

Ett skånskt badspårsprojekt

Publicerat i ÖSJ-bladet 4/1993

Gunnar Sandin

1924-25 rekonstruerades Vellinge-Skanör-Falsterbo järnvägsbolag efter 1919 års ekonomiska krasch. Ett rälsbyte medgav ökad hastighet och ett stort vagnköp av trafikerande MTJ innebar en starkt ökad kapacitet i persontransporterna.

HSFJ var från början en utpräglad badbana och den karaktären bevarades vid rekonstruktionen. Gemensamt för badbanorna var att de inte nöjde sig med att bygga och driva järnvägar utan engagerade sig i olika badunderlättande och trafikstärkande företag som badplatser, hotell och sommarstugetomter. HSFJ hade 1911 visserligen gjort sig av med Falsterbohus, men österut längs stranden ägde järnvägen ett större strandområde, och till tjugotalets upprustningsprogram hörde anläggning av bland annat rutschbanor och en danspaviljong.

Utfallet av detta var emellertid tveksamt. Arbetet rapporterar 5 augusti 1934 från den gångna vackra söndagen att bara 300 badande hade rest till Falsterbo, medan 1700 stigit av tåget i Höllviken, som stationen fortfarande hette, eller Ljunghusen för att promenera ner till Kämpingebukten. Resan till

Falsterbo kostade bara tio öre mer, så prisskillnaden kan inte ha varit avgörande utan badresenärerna betecknades som "konservativa" i sitt val.

Bättre för HSFJ blev det inte heller följande sommar. Vädret var ovanligt vackert, men järnvägens sommartrafik minskade med någon procent. Konkurrensen från bilar och bussar blev besvärligare för varje år och SJ försökte genom billiga biljetter dra de badande till Lomma. Än värre var att Malmö stad, efter mönster av bland annat närbelägna Dragör, hade planer på att genom omfattande uppfyllningsarbeten skapa en helt ny badstrand vid Sibbarp. En spårvagnsresa dit kostade bara 40 öre, och då skulle Falsterbo få verkligt svårt att konkurrera om den malmöitiska badpubliken.

Den som på hösten 1934 konstaterade detta var Johan Nilsson, stationsföreståndare i Skanör och tillika drätselkammarens ordförande i den lilla tvillingstaden. Han ville göra något åt saken, för kommunens skull men också för järnvägens. Som det nu var fick huvudägarna gå in och täcka årliga förluster för HSFJ, och det var risk att de skulle tröttna. Nilsson ville bland annat att

Malmö stad skulle subventionera badtrafiken, så att särskilt billiga tåg kunde ordnas.

Men detta räckte inte. En stark orsak till att den strömmen av badsugna svek Falsterbo tycktes vara att promenaden från stationen till badet var lika lång där som i det närmast konkurrerande Höllviken, en kilometer. Därför aktualiserade Johan Nilsson en sedan flera år diskuterad tanke, att förlänga järnvägens badstrand ytterligare österut och ge den en särskild spårförbindelse. Vad gäller det första hade meningarna varit delade. 1931 hade järnvägstjänstemän från Malmö besiktigat det aktuella strandpartiet och funnit förutsättningarna dåliga; ytterst långgrund, ett mycket smalt sandbälte, som var inblandat med grus och förorenat av tång, "ej inbjudande till bad". En annan inventerare hade dock gjort en positivare bedömning.

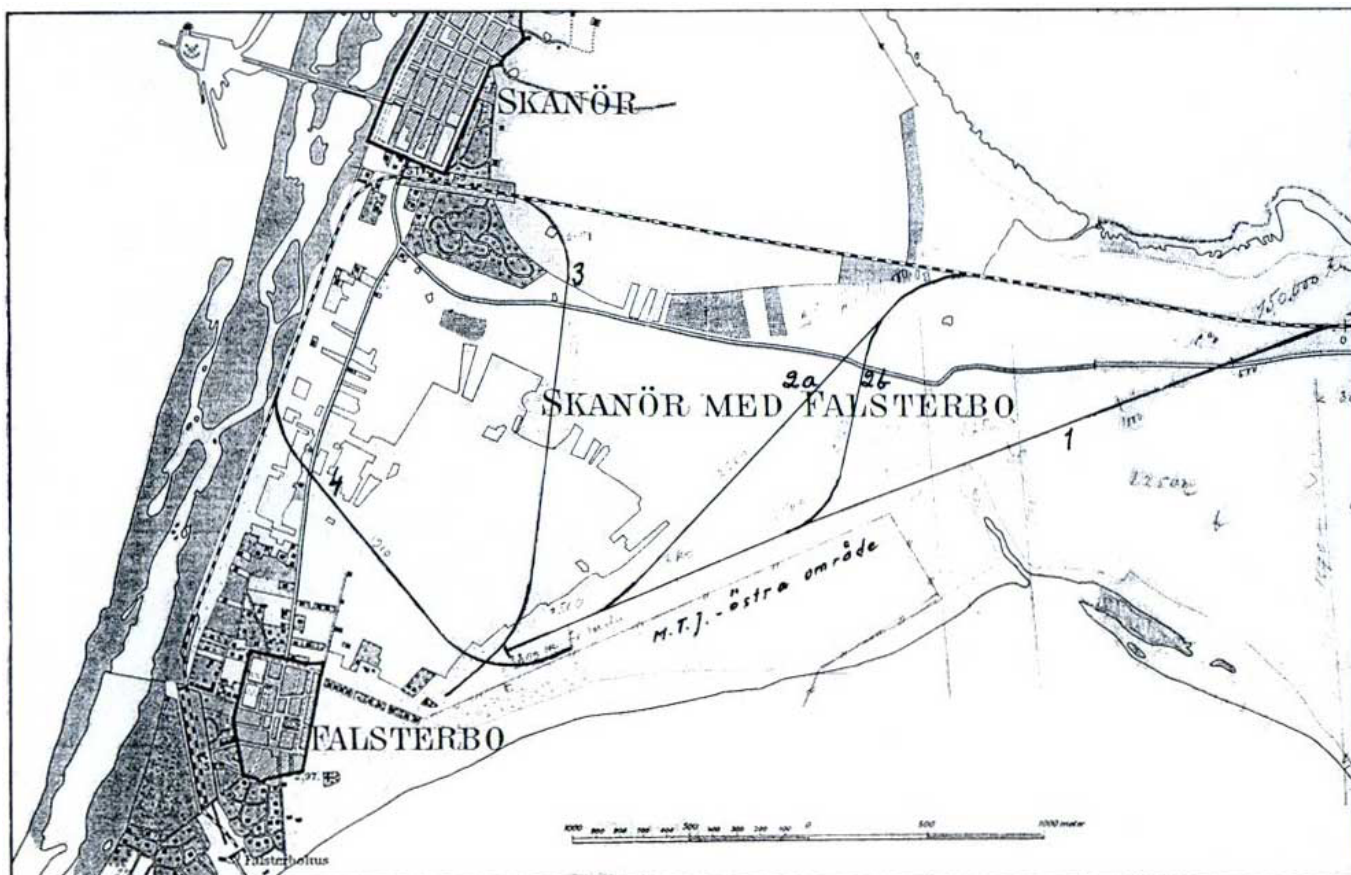
För strandspårets del uppgjordes nu på Malmö järnvägars byrå fyra alternativ:

1. Avgrening från huvudspåret vid en punkt 900 meter väster om Ljunghusen. Ett rakt spår, 3 900 meter långt, fram till en plattform 400 meter innanför strandkanten.
2. Avgrening 1500 meter längre väst-



Järnvägsområdet samt Falsterbohus.

Falsterbo, järnvägsområdet samt Falsterbohus på vykort. Förlag fotograf Matilda Månson.



Karta över de alternativa badspårsprojekten 1, 2a, 2b, 3 och 4. Skalkstock ses nertill.

erut. Två varianter för sträckningen, där den längre, något kurvigare och dyrare gav fördelen av en rättvinkligare korsning med landsvägen.

3. Spår i en kurva österut från Skanörs bangård, vilket förutsatte rundgång med lok där. En annan nackdel var, att spåret bara fick kontakt med den västra delen av järnvägens strandområde.
4. Den senare men inte den förra nackdelen hade även det fjärde alternativet, med en avgrening ungefär mitt emellan Skanör och Falsterbo. Spår-längden blev här bara 1900 meter.

Alternativen är numrerade efter fallande längd och därmed kostnad. Det dyraste skulle gå på 132 000, det billigaste på 76 500 kr. Däri ingick en 140 meter lång plattform och ett stickspår vid stranden. Om ett andra stickspår erfordrades skulle det kosta 5 500 kr extra.

Kalkylen förutsatte att projektet inte drabbades av några markkostnader. Det var Skanör-Falsterbo stad, som ägde den aktuella marken på Ljungen och fick vissa inkomster av den genom utarrendering till betesmark. DK-ordförande Nilsson lyckades övertyga sina politikerkolleger att gratis ge järnvägen

erforderlig mark - men inte upplåta en enda kvadratmeter därutöver. Staden skulle själv tillgodogöra sig de vinster i form av tomtförsäljning och annat, som kunde möjliggöras av spårsatsningen.

Kanske var det ett villkor som stälpte projektet. Nilsson hade räknat med att Malmö stad skulle stå för anläggningskostnaderna och att utförandet kunde ske som nödhjälpsarbete under dessa krisår. Men i så fall ville Malmö ha mark som ersättning, från Skanör-Falsterbo stad

eller från järnvägsbolaget. Nu valde, som vi vet, Malmö att i stället satsa på just Sibbarp, till stora delar nödhjälpsarbete även det.

Insändarskribenter som suttit fast i solvarma bilköer till Näset, brukar beklaga att Falsterbobanan försvann. Olika snabbspårvägslösningar har som bekant också skisserats. Möjligen kommer en sådan bana också att förverkligas en gång, men det lär i så fall främst bli för pendlarna och inte för badarna.

Partibiljetter,

innehållande rutor för 20 enkla resor.

Mellan		III klass
		Kr.
Vellinge — Kungstorp*)		6,80
" — Fotevik**)		9,50
" — Höllviken		9,50
" — Ljunghusen		12,20
" — Skanör		18,90
" — Falsterbo		21,60

*) Endast från Kungstorp.

**) " " Fotevik.

Försäljning av partibiljetter vid HSFJ upphörde den 1 augusti 1941 enligt Tillägg nr 7 till 1930 års Taxa för transporter å Vellinge-Skanör-Falsterbo Järnväg.