



Foto Glenn Murberg 20170203

### Mollaryds hållplats

Första uppehållet vid Mollaryd anges första gången i den tidtabell som gällde från och med den 11 maj 1867. Disponent I N Sanne som drev ett sågverk i Molla ville ha ett sidospår vid hållplatsen. Han fick ett bidrag av såväl kontanter och även som dagsverken. Den 16 april beslöt styrelsen att bloaget skulle anlägga spåret om sockenmännen betalade kostnaderna i förväg och förband sig att före den 1 oktober uppföra en vaktstuga.

Den 12 december år 1894 behandlas en framställning av förlängning av sidospåret och detta blev genomfört under år 1895. Inför ombyggnaden till normalspår har Molla-borna den 22 september 1897 gjort en framställan om att hållplatsen skulle göras still station. Den 1 maj 1901 påbörjades postutväxling vid hållplatsen, tågen fick dock liksom vid Sparsör inte stanna helt om passagerare inte skulle utväxlas, utan passerade då med låg fart. År 1903 uppfördes väster om spåret en byggnad med väntrum och expedition samt godsskjul ungefär samma typ som Sparsör fått tidigare.





Foto Glenn Murberg 20170203

Det gamla godsmagasinet har sett sina bästa dagar och förfaller mer och mer varje dag och snart går det inte att rädda. Vid en inventering år 1930 fanns det hållplatshus som det kallades för av trä med tegeltak och väntsäl, expedition och bostad om 1 rum och kök. Dessutom fanns uthus och godsbod, båda av trä med papptak och godsboden var cirka 23 kvm stor och utrustad med 700 kg decimalvåg. Plattformen hade en 14 meter lång stenkant, medan övriga 30 meter var av trä med grusfyllning. Rundspårets längd angavs till 93 meter men stickspåret saknades. Signalen beskrivs som "dubbelvingad av Posses modell", det vill säga vad som vanligen kallades T-semafor.

Elektrifieringsupprustningen med förde inga revolutionerande ändringar för Mollaryds del utöver själva kontaktledningarna. Godstrafiken upphörde under 1960-talet senare del, och sidospåret försvann ganska snart därefter. Hållplatsstugan såldes år 1947 och blev privatbostad.