Linjen Knippboheden- Rättvik öppnad 1914. Växeln bemannad till 1927, då förregling anordnades från Insjöns nya stn.
99,5	In	INSJÖN. Stationshuset från 1955, det tredje i Insjön, ersatte det andra från 1914. Det första från 1884 fanns vid gamla stn. Bangården ombyggd med bl a spårförlängningar 1965.
100,5	Tuns	Tunsta. Sidospår till sågverk.
101,0		Tunsta bro och vattentorn. Vattentornet, nu ur bruk, beläget vid norra fästet till den 137m långa bron över Österdalälven, bestående av tre fackverksspann. Bron var enligt de första planerna avsedd att bli öppningsbar. Fram till sommaren 1955 var den gemensam för landsvägen och järnvägen.
103,6	Häg	HÄRADSBYGDEN. Stn obemannad 1965, persontrafiken nedlagd 1967, fortfarande lastplats. Stnhuset är nu privatbostad.
107,2		Leksands svängbro. Bro över Österdalälven, 113m lång, bestående av två fackverksspann samt ett svängspann om 30m. Bron öppnas fortfarande manuellt några gånger varje sommar för att släppa genom M/s Gustaf Wasa på dess turer nedför älven.
107,8	Lsd	LEKSAND. Stnhuset om- och tillbyggt på 1930-talet. Bangården utökad med bockkran 1962. Sidospåret till Norsbro sågverk har ej trafikerats sedan början av 1960-talet.
112,9	Lea	LEKSODA. Lastplats för Trätåg AB, som här har en av virkesterminalerna, anlagd 1970. Tidigare stn där bemanningen drogs in 1953. Persontrafiken nedlagd 1964. Stnhuset är nu privatbostad.
117,9	Tlg	TÄLLBERG. Stn belägen på banans högsta punkt, 241 m ö h. Godstrafiken nedlagd 1966. Mötesspåret förlängt 1970.
123,2	Tnb	TINABY. Stn obemannad 1957. Persontrafiken nedlagd 1964. Stnhuset är nu privatbostad.
127,3	Rvå	Rättviks ångsåg. Sidospår har funnits till sågverk, nedlagt på 1960-talet. Tidigare fanns även spår till Karlsviks brygga.
<u>128,4</u> Km från <u>Gävle</u> 141,8	Rv	RÄTTVIK. SDJ infart går sedan 1968 på GDJ banvall och bro över Enån. Linjen (Falun-) Grycksbo- Rättvik nedlagd 1965. Stnhuset från 1890 är om- och tillbyggt. Lokstall med 8 platser i norra delen av bangården (SDJ 4 + GDJ 4 platser). Vattentorn finns vid östra infarten. Stn ägdes av GDJ, men SDJ bekostade viss tillbyggnad vid anslutningen 1914. En trallbana har funnits på den 700 m långa bryggan ut i Siljan, för transporter av resgods till och från båtarna. En 5 km lång bibana, öppnad 1953, utgår mot nordost till Rättviks kalkverk.
144,3	Pbh	PERSBORGS HOTELL. Hp. Nedlagd 1953. Väntkuren finns kvar innanför muren till hotellets trädgård.

- 147,0 ÅkÅ Åkernäs. Lp. En smalspårig bana fanns 1904-54 till Nittsjö tegelverk och Kullsbergs kalkbruk. Banan var från början en 500 mm hästbana, men byggdes 1922 om till 600 mm spårvidd då lokdrift infördes. Sidospår utgick till en lastbrygga omedelbart norr om linjen. Åren 1894-1938 fanns ett sågverk mellan banan och sjöstranden, vilket också hade spåranslutning. Lastplatsen lades ned 1954, och alla anläggningarna är nu i stort sett utplånade.
- 148,7 Vky VIKARBYN. Stn obemannad 1971. Persontrafiken nedlagd 1968. Spår till sågverk.
- 155,8 SuÅ STUMSNÄS. Stn obemannad 1965, helt nedlagd 1967. Stnhuset är nu privatbostad.
- 163,5 GsÅ GARSÅS. Den tidigare hlp blev obemannad 1959. År 1965 lades mötespåret ut igen och Garsås ersatte Stumsnäs och Fu som mötesplats. Bemannad för tågmöten. Person- och godstrafiken nedlagd 1967.
- 172,2 Fu FU. Stn nedlagd 1965. Stnhus och godsbod rivna. Ett mycket övervuxet sidospår finns kvar till sågverket norr om stn.
- 177,5 FÅÅ FÄRNÄS. Hlp. Två sidospår har funnits till Dalkarlsbytte AB:s kolgård och Harvikens sågverk, belägna mellan banan och Siljan. Båda nedlagda sedan länge. Persontrafiken nedlagd 1965.
- 178,6 Sosn Solviksågen. Sidospår har funnits till sågverk beläget mellan banan och Siljan. Nedlagt i början av 1950-talet.
- 179,5 Siljanssågen. Sidospår till sågverk intill banan.
- 180,0 Mno MORA NORET. Banan till Orsa (Mora Moret- Orsa jvg) utgick tidigare från Mno. Sedan den 1918 övertagits av staten för att ingå i inlandsbanan, anslöts linjen i stället till Mora stn. Spåret lades ut igen 1965 då trafiken mot Orsa tillfälligt gick denna väg p g a vägbygge. Rälsen ligger kvar, men växlarna är borttagna. Det nuvarande lokstallet är från 1920-talet och ersatte ett tidigare från 1890-talet, beläget närmare banan. Rälsbussgarage från 1960. Stn obemannad 1962, växlarna styrs från ställverket i Mora. Persontrafiken nedlagd 1966.
- 180,8 Mora klaffbro och skiljeväxel. Skiljeväxeln till inlandsbanan och den nuvarande bron över Österdalälven tillkom vid linjeomläggningen 1921. Den 162 m långa bron består av tre fackverks spann och en öppningsbar klaff om 30 m. Gamla bron från 1896 var utrustad med svängspann. Den låg omedelbart uppströms nya bron och tjänstgjorde som landsvägsbro till 1966, då en fast betongbro byggdes och gamla bron revs.
- 181,5 Mra MORA. Stn anlagd 1891 av Mora- Vänerns jvg. MVJ lokstall intill brofästet. Stnhuset och bangården om- och tillbyggda flera gånger. Banan mot Älvdalen, från 1900, gick parallellt med MVJ till hp Morastrand, km 1,1 resp 219,6 (fr Khn). Då persontrafiken på båda barnorna nu är nedlagd, har det ena spåret rivits upp och en växel lagts in vid förgreningspunkten.



MVJ lokstall intill brofästet. Stnhuset och bangården om- och tillbyggda flera gånger. Banan mot Älvdalen, från 1900, gick parallellt med MVJ till hp Morastrand, km 1,1 resp 219,6 (fr Khn). Då persontrafiken på båda barnorna nu är nedlagd, har det ena spåret rivits upp och en växel lagts in vid förgreningspunkten.

1975-08-26
Lars Olof Lind