

När järnvägen kom till Ljungen

Det är i år 100 år sedan järnvägen mellan Vellinge och Skanör-Falsterbo invigdes. Sedan Malmö-Trelleborgs järnväg byggts 1886 hade en postdiligens avgång från Vellinge två gånger i veckan, men mot seklets slut började man diskutera en järnväg ner över Ljungen.

Stadsborna hade så smått börjat upptäcka fördelen med havsbad och frisk luft. Att komma bort från de larmande och stinkande industrierna i städerna några månader under sommaren blev dock länge en förmån endast för överklassen.

Först ut med ett förslag var en grupp företagare från Trelleborg med Johan Kock i spetsen. De ville dra en smalspårig bana från Trelleborg över Maglarp ner längs näsets södra sida till Falsterbo med slutstation i Skanör. Ett motförslag kom från intressenter i Malmö som föreslog en normalspårig bana att anslutas vid Vellinge och som skulle byggas på norra sidan av näset med avslutning i Falsterbo. Länsstyrelsen godkände det senare förslaget redan 1899, men banbygget kom inte igång förrän 1903.

Den 18 maj 1904 var det då äntligen dags för invigning. Sydsvenskan skriver »*De prydliga stationshusen äro uppförda i en tilltalande trappgafvelstil, som innerligt väl harmonierar med landskapet och omgifningarne*«. Det var domkyrkoarkitekt Theodor Wählin som iklätt de standardiserade stationerna denna dräkt, han kom några år senare att fortsätta på detta tema då han även ritade Falsterbohus.

Från Vellinge gjorde den nya järnvägen en vid sväng mot sydväst. Första stationen var Åkeshög som aldrig kom att få någon riktig funktion (den lades ner redan 1919). Därefter kommer vi till Kungstorp, där vägen från Vellinge mot St. Hammar korsar. Nästa station, som kom att kallas Fotevik, hade förbindelse både med Lilla Hammar och Kämpinge. Därefter tuffar tåget vidare till Ljunghusen. Någon ort med namnet Höllviken fanns ännu inte, det skulle dröja till 1911 innan man ens fick en hållplats, och till 1925 innan det byggdes en riktig station.

Vid Ljunghusen hade Johan Kock m fl köpt mark för att bygga ett villasamhälle efter modell av de Engelska trädgårdsstäderna. Det blev Ljungskogen där man ännu idag lever med det regelsystem som då utarbetades.

Så bar det av över Ljungheden, nästa stopp blev Skanör. Idag står stationshuset kvar mitt i ett köpcentrum, men då låg det en bra bit söder om övrig bebyggelse. Så svängde ångloket söderut mot Falsterbo. Även här låg stationen en bit från byn. Järnvägsbolaget emellertid passat på att köpa stora markområden väster och söder om Falsterbo och här kom nu ett nytt villasamhälle att växa upp under de kommande åren.

För att främja järnvägen och skaffa passagerare byggde bolaget 1908 Falsterbohus. Hotellet utökades med ett annex 1911 och sedan tillkom Casino och stor matsal. Under första världskriget och fram till andra världskriget hade Falsterbohus sin storhetstid. Här blandades adel och äventyrare från öst- och Mellaneuropa med Argentinska gigolo och svenska grosshandlare.

Järnvägen var aldrig någon lysande affär. 1919 gick den i konkurs. Trafiken upprätthölls med tåg i Malmö-Trelleborgsjärnvägens regi. 1915 bildades ett nytt bolag som tog över driften. Då kom Höllvikens station till, vilket var en succé. Man byggde även Strandbaden i Falsterbo för att locka till sig arbetare och tjänstemän som nu fått lagstadgad semester.

Banan förstatligades 1943 och 1971 lades den ner, begråten och saknad av många. I stället fick vi motorvägen som delvis ligger på järnvägsbanken. Kvar blev några stationshus och, för min egen del, minnet av Sveriges sista ordinarie ånglok; badtåget under sommarsöndagarna som tuffade över bron med badsugna stadsbor.



Det fanns ingen ort med namnet Höllviken 1904, det fanns inget samhälle överhuvudtaget. Men redan 1911 fick man en hållplats här och 1925 blev det en riktig station, om än bara i trä. Det fanns inte råd med mer än så i det nybildade bolag som just tagit över ansvaret för järnvägen. Höllviken var badstationen framför andra. Hit kom extratåg under fina sommarsöndagar fullastade med badsugna Malmöbor. Här poserar stinsen stolt i sin sommaruniform. Bilden bör vara från invigningsåret. Observera skylten som informerar om att Höllviken ligger 2,04 m över havet. Det var noga med centimeterna!



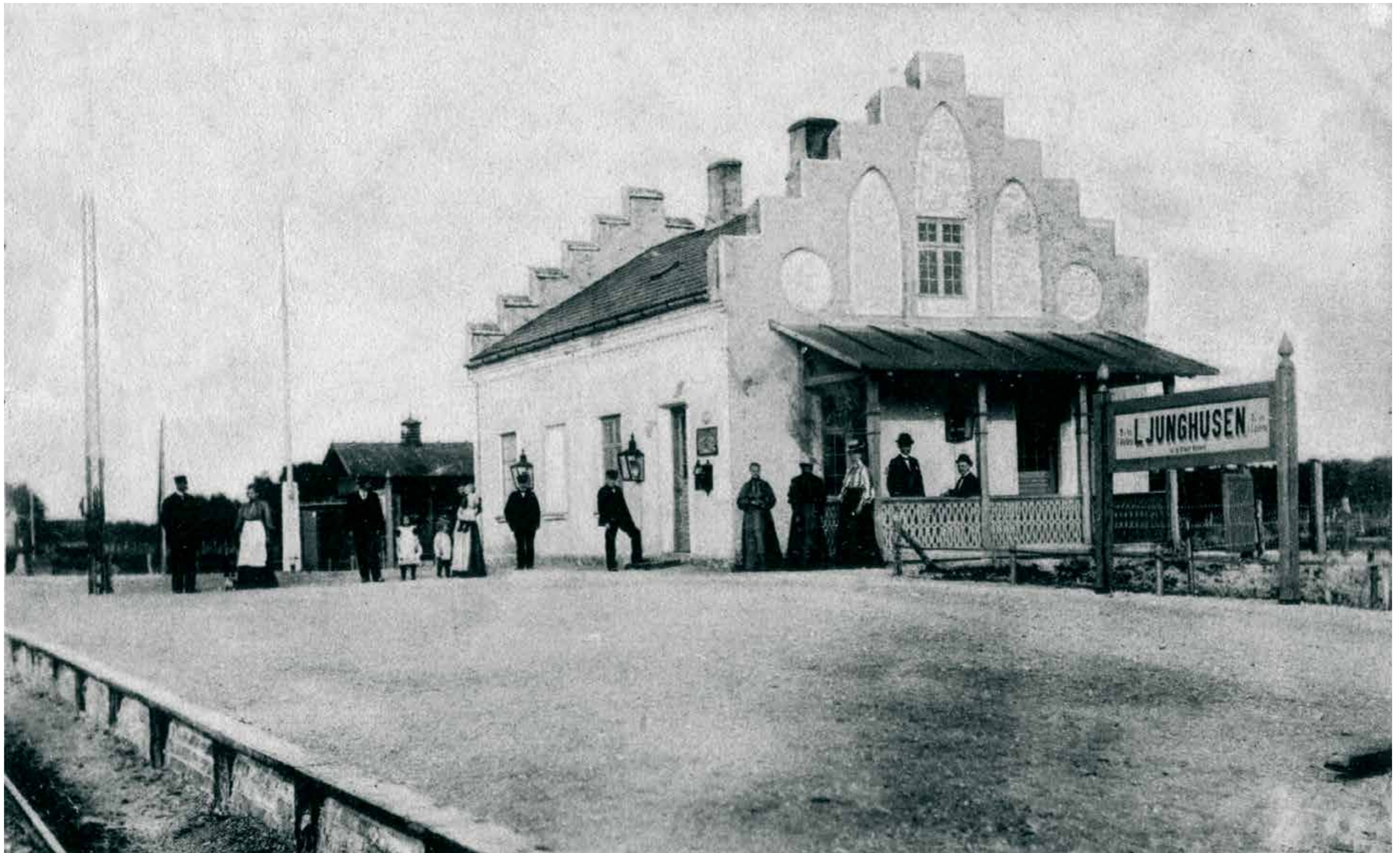
Åkeshögs station byggdes samtidigt med de övriga stationerna längs banan, men lades ner redan 1919. Enligt legenden skulle anledningen till att här byggdes en station vara att markägaren krävde det för att släppa till marken. Samma dag han begravdes körde tåget förbi och stannade aldrig mer...



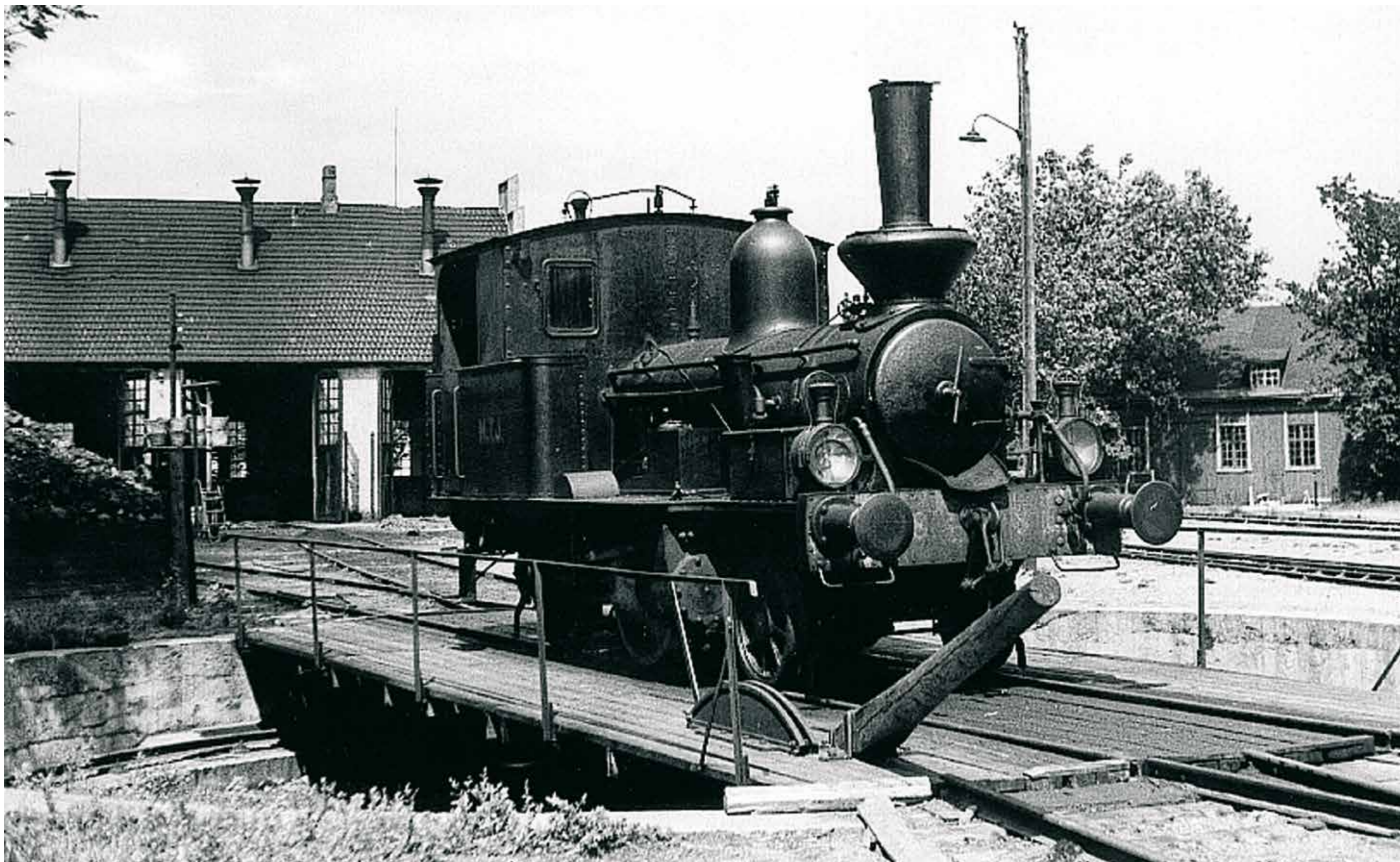
Kungstorps station låg där vägen från Vellinge till Stora Hammar och Räng passerade linjen. Hit fick man gå från byarna för att hämta post och tidningar. Störst aktivitet blev det på stationen under betkampanjen då många extravagnar skulle slussas ut på banan.



Fotevikens station blev centrum i en komplett infrastruktur för en by. Här fanns kyrka, skola med bibliotek, station med post och telefonstation samt lanthandel. Trots allt detta kom bebyggelsen att läggas på andra sidan den vattensjuka »Kämpinge mosse«. Byn som gemenligen kallades »Pjaskeby«. Det var alltså det område som så småningom kom att få namnet Höllviken och som idag är kommunens största tätort.



Ljunghusens station låg inte vid någon vägkorsning, utan byggdes som en service åt AB Ljungskogens Strandbad. Bolaget planerade en villabebyggelse efter engelskt mönster med villor inbäddade i grönska. Bolaget äger fortfarande hela området från kust till kust och arrenderar dessutom stora markområden på Skanörs Ljung där även golbanan ligger.



Så här såg de ursprungliga loken på banan ut. På bilden befinner vi oss på Falsterbo bangård. Lokstallet låg vid den väg som idag går till Flommens golfklubb, här fanns vändplatta för loken och här fyllde man på med kol och vatten. Lokstallet hade samma trappstegsgavlar som alla andra byggnader vid banan och kunde gärna ha fått vara kvar. Det är först nu – trettio år efter nedläggningen – som man planerar att bygga villor på området.