

Det har gått tio år sedan tågtrafiken på bandelen Falun — Rättvik upphörde. För åtta år sedan revs rälsen. Var det nödvändigt? Frågan är lika befogad nu som då! Hade inte den ekonomiska förlusten kunnat uppvägas av snabbare kommunikationer och bättre service.

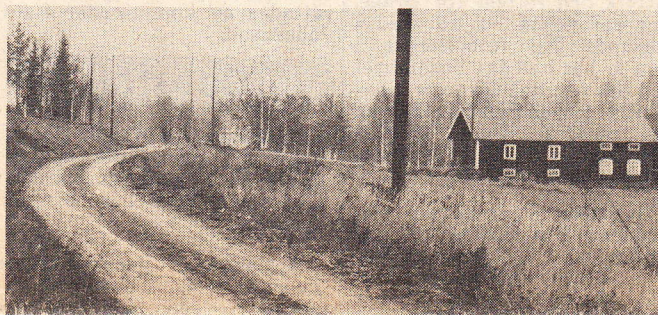


För tio år sedan slutade tågen gå Falun — Rättvik

Så här såg det ut på Grycksbo station omkring 1915. Tåget från Falun hade just anlänt och det var liv och rörelse på perrongen. Den här stationsbyggnaden ersattes så småningom av en mindre fastighet och den finns kvar än idag. Fortfarande har Grycksbo tågförbindelse men numer rör det sig om två godståg per dag. Enligt uppgift brann det gamla stationshuset men detta har inte gått att få bekräftat.

Var det nödvändigt?

På söndag är det exakt tio år sedan sista rälsbussen rullade mellan Falun och Rättvik och åter. Strax före kl 22 på kvällen var det färdigåkt. Visserligen rullar godståg då och då fortfarande mellan Falun och Grycksbo men förbindelsen till norra Dalarna är bruten. Den 24



Falun sedan många år haft järnvägsförbindelse med Gävle.

Järnvägsbyggandet norr ut mot Rättvik började dock inte vid Falu central som man skulle kunna tro utan mellan Stennäset och Herrhagen. Det stod nämligen strid om var järnvägen genom Falun skulle förläggas. Åtskilliga förslag fanns på båda sidor om Faluån. Det hade lika gärna kunnat bli så

oktober 1967 revs sista rälsbiten på delen Grycksbo — Rättvik upp.

Olle Andersson, Falun, kassör i Gefle — Dala Jernvägsklubb och uppuxen invid banan, är kritisk mot nedläggningen:

— SJ gick in för att visa dålig resandefrekvens på delen Falun — Rättvik. Man gjorde märkliga omläggningar.

Planering

Ett exempel på dålig (medveten?) planering var att tåget från Falun mot Rättvik avgick någon minut innan göteborgståget anlände till Falu central. Olle Andersson anser det funnits fog för att ha bandelen kvar. Framför allt för godstransporterna.

— För oss i jernvägsklubben hade det varit skönt om



Olle Andersson kritisk!

För tio år sedan passerade tågen och rälsbussarna här. För åtta år sedan revs rälsen. Nu har bilarna tagit över. Bilden är hämtad från banvallen genom Sägmyra.

inte rälsen rivits upp. Men på SJ har dom inget intresse för sådan verksamhet. Det var ju en väldigt vacker sträcka mellan Falun och Rättvik.

Karl Pettersson, gammal jernvägare från Sägmyra, är en annan kritiker.

— Nedläggningen var självförlädd! Beslutet för rivningen gick för fort. Hade banan fått vara kvar ett halvår till så hade den varit kvar än idag.

Vintertrafik

Karl Pettersson har hört sägas att det efter 1965 fanns



Karl Pettersson kritisk!

önskemål om att lägga vintertrafik på banan. Men att det skulle ha stoppats från Leksand, där man var mån om trafiken mellan Rättvik och Borlänge.

— Det var egendomligt att det inte kom några större protester från norra Dalarna när jernvägen lades ner, säger Karl Pettersson. Bandelen var ju dessutom i ett utomordentligt skick.

Cykelled

Idag fungerar sträckan från Grycksbo och norr ut som genväg för bilisterna. Men också som transportväg för skogsbruket. På Falu kommun vill man förvandla delen Grycksbo — Sägmyra till cykelled men även skogsintressena finns med i bilden.

Historien

Falun — Rättvik Jernvägsaktiebolag bildades 1885 och ett par år senare kom Mora också med i bolaget. Bolaget byggde jernvägen men överlät sedan trafiken åt Gefle — Dala Jernväg.

Bandelen Falun — Rättvik påbörjades 1887 men då hade

att Norra station, som kom till 1888, hade hamnat på Slaggvarpen.

Klart Rättvik!

I november 1889 hade rallar-na kommit så långt som till Sägmyra. Och i augusti 1890 var det klart till Rättvik. Två år senare till Mora.

Däremot fanns på den tiden ingen direktförbindelse mellan Rättvik och Borlänge. Jernvägen från Borlänge och norr ut slutade i Insjön. Där tog båttransporterna vid. Först 1914 blev det klart med jernvägen från Insjön via Leksand till Rättvik.

Stationer

Ett flertal stationshus kom till mellan Falun och Rättvik. För det första Norra station i Falun, Bergsgården, Grycksbo, Sägmyra, Slättberg och Västgärde. Däremellan fanns anhalterna Bengtsarvet och Lustebo (i Grycksbo), Lillälänget och Yllefabriken (i Sägmyra samt Utby i Rättvik. Bengtsarvet kom till 1923.

Lustebos anhaltsbyggnad var ett gammalt stationshus som flyttats dit. Lillälänget i Sägmyra fick inte heta Lillälänget så länge. Det visade sig nämligen att det fanns en plats i göteborgstrakten som hette Lillälänget och därför ändrades namnet till Lillälängsvägen.

Yllefabriken i Sägmyra kom till för Tidstrands skull. I byn Hyttkvarn norr om Sägmyra ville man också ha anhalt men där var underlaget alltför litet. Anhalten i Utby i Rättvik var tidvis inte öppen året om utan fungerade med säsongsschema.

Banvaktsstugan

Mellan anhalterna och stationerna fanns det banvaktsstugor. Platserna hette Östansfors (Falun), Björnhålan (Botäkt), Bengtsarvet och Lustebo (Grycksbo). Dessutom fanns det en banvaktsstuga på Grycksbo station. Vidare Gopen och Arby i Sägmyra, Hyttsjön norr om Sägmyra. Brossen söder om Västgärde och Knipbacken i Västgärde samt Utby.

Det var med andra ord ganska gott om folk utmed jernvägen på den tiden det begav sig. Det var också mycket folk som reste med tågen. Men sedan kom bilarna och passagerarantalet sjönk. Olle Andersson i Gefle

— Dala Jernvägsklubb vill uttrycka saken så här:

— Det är inte bilarna som förstört jernvägen utan det är jernvägens dåliga service som framkallat bilarna!

ROLAND PETTERSSON



Ett arbetslag utmed bandelen Grycksbo — Sägmyra. Det är banvakten Cederberg som ställt upp med sitt arbetslag för fotografen. Bilden är tagen i trakten av Lustebo omkring 1920.