

# svagsvift Jädd

## Druidlunden i Kämpinge

På kortet ser vi ett antal allvarliga herrar samlade runt några stenar. Dessa herrar tillhör Druidorden och har just invigt en Druidlund i Kämpinge. Året är 1906.

Bland diverse gamla tidningsurklipp fann vi från 1939 en annons:



Bland våra vykort hittade vi ytterligare en bild som visar herrar Druider, men nu med fruor och barn, det ser betydligt gemytligare ut. Årtal är nu 1908 och texten lyder "Från den egna Druidlunden i Kämpinge invigning 1908."

Detta antyder att man har hyrt in sig i två år och först nu fått råd att köpa en bit egen mark.

En karta från tjugotalet blev vår guide när vi gav oss på jakt efter de vises sten. Även om en del vägar tillkommit sedan kartan gjordes så fann vi verkligen en sten under en tall som markerar var Druidlunden en gång låg. Stenen är cirka metern hög och har en inhuggen stjärna på den sida som vetter mot korsningen Kloockarevägen – Stjärndalavägen. Stjärnan är Druidordens märke och kan även ses på deras eget hus på Västergatan i Malmö.

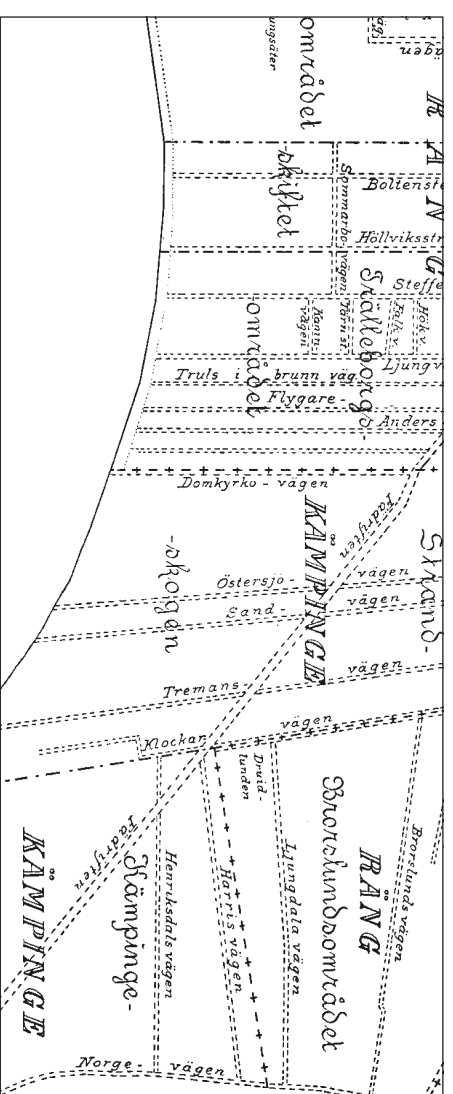
Druidlunden i Kämpinge är nu borta, men det finns fortfarande en Druidorden i Kämpinge idag.



Ur Lars Dufbergs "Förklaringar till vägnamnen inom Höllviken..." läser vi:

"Stjärnbovägen. Inom 'Brorslundsområdet' Mellan Stjärndalavägen och Ljungdälavägen – med västlig gräns mot Kloockarevägen – fanns en fastighet med namnet 'Stjärnboet nr 1' om 1,3 ha. På fastigheten – ägd av föreningen Sjustjärnan – hade Druidorden en byggnad, kallad 'Druidlunden'. Byggnaden finns fortfarande kvar som andra hus från Kloockarevägen."

Huset på tomten där stenen nu står, ser övergivet ut och kommer förmodligen att rivas inom kort, vi hoppas dock att stenen får stå kvar och kanske t o m göras mer synlig.



På Ljunggen ges ut av  
KulturFöreningen  
Calluna

Syrefe

Ingemar H. Johansson  
Marianne Rönneberg  
Christian Kindblad  
Christer Holgersson  
Bengt Sandberg

Redaktör  
Christian Kindblad

Ansvarig utgivare  
Ingemar H. Johansson

Grafisk form  
Christian Kindblad

Tryck

Copy Quick, Malmö

Adress

KulturFöreningen Calluna  
V. Mølledelevägen 18  
236 34 Höllviken

Postfö  
250862-0

Tidningen utkommer  
med 3 nummer per år.  
Aterge gärna våra artiklar  
men ange alltid källan.

Ljung, Calluna vulgaris



KULTURFÖRENINGEN  
Calluna  
DA OCH NI PÅ LJUNGGEN

KULTURFÖRENINGEN  
Calluna  
DA OCH NI PÅ LJUNGGEN

# på Ljunggen

## Formel 1 på sjöbottnen – Höllviken töms på vatten och asfalteras!

Det låter som en rötmanadshistoria men vi citerar ur Trelleborgs Allehanda tisdagen den 10 juli 1934:

"Tullkontrollör Hartler i Klagshamn har för Svenska turisttrafikförbundets verkställande direktör, kommandörkapten Edv. Peyron, framlagt projektet om torrläggning av Höllviken genom att bygga en vall från järnvägsbanken vid Klagshamn till nordspetsen av den udden, där Falsterbo och Skanör ligger.

Under diskussionen framlade kommandörkaptenen ett symnerligen intressant förslag till användning av det stora område, som skulle uppstå vid en torrläggning. Tullkontrollör Hartler hade talat om att man hade tänkt sig anlägga en autostrada på den vall som skulle byggas mellan järnvägsbanken vid Klagshamn och Falsterbo-udden. Detta ansåg emellertid kommandörkaptenen för omöjligt, då denna vall skulle bli alltför mycket utsatt för brytande sjöar, vilka skulle försvara och till och med omöjliggöra trafik.

I stället skulle man innanför denna vall kunna anlägga an autostrada – en tävlingss bana för motorsport, vilken skulle bli utan motstycke i Europa. Det skulle kunna bli en rakbana av ungefär en mils längd, och ville man lägga banan i ellips kunde det bli ett par mil. Sverige saknar en verklig racerbana för motorsport, och här skulle som sagt kunna bli något alldeles enastående i den vägen.



Man vet emellertid inte hur stora kostnaderna skulle bli och hur myndigheterna ställa sig till saken. Sjöbottnens beskaffenhet är ju också en faktor som man må taga med i beräkningen, men det är ju en sak som lätt kan undersökas. Kommandörkapten Peyron har även ett annat uppslag beträffande Höllviken, nämligen anläggandet av en bana för roddsport. Något hundratal meter från vallen mot havet skulle kunna läggas ännu en vall och sedan skulle området mellan de båda vallarna kunna bli en ypperlig roddbana.

Tullkontrollör Hartler och andra personer i Tygelsjö och V. Klagstorp, äro symnerligen intresserade av projektet och komma omgående att sätta sig i förbindelse med landets motorklubbar för att med dem diskutera frågan."

Så långt Allehanda. Något mera hördes, vad vi vet, inte av detta projekt men det var inte första gången torrläggning föreslogs. Redan kring sekelskiftet ville man, för att vinna jordbruksmark, torr lägga hela Foteviken och samtidigt anlägga en ny väg till Malmö över Hammars näs och Klagshamn.

Det har funnits många idéer till projekt härnere på Ljunggen och vi kommer i fortsättningen presentera fler liknande, mer eller mindre fantastiska byggprojekt.

# Pressdebatt om Falsterbokanalen 1940

I skriften ”Ett stycke kanallistoria” berättade vi om kanalens byggnad och historia fram till idag, men diskussionerna före bygget tog vi inte med. Att alla stora projekt av detta slag för med sig en debatt för och emot är ju känt. När det gällde kanalen tvärs över Ljungen var nog alla ense om att den behövdes, men allt gick så fort att man inte hade hunnit tänka efter vad det skulle komma att innebära för bygden.

Kriget bröt ut i september 1939 och under hösten spärrade tyskarna farleden runt Falsterbonäset med minor. Man fick lasta om fartygen i Malmö, Trelleborg eller Ystad för att landvägen före varorna förbi näset.

Ordföranden i Stora Hammars byggnadsnämnd, ingenjör Wilhelm Boltenstern, såg problemet och hade en lösning. Hans far hade redan på 1896 föresökt sig på att med hjälp av bönder och fiskare gräva ett dike tvärs över Ljungen men fick ge upp då det helt enkelt blev för arbetsamt. Nu skissade sonen på en kanal tillsammans med stadsgeolog Josef Eklund. ”Skisser och räkenskaper kom till på Höllvikens hotell, kostnaderna beräknades till 20 miljoner. Det slutade på 22 miljoner, så det var ganska bra räknat” säger Wilhelm Boltenstern i en intervju i Sommarposten 1977.

Sedan gick det fort, den 17 november 1939 uppdrog Kungl. Majt åt Väg och Vattenbyggnadsstyrelsen att undersöka möjligheterna att bygga en farled om minst sju meters djup mellan Flintrännan och Östersjön. Den 22 december fick Väg och Vatten uppdraget att bygga farleden och den 3 januari började man röja en tio meter bred gata från strand till strand.

Så långt är alla eniga. Trelleborgs Allehanda skriver den 2 januari ”Förslag till anläggning av en ny farled förbi Faksterbo genom att bryta igenom Falsterbonäset mellan Höllviken och Kämpinge bukt har nu uppgjorts av väg och vattenbyggnadsstyrelsen som på lördagen hos Söderbygdens vattenomstol begärt att omedelbart få sätta igång arbetena.”

Men artikeln avslutas med följande upplysning ”Genom kanalen avbrytes den nuvarande landsvägen och järnvägen till Skanör och Falsterbo. Meningen är nu att trafiken till lands skall upprätthållas genom dubbla dragfärjor. Vad järnvägsförbindelsen beträffar är trafiken ut på näset av sådan art, heter det, att denna utan större olägenhet kan upprätthållas av bussar och lastbilar. Järnvägslinjen föreslås få sin ändstation vid Höllvikens station”

Det var ingen populär idé! Redan någon

dag senare lyder rubriken ”Enskilda intressen bör även beaktas då kanalen bygges. Baddlivet vält uppoffringar från statens sida, anser länsstyrelsen. Provisorisk gångbro föreslås.” Kortt och slagkraftiga rubriken hade ännu inte kommit på modet som synes och ingressens språk är inte direkt folkligt det heller, men så är det också ett uttalande av länsstyrelsen som man här citerar:

”Anläggandet av kanal utan järnvägsbro genom Falsterbonäset skulle medföra en avsevärd nedgång i järnvägstrafiken, dels emedan färjeförbindelsen övernuvudtaget icke skulle vara i stånd att förmedla en trafik av förutvarande omfattning, dels emedan olägenheter förknippade med dylik förbindelse skulle avhålla många från att resa. Emellertid torde detta trafikintresse böra stå tillbaka för det allmänna intresse, på vilket kravet på kanalens byggande är grundat.”

### Gångbro av enklare beskaffenhet

Man anser alltså från Länsstyrelsens sida att det är rätt att låta den styrpade delen av näset självvä utan blodtillförsel i form av en bro. Man kan emellertid tänka sig att, om kanalen blir bestående, bygga en bro i framtiden, men då det är synnerligen bråttom att få igång fartygstrafiken genom näset får brobygget anstå. Möjligen kan man tänka sig att, förutom färjorna, bygga en gångbro av enklare beskaffenhet.

Trafiken över näset var enligt tidningens något ostadiga beräkningar ca 350 motorfordon i vardera riktningen. Till detta kom tågtrafiken som man inte riktigt visste vad som skulle ske med.

Som en parentes kan vi meddela att det 1997 passerade 10.040 fordon över bron varje dag!

### Kanalen äventyrar Ljungens utveckling

Trelleborgs Allehanda fortsätter att med fetra rubriker meddela ”Stora Hammars kommun ser dystert på framtiden”. Nu har Stora Hammars kommun blandat sig i debatten och anser att marken på den del som hamnar på andra sidan kanalen kommer att falla i värde.

”Vem vill bo på andra sidan kanalen. [– – –] Med kännedom om den kolossala trafik, som finnes mellan området öster och området väster om farleden står det klart heter det, att dylika samfärdsmedel som här föreslagits, komma att i det närmaste göra samfärdseln



om icke fullständigt så åtminstone så obekvämt och inskränkt, att personer boende i området väster om farleden icke i längden komme att begagna sig av den samma utan måste avstå från att begagna sig av sina hittillsvarande sommarbostäder. [– – –] Genom den nya farleden kommer säkerligen all bebyggelse at avståna och på grund av de dåliga förbindelserna komma förutvarande sommargäster att till stor del flytta sitt sommarnöje till annan plats. Detta kommer givetvis att i mycket hög grad inverka på kommunens inkomstförhållanden. Kommunen yrkar därför ersättning för den minskning i dess inkomster, som kan uppkomma genom berörda förhållanden.”

”Till slut framhålles, att farledens tillkomst i och för sig aldrig kan komma till någon som helst båttrad för de områden som ligger inom kommunen, utan snarare till stor skada. Denna skada skulle emellertid kunna i någon mån elimineras, därest passagen förbi farleden ordnats på ett annat sätt än som föreslagits. Huru de tusentals automobiler av allehanda slag, som komma från eller köra till områdena väster om farleden skola med dubbla dragfärjor kunna på rimlig tid transporteras över kanalen utan hinder för sjöfarten är ofattbart. En dylik förbindelse är helt enkelt omöjlig. En klaffbro, vilken komme att draga en stor kostnad, komme icke att i nämnvärd grad förbättra samfärdseln. Ett bygga en fast bro över farleden är en ogörlighet torde emellertid vara att för landsvägsförbindelsen samt även för järnvägsförbindelsen lägga en tunnel under farleden.

Denna tunnel kunde byggas på samma gång och i samband med farleden och skulle under sådana förhållanden icke väsentligt fördyra kostnaderna. Om järnvägen såväl från Höllvikens station som området väster om farleden skall slopas kan ju detta område tagas i anspråk för ned- och uppkörsel till tunneln.”

Tidningens skribent slår här knut på sig

själv när han lösen problemet med järnvägsförbindelsen genom att ta bort den!

### Bussarna får förtursrätt på kanalfärjorna

Nu reagerar Vellinge–Skanör–Falsterbo järnvägs AB. Dom ansöker om trafikrättigheter för att köra buss mellan Höllviken och Falsterbo.

”Genom järnvägstrafikens avbrytande och ersättande med landsvägstrafik kommer res tiden från Malmö till Falsterbo med järnväg och omnibuss att förlängas med minst 20 å 30 minuter jämfört med nuvarande förhållanden. Till förhindrande av att restiden ytterligare förlänges, böra tuernerna på omnibusslinjen läggas med korrtast möjliga uppehåll mellan omnibussarnas ankomst och tågens avgång i Höllviken.”

Järnvägsbolaget ansöker dessutom om att få företrädesrätt på färjorna för att hålla nere restiden.

#### Bygg bro omedelbart!

Nu är det Skanör och Falsterbo stads drätselkammars tur att meddela att man:

”i princip icke ha något att erindra mot farleden, under förutsättning att vederbörlig hänsyn tages till städernas förbindelser såväl med järnväg som med landsväg.”

Man anser ”att det ur städernas synpunkt skulle den minskande strömmen av badgäster medföra et svårt ekonomiskt avbräck.”

Här konstateras för första gången det faktum att det bara är över en sommar som färjorna skall klara trafiken, bron kommer att byggas så fort det är möjligt. Dock anser städerna att det inte kommer att gå ens under denna enda sommar. ”Det är emellertid önskvärt, att den beramade bron redan från början konstrueras så att den även kan bära järnvägstrafiken och att arbetet därmed påbörjas omedelbart.”

Och så fick det bli. Bron byggdes samtidigt med kanalen och alla blev nöjda!

## Sedan sist.

På biblioteket har under våren visats utställningen Höllviken igår–idag–imorgon, om den framtida utvecklingen av Höllvikens centrum. Calluna hade ställt bilder, kartor och kummande om det gamla Höllviken till kommunens disposition, vilket resulterade i fem skärmar med bl.a.jämförande bilder av centrum igår och idag.

Calluna ordnade med en föredragskväll om Linné i bibliotekets försal den 14 juni. Journalisten Ove Torgny berättade om Linné i Skåne. Det är ju i sommar 250 år sedan Linné reste genom det Skånska landskapet och skrev sin berömda reseberättelse.

Vi räknar med ett förynadt intresse för boken ”Resande över Ljungen” som ju återger Linnés text i originalversion tillsammans med elva andra berättelser av tillfälliga besökare på Ljungen. I samband med en utställning om Linné på Falsterbo museum säljs nu boken även i museets kiosk.

Föreningen har av Lions Club i Reng utsetts till årets kulturpristagare och tilldelas ”Liontassen” om 5000 kr vid Lions allsångskväll vid Falsterbokanalen den 14 juli. Motiveringen lyder ”Föreningen har bl.a samlat in information och bilder om flydda tider i Kämpinge. Höllviken och Ljunghusen. Efter bearbetning har detta material sedan redovisats genom böcker, fördrag och utställningar till stor glädje för såväl inflyttade som barnfödda i området.”

I övrigt går arbetet på registrering och avfotografering av inlänat bildmaterial vidare. Bokprojektet går också framåt, om än inte med den fart vi gärna skulle önska, det är ju så med tiden att den aldrig räcker till. Det är så mycket som kommer emellan t.ex arbete och familj!

Calluna önskar sina medlemmar en riktigt skön sommar.



Höllviken – bilder och minnen från förr.
Pris 140 kr.



Ett stycke kanallistoria.
Pris 40 kr.



Resande över Ljungen.
Pris 65 kr.

Bli medlem i Kulturföreningen Calluna
sätt in 40 kr på postgiro 250862-0