

Järnvägen

I slutet av 1860-talet fanns det en mängd olika förslag till järnvägssträckningar i den här regionen. År 1869 tillsattes en statlig kommitté som skulle reda ut vilka järnvägsförslag som eventuellt skulle få statsbidrag. Ett av de intressanta järnvägsförslagen var en järnväg mellan Hallsberg via Motala till Mjölby. En järnväg i den här sträckningen skulle bli en förbindelselänk mellan de båda statsbanorna, västra och östra stambanan.

1869 uppdrog brukspatron Carl Ekman i Finspång åt disponenten vid Motala Verkstad, Otto Carlsund, och Claes Adelsköld att arbeta fram planer och kostnadsförslag för en järnväg. Banan som avsågs var tänkt att gå Mjölby - Motala - Finspång - Pålsboda med sidobana Finspång - Norrköping.

Vid Motala Verkstads bolagsstämma 1870 röstades förslaget ned. Stämman förordade i stället ett förslag till järnväg Hallsberg - Motala - Mjölby (HMMJ) med sidobana Norrköping - Finspång - Dunsjö. Efter detta nederlag valde disponenten Otto Carlsund att begära avsked från Motala Verkstad.

Carlsunds efterträdare som disponent för Motala Verkstad blev kapten Eric Unge. Under hans ledning började man 1870 att staka och planera för banan. Koncession söktes och den beviljades 3 november 1871. Banbygget startade omedelbart under Unges ledning. Arbetet var indelat i tre delsträckor, alla med var sin entreprenör.

Aktiekapitalet uppgick till 1 400 000 kronor varav Motala Verkstad var den i särklass störste aktieägaren. Vidare hade man tagit ett obligationslån på 2 800 000 kronor. Något statslån lyckades man inte få beviljat. Arbetet drevs på i snabb takt och den 15 december 1873 kunde man öppna den 96 kilometer långa, normalspåriga, linjen Hallsberg - Motala - Mjölby, HMMJ, för allmän trafik. Bygget av den planerade sidobanan Norrköping - Finspång - Dunsjö sköts på framtiden¹⁾.

Grills medverkan

Under 1869 började Andreas Grill delta i förberedande järnvägsmöten på olika håll i Närke och Östergötland. De två följande åren var han riksdagsledamot i andra kammaren och föreslog 1870 i en motion att östra stambanan ska dras från Nässjö över Mjölby, Motala, Hallsberg och vidare till Stockholm, inte som tidigare föreslagits via Linköping och Norrköping. Han såg möjligheterna att direkt använda banan för transporter av malm, kol och industriprodukter från Bergslagen till södra Sverige, även om den av honom föreslagna sträckningen gjorde att resan till Stockholm blev något längre. Denna motion gick aldrig igenom. Senare beslutades om den nuvarande sträckningen – se ovan.

Andreas Grill valdes in i styrelsen vid HMMJs konstituerande 1870. Han var under en period ordförande och VD i styrelsen.

Not 1) Källa <http://www.historiskt.nu/normalsp/hmmj/index.htm>

Lördagen den 13 december 1873 var det äntligen dags för högtidlig invigning, ett helt år senare än planerat. Tåget med kung Oscar II ombord startade från Hallsberg vid tiotiden och man åt frukost hos Andreas Grill på Mariedam, där arrangemangen beskrevs som "väl anordnade och lyckade". Klockan två på eftermiddagen blev det hyllningar, tal och hurrarop vid det flaggprydda stationshuset i Motala och därefter fortsatte resan via Skänninge till Mjölby.



Frukosten åts i Orangeriet i förgrunden. Foto från Ivan Svensson Album från 1908.

På kvällen återvände gästerna till Motala för industribesök och festmiddag, varpå kungen reste tillbaka till Stockholm efter söndagsgudstjänsten. Under de följande åren avgick två persontåg varje dag i vardera riktningen, men trafikintäkterna ökade inte så snabbt som järnvägsbolaget hoppades i sina kalkyler. Det behövdes en intäkt på 200 kronor per dag och banmil för att bolaget skulle kunna gå runt. Under de första åren var intäkterna tämligen goda, men när tiderna blev sämre och särskilt under krisåren 1877-1879 tog man inte in mer än knappt hälften av detta belopp. Mellan 1876 och 1877 gick intäkterna ner med en tolftedel och påföljande år sjönk intäkterna med ytterligare en tolftedel. Bolaget löste sina ekonomiska problem genom nya lån och uttaxeringar från aktieägarna.

Konkurs

Eftersom aktierna blev totalt värdelösa, måste Andreas Grill ha förlorat 360.000 kronor på sitt eget aktieinnehav och ytterligare 130.000 kronor om han betalade alla aktieägartillskott för Lerbäcks kommun, alltså närmare en halv miljon kronor. Om han dessutom tog på sig en del av obligationslånen, förlorade han genom ackordet i konkursen drygt 20 öre på varje satsad krona. Det var säkert svårt, om inte omöjligt, att repa sig efter detta.

Banan var den första enskilda järnväg som övertogs av staten (1879) och införlivades med statsbanenätet ²⁾.

Trafiken har varit i stadig tillväxt år efter år. Istället för att fyra tåg dagligen under bolagets tid trafikerade banan och gingo med små laster är det för närvarande tio ordinarie tåg (skrivet 1902) och dessutom extra tåg. Persontrafiken inbringar icke sällan bara i Mariedam 1.00 kr i månaden under det den under bolagets tid ej översteg 2-300 kr. *Skrivet av Linus Hellzon*

Torvbanan

Vid bangårdens södra del. Ungefär mitt emot Grillska graven fanns ett stickspår och en lastkaj där torvbanan från [Blackfärds torvmosse](#) anslöt.

Not 2) Källa: **80-poängsuppsats** av Mårten Persson Lunds Universitet Historiska Institutionen 2007. (<http://grilliana.files.wordpress.com/2009/10/andreas-gustaf-grill.pdf>)

Vagnarna täcktes med presenningar. Detta gjordes vid oregelbundna till Torvbanan var två kilometer lång och nyttjades mellan 1902 och slutet av 1950-talet³⁾. Torvbalarna lastades om från öppna till vagnar på SJ's tåg. fällerna - max. ett par gånger i månaden. Vid dessa tillfällen gjordes 3-4 resor med torvströtåget. Vid lastkajen och vid fabriken fanns en vändskiva.

Loket drog två vagnar som tog ett 70-tal balar. En torvbal kunde väga allt mellan 15 och 50 kg beroende på fukthalt.



Stickspår från torvbanan med vändskiva t.v.
Foto från Järnvägshistoriskt Forum



Stickspår och lastkaj med presenningtäcka vagnar. Rikning mot Hallsberg.

Rallebusebanan.

När järnvägen mellan Mjölby och Hallsberg byggdes var det ont om tid, så för att det skulle gå fortare började järnvägen också att byggas på mitten ungefär vid Jacobshyttan. För att kunna göra det byggdes en temporär järnväg från Zinkgruvan ned till det ställe där järnvägen går idag. Det finns teorier att två stycken ånglok har kommit med båt till Åmmeberg sedan transporterats på malmbanan till Zinkgruvan och vidare på den provisoriska järnvägen till slutdestinationen. Dessutom transporterades nödvändigt järnvägmateriel här.

Nedtecknat av Åke Sigvardsson

Järnvägsolycka den 28 oktober 1950

Många tidningsreportage skrevs. Vi har valt att hämta en artikel om olyckan från Wikipedia.

Järnvägsolyckan i Mariedamm inträffade på morgonen den 28 oktober 1950 strax söder om Mariedamm i södra Närke på järnvägen mellan Mjölby och Hallsberg genom att en rälsbuss i full fart körde in i ett stillastående persontåg 9 personer omkom och 13 skadades.

Olyckan är en av de minst ihågkomna av de större järnvägsolyckorna i Sverige. Bidragande kan ha varit att nyheten om olyckan överskuggades av nyheten om kung Gustaf V:s bortgång dagen därefter.

Olycksförloppet Norrgående rälsbuss 756 skulle vid Godegård i norra Östergötland möta södergående persontåg 611 och ett godståg, som emellertid var försenade. Föraren av rälsbussen fick därför vid Godegård order att köra in på ett stickspår för att där invänta de försenade tågen. Föraren missförstod ordern och körde med sina 20 passagerare i stället iväg på den enkelspåriga banan norrut. Då hade redan det södergående persontåget avgått från Mariedamm. Stationspersonalen vid Godegård

insåg vad som höll på att hända, men kunde inte kontakta rälsbussen. De gjorde vad de kunde, genom att se till att strömmen bröts, varvid det södergående persontåget blev stillastående. Rälsbussen var dock dieseldriven och påverkades inte. Man gjorde också ett desperat försök att skicka iväg en dressin som försökte hinna ikapp, men förgäves. Olyckligtvis hade södergående persontåg blivit stående i en skymd kurva 2 km söder om Mariedamm vid Skeppsjöns strand. Föraren av rälsbussen hade inte en chans att upptäcka persontåget i tid, utan körde i 70-80 km/h rakt in i fronten på persontåget. Rälsbussens framparti trycktes ihop och pressades in en och en halv meter under loket. 4 personer, bl.a. föraren av rälsbussen, omkom omedelbart. Ett par dagar senare hade olyckan krävt sammanlagt 9 dödsoffer

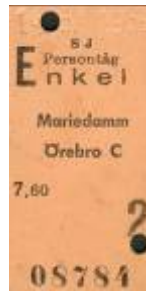
Tilläggas kan att många skolbarn från Mariedamm var med på tåget.

Vilka vi berättar om;

Järnvägspersonalen och deras familjer utgjorde tidvis en stor del av Mariedamms befolkning. Under åren 1885-1920 bodde i medeltal ca. 25 personer här vilket var ca 25 % av samhällets befolkning.

År 1951 var det: 1 Banmästare,
1 Banförman, 4 Banbiträden,
2 Banvakter, 1
Stationsmästare,
1 Trafikbiträde, 2 Stationskarlar
anställda. Summa 12 anställda.
Därtill kom deras familjer.

Nedan skriver vi om några av dem:



Många kommer ihåg biljetterna. Vid järnvägens tidigare historia såldes också biljetter för att gå på banvallen för 10 öre. Det användes bl.a. för skolbarnen som bodde utanför samhället i närheten av järnvägen.

STATIONEN "Järnvägsgatan"



Mariedamms station 1950-talet?



Godsmagasinet revs år 2000

Stationsföreståndare 1873-1903

Anders Gustav Hammar (f.1836-04-01 d.1905-11-29 i Motala)
Inflyttad från Stockholm 1873. Utflyttad 1905 till Motala.

Linus Hellzon skriver:

"Mariedams första stationsinspektör var A. G. Hammar. Det första, som uppmärksammades vid ankomsten var den gamla välkända stationsinspektören A. G. Hammar, på vars vink med den röda flaggan tåget i ett nu gjorde halt.

Vi närmade oss den fryntlige gamle, i tjänsten grånande veteranen, utsträckande vår hand, hjärtligt som vanligt tryckte han den, och så språkade vi en stund om nytt och gammalt - sedan tåget gått - förstås.

Herr Hammar är född i Rockhammars bruk i Västmanland den 1 april 1836, genomgick åren 1860-61 lantbruksskolan i Julpa, varefter han ett par år innehade rättareplats.

År 1864 då sammanbyggningsbanan i Stockholm började byggas, var H. med. När den 7 år därefter var fullbordad påbörjades arbetet med Motalabanen, och kom då herr H dit, deltog redan i stakningen och sedan som schaktmästare under byggandet. Blev så Motalabanen färdig. Herr Hammar, som då syntes vara nöjd på det ostadiga banbyggarlivet - han var erbjuden högt avlönad plats vid annan banbyggnad - sökte och erhöll stationsmästarebefattningen vid Mariedam, den han sedan plikttröget skött. "Honnör för samhällets förste man".

Stationsmästare 1904 – 1912

J.A. Samuelsson f. 1985

Stationsmästare 1913-1919

Lundin, J. V. f. 1855

Stationsmästare 1920-1926

Ekman, O. W. f. 1861

Stationsmästare 1927-1936

Häggroth, August f. 1878

Stationsmästare 1937-1941

Nilsson, Johan Konrad. K. f. 1885-03-09 Björklunda Södermanl.län d. 1959-04-04 i Gustavsvik Sörmn.län

Konrad har skrivit en ca 14 sidor lång historiebeteckning om Mariedamms historia inkl. järnvägsten ³⁾. Nedan finns ett stycke från detta dokument.

Stationsmästare 1941-1943

Lindberg, F. O. f. 1883

Stationsmästare 1943-1947

Lann David Erik f. 1884-05-17 i Hardemo d. 1972-02-25 i Motala.

Emma Regina f. Johansson 1881-09-07 d. 1961-10-26

David Eriks far, A.P. Lann var husar vid Lanna regemente. Hans mor hette Anna Lovisa Jakobsdotter. 1903 tituleras han som "extra stationskarl" enligt församlingsboken. Familjen har, som många järnvägsfamiljer, bott på många platser. Kumla, Hallsberg, Knista, Fjugesta, Kvistbro och bodde i Motala 1935. David Erik tjänstgjorde i Mariedamm före Gunnar Storck, men vi har inte kunnat fastställa under vilka år det gäller.

Stationsmästare 1950-1956

Carl Gustaf Gunnar. Storck

Gunnar. f. 1893-08-21 i Norra Ljunga förs. Jönköpings län. Hustrun

Agnes Adina Charlotta . f. 1892-12-18 i Norra Ljunga förs. Jönköpings län.

Gunnar Storck kunde ha fått en bättre start på sin tjänstgöring i Mariedamm. Den 28:de oktober 1950 var den dag då 9 personer omkom och 13 skadades i olyckan med rälsbussen och tåget vid Skeppsön.

Agnes avled 1985-06-19, och **Gunnar** 1991-01-10



Gunnar Storck under sin sista dag vid Mariedams station

Avskrift från tidningsartikel 195-09-11

Mariedams stins slutar vid SJ

Ner mot hemlandet i Småland styr han nu färden, stinsen på Mariedams station, Gunnar Storck, som vid månadsskiftet lämnade sin tjänst inom SJ. Det är med vemod i hjärtat han tar avsked från Mariedam, där han lärt sig trivas väl. Men Sävsjö är hans hemort och till dess skogar får han nu förlägga sina långa promenader — vandring i skog och mark har alltid varit hr Storcks främsta avkoppling.

Han började som bromsare år 1911 och kan berätta om iskalla vinterfärder i bromskuren, då "palten" eller lyktan fick värma under pälsen. Vandringar med banpost har han också gjort många. Det var före telefonernas tid då besked om extra tåg fick lämnas banvakterna. Hr Storcks första tid i Mariedam blev dramatisk. Han kom dit 1950 just den dag då den stora mariedamsolyckan inträffade.

Men i övrigt har åren flutit fram lugnt och stilla. Det kan nämnas att även hr Storcks far var stationsmästare.

Före 1957-1962.

Stationsföreståndare Sigurd Fritz

f. 1916-12-17 i Hallsberg. d.1980-08-19 i Skänninge
Se tidningsreportage ovan

Fanns 1958

Trafikbiträdet Elis Baekström (f.1906-04-18 i Vamlingsbo, Gotl.län. d.1960-11-10vid Mariedamms Station) och hustrun **Sigrid Gunhild Baekström** (f. 1913-10-07 i Fide, Gotl.län. d. 1978-08-08)(se tidningsreportage 29 mars 1958 nedan)

Stins 1962 - 1968

Torvald Eugen Oscarsson, f. 1922-03-04 i Dalhem, Kalmar län. Hustrun, **Julia Maria Oskarsson**, f. 1919-02-16 i Lärbo på Gotland. Sönerna **Christian, Peter, Roberto** och **Billy**.

Familjen utom Christian och Peter flyttade till Fågelsta Peter blev lokförare och bor idag i Åsbro.

Torvald var sista stinsen. Därefter infördes centralstyrning av växlar och övervakning.

Torvald avled 2011-04-10 och Julia avled 2012-04-28. Sonen Christer har skrivit nedanstående minnes ord över dem, införda i NA

MINNESORD

Julia Oscarsson har slutat sina dagar. Hon fyllde 93 år den 16 februari och avled på Motala lasarett. Ända fram till några dagar innan hon hamnade på lasarettet bodde hon i sitt radhus med hjälp från hemtjänsten.

Hon kom från Lärbro på Gotland och jobbade som ung i telefonväxel, först i Hemse och sedan

Mellan 1950 och 1962 bodde familjen utanför Vimmerby. Från Tuna gick flytten till Mariedamm i södra Närke och när pojkarna vuxit upp kunde Julia börja arbeta på banken där.

1968 flyttade familjen till Fågelsta, sedan vidare till Motala där Julia började arbeta på posten.

Julias största intresse var att ta hand om sin familj med kärlek, värme och omsorg. Så småningom kom Julia även att få en nära gemen-

skap med sina barnbarn, vilka alla kom ha att stor kärlek till sin farmor.
Julia var duktig på att laga god mat, inte minst söndagssteken med den goda såsen.
Tillsammans med sin man och svägerska gjordes en del resor till varmare trakter. Längre tillbaka gick de flesta semesterresor till sommarstugan på Gotland, med sol och bad, vilket Julia älskade.
Närmaste sörjande är sönerna Christian, Peter, Roberto och Billy med familjer.

skap med sina barnbarn, vilka alla kom ha att stor kärlek till sin farmor.

Julia var duktig på att laga god mat, inte minst söndagssteken med den goda såsen.

Tillsammans med sin man och svägerska gjordes en del resor till varmare trakter. Längre tillbaka gick de flesta semesterresor till sommarstugan på Gotland, med sol och bad, vilket Julia älskade.

Närmaste sörjande är sönerna Christian, Peter, Roberto och Billy med familjer.

CHRISTIAN OSCARSON

MINNESORD

Tidigare stinsen Thorwald Oscarsohn avled 2011-04-10 i Vadstena.

Hade antagit namnet Tyllinger

"Thorwald Tyllinger var född i Tyllinge, därav namnet. Innan hette han Oscarsohn.

Han började som ung arbeta vid Norsholm-Västervik-Hultsfred-Järnvägar, då ett privat företag, men som senare köptes av SJ.

Han började jobba i Västervik och vikarierade på olika stationer. Sin första egna station fick han 1950 i Spångenäs, som då var en järnvägsknut med trafik mot Västervik och Hultsfred, men även Vimmerby.

Han var en glad och påhittig person, alltid vänlig och trevlig mot kunderna. Såväl Spångenäs som Tuna järnvägsstationer blev uppehållsrum för den unga generationen. Thorwald gjorde i ordning badplatsen vid Gränssjön. Han satte motor på sin dressin. Med

hjälp av en påle och en stång vid vilken han fäste en kälke hade han skapat en pedagogisk leksak för sönerna och deras kompisar.

Han flyttade på 60-talet till Mariedamm och därefter till Fågelsta och var sedan under många år på Motala station innan sin pensionering.

Han hade en stor passion för släktforskning och kunde härleda släkten långt tillbaka i tiden. Sista året av sitt liv bodde han på äldreboendet Fyrhem i Vadstena.

Han sörjes närmast av sin livsledsagerska Julia och sönerna Christian, Peter, Roberto och Billy med familjer."

Minnesord i Nerikes Allehanda vid hans bortgång, skrivna av sonen Christian Oscarson:

Boende 1969-1971.

Olof Edvin Åström f. i Gällivare

Britta Linnéa f. i Motala

Iréne Linnéa Elisabeth f. i Kristberg

Sven Olof Håkan f. i Kristberg

De bor idag i Hallsberg.

Boende 1972-1973

Karl-Evert Valter Törnqvist

Ingvor Sylvia Virginia

Peder Valter

Björn Valter

Under åren 1964-1971 bodde familjen i [banförmansbostaden](#).

De bodde i stationshuset fram till 1973, då de var tvungna att flytta för att det skulle rivras. De flyttade till Prästgården, NB 1:118. Där bodde de fram till 1985 då de köpte NB 1:99 Furulidsvägen 4.

Utdrag av stationsmästare Konrad Nilsson historiebrevning ⁴⁾.

JÄRNVÄGENS TILLKOMST OCH UTVECKLING SAMT DESS BETYDELSE FÖR MARIEDAM.

Som tidigare nämnts tillkom järnvägen under den tid då brukspatron A. Grill var ägare till Mariedam, och det var hans energiska arbete, som gjorde att banan kom till stånd. Emedan Grill hade säte och stämma i riksdagen, försökte han, då östra stambanans byggande föreslogs i denna, att genomdriva att banan skulle dragas över Mariedam. Detta misslyckades emellertid, men Andreas Grill gav sig inte. Han lyckades vinna så många företag och godsägare för sitt järnvägsbygge att det erforderliga kapitalet kunde åstadkommas. Detta kapital var så tilltaget att det räckte till byggandet av en smalspårig järnväg mellan Motala och Hallsberg över bl.a. Mariedam. Emellertid fann man att en smalspårig järnväg skulle ur många synpunkter vara opraktisk. Man fann fördelarna med normal spårvidd vara så stora att de motsvarade de ökade kostnaderna och man fick snart kapitalet, 1.200.000 kr, fulltecknade. Motala Verkstad bidrog med en halv miljon kr. Bolagsordningen stadfästes den p mars 1871. De kostnadsberäkningar, som gjordes före banans byggande och som slutade på omkring 4,5 miljoner kr. visade sig vara mycket för lågt tilltagna. Det var ett kvalitetsarbete som blev utfört men så kostade det också ungefär 8,5 miljoner kr.

Efter 2 5/4 år var järnvägen färdig för invigning och denna förrättades den 12 december 1873 av konung Oscar II, varvid middag intogs på Mariedams herrgård. Denna festlighets pomp och ståt saknar utan tvivel motstycke i Mariedams historia.

Invigningsåret, 1873, iordningställdes stationsområdet varvid bl.a. ett stationshus i två våningar uppfördes. Huset, som kvarstår i oförändrat skick, byggdes av tegel och innehåller på nedre botten expeditionslokaler och väntsal samt i övre våningen bostad för stationsmästaren. Bangården bestod ursprungligen av tre spår. Över spår n:r 3 var ett godsmagasin uppfört. Lastning och lossning kunde alltså ske under tak sedan ifrågavarande vagn på spår n:r 3 körts in i magasinet. Detta magasin revs år 1950 och ersattes med ett nytt, som placerades på ungefär samma plats som det gamla, men bredvid spåret. Förutom detta magasin har vid olika tillfällen lastkajer och lastbryggor byggts för lastning av träkol, trävaror och andra produkter, som framställts i Mariedam och omgivningar. Dessa kajer ha delvis rivits och delvis ombyggts så att nu en ca 80 m. lång lastkaj av sten och betong samt en kollastbrygga finnas kvar.

Bangården har under tidernas lopp undergått talrika ändringar. Redan år 1898 anlades mellan förutvarande spår n:ris 2 och 3, ett nytt spår n:r 3. För lastning av torvströ utbyggdes år 1904 ett stickspår till en för ändamålet uppförd lastkaj. Vid Jakobshyttans grustag på linjen Mariedam - Godegård, anlades år 1921 en växel med sidospår till grustaget

för direkt lastning av grus i järnvägsvagnarna. Gruset visade sig emellertid vara av mindre god beskaffenhet då det innehöll för mycket jord. Grustransporterna upphörde snart och sidospåret fick alltså ej någon större betydelse. De säkerhetsanordningar med blockapparater och utfartssignaler, som uppsatts vid Mariedam och Godegård slopades år 1952.

År 193 förbättrades kommunikationerna med Mariedam genom öppnandet av busslinjen Askersund - Åmmeberg - Zinkgruvan - Mariedam. Tvenne rälsbussturer i vardera riktningen å linjen Hallsberg - Mjölby infördes med början den 25 maj 1938.

Som man kan förstå av den här givna skildringen av industrier, skogs- och bergsbruk av olika slag, har godstrafiken över Mariedams järnvägsstation under årens lopp undergått många förändringar. Sålunda transporterades mycket järnmalm till Mariedam under den tid masugnarna voro igång. Det i Mariedamstrakten blomstrande skogsbruket har gett anledning till en avsevärd transport av ved och timmer. Särskilt före år 1921 var dessa transporter av en avsevärd omfattning. Huvudsakliga godsslag i övrigt ha hittills varit: fält- spat, kvarts, potatis, timmer, torvströ och träkol

Mariedam i augusti 1941

Konrad Nilsson

Stationsmästare.

Tidigare skriver han:

För ånglokens vattenförsörjning funnos två vattenkranar, den ena belägen 125 m. norr - den andra 125 m. söder om stationshuset. Vattnet erhöles från ett vattentorn beläget 600 m. söder om stationshuset dit vattnet pumpades. År 1899 revs detta vattentorn och ersattes med ett nytt beläget mitt för sjön Skirn och med vattenledning från denna. År 1903 utlades en vattenledning från den s.k. Masugns dammen till de båda vattenkranarna. Då Masugnsdammen är högt belägen erhöles sålunda direkt självtryck. Då den elektriska driften började år 1933 borttogs den södra vattenkranen.

Not 4) Från Sveriges Järnvägsmuseum Gävle

Stationshuset revs 1974.