

---

# S Ö D R A D A L A R N E S J Ä R N V Ä G

Signatur: S.D.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag, Hedemora.

Förbindelsen mellan det egentliga Svealand och landet »ovan Långheden» gick av gammalt från Mälaren upp till Dalälven och längs denna över Hedemora till Siljan och Kopparberget. Det är därför ej överraskande, att denna gamla väg blev en av dem, som först undersöktes, när järnvägar började planeras i dessa trakter.

På initiativ, som utgick från Västerås stad, uppgjorde majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. A. OLIVECRONA år 1853 förslag till en järnväg från nämnda stad över Tillberga, Sala, Avesta, Hedemora, Säter och Stora Tuna till Forshuvud vid Dalälven. Härifrån skulle den fortsätta dels till Falun, dels förbi sjöarna Billingen och Vallsarna till Insjön. Samma år begärdes koncession å denna järnväg samt statslån motsvarande två tredjedelar av den beräknade kostnaden, 4 261 000 rdr.

Två år tidigare hade på initiativ från Gävle koncession begärts å en järnväg från Gävle till Falun, varvid ställts i utsikt banans fortsättande fram till Insjön. Även för denna linje begärdes statslån.

Vid riksdagen 1853—1854 behandlades de båda konkurrerande förslagen. Av flera anledningar var det uteslutet, att båda samtidigt skulle kunna erhålla koncession och statslån. »Striden mellan de båda intressena blev långvarig och fördes vid flera tillfällen icke blott med skärpa utan även med bitterhet.» Den slutade med seger för Gävleintresset. Gävle—Dala järnväg koncessionerades 1855 och erhöll samtidigt ett statslån på 1 600 000 rdr.

1850-talets tanke på en bana från Västerås till Siljan fick således t. v. skrinläggas. De närmaste åren upptogs av frågan om norra stambanans riktning. Det rena Norrlandsintresset önskade banan dragen från Stockholm över Storvik eller Margretehill och vidare norrut. Dalaintresset åter arbetade för linjens förande till Siljan med bibana från trakten av Hedemora till Storvik. Ännu höjdes dock röster för det gamla förslaget Västerås—Insjön. Sålunda skriver 1857 en författare: » . . en hamn vid Mälaren och en strand vid Insjöns och Siljans förenade vatten äro lämplige ändpunkter för en jernväg i riktning ifrån Söder till Norr och, med någon kännedom om ortens locala och commerciella förhållanden, måste man finna att dalgången ifrån Westerås upp till Dalelfven vid factoriet Båtstad nära Forshufvud, erbjuda en sådan anledning till anläggande af jernväg, som icke finnes på något annan del af Riket, ty uti denna riktning och uti denna dalgång, som efter anställd undersökning befunnits fullt tjenlig för en jernvägsanläggning med i allmänhet betydligt mindre starka såväl stigningar som böjningar, än på Gefle—Falun-banan, har af ålder, såväl ifrån Norr till Söder, som ifrån Söder till Norr, en betydlig trafik strömmat, hvilkens underlättande redan visat sig vara högst behöflig, emedan förlönera på denna väg stigit till enorma priser, så att man för ett lass gods om 48 Lispunds vikt ifrån Westerås till Falun i transportkostnad betalat ända till 25 Rdr Riksmünt; hvartill vi kunna lägga, att denna förlön under förliden höst betydligt öfverstigit detta belopp. Och om en jernväg i någon riktning skall kunna bära drift- och underhållskostnader, samt gifva någon revenue derutöfver, så är det otvifvelaktigt under sådana topografiska och commerciali förhållanden.»

Då emellertid riksdagen ej syntes komma till något resultat i frågan om den norra banans sträckning, beslöt Stora Kopparbergs läns landsting vid sammanträde år 1864 på förslag av riksdagsmannen JAN ANDERSSON i Jönvik att ingå till K. M:t med anhållan att på statens bekostnad en ny undersökning av järnväg från Västmanlandsgränsen över Avesta, Hedemora, Säter och Tunaslätten till Insjön måtte utföras. Skulle denna begäran komma att avslås, beslöt landstinget att på egen bekostnad låta utföra undersökningen. Samtidigt fattade Västmanlands läns landsting liknande beslut rörande sträckan Västerås—Dalagränsen. Framställningen lämnades den 9 dec. 1864 av K. M:t utan avseende.

Med anledning härav inledde landshövdingen S. DE MARÉ, överstelöjtnanten W. NISSER och kaptenen G. B. ROS, vilka 1865 års lands-

ting utsett till kommitterade, underhandlingar med majoren CL. ADEL-SKÖLD om upprättande av förslag och kostnadsberäkning för nämnda linje. Samma års landsting hade dessutom beslutat att ingå till K. M:t med begäran, att K. M:t täcktes till rikets ständer avgiva proposition om denna järnvägs utförande på allmän bekostnad. Ej heller denna framställning ledde till något resultat.

Vid 1866 års landsting tillkom ett nytt järnvägsförslag, som bröt landstingets tidigare enighet. Då väcktes nämligen motion om ett till K. M:t riktat sympatiuttalande för järnvägsförslaget Frövi—Falun. Uttalandet gjordes men först efter votering och med en rösts övertikt. Minoriteten lät i protokollet anteckna, att den fortfarande ansåg Västmanlands—Insjöbanan ej allenast såsom den nyttigaste för Öster- och Västerdalarnas talrika och mindre bemedlade befolkning utan ock såsom den enda järnbana genom provinsen, som, åtminstone då, borde kunna komma ifråga att anläggas på statens bekostnad.

Emellertid hade 1870 års riksdag beslutat byggandet av norra stambanan över Krylbo—Storvik. Den förstnämnda punkten nåddes 1875. (Den till synes omotiverade krökningen av banan västerut till Krylbo kallas ännu av ortsbefolkningen för »Jans krök» efter den ovannämnde riksdagsmannen JAN ANDERSSON i Jönvik, emedan han i riksdagen ivrigt arbetat på banans dragande så nära Hedemoratrakten som möjligt). Vidare hade den 26 sept. 1871 koncession beviljats å järnväg från Ludvika till Falun med bibana »från Dalälvens fall vid Domnarvet till sjön Insjön i Dalarna». Denna senare ingick åtminstone till sin första del och sin slutpunkt i de tidigare undersökningarna.

Sedan ett av representanter från Hedemoratrakten i landstinget väckt förslag om kanalisering av Dalälven från Forssa i Stora Skedvi till Avesta, i vars närhet stambanan skulle korsa älven, ej lett till något resultat, väcktes i Hedemora förslag att anlägga en bana mellan Avesta och Domnarvet och därigenom bringa hela den gamla planen, åtminstone vad på Dalarne ankom, till verklighet. Det torde böra nämnas, att 1 km. närmast Krylbo av den 1874 för trafik öppnade Krylbo—Norbergsbanan och den ungefär 3 km. långa, då under byggnad varande järnvägen mellan Strömsnäs och Avesta, tillhörande Avesta—Garpenbergs bruksägare, tänktes ingå i linjen.

Stadsfullmäktige i Hedemora beviljade ett anslag av högst 1 500 rdr för en förnyad undersökning av linjen, och en kommitté tillsattes, vilken i dec. 1873 vände sig till kommuner och enskilda med begäran om teckning av medel för undersökningen. Inalles erhöles 4 010 rdr,

och på ett sammanträde i april 1874 beslöts att låta utarbeta förslag till en järnväg (eventuellt smalspårig) från Askö över Hedemora och trakten av Säter till Borlänge å Bergslagernas järnväg. Det förefaller, som om redan nu förelegat tecken, vilka tydde på att Bergslagernas järnvägsaktiebolag ej skulle komma att utnyttja den bolaget beviljade koncessionen till Insjön, ty stämman beslöt att låta undersöka möjligheterna av att erhålla förbindelse med Siljans vattensystem.

Man beslöt att tillsätta en kommitté, vars medlemmar blevo brukspatronerna C. R. ULFF på Vikmanshyttan och H. A. CORNELIUS på Avesta, häradshövdingen J. A. BOVIN, majoren C. F. TOLL och fabrikören G. H. MELIN i Hedemora.

Sommaren 1874 uppgjorde majoren CL. ADELSKÖLD nytt förslag till järnväg från Avesta till Borlänge. Anläggningskostnaden beräknades till 4 083 000 rdr. Om denna jämförelsevis höga kostnad yttrar förslagsställaren, att den berodde på de ovanligt många och stora broarna, de lösa jordarter, som i allmänhet förekommo efter banan, m. m. Utlåtandet avslutades sålunda: »Om än anläggningskostnaden skulle förefalla hög, borde detta ej avskräcka från åvägbringandet av en kommunikationsled, vilken framgår i samma riktning som trafiken från urminnes tid sökt sig från Dalarna söderut, som är oundgängligen behöblig för utvecklingen av ortens resurser och som genom utsikten till en storartad trafik såsom affär borde bliva fördelaktigare än de flesta av våra järnvägar.»

På hösten 1874 inbjöds till aktieteckning i det bolag, som skulle utföra anläggningen. Den 11 nov. beslöto stadsfullmäktige i Hedemora på förslag av häradshövdingen J. A. BOVIN att teckna ett belopp av 150 000 rdr och ungefär samtidigt tecknade Hedemora socken 200 000 rdr.

Den 8 juli 1875 sammanträdde aktietecknarna i Hedemora, varvid beslöts bildandet av *Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag*. Teckningen uppgick då till 965 000 kr. Till interimsstyrelse utsågos häradshövdingen BOVIN, majoren TOLL, brukspatronerna ULFF och CORNELIUS, fabrikören MELIN, fältläkaren A. DILLNER i Säter, riksdagsmännen JAN ANDERSSON i Jönvik och LISS OLOF LARSSON i Västannor samt inspektoren FR. LUNDBERG i Buskåker. Vid sammanträdet upplystes, att Avesta—Garpenbergs aktiebolag vore villigt att till det nya bolaget försälja sin järnväg mellan Avesta och Strömsnäs och som likvid taga aktier i järnvägsbolaget. Det vid föregående sammanträde väckta förslaget om undersökning av förbindelse till Siljans vattensystem ansågs

t. v. böra få förfalla. Den 7 okt. 1875 antogs bolagsordning, vilken fastställdes av K. M:t den 5 nov. s. å.

Den 2 aug. 1876 hölls den första ordinarie bolagsstämman, därvid till medlemmar av styrelsen utsågos häradshövdingen BOVIN, brukspatronerna CORNELIUS och GAHN, fabrikören MELIN och inspektoren LUNDBERG.

Den 12 april 1876 erhöles koncession å en järnvägsanläggning från Krylbo till Borlänge. I koncessionen bestämdes, att bolaget ägde rätt att, med befrielse från skyldigheten att anlägga särskild järnväg från Krylbo till Avesta, förvärva den Krylbo—Norbergs järnvägsaktiebolag tillhöriga bandelen mellan Krylbo station och Strömsnäs växelplats och den Avesta bruksägare tillhöriga järnvägen mellan nämnda plats och Avesta, så att dessa båda järnvägssträckor inginge såsom delar av bolagets bana. Ett statslån på 2 500 000 kr. erhöles.

Sommaren 1877 utfördes under överinseende av överdirektören vid Statens järnvägar HJ. ELWORTH en kontrollundersökning av linjen, och en revision av kostnadsförslaget resulterade i att det senare ansågs kunna sänkas till 3 973 500 kr.

Därefter träffades överenskommelse med civilingenjören A. TH. WALLENIUS på Tidavad om byggande av järnvägen från Avesta till Borlänge med bibana till Bisberg. Entreprenadsumman uppgick till 1 825 000 kr., av vilka 200 000 kr. skulle få likvideras med aktier till nominellt värde. Till bolagets kontrollant antogs överdirektören ELWORTH. Statens kontrollant blev majoren G. NERMAN.

Emellertid hade aktieteckningen, trots energiskt arbete från såväl styrelsemedlemmarnas sida som framförallt från dr DILLNERS, ej fortskridit som önskligt varit. 365 000 kr. fattades och styrelsen inbjöd i okt. 1877 till ytterligare teckning.

Då det behöfliga beloppet ändock icke inom stipulerad tid syntes kunna uppbringas, erhöil bolaget anstånd till den 31 jan. 1878 med förebringandet av bevis att bolaget förfogade över tillräckligt kapital. Emellertid lyckades man, tack vare i sista hand hrr MELIN, WALLENIUS och CORNELIUS, åstadkomma den erforderliga teckningen, den s. k. »garantiteckningen». Den 1 febr. 1877 förklarade ock K. M:t, att bolaget styrkt sig förfoga över tillräckligt kapital. De i form av garanti tecknade beloppen behöfve aldrig inbetalas, då järnvägen fullbordades med övriga till buds stående medel. Aktiebrev hade emellertid utfärdats, och dessa stannade därför i bolagets ägo. I detta sammanhang må nämnas, att en del teckningar i bolaget skett under villkor, att likvid

i överensstämmelse med bolagsordningens föreskrift finge ske genom tillhandahållande av behövlig mark eller nödiga byggnadsmaterialier, men även Bispbergsmalm och aktier i Krylbo—Norbergs järnvägsaktiebolag användes som betalningsmedel.

Bandelen Avesta—Strömsnäs inköptes från Avesta bruk och överenskommelse träffades med Krylbo—Norbergs järnvägsaktiebolag om användning av detta bolags huvudspår från Strömsnäs till Krylbo mot en avgift av 25 öre pr vagn. Då denna anordning visade sig olämplig, i det båda banorna önskade framgå med tåg ungefär samtidigt för vinnande av lämplig förbindelse med Statens järnvägars tåg, beslöt Södra Dalarnes järnvägs styrelse den 21 juni 1880 att bygga eget spår Strömsnäs—Krylbo. Planen fastställdes av K. M:t den 10 dec. 1880. För anslutningen till Krylbo station har någon avgift icke erlagts, och om trafikens skötsel och därmed förenade kostnader fanns intet avtal före år 1895.

Den 8 nov. 1880 öppnades linjen Avesta—Säter och den 11 okt. 1881 banan i sin helhet för allmän trafik.

Den gamla tanken att med järnväg nå Siljans strand eller åtminstone sjöns segelbara vattensystem synes icke ha övergivits av intresserade inom Södra Dalarnes järnväg, även om penningfrågan under byggnadstiden ställde frågans förverkligande på framtiden. Då Bergslager-nas järnvägsaktiebolag beslöt att icke begagna sig av den koncession, som det 1871 erhållit å en linje Domnarvet—Insjön, beslöt 1879 års ordinarie bolagsstämma i Södra Dalarnes järnväg att låta undersöka dels kostnaden för järnvägens förlängning från Borlänge till lämplig punkt vid Dalälven ovan fallen vid Båtsta, dels kostnaderna för färdigställande av den påbörjade kanaliseringen av Öster-Dalälven förbi Grådafallen i Gagnef.

Den s. k. »Gråda kanal» hade påbörjats redan 1824 och skulle genom en slusslinje kringgå fallen för att sätta Siljan i segelbar kommunikation med älvens segelbara del inom Stora Tuna socken. Icke obetydliga kostnader hade nedlagts i företaget, men det hade på grund av bristande medel avstannat.

Utredningen visade, att ett fullbordande av slussarna skulle draga en kostnad av 350 000 kr., medan järnvägsanläggningen beräknades kosta 200 000 kr. Bolagsstämman beslöt enhälligt att bemyndiga styrelsen att, när omständigheterna därtill föranledde, vidtaga de åtgärder, som erfordrades för järnvägens utsträckning till Dalälven. Däremot fick frågan om slusslinjen förfalla.

Koncession erhöles å linjen Borlänge—Lennheden den 17 juni 1881, och samma års bolagsstämma gav styrelsen fullmakt att anskaffa medel för arbetets utförande.

I koncessionen stadgades emellertid, att koncessionshavaren skulle vara skyldig att avstå såväl koncession som banbygge till den event. koncessionssökande, som inom fem år förklarade sig villig att bygga järnväg ända fram till Siljan. I berättelsen till 1882 års bolagsstämma meddelade också styrelsen, att ett annat järnvägsaktiebolag förklarar sig önska bygga järnväg från Borlänge till Insjön och hos K. M:t sökt koncession å denna linje. Styrelsen hade därför icke vidtagit någon åtgärd för järnvägsbygget. Bolagsstämman beslöt att teckna aktier för 75 000 kr. i nämnda bolag samt bemyndigade styrelsen söka träffa överenskommelse om gemensam trafikering. Aktieteckningen likviderades senare med 20 000 kr. i kontanter och resten i aktier i Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag till pari.

Det nämnda bolaget tillkom på följande sätt. Då koncessionen å banan från Bergslagernas järnvägar till Insjön fick förfalla, väckte detta i Siljansbygden stor förstämning, i synnerhet som en i förhållande till traktens tillgångar kraftig aktieteckning i järnvägsbolaget där skett just med tanke på denna bilinje. Efter att så många gånger ha sett sina förhoppningar om järnvägsförbindelse gäckade, tog nu ortsbefolkningen själv frågan om hand. Efter många svårigheter hade man ock, främst tack vare nämndemannen BRÖMS OLOF LARSSONS energi, understödd av riksdagsmannen LISS OLOF LARSSON, lyckats bringa det så långt, att den 1 sept. 1882 koncession erhöles för en järnvägsanläggning Borlänge—Insjön. Samma dag fastställde K. M:t bolagsordning för Siljans järnvägsaktiebolag.

Enligt koncessionen skulle banan bli 36,5 km., och kostnaden beräknades till 2 004 000 kr., rullande materiell inräknad. Därtill borde läggas 50 000 kr. för järnvägens anslutning till Borlänge station, men å andra sidan överlät K. M:t år 1882 på Siljansbolaget de 50 000 kr., som Bergslagernas järnvägsaktiebolag nedsatt till säkerhet för järnvägens utförande. I förbigående må nämnas, att inträdet å Borlänge station sedermera betalades till hälften med aktier i Siljans järnvägsaktiebolag och hälften med aktier i Bergslagernas järnvägsaktiebolag, båda beräknade till pari men de senare förvärvade till avsevärt lägre pris.

Sedan ett statslån å 950 000 kr. beviljats, hölls den 21 nov. 1882 konstituerande bolagsstämma med *Siljans järnvägsaktiebolag*, varvid till

styrelse utsågos bankofullmäktigen LISS OLOF LARSSON, nämndemannen BRÖMS OLOF LARSSON, häradshövdingen H. CLAESSON, godsägaren G. Ros och bruksförvaltaren C. M. LANDBERG.

Dagen därpå undertecknades kontrakt med ingenjören WALLENIUS om banbygget. Entreprenadbeloppet uppgick till 1 320 000 kr., av vilket belopp 270 000 kr. skulle få erläggas med bolagets aktier till pari.

Den 28 maj 1883 överenskoms, att Siljansbanan skulle anställa den behövliga stationära personalen, medan den åkande personalen skulle anställas av Södra Dalarnes järnväg. Underhållet av rullande materiel-len skulle handhavas av den senare järnvägen. Vid samma tillfälle antogs gemensam trafikchef för båda banorna. I Leksand inrättades ett s. k. faktori, och trafiken häremellan och Insjön ordnades genom överenskommelse med Österdalarnas ångbåtsaktiebolag. I slutet av år 1883 hade arbetet å banan fortskridit så långt, att bandelen Borlänge—Lennheden kunde provisoriskt öppnas för trafik.

Den 13 nov. 1884 invigdes Siljansbanan under stora högtidligheter av konung OSCAR.

Efter trettio år var således den hägrande slutpunkten vid Insjöns strand nådd, men förhållandena hade nu högst betydligt förändrats. Järnbruken kring Siljan hade alldeles försvunnit, Dalarnes behov av importerade varor fylldes ej längre av Västerås utan av Gävle, och såväl där som i Falun arbetade man på en ny bana till Siljan över Grycksbo och Sågmyra. Det dröjde ej heller många år, innan ekonomiska svårigheter inställde sig för Siljansbolaget. Inom styrelsen dryftades nu en utsträckning av banan till någon punkt vid Falun—Rättvik—Mora järnväg, varigenom man beräknade erhålla en ökad trafik för den äldre linjen. Hösten 1897 gav styrelsen i uppdrag åt en kommitté, bestående av BRÖMS OLOF LARSSON och flottningsschefen EDLUND, att undersöka möjligheterna för en dylik utsträckning, och därefter tillsatte även Leksands socken en kommitté, bestående av landsfiskalen AX. THORELL, riksdagsmannen DANIEL PERSSON i Tällberg och handlanden AND. FISCHER i Noret, vilken skulle samarbeta med den förstnämnda kommittén.

På uppdrag av kommitterade utarbetade löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren L. SPARR förslag till en ny järnväg, utgående alternativt från Insjöns dåvarande station (n. v. Insjöns hamn) och från Knippboheden 3 km. öster om samma station till Västgärde, event. Rättvik.

Utan meningsskiljaktighet beslöt 1898 års bolagsstämma järnvä-

gens utsträckande till Rättvik. Beslutet bekräftades på extra bolagsstämma s. å. Kostnaden för linjen Knippboheden—Rättvik beräknades till 1 518 000 kr., rullande materiell för 155 000 kr. inräknad.

Koncession begärdes och erhöles den 17 mars 1899. I denna föreskrevs bland annat, att arbetet skulle börjas senast den 1 april 1900 och så bedrivas, att banan kunde för trafik upplåtas senast den 1 april 1902.

Emellertid visade det sig snart fullkomligt omöjligt att uppbringa det för banbygget erforderliga kapitalet. Styrelsen beslöt därför den 25 maj 1899 att uppdraga åt hrr BRÖMS, LUNDBERG och ROS att med Södra Dalarnes järnväg inleda underhandlingar om ekonomiskt bistånd. Södra Dalarnes järnvägs styrelse, som delade åsikten om nyttan för att icke säga nödvändigheten av detta bygge, utsåg till underhandlare rådmannen P. G. SAMUELSSON och häradshövdingen G. N. T. AF CALLERHOLM. Förhandlingarna ledde till en preliminär överenskommelse, enligt vilken Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag skulle övertaga Siljansbolagets järnväg och alla övriga tillgångar jämte alla skyldigheter, bland vilka särskilt nämndes järnvägens utsträckning till Rättvik, samt att aktieägarna skulle för fyra aktier i Siljans-bolaget erhålla en aktie i Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag. Frågan hänsköts av Siljansbanans styrelse till den bolagsstämma, som sammanträdde den 3 maj 1900.

Bolagsstämmans beslut blev högst överraskande, i det förslaget förkastades med 3 823 röster, avlämnade av sex röstande, mot 880 röster av 20 röstande. Då styrelsen framhöll, att det vore av intresse för densamma att få upplysning om motiven för avslaget, svarades att sådant av de närvarande icke kunde lämnas, då de blott handlat enligt sina uppdragsgivares order. Frågan hade således för denna gång fallit. När den åter togs upp, hade den fått en kraftig förespråkare i landshövdingen C. F. HOLMQUIST, utan vars inflytande banan väl aldrig kommit till stånd.

Vid Siljansbolagets stämma 1903 var banbygget åter föremål för behandling. Stämman beslöt att genom utsläppande av preferensaktier söka skaffa nödiga medel. Beslutet bekräftades på extra bolagsstämma s. å. Då emellertid K. järnvägsstyrelsen på förfrågan om möjligheten att åt den förlängda banan förvärva trafiken från stationer nedanför Krylbo till stationer ovan Rättvik och tvärtom förklarade, att villkoret härför vore att hela linjen Krylbo—Rättvik ägdes av ett och samma bolag, beslöt styrelsen att åter inleda förhandlingar med Södra

Dalarnes järnvägsaktiebolag. Huru dessa förhandlingar till en början bedrivits, kan ej med säkerhet angivas. Först vid sammanträde med styrelsen för Södra Dalarnes järnväg den 14 okt. 1907 fäste verkst. direktören, disponenten TOM BERGENDAL, styrelsens uppmärksamhet på att Siljans järnvägsaktiebolag med all sannolikhet ej skulle kunna utföra järnvägsanläggningen Insjön—Rättvik samt påpekade den fara, som låge däri, att Gävle—Dala järnvägsaktiebolag i sådant fall komme att bygga järnväg till Leksand och därigenom för all framtid förhindra Södra Dalarnes järnvägs utveckling norrut. Han hemställde, att styrelsen skulle taga i övervägande förvärvandet av aktiemajoriteten i Siljans järnvägsaktiebolag.

Den 26 jan. 1908 hölls i Stockholm under landshövdingen HOLMQVISTS ordförandeskap ett sammanträde med medlemmarna av båda järnvägarnas styrelser, därvid frågan dryftades, dock utan att enighet kunde uppnås. Åt landshövdingen HOLMQVIST samt häradshövdingarna AF CALLERHOLM och CLAESSON uppdrogs därför att söka åstadkomma ett för båda parterna acceptabelt förslag.

Det av dessa herrar utarbetade förslaget framlades för Södra Dalarnes järnvägs styrelse den 26 april 1908 efter att några dagar tidigare ha godkänts av Siljansbanans styrelse för dennas vidkommande. Enligt förslaget skulle å Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag överlätas Siljans järnvägsaktiebolags tillgångar och skulder jämte de av bolaget innehavda koncessionerna med alla de rättigheter och skyldigheter, som vore med dem förenade, under villkor, att Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag förklarade sig villigt att bl. a. inom fem år fr. o. m. år 1909 räknat bygga järnväg mellan Knippboheden och Rättvik i väsentlig överensstämmelse med koncessionen och att medgiva att Siljans järnvägsaktiebolags aktieägare måtte för 10 aktier i Siljans järnvägsaktiebolag erhålla en aktie i Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag.

Bolagsstämman den 11 juli 1908 beslöt på styrelsens förslag att godkänna förslaget under förutsättning, att 300 000 kr. tecknades av Leksands kommun. Denna beslöt även att teckna det äskade beloppet.

Styrelsen beslöt därefter att ingå till K. M:t med begäran om godkännande av överlåtelsen å Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag av koncessionen för linjen Knippboheden—Rättvik och att begära statslån å 1 100 000 kr.

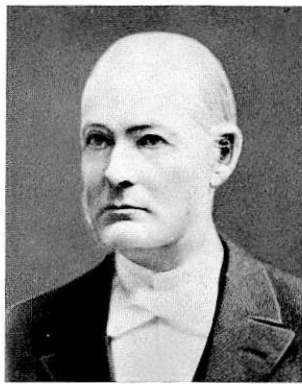
Med anledning av ansöknigen om statslån utförde majoren WILH. PRINZENCREUTZ på uppdrag av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen kontrollberäkning av järnvägsförslaget och fastställde, att kostnaden



J. A. BOVIN,  
häradshövding.



H. P. W. GAHN,  
brukspatron.



S. FLODSTRÖM,  
rådman.



G. N. T. AF CALLERHOLM,  
häradshövding.



L. L. LIBERG,  
grosshandlare.



A. FISCHER,  
grosshandlare.



H. A. CORNELIUS,  
brukspatron.



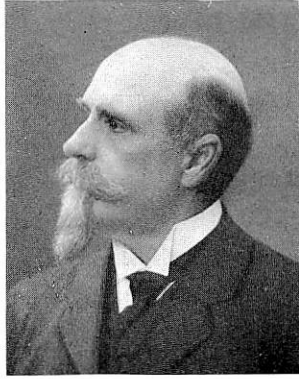
P. G. SAMUELSSON,  
rådman.



E. G. T. BERGENDAL,  
disponent.



F. O. A. NORDSTRÖM,  
verkst. direktör.



J. D. SIMONSSON,  
verkst. direktör.



J. A. NORRBY,  
verkst. direktör.



A. H. TH. G. BERNHARDT,  
bandirektör.



R. C. VON ESSEN,  
trafikchef.



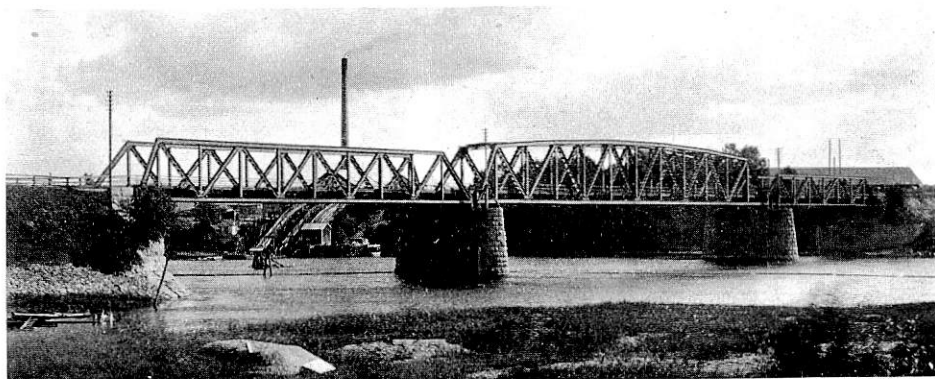
J. ÅKERBLOM,  
trafikchef.



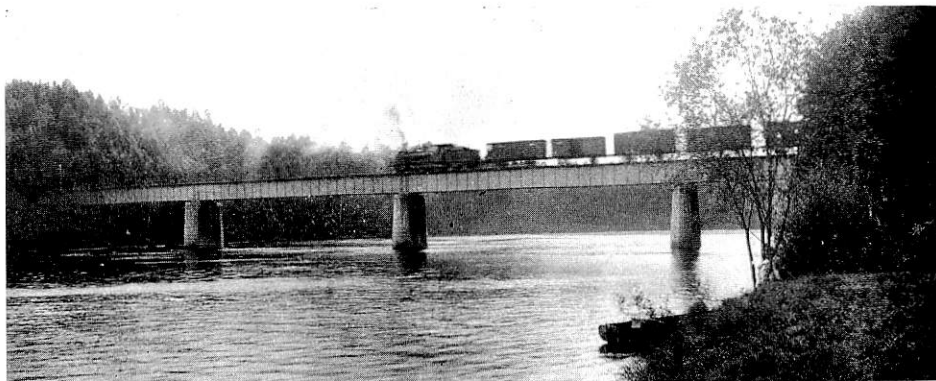
G. F. WALLENIS,  
trafikchef.



N. A. HJELMÉR,  
trafikdirektör.



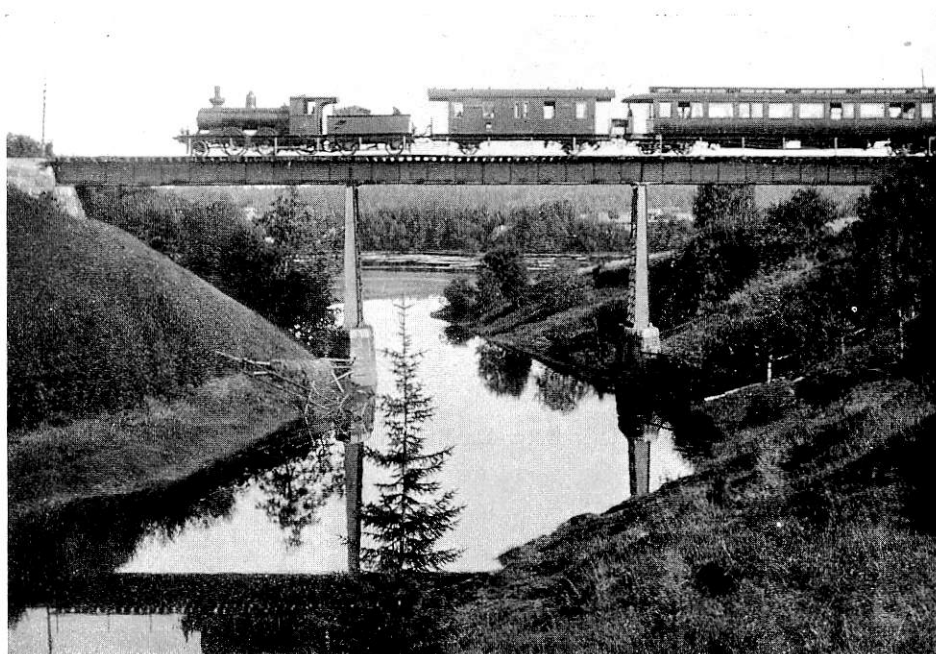
Bron över Öster-Dalälven vid Tunsta.



Bron över Dalälven vid Duvnäs.



Utsikt av linjen från Sjulso klint.



Bron över Nåsån före förstärkningen.



Bron över Nåsån efter förstärkningen.

borde ökas till 2 505 000 kr. utom rullande materiell. 1909 års ordinarie bolagsstämma bekräftade föregående års stämmobeslut i nybyggnadsfrågan.

Sedan statslån på 1 252 000 kr. erhållits, undertecknades den 6 okt. 1910 köpekontrakt mellan Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag och Siljans järnvägsaktiebolag. Den 27 okt. 1911 godkände K. M:t de av järnvägsbolagen fattade besluten och förklarade, att de tre järnvägarna skulle vara att anse såsom en särskild järnväg, benämnd *Södra Dalarnes järnväg*. Den 1 jan. 1912 avträdde all egendom till Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag och den 16 juni 1913 förklarades Siljansbolaget upplöst.

Emellertid hade hos två av de större aktieägarna tvivel uppstått om det kloka i tidigare fattade beslut rörande nybyggnadsfrågan. På dessas begäran utlystes en extra bolagsstämma till den 7 nov. 1911. Efter en lång och skarp debatt uppdrog emellertid bolagsstämman åt styrelsen att omedelbart gå i författning om järnvägens utsträckning till Rättvik. Beslutet fattades med 6 060 ja mot 4 429 nej.

Den 12 okt. följande år undertecknades entreprenadkontrakt med Nordiska järnvägsbyggnadsaktiebolaget, slutande å 1 155 000 kr. Entreprenören förband sig att av detta belopp taga aktier i Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag för 50 000 kr., beräknade efter pari.

Den 22 dec. 1914 öppnades den nya linjen för allmän trafik. Redan den 1 jan. 1914 hade Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag anslutit sig till Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle och ingick den 1 jan. 1919 i den då nybildade Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle.

*Banbyggnaden.* De i linjerna Krylbo—Borlänge och Borlänge—Insjön först inlagda rälsen vägde ungefär 24 kg/m. Då dessa lätta räls icke motsvarade de större fordringar, som i samband med önskan om ökad hastighet och de i samtrafiken framgående vagnarnas ökade hjultryck måste ställas å banan, påbörjades år 1906 utbyte av dessa mot nya, vägande 34 kg/m. Linjen Knippboheden—Rättvik belades från början med samma slags räls.

Av samma skäl ha samtliga broar å linjen Krylbo—Insjön med undantag av bron över Dalälven vid Duvnäs utbytts, förstärkts eller ersatts med bank och kulvert.

De tre övergångarna av Dalälven torde med några ord böra beröras. Den första övergången sker strax öster om Duvnäs station och således nedanför de båda älvgrenarnas sammanflöde. Bron, plåtbalkar på

stenpelare, består av två spann om vardera 33,18 m. och två spann om vardera 38,89 m. Den andra bron leder över Öster-Dalälven och ligger mellan Insjöns och Häradsbygdens station invid det gamla faktoriet Tunsta. Den består av tre fackverksspann om resp. 30, 60 och 40 m. spännvidd, vilande å pelare av granit. Bron tjänstgör även som landsvägsbro, och vägdistriktet har för detta ändamål lämnat järnvägsbolaget ett räntefritt lån å 157 600 kr. Lånet får ej återkrävas, förrän vederbörande myndighet ålägger vägdistriktet att anlägga särskild landsvägsbro. Den tredje bron är belägen strax utanför Leksands station. Den består av två fackverksspann om vardera 40 m. och ett svängbart, 30 m. långt spann, alla vilande å granitpelare.

Nybyggnadskostnaden för de tre i banan ingående delarna ställer sig ungefär sålunda: Krylbo—Borlänge 3 246 000 kr., Borlänge—Insjön 1 808 000 kr. och Knippboheden—Rättvik 2 425 000 kr. Hela det nu nedlagda kapitalet uppgår till omkr. 9 200 000 kr.

*Ekonomi.* Aktieteckningen och de med densamma förbundna svårigheterna ha i det föregående omnämnts. Det tecknade aktiekapitalet utgjorde 1 832 700 kr., men häri ingick dels den s. k. garantiteckningen, dels ock teckning, vilken blott delvis inbetalats. De senare aktierna övertog bolaget på sådant sätt, att resterande belopp fylldes av de räntor, som vunnits under byggnadstiden. Av 18 327 aktier, ser. A., kommo sålunda 3 300 i bolagets ägo. År 1884 minskades antalet med 250 st., vilka användes för likvidering av en del av bolagets aktieteckning i Siljansbanan. Då nämnda banas tillgångar den 1 jan. 1912 övertogs av Södra Dalarnes järnvägsaktiebolag, medföljde dessa aktier jämte ytterligare 150 st. Egna aktier användes sedermera för inlösen av aktier i Siljansbolaget ävensom för anskaffande av kapital till linjen Knippboheden—Rättvik. Antalet sjönk därigenom under åren 1908—1914 från 3 050 till 1 645, vilket senare antal fortfarande äges av bolaget, men värdet har i räkenskaperna avskrivits.

Utdelning å aktierna har lämnats sålunda: åren 1885—1887 resp. 2 %, 1888—1894 resp. 3 %, 1895—1896 resp. 4 %, 1897—1900 resp. 5 %, 1901—1902 resp. 4 %, 1903—1904 resp. 5 %, 1905—1907 resp. 6 %, 1908 4 %, 1909 ingen utdelning, 1910—1912 resp. 4 %, 1913—1920 resp. 5 %, 1921—1922 ingen utdelning, 1923—1924 resp. 8 % och 1925 4 %.

Såsom villkor för övertagandet av Siljansbanan och byggandet av linjen Knippboheden—Rättvik uppställdes bl. a. det villkoret, att aktier för 300 000 kr. skulle tecknas inom Leksands kommun och att de äldre

aktierna skulle ha visst företräde till utdelning. Ovan har nämnts, att Leksands kommun beslöt teckna det bestämda beloppet. Någon ytterligare teckning av aktier av denna serie, ser. B., har ej förekommit.

Utdelning har lämnats å dessa aktier fr. o. m. 1915 t. o. m. 1920 med 5 % årligen, 1921—1923 ägde ingen utdelning rum, 1924 utdelades 4 % och 1925 4 %.

### Styrelse och chefer år 1926.

#### Styrelse.

THORELL, AX., landsfiskal, *ordförande*,  
 KVARNZELIUS, S. H., landshövding, *statens ombud*,  
 WINQVIST, G. E., borgmästare, *vice ordförande*, *sekreterare* och *ombudsman*,  
 NORRBY, AX., *verkst. direktör*,  
 WIKLUND, E., grosshandlare,  
 ÅHLÉN, I. P., grosshandlare,  
 NORDSTRÖM, FR. O. A., maskindirektör.

#### Bandirektör.

BERNHARDT, A. H. TH. G., major i V. V. K. .... 1914—

#### Trafikdirektör.

HJELMÉR, N. A. .... 1919—

#### Maskindirektör.

NORDSTRÖM, FR. O. A. .... 1919—

### Förutvarande styrelseordförande och chefer.

#### Ordförande.

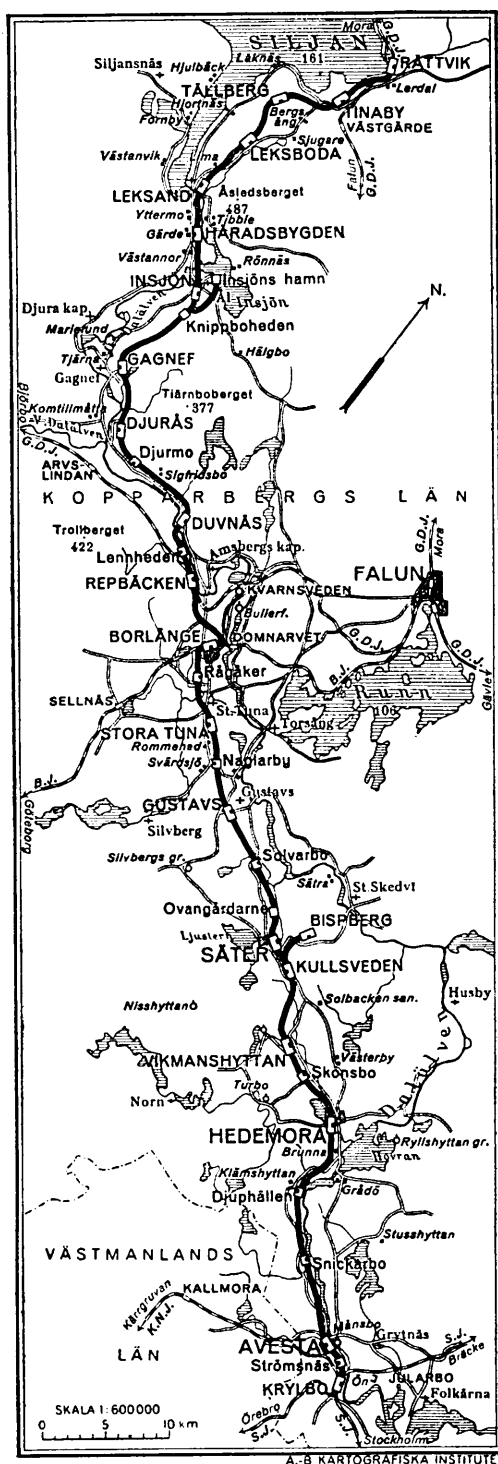
BOVIN, J. A., häradshövding ..... 1876—1894  
 GAHN, H. P. W., brukspatron ..... 1894—1901  
 FLODSTRÖM, S., rådmann ..... 1901—1903  
 AF CALLERHOLM, G. N. T., häradshövding ..... 1904—1912  
 LIBERG, L. L., grosshandlare ..... 1912—1918  
 FISCHER, A., grosshandlare ..... 1918—1926

#### Verkställande direktörer.

CORNELIUS, H., brukspatron ..... 1876—1883  
 SAMUELSSON, P. G., rådmann ..... 1883—1906  
 BERGENDAL, E. G. T., disponent ..... 1906—1909  
 NORDSTRÖM, FR. O. A., maskindirektör ..... 1909—1914  
 SIMONSSON, J. D., verkst. direktör ..... 1914—1919

#### Trafikchefer.

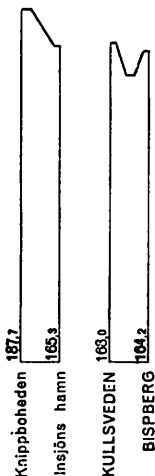
VON ESSEN, R. C. .... 1880—1886  
 ÅKERBLOM, J. .... 1886—1906  
 WALLENIUS, G. F. .... 1907—1913  
 NORRBY, J. A. .... 1914—1918



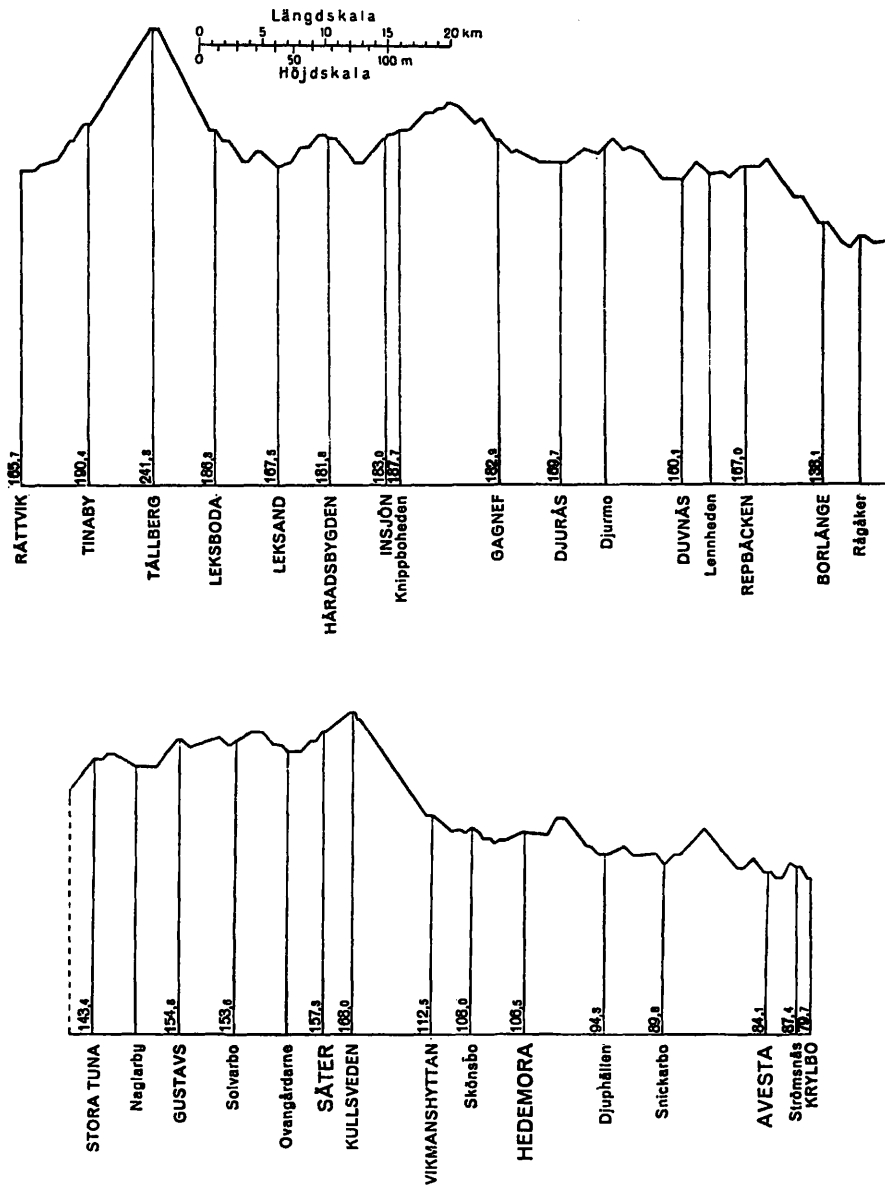
Södra Dalarnes järnväg (Krylbo—Borlänge—Rättvik), 128 km. Linjen följer i stort sett Dalälven från Krylbo till Leksands Noret. Mellan Hedemora och Solvarbo och mellan Borlänge och Repbäcken, där älven gör stora bågar mot norr, fortsätter järnvägslinjen i huvudriktningen sydost—nordväst, sålunda på dessa sträckor skiljande sig från älven. Från Leksands Noret följer linjen på ett par km. avstånd Siljans strand för att strax före framkomsten till slutstationen Rättvik nå densamma. Terrängen är god, om ock sönderskuren av en massa av de smala men djupa dalgångar, vilka lära givit landskapet dess namn.

Banans begynnelsepunkt är *Krylbo*, föreningsstation för norra stambanan, Krylbo—Örebrobanan, Krylbo—Norbergs järnväg och Södra Dalarnes järnväg. Strax före framkomsten till Krylbo har norra stambanan överskridit Dalarnes gräns, och samtidigt ändrar naturen kynne. Man lämnar slättbygden och skyntar på avstånd Dalarnes blånande höjder. Även Dalälven ändrar karaktär. Öster om Krylbo består den av sjöar och fjärdar med låga stränder, väster därom åter flyter den fram i en jämförelsevis smal fåra, till stor del intill höga nipor.

Från Krylbo gå Krylbo—Norbergs och Södra Dalarnes järnvägar jämsides till *Strömsnäs* hållplats (1 km. från Krylbo), där den senare järnvägen har lokomotivstallar och reparationsverkstad. Intill hållplatsen ligger lands-



tingets nybyggda lasarett.



Den första mellanstationen är *Avesta*, nu åter stad med betydande järnverk. Dalälven bildar vid staden ett eller rättare sagt två betydande fall. Kraften i det förra tages i anspråk dels av järnverket, dels av de på älvens motsatta eller norra sida belägna Månsbo kloratfabriker. Lillforsens kraft sändes till större delen till Norberg och gruvorna därstädes.

Järnvägen fortsätter längs älvens södra strand genom en för södra Dalarna typisk natur förbi Snickarbo lastplats och *Djuphällans* hållplats samt höjderna Klintbo klack och Sjulsbo klint till *Hedemora*. Staden är sunt och behagligt belägen på en grusås mellan å ena sidan Dalälven, som här bildar sjön Hovran, och å andra sidan Brunnsjön. Hedemora, Dalarnes äldsta stad, omtalas som köp-

stad redan på 1400-talet. Av industri äger staden en mek. verkstad, vilken specialiserat sig på trämasseindustrins maskiner, samt några möbelfabriker m. m. Fordom var här i trakten ett omfattande bergsbruk, varom en hel del gårdsnamn fortfarande bära vittne. Numera bedrives järnhanteringen inom socknen endast vid Vikmanshytte bruk, beläget vid en från *Vikmanshyttans* station utgående bibana. Bruket har liksom det vid samma bibana belägna Turbo gamla anor. Vid Vikmanshyttan framställs bl. a. det världsbekanta CRU-degelstålet. Vid Turbo, det gamla Angersteinska bruket, tillverkas nu pappersmassa.

Från Vikmanshyttan stiger järnvägen oavbrutet 10 ‰ till *Kullsvedens* station. I slutningen mellan stationerna ligga Kronprinsessan Margaretas vårdanstalt för tuberkulösa barn och Livförsäkringsbolagens konvalescenthem Solbacken. Norr om Kullsveden reser sig Bispbergs klack med vidsträckt utsikt över det omgivande landskapet.

Från Kullsveden utgår en 3 km. lång bilinje till *Bispbergs* station intill gruva av samma namn, bekant för sin ovanligt rena malm.

Nedanför Bispberg fram emot Säter sträcker sig den vackra Säterdalen, som av Dalälvens biflöde Ljusterån nedskurits omkr. 50 m. under den omgivande markens yta.

Säter grundades likasom dess harneskindustri av Gustav II Adolf invid Ljusteråns fall. Här präglades ock rikets första kopparmynt, men denna tillverkning flyttades snart till Avesta. Sedan fredligare tider inträtt, övergick man från harnesksmidet till smide av kakelugnsluckor. Nu finnas här yxfabrik, väveri och mekaniskt spisbrödsbageri. Utanför staden invid sjön Ljustern ligger såsom en stad för sig Sätters hospital. Ett 3 km. långt bispår sätter det i förbindelse med järnvägens huvudlinje.

Sedan järnvägen lämnat Säter, går den fram i gränsen mellan å ena sidan bördig och odlad mark, å andra skog, sträckande sig milsvitt söderut. Utsikten härifrån mot Bispbergs gruvor och omgivande trakt är vacker och storartad. Efter *Solvarbo* hållplats passeras den om Säterdalen mycket påminnande Solvarbodalen. Nästa station, *Gustavs*, är belägen på gränsen mot Stora Tunas väldiga kitteldal. Vid stationen trälistfabriker m. m.

Sedan banan lämnat stationen och passerat *Naglarby* hållplats och Dalregementets gamla exercisplats, Rommehed, skymtar i norr Torsångs medeltida gråstenskyrka, belägen vid den s. k. Lillälven.

Strax bortom *Stora Tuna* station synes Stora Tuna kyrka resa sin ståtliga, nyrestaureerade spira. Kyrkan har genom sitt läge kommit att intaga främsta rummet bland landskapets kyrkor. Den lär även vara landets största landskyrka.

Banan för vidare förbi *Rågåkers* hållplats till *Borlänge* station (64 km. från Krylbo och lika långt från Rättvik), föreningsstation med Bergslagernas järnvägar. I närheten ligga Domnarvets järnverk och Kvarnsvedens pappersbruk, båda tillhörande Stora Kopparbergs Bergslags a. b. och genom elektrisk järnväg stående i förbindelse med stationen.

Banan lämnar Borlänge i en stor kurva och fortsätter i stigning genom odlad mark och skogbevuxen mo samt förbi en större torvmosse till *Repbäckens* station. Här korsas banan av Falun—Västerdalarnas järnväg (Gävle—Dala järnvägar).

Vid *Lennhedens* last- och hållplats fortsätter järnvägen genom en större skärning över en av de för trakten karaktäristiska avloppslösa sjöarna och strax därefter över Dalälven till den på älvens norra strand belägna *Duvnäs* station. Ovanför stationen reser sig *Gimsbergs* klack. I närheten finnas sågverk och tegelbruk.

Intill *Djurmo* hållplats synes den brant uppstigande *Djurmo* klack, en gång i tiden *vårdkasberg*, och icke långt från *Djurds* station sammanflyta Öster- och Väster-Dalälvarna. Just vid föreningspunkten ligger dr *Gussanders* stora sjukhem, *Älvgården*. Järnvägen följer Österdalälven på dennas norra sida, men älven är djupt nedskuren i den omgivande slätten, och man kan därför från banan iakttaga den endast vid passerandet av de dalar, vilka utskurits av älvens biflöden. Genom odlad mark och förbi stora typiska byar för banan nu till *Gagnefs* station. Något längre upp bildar älven *Grådafallen*. Ovan dessa är den segelbar in i *Siljan*.

Något bortom *Gagnefs* station lämnar järnvägen den odlade slätten och ingår i tallbevuxen mo för att vid *Knippboheden* nå odlad mark. Från *Knippboheden* grenar den gamla järnvägslinjen sig till *Insjöns hamn*, förr *Siljansbanans* slutpunkt, nu endast lastplats för gods, som prämas hit från *Siljan*.

Den nya linjen går i något mera västlig riktning fram till *Insjöns* station (turistplats), fortsätter förbi *Insjöns* stora sågverk och övergår Öster-Dalälven på en kombinerad järnvägs- och landsvägsbro. Från bron har man en god utsikt över »sjön *Insjön*» och bakomliggande höjder. Sjön genomflytes längs sin västra sida av älven, som här ändrar sitt lopp från östligt till sydligt. Även under den kallaste vinter tillfryser den ej fullständigt. Den utgör därför övervintringsplats för talrika vildsvanar.

Banan fortsätter genom odlad mark, i norr och söder begränsad av mäktiga höjder, förbi *Häradsbygdens* station till *Leksands Noret*. Strax före sistnämnda station passeras åter Öster-Dalälven. Något ovan järnvägsbron synes den nya landsvägsbron i fem väldiga valv spänna över älven, och där bakom skymtar *Leksands* kyrka med sitt egendomliga lökformade torn och *Siljan*. *Leksand* är bekant för sin leende natur, platsen torde ock nu vara den mest besökta turistorten i övre Dalarne med goda hotell och pensionat samt goda kommunikationer. Där finnas även sågverk, väveri, möbelfabriker m. m.

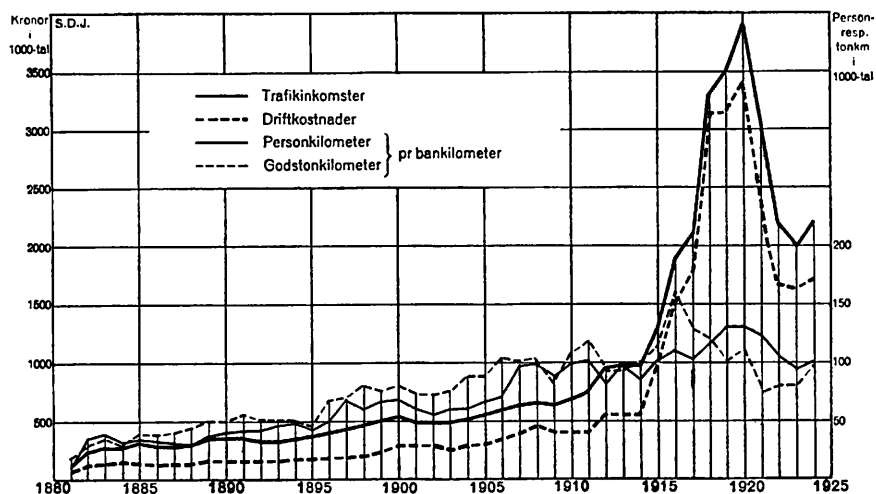
Ingen del av Dalälven torde vara mera sevärd än delen mellan *Leksand* och *Insjön*. Den här förekommande föreningen av leende behag och dyster storhet torde ej återfinnas annorstädes.

Förbi *Leksboda* station fortsätter banan i stigning  $12,6\text{‰}$  till *Tällbergs* station, belägen mellan *Tällbergs-* och *Plintbergshöjderna*, banans högsta punkt, 241,3 m. ö. h. Såväl från banan å ömse sidor om stationen som från stationen har man en hänförande utsikt över *Siljan* och omgivande höjder, främst bland dem *Gesundaberget*. Längst in i *Rättviken* synes *Rättvik* med kyrka, hotell och bangård.

Från *Tällberg* sänker sig banan, övergår den lilla *Saluån*, vilken utgör gräns mellan *Leksands* och *Rättviks* socknar, passerar *Tinaby* station och ankommer,

följande Siljans strand, till Rättviks station, banans slutpunkt och föreningsstation med Gävle—Dala järnväg.

### Trafikdiagram.



### Tekniska uppgifter.

#### Byggnadssätt.

		År 1881	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	67	134
» i sidospår .....	»	5	27
Största lutning i huvudspår.....	o/oo	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	24	34
Största tillåtna hjultryck .....	ton	5(?)	7,2—8,5
» » tåghastighet.....	km/t.	50(?)	55—75

#### Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tenderlok .....	st.	5	12
Personvagnar med 2 axlar .....	»	10	26
» » 4 » .....	»	—	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	102	447
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	»	2	4

#### Personal, antal.

Ordinarie.....		64	162
Extra.....		3	27
Verkstadsarbetare.....		10	35
Banarbetare .....		—	1

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1881.

Södra Dalarnes järnvägs anläggning .....	2 964 381: 28
Rullande materiell .....	548 288: 40
Expropriationskostnader .....	201 316: 28
D:o, lantmätaren .....	4 000: —
Inventarier och materialförråd .....	32 189: 11
Stenkol och koks:	
stenkol .....	26 129: 08
koks .....	642: 03
	<u>26 771: 11</u>
Aktiebolaget Atlas .....	9 000: —
Snöskärmar .....	450: —
A. Flodström .....	25: —
Stockholms Enskilda bank .....	21 495: —
Kopparbergs » » .....	2 328: 62
Inlösta järnvägsaktier .....	158 400: —
Garantitecknarna .....	200 000: —
Fordringar .....	6 114: 74
Trafikkassan .....	4 350: 95
Borlänge—Båtstalinjen .....	114: 72
	<u>S:a kr. 4 179 225: 21</u>

Skulder den 31 dec. 1881.

Riksgäldskontoret: statslån .....	2 250 000: —
A. Th. Wallenius .....	4 315: 98
Bidrag till järnvägsundersökningen .....	2 205: 75
Räntor: influtna .....	86 282: 51
Aktiebolaget Atlas .....	4 000: —
A. Johnson & C:o .....	6 221: 50
Materialförrådet: obetald upphandling .....	71: 94
Kassakonto: redogöraren till godo .....	2 818: 45
Samtliga aktieinbetalningar .....	1 796 990: —
Vinst- och förlustkonto:	
amorteringsfonden .....	26 319: 08
	<u>S:a kr. 4 179 225: 21</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen .....	7 239 172: 19
Rullande materiell .....	702 046: 30
Inventarier .....	35 654: 54
Fastigheter .....	120 607: 81
Aktier i Österdalarnas ångbåts a.-b. ....	8 000: —
Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle .....	121 583: 83
Svenska Handelsbanken .....	41 884: 91
Kassa .....	215: 06
	<u>S:a kr. 8 269 164: 64</u>

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	2 132 700:—
Reservfonden .....	1 215 000:—
Byggnads- och underhållsfonden .....	850 000:—
Statslån:	
1876 års .....	1 380 083: 88
1911 » .....	714 744: 08
1913 » .....	1 277 332: 32
	<u>3 372 160: 28</u>
Lån av allmänna medel .....	157 600:—
Gävle—Dala järnv. a.-b. ....	40 000:—
Leksands sparbank .....	400 000:—
Aktieägarnas räkning .....	9 453:—
Vinst- och förlusträkning .....	<u>92 251: 36</u>
	S:a kr. 8 269 164: 64

.....