

---

# HVELLINGE—SKANÖR—FALSTERBO JÄRNVÄG

Signatur: H.S.F.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Hvellinge—Skanör—Falsterbo Nya järnvägsaktiebolag, Malmö.

**D**e små syskonstäderna Skanör och Falsterbo, om vilkas betydelse och välmåga vår äldre historia vet berätta nästan otroliga ting, hade vid förra århundradets slut ingenting kvar av sin forna härlighet utom sitt på samma gång isolerade och idylliska läge samt sin i Sverige oöverträffade badstrand, vilken emellertid föga kunde komma till användning på grund av bristande kommunikationer.

Efter Malmö—Trälleborgs järnvägs tillkomst 1886 anordnades förbindelse med yttervärlden medelst diligens mellan städerna och Hvellinge station två gånger i veckan, men denna förbindelse visade sig rätt snart otillräcklig för de många resandena från Malmö och omnejd, vilka under de varma sommardagarna ville begiva sig till den härliga badstranden.

Frågan om en sidobana från Malmö—Trälleborgs järnväg till Skanör och Falsterbo blev därför aktuell redan i början av 1890-talet, och undersökningar verkställdes med utgång dels från Håslövs, dels från Hvellinge station, men förarbetena för den nya järnvägslinjen, vars ivrigaste förespråkare och tillskyndare var trafikchefen vid Malmö—Trälleborgs järnväg R. C. VON ESSEN, togo så rundlig tid i anspråk, att järnvägen Hvellinge—Skanör—Falsterbo kunde upplåtas för trafik först den 18 maj 1904. Järnvägsanläggningen utfördes efter ritningar och kostnadsförslag, som uppgjorts av kaptenen A. NILSSON och slutade på ett belopp av 545 000 kr.

Städerna, för vilka järnvägens tillkomst var ett livsvillkor, kunde icke lämna något bidrag i form av aktieteckning i det blivande järnvägsbolaget men voro villiga att upplåta fri jord för järnvägsanläggningen inom deras områden, ävensom upplåta viss areal för badanstalt och villaområde. Underhandlingarna, dels med städerna och staten om denna jordupplåtelse, dels med Vitterhets-, historie- och antikvitetsakademien om rätt att få disponera den upplåtna marken, vilken rätt det penningesvaga järnvägsbolaget måste köpa med ett bidrag av 4 000 kr. till resultatlösa undersökningar, togo årtal i anspråk.

*Hvellinge—Skanör—Falsterbo järnvägsaktiebolag* konstituerades den 27 febr. 1899 i Malmö. Härvid valdes till styrelse rådmannen W. SKYTTE, Malmö, hovintendenten A. BÖRTZELL, Stockholm, borgmästaren E. VON MÜHLENFELS, Skanör, konsuln A. STENDAHL, Trälleborg, och lantbrukaren BENGT HANSSON, Kungstorp.

Enligt järnvägsbolagets ordning, som fastställdes av K. M:t den 29 mars 1899, skulle aktiekapitalet utgöra minst 275 000 kr. och högst 800 000 kr. Föremålet för bolagets verksamhet var utom anläggandet och trafikerandet av järnvägen jämväl »att på lämpligt sätt föranstalta om anläggning och bedrivande vid Falsterbo av en havsbadanstalt med vad därtill hörer, såsom byggande av badhus, inrättande av hotell, upplåtande av villatomter m. m.».

Bolaget startade med ett aktiekapital av 303 000 kr., av vilka icke mindre än 175 000 kr. tecknades av Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag, som även måste ikläda sig betalningsansvaret för ett obligationslån å 400 000 kr.

Järnvägsanläggningen, inkl. rullande materiel, drog en kostnad av omkring 730 000 kr., vadan medel till anläggning av en havsbadanstalt saknades.

Ekonomien var baserad huvudsakligast på resandetrafiken under sommarmånaderna, men redan första året visade det sig, att inkomsterna voro otillräckliga till täckande av driftskostnader och räntor, och förlusten ökades år från år, varför frågan om bad- och hotellanläggningar i Falsterbo till resandetrafikens stimulerande genast blev aktuell men måste vila något av brist på medel. Med bistånd även härvidlag av Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag kunde bolaget emellertid sommaren 1908 för allmänheten upplåta ett förstklassigt badhotell med över 50 resanderum.

Hotellrörelsen, huvudsakligast koncentrerad till ett par sommarmånader, medförde visserligen inga förluster men var för järnvägs-

bolaget förenad med rätt stora vanskligheter, varför det var en lättnad att 1911 få utarrendera och 1913 kunna försälja hotellet till A.-b. Falsterbo havsbad, som åren 1911 och 1912 företog betydande tillbyggnader och utvidgningar, vilka alltjämt fortsättas, sedan etablissemnet kommit i enskild mans ägo. Sålunda finnas numera 200 resanderum m. m.

Trots denna gynnsamma utveckling av bad- och hotellfrågan samt rätt livlig villabyggnadsverksamhet både i Falsterbo och vid andra stationer längs linjen och trots att Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag under år 1911 ökade sin aktieteckning med 234 000 kr. kunde bolaget icke fullgöra sina förbindelser utan måste gå i konkurs i slutet av år 1919, sedan mellan järnvägsbolaget samt kommuner och trafikanter längs järnvägen förda underhandlingar om bidrag till driftens upprätthållande visat sig resultatlösa.

Trafiken inställdes fr. o. m. den 1 januari 1920. Sedan den legat nere ett par månader, gjorde sig dock behovet av förbindelsen alltmera märkbart. Nu blev det trafikanterna, som upptogo förhandlingar med konkursförvaltningen om driftens återupptagande. Ett kontant bidrag garanterades under två års tid fr. o. m. den dag, som trafiken återupptogs. Detta skedde den 22 maj 1920, sedan Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag åter trätt hjälpande emellan och lämnat vissa garantier till bidragsgivarna.

Med bistånd av Malmö—Trälleborgs järnväg upprätthöll konkursförvaltningen driften utan driftsnedläggelse ända till utgången av april månad 1925, då järnvägen övergick i *Hvellinge—Skanör—Falsterbo Nya järnvägsaktiebolags* ägo. Detta bolag konstituerades i Malmö den 7 oktober 1924, varvid till styrelse valdes landshövdingen greve R. DELA GARDIE, vice häradshövdingarna R. HÄGGLÖF och E. NATHORST-BÖÖS, trafikchefen G. G. ANDERSSON och trafikinspektören A. E. NILSSON. Enligt bolagsordningen, som fastställdes av K. M:t den 21 nov. 1924, skulle aktiekapitalet utgöra lägst 100 000 kr., vilket belopp var tecknat vid bolagets konstituerande och sedermera till fullo inbetalts.

*Banbyggnad.* Järnvägsanläggningen utfördes med s. k. lätt överbyggnad och med räls, som vägde 17,2 kg/m. Under år 1925 förstärktes överbyggnaden, och räls, vägande 25 kg/m., inlades å hela linjen, varigenom tåghastigheten kunde ökas från 40 km/t. till 75 km/t.

*Trafik och ekonomi.* Såsom redan nämnts, räknade detta järnvägsföretag med att få sin största inkomst av persontrafiken under

sommarmånaderna, vilket hittills även varit förhållandet, och man hoppas, att detta i ännu högre grad nu efter järnvägens ombyggnad skall bliva fallet. Persontrafiken lämnar i allmänhet ungefär två tredjedelar av samtliga inkomsterna, under det att godstrafiken knappast bidrager med en tredjedel.

De viktigaste godsslagen äro vitbetor och vitbetsmassa, stenkol och koks, trävaror och ved, spannmål och fodervaror samt sten och grus.

### Styrelse och chefer år 1926.

#### *Styrelse.*

DELA GARDIE, R., greve, landshövding, *ordförande*,  
 BROOMÉ, A., vice häradshövding, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan  
 ANDERSSON, G. G., trafikchef, *vice verkst. direktör*, se nedan,  
 ENGESTRÖM, M., konsul,  
 GÖDECKE, H., direktör.

#### *Verkställande direktör.*

BROOMÉ, A., vice häradshövding..... 1925—

#### *Trafikchef.*

ANDERSSON, G. G. .... 1925—

### Förutvarande styrelseordförande och chefer

(i det gamla bolaget, som efter iråkad konkurs upphörde 1925).

#### *Ordförande.*

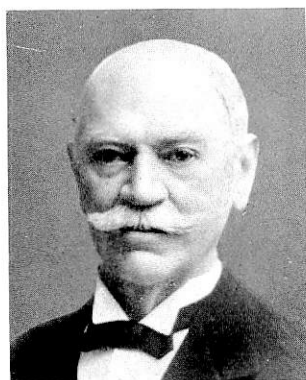
SKYTTE, W., rådmän..... 1899—1904  
 RAPPE, F., legationsråd..... 1904—1911  
 MARTIN, E., vice häradshövding ..... 1911—1912  
 DELA GARDIE, R., greve, landshövding ..... 1912—1925

#### *Verkställande direktörer.*

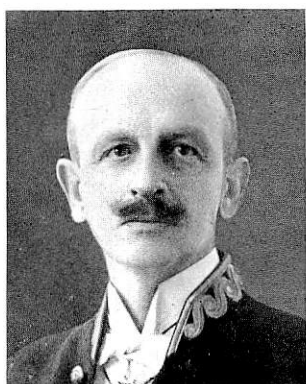
STENDAHL, A., konsul ..... 1899—1908  
 VON ESSEN, R. C., trafikchef ..... 1908—1911  
 ANDERSSON, G. G., trafikchef ..... 1911—1925

#### *Trafikchefer.*

VON ESSEN, R. C. .... 1904—1911  
 ANDERSSON, G. G. .... 1911—1925



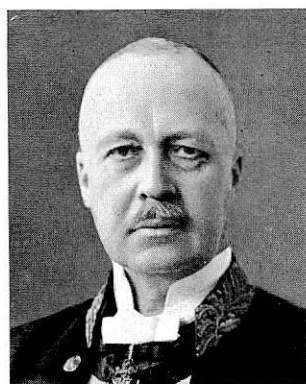
G. W. SKYTTE,  
rådman.



F. RAPPE,  
legationsråd.



E. MARTIN,  
v. häradshövding.



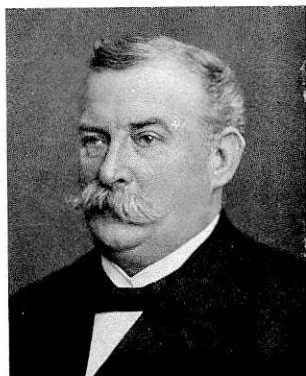
Greve R. DELA GARDIE,  
landshövding.



A. STENDAHL,  
konşul.



C. R. C. C. VON ESSEN,  
verkst. direktör.



G. G. ANDERSSON,  
verkst. direktör.



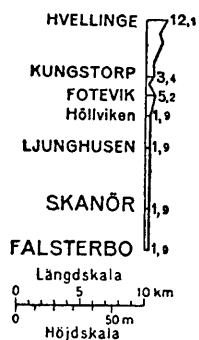
A. BROOMÉ,  
vice häradshövding.



Falsterbo järnvägsstation.



Falsterbohus badhotell.



Hvellinge—Skanör—Falsterbo järnväg, 18 km. Såsom namnet antyder, utgår järnvägen från *Hvellinge*, station å Malmö—Trällebogs järnväg. Banan löper under första delen av sin sträckning, omkr. 12 km., genom ett bördigt landskap, vilket därefter med ett tvärt avbrott övergår i en vidsträckt, delvis med barrskog planterad ljunghed, som sträcker sig fram emot Skanör, där heden blir gräsbevuxen ända till Falsterbo. Efter järnvägens tillkomst och sedan ljun- och hedmarkerna skiftats, ha områdena närmast städerna börjat mera allmänt läggas under plogen, och man torde kanske så småningom få se böljande sädesfält på den tidigare ödsliga heden. De första stationerna efter Hvellinge äro *Kungstorp* och *Fotevik*, vars namn är bekant från sjöslaget vid Fotevik 1134. Vid hållplatsen *Höllviken*, vid en bukt av Öresund, lämnar man den bördiga åkerjorden och är inne på heden, som här täckes med vidsträckta gran- och tallplanteringar, vilka tillsammans med Höllvikens fina badstrand lockat till villabyggande, så att platsen i detta avseende torde överträffa *Ljunghusen*, där redan före järnvägens byggnade funnos en del villor. *Ljunghusens* villasamhälle, som även är mycket vidsträckt, har sin bästa badstrand på södra sidan av näset vid Östersjön, där också de flesta villorna äro belägna.

Mellan *Ljunghusen* och *Skanör* är heden på en sträcka av över 4 km. längd ännu obebyggd, men mellan *Skanör* och *Falsterbo* ha uppförts rätt många villor.

Främlingen, som första gången befar banan, fäster i allmänhet sin uppmärksamhet vid att alla järnvägens byggnader fr. o. m. stationshuset i *Hvellinge* äro uppförda i s. k. trappgavelstil, som passar synnerligen väl in i landskapsbilden.

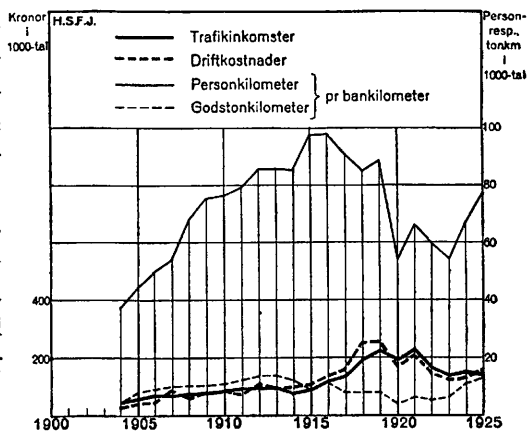
Före järnvägens tillkomst buro städerna en mycket ålderdomlig prägel, bebyggda som de voro med uteslutande små, låga korsvirkeshus med halm- eller torvtak. Efter branden 1885 reglerades *Skanörs* stadsplan, och bebyggandet har sedan försiggått efter nyare principer.

Även i *Falsterbo* försvinna efterhand de gamla karaktäristiska små husen.

*Falsterbohus* hotell är Sveriges fashionablaste badhotell, liksom badstranden företer landets mondanaste badortsliv. Bland anordningarna för förströelser märkes en golfbana.

Kyrkan i *Skanör* är en sevärdhet. Under koret ligger en krypta, som använts till begravningsplats. Likaså är den i *Falsterbo* varande kyrkan, vid vilken flygsanden bildat en väldig vägg, mycket sevärd.

Trafikdiagram.



## Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1904	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	17,3	17,3
» i sidospår .....	»	1,4	1,6
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	17,2	25
Största tillåtna hjultryck vid s. t. h. ....	ton	4,75	6,80
» » tåghastighet.....	km/t.	40	75

## Rullande materiell.

Personvagnar med 2 axlar .....	st.	6	—
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	16	—
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	—

## Personal, antal.

Ordinarie .....		12	9
Extra .....		4	3
Banarbetare .....		—	6

## Balansräkningar.

## Tillgångar den 31 dec. 1906.

Järnvägsanläggningen ....	621 572: 10
Rullande materiellen .....	109 714: 54
Förrådet .....	1 506: 52
Inventarier och fastigheter..	9 922: 89
Diverse fordringar .....	8 760: 31
Kassa och banktillgodohavanden .....	10 361: 78
Vinst- och förlustkonto ....	17 405: 46
	<u>S:a kr. 779 243: 60</u>

## Skulder den 31 dec. 1906.

Aktiekapitalet .....	303 000: —
Obligationslånet .....	389 000: —
Diverse skulder .....	87 243: 60
	<u>S:a kr. 779 243: 60</u>

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen ....	314 162: 55
Inventarier .....	1 184: 26
Förråd .....	14 420: 07
Kassakonto .....	271: 86
Vinst- och förlustkonto ....	339: 48
	<u>S:a kr. 330 378: 22</u>

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	100 000: —
Malmö—Trällebogs järnväg	225 906: 60
Trafikavräkningar .....	3 609: 63
Diverse skulder .....	124: 36
Förnyelsekonto .....	737: 63
	<u>S:a kr. 330 378: 22</u>

.....